

# DUCATI

**BLADET**



av Peter F Lindqvist

Bikers, entusiaster!

Välkommen att ta del av de svenska Ducatisternas öden och äventyr under ett år. Ett år med uppladdningar och förberedelser, nöjen och besvärigheter, lärdomar och summeringar.

Allt som hänt alla medlemmar i vårt avlånga land går naturligtvis inte att dokumentera, men några axplock och godbitar har vi samlat ihop och skickat till tryckeriet. Det blev en tidning. En tidning av, om och för medlemmarna i Svenska Ducatklubben. Och för alla övriga naturligtvis. Påfund och stolligheter kan vara roligt att läsa även för de som inte ser Dr T som civilisationens upprätthållare i ett hav av barbari. Det lär finnas några sådana kvar.

Vad har vi då gjort? Till att börja med har vi naturligtvis äkt hoj! Eller mer korrekt: kört hoj! På alla sätt, på alla underlag, i alla väderlekar och åt alla håll. Hit och dit, bort och hem, upp och ner, norr och söder. En del kommer fram, andra inte. En del kom hem, andra inte. Var, när, hur och varför kan du läsa om i den här tidningen.

Dessutom kan du som inte räknar dig själv som Ducatist, hoppas vi, mellan raderna finna varför dessa hundratals människor, i övrigt friska flickor och pojkar, offerar fritid, ekonomi och normalt socialt umgänge för en motorcykel.

Vi hoppas verkligen att det här och där framgår hur roligt det har varit. Det är ju där det sitter. Kul helt enkelt! Och det är till exempel därför vi har givit oss in på fyrhjulsområdet. Inte för att byta intresse eller inriktning, utan för att idén lät kul. Tävligen blev också mycket underhållande. Även för de som inte kom mycket längre än till start!

Prata Ducati är vi bra på. Eller ... vi tycker i alla om att göra det. Mycket och ofta. Skall vi vara helt subjektiva så tycker vi faktiskt att det finns få saker som är så trevliga att gasa med, meka med, putsa på, och prata om som våra kära Duccar. De som har kört förstår. Så det är inte så konstigt om vi helt plötsligt blir systematiserade. Läs och dela in dig.

Och sysselsättningar som kontinentkrossning eller glasexport blir, sedda ur det här perspektivet, fullständigt naturliga ... eller i alla fall ganska acceptabla!

Trevlig läsning ....



Crobba Crobba Band befinner sig nästan ständigt ute på vägarna. Sedan gruppen kickade igång 1982 har man gjort otaliga spelningar runtom i Sverige och dessutom turnerat i Europa om än i mindre omfattning. Ett hårt arbetande band således. Crobba Crobba Bands mäktiga musik har också fått många hojåkare fötter att stampa takten eftersom bandet är flitiga gäster på Sveriges hojfestar och RR-tävlingar.

Eftersom många är nyfikna på Crobba Crobba Band tyckte Ducatibladet att det vore på sin plats med en intervju. Telefonen ringer hemma hos Crobba själv:

ju allting så trendriktat.  
- Ja, press och massmedia är också mer inriktade på att spegla trendmusiken. Men Crobba Crobba Band är mera tidlösa och därmed mera hållbara.  
- Det tycker vi också. Men massmedia tycker som sagt annorlunda.

Crobba låter en viss bitterhet skina igenom när han talar om det officiella musikklimatet. Hur svårt det är för bandet trots slitet på vägarna - att få publiken att ställa upp. Man tar nästan alla chanser att visa upp sig även om det blir dåligt gensvar ibland.

- Vi har inga inspirationskällor. Vi har vårt egna sound.  
- Ni har givit ut ett kassetband. Kan du berätta något om det?  
- Vi har faktiskt själva finansierat inspelningen, producerat, mixat och bestämt hur omslaget skulle se ut. Själv tycker jag att Crobba Crobba som kassetten heter är ett stort steg framåt för oss. Men slutmålet är att kunna överföra vår liveenergi till en platta.  
- Är det därför som ni inte har försökt er på någon studioinspelning?  
- Ja, det är det. Men det finns ett annat problem också. Vi har inte lyckats få in all utrustning som är nödvändig för att kunna återskapa



- Hallå Crobba! Hur står det till?  
- Jotack bra. Vi håller på att planera in nästa års spelningar. Vi kör igång runt den första april och spelar sedan hela varen, sommaren och hösten nästan varje dag. Det är få band som turnerar mer än vad vi gör.  
- Kommer ni att turnera utomlands framöver också?  
- Jodå, vi planerar en veckas turné i norra England, bl a Isle of Man kommer att besökas i början av juni och sedan blir det väl den årliga spelningen i Bologna någon gång under sommaren. Nedåt kontinenten är man mer öppen när det gäller musik av vår typ. Här i Sverige är

- Ni spelar väl även på hojträffar?  
- Det stämmer. Vi försöker hinna med så mycket som möjligt. 1986 har vi bland annat varit i Bergslagen, Kinekulle och Sviestad. Vi försöker variera oss för att undvika rutin i spelningarna. Både för vår egen skull och publikens.  
- Är stämningen bättre eller sämre på hojträffar än på "vanliga" gigs?  
- Den är för det mesta bättre. Oftast är det bra arrangemang och med en tillräckligt stor scen som t ex Kinekulle som dessutom har bra akustik så blir det helt klart en lyckad tillställning.  
- Vilka är Crobba Crobba Bands inspirationskällor?

livesoundet på ett trovärdigt sätt  
- Crobba Crobba Band består ju av de flesta instrument. Har ni funderingar på att utöka bandet?  
- Ja, vi har letat mycket efter en liten 4-taktare med de är lite svåra att hitta i Sverige och de som finns är gamla och inte så aktiva, men hösten -85 fick vi besök av en liten röd MK III som hade bott i England hela sitt liv men nu ville flytta till Sverige. Henne hoppas vi mycket på. Nå, hur det än blir med besättningen i det turnerande bandet så är ett säkert: även i fortsättningen kan vi stampa takten till Crobba Crobbas mäktigt mullrande musik!

# RYGGSÄCKEN

Lördagen den 19 juli 1986 var varm. Lika varm som hos Enzo och Maria på deras Trattoria i Florens. Precis intill den vedeldade pizzaugnen. 55 mil därifrån i ett annat land, ligger ett annat njutningsvattenhål, Circuit Paul Ricard.

Värmen förenar. Även den 19 juli. I skugga under träden precis till höger om himlaporten, dvs insläppet till banan, stod Carina och jag och glodde. Ömsom likgiltigt men då och då med ett visst intresse för vad som försiggick ute i solgasset.

Vi väntade på Sune. Som vanligt försökte han nasa till sig depåbiljetter. Han är slängd i käftan Sune men nu tog det längre tid än vanligt.

Vi var inte särskilt oroliga för Sune som under årens lopp plankat in på i stort sett varenda bana i hela Europa. Han skulle säkert ordna den hett efterlängtda biljetten

denna gången också. I samma ögonblick som Sune troligen forcerade den sista spårren in till depån brakade det till i höjd med biljettkassan.

Och där var dom!

Samma Ducati som i bladet nr 2 -85.

Den andra, den till höger, omgavs av ett skimmer. Figuren verkade bekant. Ansiktet tände minnets låga. Näsan, hakan, HJÄLMEN, teckningen PÅ hjälm.

OJ, OJ!

Hailwood.

Jag är fortfarande övertygad om att vingarna var instoppade.

I ryggsäcken.

Hasse Nilsson, medlem 249



Hur började det egentligen? Jag har varit lite intresserad av motorcyklar sen jag var 12-13 år. Min bror Thomas hade en hemmabyggt cross som jag fick prova ett par gånger. Jisses, va kul! Men pappa sa (efter att ha sett mina halvgalna glittrande ögon): "Det där är inget för dig Camilla, du är ju livsfarlig". Jaha, vi får väl se, tänkte jag.

Sedan kom det killar in i bilden så det där med "hoj" sköts framåt i tiden. Men inte så länge som jag hade trott. I juni -85 åkte jag med pappa Agne bakpå ut till Tjuvkil med ett par andra göteborgsducatister för att grilla korv. Först träffades vi inne på Avenyn och sedan en oförglömlig tur ut till havsbandet. En ljum vindstilla junikväll, härlig kurvig väg och pappa i sitt esse. Vi grillade, snackade, tittade på hojar och solnedgången.

Då, mitt upp i allt, tänkte jag "JAG VILL HA EN MOTORCYKEL! Det ska/vill/måste jag ha snart". Tysta planer flög genom mitt arma huvud. "Jag kan ingenting tekniskt - men kan lära mig. Jag har inga pengar - men kan ta ett lån. Jag har inget körkort - då tar jag ett körkort. Fixat och klart!

Sedan började uppmjukningen av lilla pappsen. Dag 1: "Pappaaaaa, jag vill köpa en mc". "Nej, säger du det. Men är det verkligen något för dig? Det går nog över". Dag 2: Samma visa igen. Och så pågick det i två månader. I augusti satt Camilla i kassan på jobbet när hon fick telefon:

- Hej, det är pappa. Menar du allvar med att köpa mc?  
- Javisst, men jag väntar till våren så hinner jag spara ihop lite pengar, hurså?  
- Jo, Tomas T och Magnus M står nere i Malmö på Verdexa och tittar på en röd 500:a Pantah som är mycket välvärdad och ett bra köp. Skall jag lägga en handpenning så länge?  
- Ja, oh herregud, javisst!

Jag både skrattade och grät på samma gång. Mina arbetskamrater undrade om det hänt något tråkigt eftersom jag stod och tjöt efter att jag lagt på luren.  
- Nej, men jag ska köpa motorcykel. Då tittade de lite konstigt på mig.

Jag tog lunch en timme tidigare och gick hem för att kyla ner min rödmosiga nuna och fatta att det var sant. Jag funderade lite på om pappa drev med mig men slog det ur hägen.

TJEJER KÖR INTE MOTORCYKEL  
- DE ÅKER BARA MED

Nr Uno följde med mig ner till Malmö för att hämta min mc. Vi kom till Verdexa och där stod hon, röd och gul, precis som jag hade tänkt mig. Det djävligaste var att Uno skulle köra, jag hade ännu inget körkort.

Sedan började mc-lektionerna som slutade efter 18 st. Den 29 oktober -85 var det klart men då var det för kallt för att köra. Jag väntade hela jättelånga vintern på att det skulle bli dags att ta henne ut "vinterförvaringspåsen". Den 27 april bar det iväg på vingliga hjul ner till tappen för att fylla luft i däcken och tanka. En resa på ca 2 km med hundra olika problem. Jag hade knappt kört moped - och så gick sig iväg på detta! - Kör du, sa pappa, jag kommer snart.

Ut på stora vägen och sedan stanna i svagt lutande uppforsbacke i korsning. Kul! Sedan svänga 90° (styrriadien är enormt bra), använde mig av två körfiler + en busshållplats för att göra en enkel vänstersväng och höll ändå på att köra upp på trottoaren. Och vad mer, jo styret rörde sig av sig själv! "Det här är ju göräckligt, och inget säkerhetsbälte heller". Spänd som en fjäder kom jag ner till tappen. Ingen pappa kom, jag var skakig i armar och ben, kallsvettig av nervositet. Ska jag gå av? Kan jag få upp henne på stödet? Försöka duger! Och det dög. Sedan kom pappa. Efter tappen-tanknings-luft-fyllningen körde vi ca 10 mil. Jättehärligt, men när vi kom hem sov jag i två timmar, totalt slutkörd.

Efter att ha kört ett par gånger med pappa kände jag mig såpass säker att jag gav mig ut själv. Fast att få upp snuttan på stödet var något av ett vägspele. Kanske, kanske inte, och ryggen var knäckt på minst tio ställen. Men efterhand lärde jag mig det också. Tekniken för min del när det gäller att gå av är en avancerad procedur. Först kollar jag att jag når ner på båda sidor, balans, handbroms, lägger mig ner på tanken och "svingar" mig av hoj med hjärtat i härspetsarna. Sedan ska man hitta lilla söta "spaken" att dra upp lilla söta hojen med, sedan lilla söta stödet.

Man kan inte ställa sig var som helst heller. På långfärd märker man detta. Rastplatserna är gärna sluttande in mot kiss-skogsställen. Man når inte ner på ena sidan så det är bara att försätta till nästa plats. Undrar om mer långbenta personer tänkt på det någon gång? Jag har en förmåga att bli kissnödiq var 5-6:e mil de första

25 mil. Sedan går det hur bra som helst bara jag inte dricker något.

I somras åkte jag ensam upp till Stockholmia för sightseeing av huvudstaden. Pappa följde mig en bit. I Bollebygd stannade vi första gången. Camilla tog av sig ryggsäcken och tog ut boken, stickningen och den tröjan och de byxorna som från början varit tvunget att ta med.

- Pappa, ta hem detta igen. Jag hade bygellås i ryggsäcken vilket märktes allteftersom. De sista 25 milen kördes som i trance. Very trött! Inga större incidenter hände mer än att jag välte med hojen på en parkering. Känslan där kan vara värd en story för sig själv. Jag reste faktiskt upp den själv utan mer hjälp än att några stod och tittade på. Ingen skada skedd.

På hemvägen vid ett tankställe gick jag för att köpa glass. När jag kom tillbaka stod en pappa (35 år) och hans son (6-7 år) och tittade på min vackra hoj. Så hörde jag detta: - Pappa, kör tjejer motorcykel? - Nej, tjejer kör inte, de åker bara med!!!

Sedan kom Madonna Friman fram och ställde saker och ting till rätta för dessa två intelligenta gossar. Inställningen till tjejförare är varierande. På Avenyn t ex är "japsponkarna" rörande omtänksamma och villiga att hjälpa stackars mig som är tjej och inte når ned till 100 %. Medan italienarna intresserat ser på och undrar vad som kan komma att hända. Ett undantag: Kent Jörnevall.

Nu väntar jag hela jättelånga vintern på Isle-of-Man-resan.

Arrividci à la spring à !

Camilla Friman, nr 256  
500 Pantah



Madonna F.

Traditionsenligt försov jag mig på avresedagen, mest beroende på att det motsatta könet inte skött sina sysslor på ett korrekt sätt. Oftast brukar mina försovningsvanor inte spela så stor roll, men den här gången stod Micke Märklin (han med hojen som går går som tåget) och väntade på Lidingsö. Och ännu värre: Mats Arborelius (touringräv och reseledare) stod i Norrköping och väntade utan möjlighet att nås på telefon. Vi skulle ju åka till Italien för att uppvakta Fabbe (Fabio Taglioni) för den som inte är närmare bekant). Han hade ju tackat ja till att bli hedersmedlem i Svenska Ducatklubben och skulle nu få mottaga medlemsbeviset - ett kristallblock från Orrefors med både anseelig gravyr och vikt - som fanns att beskåda på MC-mässan i Älvsjö.

Jag kastade i mig frukost, kastade mig i duschen, kastade på mig kläderna, kastade mig ut genom fönstret för att slutligen kasta mig på hojen. Packat hade jag gjort kvällen innan, listigt nog, eftersom jag i stressat tillstånd brukar glömma en hel del.

Väl på Lidingsö packades Fabbes regalie omsorgsfullt ned i min packväska (packväska = väska som fästs på sidan av motorcykeln i avsikt att transportera saker i under semestern). Vi tankade fullt och satte fart mot Norrköping inte alltför försenade, vilket var tur eftersom jag då fått ge avkall på min princip att aldrig köra fort på semestern (dvs över 200).

16 mil senare sladdade vi in på BP-macken i Norrköping endast 20 minuter försenade. Mats såg till vår stora besvikelse inte alls imponerad ut. Han besvarade sig i alla fall med att ta ett kort. Vi fortsatte mot Jönköping i ett betydligt lugnare tempo. Himlen var blå och vi njöt i fulla drag av 900:ornas muller. Vi hade lyckan att helt slippa remvaxare under den här semestern. Förutom det miserabelt låga mekaniska ljudet från remmotorn brukar ju remmarna gå av lite här och var. Det vet man ju hur det är med det.

I Norrköping träffade vi Christian Runeby, Mats kompis som är både Ducatist och arkeolog. Vi fick oss lite utgrävning till livs, skickligt guidade av Christian. Det skulle byggas parkeringshus och då var man tvungen att gräva ut området försiktigt först enligt svensk lagstiftning. Efter lägbudgetlunch fortsatte vi mot Höllviken där vi skulle möta Björn Andersson (frene-tisk remvaxare efter två renhaver-

rier) för övernattnin. Middag serverades omgäende av mamma Andersson.

Senare på kvällen besökte vi MC-husets mek Olle och tittade på Selerups TT2-racer med rasad topp. En ventilallrik hade lossnat från skaffet och hunnit med en hel del inne i cylindern innan motorn stannade. Men är man inte medlem så får man skylla sig själv...

När vi kom tillbaka till Björn stod det en konstig motorcykel utanför huset. Det visade sig vara en Laverda Migrän, ägd av Micks kompis Ubbe (döptes så småningom till sopnedkastet efter sina matvanor). Han hade mekat halva dagen innan han kom iväg från Stockholm. På söndag hade han bestämt sig för att åka efter att ha varit på fest lördagen innan i Södertälje, så packningen hade knappast blivit professionell. Hälften var lånat av en viss Niklas som förföljde oss resan.

Nästa morgon skulle vi med färjan till Sassnitz. Vi åt frukost vid 10-tiden givetvis serverad av mamma Andersson. Björn följde oss till färjan i Trelleborg. Vägen dit, som var platt som en pannkaka, slingrade sig i mjuka böjar längs kusten och man kände lukten av tang. Atmosfären andades äventyr. Vi mötte femte resenären vid båten. Det var Bosse Nilsson från Varberg med en 900 SS. Även han hade packväskor. Packväskorna var nu i ledning över ryggsäckarna med 3-1. Ubbe hade varken eller.

Vi köpte biljetter för 130 kr var och ställde oss i kö för att köra på färjan. Då hör vi följande mening uttalas ovanför våra huvuden: Aaaaaah, motociclo d'Italiano! Det visade sig vara en italiensk långtradarchaffis som var på väg till Italien via DDR. Han varnade oss för radarkontroller längs transitvägarna och när vi frågade om han visste var de brukade vara tog han glatt upp ett papper och skrev upp alla ställena med avstånd till närmaste stora ort. Platserna visade sig stämma till punkt och pricka.

Efter en odramatisk färjetur på 4 timmar då vi hann äta middag och köpa visum för 16 kr anlände vi till Sassnitz vid femtiden. Tullkontrollen klarades av förväningsvärt smidigt och vi körde upp i staden. Jag, Bosse och Ubbe som hunnit först genom tullen stannade på en gata för att invänta Micke och Mats. Vips stod det ett tjugotal personer av varierande ålder och kön och tittade på oss och våra motorcyklar. Liknelsen med djur i

bur är helt på sin plats. Uppståndelsen var total. Längre in i landet var den konstigt nog mindre.

Vägarna var dåliga. De verkade inte vara lagade sen Hitler-tiden då de byggdes och överallt såg man dessa blårykande Trabant (bilar). De hade en 600 cc:s tvåtakare och en 15-liters tank i motorrummet. Byarna vi åkte igenom innan vi kom ut på stora transitvägen var smutsiga och förfallna. Det kändes som man hade förflyttat sig 40 år tillbaka i tiden. Vi kände oss alla en smula olustiga till mods. Våra motorcyklar utstrålade välfärd. Jag drabbades (döptes på något vis av dåligt samvete. Vi stannade för att tanka. På vissa mackar fanns turistpumpar med 98 oktan där inte östtyskarna fick tanka. De andra tankade medan jag tog av mig regnstället. Jag tänkte klara mig på en tank till Väst-Berlin och på så sätt slippa köra på öst-bränsle. Man vet ju aldrig.



Förflorade i Europas vildmark.

Vi fortsatte längs de skumpiga vägarna och kom vid 23-tiden till gränstationerna vid Väst-Berlin. Vi uppsökte omedelbart en campingplats som naturligtvis var stängd. Det var dock inget större problem eftersom det fanns en öppen persongrind vid sidan om den stora grinden där vi kunde leda igenom hojarna. Vi slog upp tälten på måfå där vi hittade en lucka och somnade sött ovetande om morgondagens händelser.

Medan jag, Bosse och Ubbe var på muggen nästa morgon hände något besynnerligt. Medan Micke och Mats stod vid tältet och pratade dynga passerade tre beväpnade vakter tre meter från våra tält. De gick långsamt och trodde var en fabriksbyggnad, men som visade sig vara järnridån. Vi hade alltså satt upp tälten fem meter från Die Mauer som den snabbt döptes till (Die Mauer skall uttalas i falsett samtidigt som man höjer armarna över huvudet till skydd. Muren slukade ju som bekant den då ditresta gosskören från Hannover med hull och hår). Turisterna hade gjort ett hål i muren där man kunde kika ut över minfältet. En 50 meter bred sandresa

med murar på varje sida och vaktorn patrulleras dygnet runt för att skydda öst från västimperialismen.

Vi åt skyndsamt frunch och styrde kosan mot Berlins stads kärna för sightseeing. Endast den folklikska vakten vid campingens utfart ställde till problem. När jag, Micke, Mats och Bosse kom blev han pionröd i nyttet och hävde ur sig en ramsa på sin sämsta tyska samtidigt som han pekade på en skylt på grinden. Jag tror inte ens vår språkbegävre reseledare (Mats) lyckades förstå vad han sa. Budskapet var dock helt klart. Vi hade överskridit motorfordonsförbudet med en minut. Campingen stängde för lunch och då fick man inte framföra motorfordon på området. Vi hade alltså kommit en minut för sent. När sen Ubbe kom ytterligare två minuter senare efter att ha försökt pressa i sig sällskapets frukostrester, började vakten rutna inifrån och kröp på tankötet mot knyplingsdynan och vaktkurens lugna vrå. Vi suckade djupt och åkte därifrån.

Väl i Berlin besökte vi Tysklands största akvarium och tittade på reptiler och fiskar tills det smakade torsk i munnen. Vi blev tvungna att gå och ta en pizza. Jag beställde en vad som helst bara den var utan musslor och räkor.

Vi cirklade omkring i stads kärnan och kom så småningom till gamla riksdagshuset där Hitler en gång stred och manipulerat människomassorna nedanför. Bakom löpte muren längs med floden. Vaktornen avslöste varandra. Vi fotograferade och åkte sedan vidare till Checkpoint Charlie, skärningspunkten mellan de 4 zonerna. Engelska, amerikanska, franska och på östsidan den ryska zonen. I huset närmast muren fanns ett museum med bilder och berättelser från flyktförsök. Här visades även ett hembyggt flygplan, en luftballong, en undervattensfarkost osv. Alltihop hjälpmiddel för att fly från öst. Även misslyckade flyktförsök fanns illustrerade, bl a en ordinar buss som såg ut som en tesil efter gränsvakternas korseld.

Vi åkte mot campingen och tog oss in genom grinden utan Heinz svavelosande salvor. Vi åt en stilla middag och drack mustigt tyskt öl, sedan läggdags. I bakgrunden hördes avlägsna knatranden från de nattstridspecialiserade östtyska soldaterna som hade övning.

Nästa morgon åt vi frukost, packade och lyckades ta oss ut genom Heinz hårt bevakade campinggrind utan vi-

dare komplikationer. Vid gränspasagen till Östtyskland fanns ett intressant monument. En stridsvagn med kanontornet pekande på Väst-Berlin.

Resten av vägarna var lika dåliga på sydsidan om Berlin som på nordsidan. Även om man inte behövde oroa sig för att komma ut ur Östtyskland, för det gör man alltid förr eller senare på det ena eller det andra sättet, så var det skönt att passera gränsen mot Västtyskland. Vägen blev slät och folket åkte imodernare bilar. Vi stannade omedelbart efter gränsen och åt resans godaste spaghetti (enligt Bosse).



Die Mauer.

Framåt kvällningen blev vi upphunna av två galna Kawasakiskåningar som vi träffat på färjan. De prejade Ubbe av vägen för att berätta att de kört 150. När Ubbe lungnat sina upprörda känslor enades vi om att åka till en camping i Beilengries, en lite by några kilometer från autobahn som trots sin storlek rymde 6 gasthof varav samtliga var fulla. Inga sura miner där inte. Ölet flödade och skratten ekade över nejden. Och detta var alltså en torsdagskväll.

Vi somnade så småningom till regnets smattrande mot tältduken och vaknade någorlunda utsövda. Regnet hade upphört men det var kallt och allting var genomsurt. När vi började färden vidare mot Österrike började regnet strila ner igen. Det här var faktiskt den enda dagen som vi hade regnstället på hela dagen. Genomfarten genom Österrike kostade slutlösa 45 kr.

Vid italienska gränsen stannade vi efter passkontrollen och köpte bensinkuponger. En åtgård som kapar priset med ca en krona litern. Kupongerna är i häften om 140 liter och är personliga men om man inte tänker åka så mycket går det bra att dela på ett häfte. Det är sällan de kollar vems kupongen är. Från italienska gränsen och söderut mot Bolzano går, tycker jag, världens roligaste motorväg. Det är konstant nedförsbacke och svångr

hela tiden. Håll 150 och du har garanterat vrålkul. Tyvärr var vägen blöt när vi passerade. I Bolzano stannade vi för natten. Det var fredag kväll och campinggästerna hade en improviserad fest på det lokala matstället. Det dansades långdans och en dristig yngling vågade sig på att sjunga i det flåshurtiga dansbandet. Låten Bella Marie drog ned öronbedövande applåder.

På morgonen stötte vi på två tokiga svenskar med husvagn som berättade om sina fyllebravader. Så och så många öl på så och så många dagar osv. En av dessa hade haft en Norton vars kedjor gick av hela tiden. Märkligt. Vi bröt upp hastigt och begav oss upp i bergen över Passo Mendola mot Mandello Del Lario vid natursköna Comosjön. Mats fick fri-spel och försvann i vild karriär uppför serpentinvägarna. Jag hängde på.

Jag kunde inte låta bli att tycka synd om sveavägsgasarna som aldrig får uppleva riktig MC-åkning som detta. Skrattet bubblade inom mig när jag varvade ur 2:an uppför backen för att nästa sekund nypa till bromsarna inför härnålen som vänder 180 grader. Fullt nedlägg och sedan fullgas igen mot nästa kurva. Det är för detta som Ducati är byggd, inget tvivel om saken. En bit före toppen på passet började regnet strila igen. Regnställ på. Regnet bara ökade hela tiden för att slutligen vråka med. Blixtnarna slog ned i trädtopparna så att det rök om det. Efter detta regn blev min Duce inte sig själv igen förrän efter en tryckluftsbehandling av förgasarna.



Pissepau i Mandello.

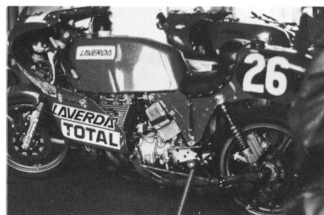
Lagom tills vi anlände Mandello Del Lario upphörde regnet och solen tittade fram. Vägen till Mandello Del Lario som löpte längs med strandkanten förtjänar egentligen ett eget kapitel men kort kan man säga: KROKIGT UJ UJ. Här blev vi omkörda av Italiens svar på Arto Nykvist, fast i bil. Omkörningar så att man själv höll på att åka av vägen av ren förvåning. Det skrek i däckerna när han (alternativt hon) bytte fil... Vi hittade stadens enda camping utan problem och konstaterade att det var fullt av Guzzi. Konstigt. Jag blev bl a igenkänd från Guzziträffen -85 i Eskilstuna av två norrmän. Undrar på vilket sätt jag utmärkte mig där?

Nästa dag hade vi bestämt att vi skulle ta en vilodag och sola och bada när nu äntligen solen sken. Campings fina badplats som låg 50 meter från tältplatsen lyckades vi missa och letade oss i stället till en makadambelagd "strand" som lukade grovsoprum. Här inträffade resans verkliga upplevelse. Världens största badkruka - Bosse - lyckades ta sig ett dopp utan dööööö. Det finns bildbevis för den som tvivlar.

Även denna kväll var vädrets makter oss onådiga. Det blev skyfall även idag. Under detta regn tappade Bosses Duce helt besinningen och överföll den intet ont anande Laverda som stod bredvid. Två tyska Yamaha-åkare skyndade till Laverdas undsättning och lyckade skilja de två slagskamparna åt. Men det var Duccen som fick mest stryk: en buckla i tanken, spräckt kåpglas, trasig blinkers och spräckt paket-hållare. Bosse själv skyllde på mjukt underlag, men vi trodde honom inte. Vi hade länge haft våra misstankar om Bosses Duce. Vi visste att den var elak.

Nästa morgon klev vi upp-tidigt för att komma iväg i hyfsad tid. Vi tänkte titta på Guzzi-muséet när vi ändå råkade vara i Mandello Del Lario (inte ens under svår tortyr kommer vi att medge att vi hade åkt dit enbart för muséets skull). Nu ville det sig emellertid så väl att det inte öppnade förrän kl 15.00. Det passade oss bra för då slapp vi besöka muséet den här gången. Vi ville komma iväg mot nya mål. Ubbe ville i alla fall det. Nästa anhalt var nämligen Breganze. Det är där Laverda tillverkar sina skörde-tröskor. För en gångs skull blev det fart på Ubbe. Han gnällde inte en sekund trots att vi missade både frukosten och lunchen. I stället tjatade han hela tiden om att hans Laverda gick bättre och bättre ju närmare Breganze vi kom.

Väl där fikade vi på torget innan vi åkte till fabriken. Mats som känner en kille som har jobbat här och hade varit här ett antal gånger tidigare åkte givetvis först. På fabriken fick vi inte titta på monteringsbanden eftersom vi inte var anmälda i förväg. Däremot fick vi titta på ett antal cyklar som stod i vestibulen. Två av dessa var tävlingshojor varav den ena var den berömda V6:an som bara finns i två exemplar. Det andra exemplaret fanns otillgängligt i USA enligt Georgio som visade oss runt. Georgio jobbade annars på reservdelslaget men gjorde en specialvisning tack vare Mats kontakter.



Tröska?

Det är nu som Ubbe börjar bli riktigt krånglig. Han ska ha ett par Jota-dämpare får han för sig helt plötsligt. Fabriken dämpare duger naturligtvis inte (för dyra) utan vi beger oss på Georgios uppmaning till Giuseppe Andrigetto i Maragnole 2 km bort. Giuseppe är troligen gammal avdankad tävlingsförare att döma av körstilen. Hur som helst ska han troligen ha Jota-dämpare hemma till ett bättre pris. Giuseppe är inte hemma för tillfället så vi åker tillbaka till Breganze där jag besöker en MC-verkstad för att vårda mina stukade förgasare. Jag tvättar förgasarna själv och blåser med tryckluft. När jag är färdig kommer meken och kontrollerar. Hans "kontroll" innebär noggrann justering och synkronisering. Han tar hutlösa 25 kr för en halvtimmes jobb. Under tiden har Micke varit på en annan verkstad tvärs över gatan och svetsat styret som hade spruckit, för 40 kr. Det är tydligen dyrt att reparera motorcyklar i Italien.

Vi åker tillbaka till Maragnole och nu har Giuseppe kommit och visar stolt upp ett par splittrna Jota-dämpare efter att ha läst lappen som Georgio på fabriken skrev för att undvika missförstånd. Giuseppe talar liksom alla andra italienare inte engelska. Vi kommunicerar med händerna och en miniräknare. Det går riktigt bra. Ubbe får prisuppgifter och en del andra ointressanta uppgifter om Laverda och bestämmer sig till slut för att slå till.

Men då måste han till en bank först och lösa ut resecheckar. Det blir genast ett problem. Bankerna är stängda för dagen och det finns inte någon campingplats i närheten av Breganze. Först föreslog Giuseppe engelsktalande son som dykt upp att vi kunde campa i en park utanför fabriken! När vi såg tveksamma ut föreslog han så småningom vingården bakom ladan i stället och sa "No camping" och pekade på en stor port på husgaveln. Där skulle vi sova menade han. Sagt och gjort. Vi etablerade oss i någonting som verkade vara en festlokal av något slag. Tingeltangel och papplampor dekorerade väggarna och fick oss att tänka på en svensk kräftskaiva.

Resans bästa och billigaste mat åt vi på bykrogen runt hörnet. 60 kr för sallad, huvudrätt, öl, vin, ost och efterrätt är ju inte för dyrt. Mycket av allting dessutom. Ubbe åt som vanligt mest. Vi rullade tillbaka till kräftfesten och somnade ackompanjerade av traktens byrackor som hade slagsmål på grannens bakgård.

Nästa morgon åkte Ubbe till banken och hämtade pengar. Ljuddämparna monterades snabbt och hojen fick sig en grundlig översyn. Notan stannade på 1.400 kr. Under tiden passade Bosse på att byta olja för att blika Duccen efter gårdagens händelser. Vi åt lunch på bykrogen och hörde att det pratades om oss vid bordet bredvid. Om det var Ubbes bordsskick kvällen innan eller motorcyklarna de pratade om förstod vi inte men gissade på middagen. Den var inte att leka med. Ubbe och Bosse tömde sina plånböcker hos Giuseppe och vi styrde kosan mot Bologna. Ubbe hade stoppat undan freestilen för att lyssna på motorn i stället.



Nilsson & Carlsson räjsning -stans vassaste bysmed.

Vägen dit visade sig vara lika tråkig som den som kom västerifrån mot Bologna. Slätten är fruktansvärt platt och lämpar sig väl för raka motorvägar. Mot kvällen anlände vi till Bologna och tillbringade ca 1 timme irrlande i staden letande efter campingplatser som bara fanns på kartan. En annan som hade varit medförr försökte förgäves övertyga packet om att det faktiskt bara fanns en campingplats i Bologna. Den ligger dessutom ett par mil utanför staden i Sasso Marconi. Vägen dit kände jag väl igen från förra året. Kawaförsäljaren, pizzerrian med den haltande pudeln m.m. På campingen träffade vi Tore Håkansson och Tomas Krysell. Tore träffade jag här förra året också medan Tomas den gången blev hemma med rasad motor. Även Kaj Andersson och Ronny Andersson var på campingen. Vi åt gemensam middag och berättade reselögnerna för varandra.



Nya racern. OBS radialdäcken.

Ännu en natt klarades av på liggunderlaget. Jag började utveckla kroniskt höftledsbesvär och krupp i axlarna men lyckades i alla fall sova till 10. Vi tillbringade förmiddagen vid poolen och åkte på eftermiddagen, efter siestan som varade till 15, till NCR och handlade. Jag köpte på mig en ny 90-kolv i stället för den som nöp i våras. Nepoti och Caracci var lite reserverade när vi kom in, men humöret steg allteftersom vi beställde grejor. De var väl vana vid vallfärdare som inte handlar något utan bara snokar i hyllorna och står i vägen. När vi gick därifrån var alla nöjda och glada trots svidande hål i plånböckerna.

Vi letade oss ut mot flygplatsen där Gio Ca Moto ligger. Det är Ducati Meccanicas officiella lager i Bologna. Vi svängde in på en dålig grusväg och trodde först att vi kommit fel. Firman såg ut som en nedlagd bondgård. I en av ladorna fanns lagret. I rucklet mitt emot fanns verkstaden. Mitt emellan på grusplanen stod en Montjuich. Vi stannade en timme och pratade med lagerkillen som för ovanlighetens skull pratade riktigt bra engelska. I lagerlokalen stod hyllorna med originaldelar tätt och nådde upp

till taket. Man drabbades av känslan att vilja tugga till sig en av varje del. En mer eller mindre kunde ju inte göra något.

På vägen tillbaka till tältplatsen var jag frånvillbar och höll på att göra fel ett par gånger. Jag hade drabbats av en ny byggd för vinterns mörka stunder.

På campingplatsen räknade jag mina pengar och fann att jag hade ca 100 kr marginal för att klara hemresan. Ubbe, som hade samma bekymmer som jag efter sina skumma affärer med Laverda-meken, och jag slog oss ihop och delade på ett familjepaket spaghetti. För första gången på resan fick jag användning av spritköket, mitt fällbara bord och tältstolarna. Vi kryddade med stulen peppar och salt från färjan och drack vatten. Notan slutade på låga 10 kr per pers (egentligen 10:25 eftersom jag lyckades smälta ned en engångsgaffel i spaghetti).

Nästa dag var besöket på fabriken, dvs den 17:e i stället för den 14:e som planerat från början. Fabbe var ju i Ryssland och spionerade på Nevals nya V4 med-fyrventilsdesmo

och insprutning. Eftersom jag dels är lat av naturen och dels inte har kommit på den här tidningen så kommer Micke att skriva om fabriksbesöket, så det får ni läsa om på annat ställe i detta nummer.

På grund av Fabbes rysslandsbesök blev min hemresa kraftigt försenad. Jag behövde nödvändigtvis vara hemma på lördag morgon för att delta i Allt om MC:s omröstning på Kinnekulle om årets snyggaste hoj. Därför åkte jag ensam hemåt direkt efter besöket på fabriken och kom till Würzburg i sydtyskland på torsdag kväll, sov på ett gasthof och fortsatte kl 8 nästa morgon. 150 mil senare klockan 2 på natten kom jag hem till Stockholm. Hojen såg ut som om den legat i en gödselstäck i 2 år. Med andra ord uppstigning kl 7 på lördag morgon och putsa som en tokig. Jag anlände något försenad till Kinnekulle och får en plats i bakgrunden. 1:a pris i streetbikeklassen går till en blyvinge med stor släpvagn, 2:a pris till en blyvinge med mellanstor släpvagn, 3:e till en med liten släpvagn. Var i listan jag hamnade talar de inte om. Till nästa år ska jag åtminstone skaffa toppbox ...

Peter F Lindqvist



Man tror inte sina ögon. (red)

# FABIO

Solen sken och det var ungefär trettio grader varmt. Klockan var kvart i tio torsdagen den 17 juli. Vi var 20 medlemmar på ca 15 motorcyklar som parkerat innanför fabriksgrindarna på Ducati Meccanica i Borgo Panigale. Franco Valentini som är marknadschef (högsta befattningen på Ducatifabriken) hade då och då kommit ut och tittat på det imponerande stora Svenskängat.

Plötsligt kom Fabio Taglioni gående, eller mera elegant glidande, över fabiksområdet iförd antikändissolglasögon. Han gick förbi våra motorcyklar som stod prydligt uppställda invid fabriksväggen och vidare in i personalmatsalen. Så småningom kom Franco Valentini ut och bad oss att komma in i personalmatsalen/baren (mer om denna senare). Precis när vi kommit in fick jag en snilleblint. Nu skulle vi lämna över Regalian. Alla inklusive Fabio Taglioni och Franco Valentini stod nämligen upp precis som man ska göra vid ceremonier.

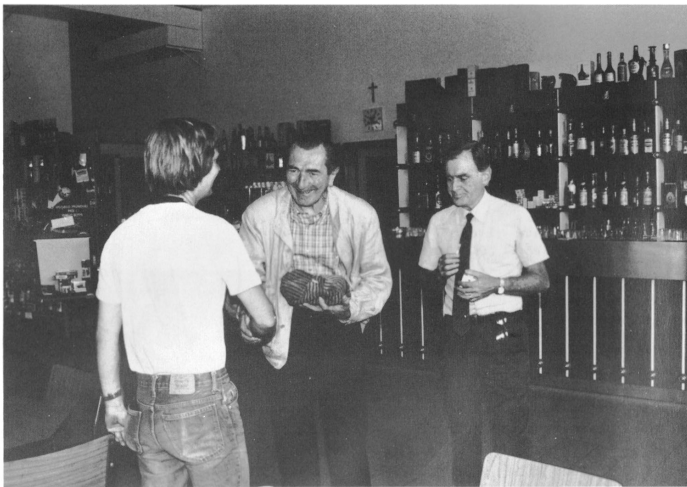
Regalian var en stor Orreforsglasbit som vägde ca 5 kg. Den hade vi tagit fram som ett slags hedersmedlemskort till Fabio Taglioni. På glasbiten fanns Taglionis namnteckning ingraverad liksom Svenska Ducatiklubbens logo. Där stod också - ingraverat på italienska - att Fabio Taglioni är hedersmedlem.

Under resan hade vi dyrgripen (den är värd ca 10.000 kr) nerstoppad i ena packväskan på Peters Touring-NCR 950. För säkerhets skull hade vi lindat in glasbiten i min gamla handduk som i sin tur var omlindad med silvertelj.

Nu var det alltså dags att överlämna Regalian. Mats Arborelius, som stod och höll i dyrgripen, räckte fram den till mig. Jag gick fram till Fabio Taglioni och tillkallade mig uppmärksamhet genom att säga hans namn. Jag hade tränat in en liten fras som jag skulle säga på engelska. Nu var frasen bortbläst så allt verkade nog helt improviserat, vilket det ju faktiskt var. Jag lyckades till sist få ur mig en mening som var något i stil med:

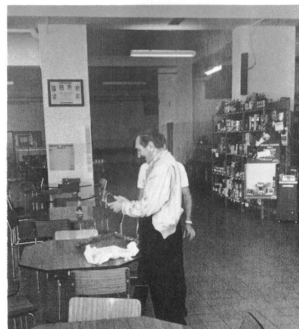
- Fabio Taglioni, vi vill ge dig en gåva för att visa hur mycket vi gillar dina konstruktioner samt för att visa vår uppskattning att ha dig som hedersmedlem i Svenska Ducatiklubben.

I samma ögonblick jag överlämnade glasbiten upptäckte jag något mycket pinsamt. Den var fortfarande inlindad i min gamla handduk och silvertelj. Franco Valentini som



hela tiden stått bredvid och översatt mitt lilla tal (vilket var tur då Fabio Taglioni inte förstär engelska) fick nu hjälpa Fabio att riva upp silverteljen samt att veckla upp handduken. Fabio såg i alla fall nöjd ut och log genom hela ceremonin. Om han tog vara på min gamla handduk vet jag inte men jag fick i alla fall inte tillbaka den.

Fabio tog upp Regalian och höll med säker hand upp den för den nu helt förstummande svenskskaran samtidigt som fotoblixtarna smattrade. Fabio Taglioni tog mig i hand och tackade.



Nu var det dags för välkomstdrink. De flesta valde öl för att släcka törsten. Fabio tog vin. Vi satte oss runt honom och började konversera - hela tiden med Franco Valentini som tolk.

- Jag är förvånad över att ni som kommer från Sverige har japanska kameror när ni gör världen bästa kamera själva, Hasselblad, sa Fabio. Vi lyckades få till ett snabbt svar om att vi egentligen ville ha Ducatikameror allihopa (man tillverkade sådana på 50-talet) men att vi inte kunnat få tag i några.

Fabio Taglioni berättade att han bytt en 125cc trippelkamracer mot en Hasselbladare av en svensk som han tyvärr glömt namnet på, någon gång under slutet av 50-talet. Vi nämnde några svenska namn och Fabio nickade igenkännande när vi sa Olle Nygren ("Varg-Olle"). Fabio var mycket nöjd med sin Hasselbladare som han fortfarande har i sin ägo.

Fabio förklarade också att han aldrig varit i Sverige. Inte ens när Desmond gjorde sin succé-debut på Hedemora 1957. Då var jag upptagen med utvecklingsarbeten på fabriken förklarade Fabio. Vi frågade vilken Fabio ansåg vara Ducatis största seger genom tiderna. Fabio behövde inte tänka många sekunder innan han nämnde Paul Smarts & Bruno Spaggiaris dubbelseger på Imola 1972. Valentini skrattade glatt på sig när vi nämnde årets F1-lopp på Misano där Lucchinelli (uttalas Lookinelli) körde livet ur Dunlops H-na.

Valentini berättade att Lucchinelli just vunnit ytterligare ett Battle Of Twins lopp i USA. Man skickade, förutom T11:an också över en 750 Montjuich (uttalas, Montjoick av Valentini) till superbikeklassen. När man kom på plats visade det sig att de Amerikanska superbikereglerna inte var vad man tänkt sig. I USA tilläts i stort sett fri trimning i superbike. Här fick alltså Lucchinelli ställa upp på en standard 750 mot alla supervässade jap-sar. Han kom på en mycket hedrande 11:e plats.

Efter ca 15 minuter i den trevliga matsalen förklarade Fabio att han var tvungen att gå varvid han tog samtliga Ducatister i hand och tackade.

Nu var det dags för rundvandring i fabriken. Att självaste Franco Valentini tog hand om visningen visade att man tog vårt besök på stort allvar. Vi öste också ur oss

en massa frågor till Valentini. Det första vi såg när vi kom in i fabriken var en Husqvarna Enduro parkerad mellan en Cagiva Elefant och en Ducati. Vi frågade vad som skulle hända med Husqvarna. Franco förklarade lugnande att Husqvarna, trots vad som stått i MC-pressen, även i fortsättningen kommer att tillverkas i Sverige. Det skulle bli alldeles för dyrbart att flytta alla verktyg och maskiner till Italien.

Nästa överraskning i fabriken var dieselmotorerna. Det har (i alla fall i Sverige) varit ganska okänt att bröderna Castiglione tog över denna verksamhet. De gör 30.000 dieselmotorer per år! Storsäljaren är en 4-cylindrig diesel till Alfa Romeo 75 som tillverkas i en takt av 80 st per dag! Av de övriga dieselmotorerna lade jag särskilt märke till en liten smärre 2-cylindrig motor som av utseendet att döma hade kamskaftsdrivning av kamaxeln. Var möjligen Ingenere Taglioni konstruktör till denna motor?

Valentini berättade att totalt 380 personer jobbar i fabriken. Den första verkstadslokal vi kom in i var bearbetningsverkstaden. Man imponerades redan nu över hur stor fabriken är. Halva bearbetningsverkstaden upptas av aluminiumbearbetning och den andra halvan upptas av stålbearbetning. Här vimlar det av stora fräs- och bormaskiner.

Mest imponerande var den helautomatiska maskinen för bearbetning av topplock. De kom in som gjutna råämnen på ena sidan och kom ut på andra sidan som färdiga topplock. Vi gick igenom en liten lokal där man härdar stål. Nästa stora lokal var motormonteringen. Här sattes alla MC och dieselmotorer samman. Vi frågade varför man målar motorerna svarta. Valentini förklarade att han personligen föredrar blanka motorer. Det är faktiskt dyrare att göra svarta motorer. Den svarta färgen är helt enkelt en eftergift åt dagens MC-mode.

I ett intilliggande rum förvarade man mängder av motorer som väntade på att monteras i ramar. Alla motorer provkörs i en timme i särskilda provrum innan de monteras i sina ramar.

Så kom vi till den stora hallen där motorcyklarna monteras samman. Där har man någon form av löpande band. På bandet stod Indiana. Hela lokalen var fylld av Indiana och några Alazzurra. Det var en överraskning för mig att Alazzurran görs på Ducatifabriken. Det visar ju att den bara har fel namn!

Verkstaden var mycket luftig. Detta beror delvis på att man endast utnyttjar 1/3 av kapaciteten. Förra året gjorde man 7.000 MC. I år skall man göra 14.000 st. Valentini förklarade stolt att man har en kapacitet på 50.000 MC/år. Av hans uttryck att döma siktar man på att inom snar framtid tillverka så många hojar.

Längst ned i monteringshallen stod de två första serieexemplaren av Paso. Man monterade noggrant ihop motorcyklarna medan en man dokumenterade monteringen med anteckningsbok och kamera. Två veckor efter vårt besök skulle Paso stå på monteringsbandet.

Vi var mycket imponerade av alla intressanta detaljlösningar på Paso. Tack vare den heltäckande karossen har man kunnat utnyttja utrymmet under denna på ett otroligt praktiskt sätt. Paso är helt enkelt ett nytänkande i konsten att bygga en motorcykel.

Utänför monteringshallen provkörs samtliga hojar på en liten rundbana. Man monterar på en speciell tank och sadel för att inte slita på den nya originagrejorna. Man provar på detta sätt att bland annat växellådan fungerar. På vintern har man en simuleringsbana inomhus.

Ramarna till Ducati gjordes förut av Verlicchi i Bologna. Nu har Cagiva byggt en ny fabrik i Varese där samtliga ramar görs förutom F1/F3-ramen. Men även denna skall snart börja tillverkas i Varese. Ramarna lackeras sedan hos Ducati i den till stor del automatiserade lackeringslokalen.

Valentini tog sedan med oss ut ur den stora fabriken och visade upp ett stort hus som låg alldeles intill fabriken. Valentini förklarade att man köpte denna jättelokal i våras. Där skall man ha ett marknadsföringsrum med centrallager och verkstad för Ducati-Husqvarna-Cagiva. Man höll på att iordningställa lokalerna, men några rum hade redan börjat utnyttjas som förvaringsutrymmen för leveransklara Indiana, F1, Montjuich, F3 och Mille.

Vi hade inte sett en enda Mille på produktionsbandet så vi frågade oroligt vad som skulle hända med den. Valentini förklarade att man gör motorcyklarna i olika batcher och att Millen därför inte var i produktion för tillfället. Man kommer att tillverka Millen under hela 1986. Sedan är dock framtiden oviss för denna klassiker.

Om framtidens konstruktioner sa han att Fabio Taglioni & Co arbetar med flera idéer. Fabio Taglioni är, trots att han gick i pension för flera år sedan, fortfarande chefskonstruktör. Han jobbar på fabriken varje förmiddag. På eftermiddagen åker ha iväg för att sköta sina orkidéer förklarade Valentini.

Under tiden vi samtalade med Valentini i och utanför den nya lokalen, höll man på att lasta i massor av Alazzurra och Indiana i en stor långträdare med Cagiva-reklam på sidorna. Dessa skulle levereras till italienska återförsäljare. Valentini berättade att Ducati i år faktiskt har återintroducerats på den italienska marknaden. Det har alltså varit så illa ställt att man inte sålt några motorcyklar i Italien. Detta berodde enligt Valentini på att man bara tillverkade maskiner på mer än 350 cc vilket är svårt att sälja i Italien. Man har också återintroducerats i USA.

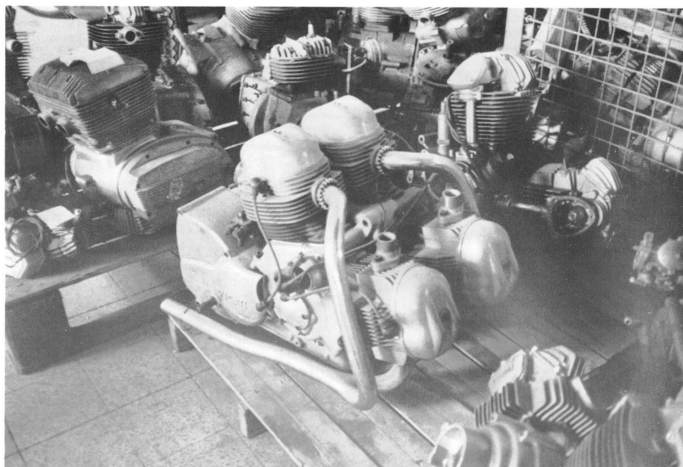


Was ist?

Nu var det slut på rundvandringen och efter en liten paus skulle det bli mat. Vi blev bjudna på den bästa mat man kan tänka sig. Vid matdisken hämtade vi skinka och melon, två sorteras tortellini, ostallrik m m. På vägen från matdisken stod Franco Valentini och öppnade våra vinflaskor artig.

Denna matsal består även av en bar som nämndes i inledningen. Det är ingen vanlig liten bar. Nej här finns allt! Detta är ett föredöme för hur en personalsal skall se ut. Här kan fabriksarbetarna beställa allt från en Cappuccino till en Martini.

På väggarna hängde bilder på Ducati 600 TL Pantah, Cagiva 500 racer och Jösse på sin Husqvarna. Maten var som sagt enormt god. Bologna lär ju ha den bästa pastamaten i hela Italien. Det betvivlar jag inte! Efter maten var det många fabriksarbetare som kollade på våra hojar. Det var speciellt Peters fullpackade NCR 950 Touring som tilldrog sig uppmärksamhet. De verkade särskilt imponerade av sadelstopningen.



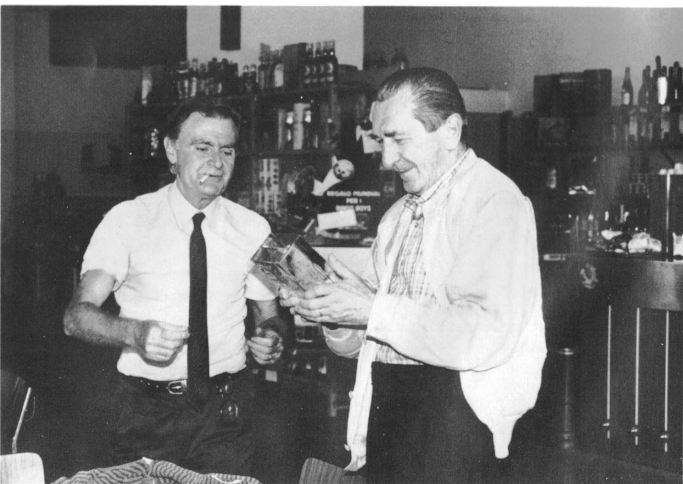
Den berömda.

Efter lite sollapande på fabriksområdet fick Matsarna Arborelius och Ljungqvist följa med Valentini in och se på något som är tänkt att ingå i ett museum. Valentini oroades dock av att man aldrig lär få tid att färdigställa detta museum. Mats Arborelius förklarade då hur man löst detta problem på Husqvarna i Sverige. Där har man låtit privatpersoner renovera maskinerna. Detta kände faktiskt Valentini till och han hade kanske själv funderat över denna möjlighet. Jag kan här passa på att nämna att Husqvarnas samling inte togs över av Cagiva då den ägs av Husqvarna AB och inte Husqvarna Motorcyklar AB.

Matsarna fick bland annat se två olika V4:or. Dels den gamla enorma Apollo-motorn och dels en modernare prototyp.

Nu var det slut på visningen. Solen sken lika ljusst som man verkar se på framtiden på Ducati Meccanica. Det var en enorm upplevelse att få se fabriken som var större, modernare och prydligare än vad jag tänkt mig. Utsidan är dock ganska grå och trist. Vi fick nog alla en tro på att Ducati kommer att lyckas med sin offensiva frammarsch. Nu är det bara att spara slantar till en PASO!

Micke Werkelin



## Prolog

Knaaaarrr!

Dörren till det stora kallgaraget öppnades sakta och släppte in ett svagt decemberljus i lokalen. Därinne stod ett tjugotal svårsälda japaner och trängdes om utrymmet. Jag hade precis surt förvärvat tillräckligt med pengar för att kunna byta ut min wobblande Honda mot någonting trevligare. Mina ögon svepte över raderna av knubbiga asiater. Jag suckade och var på väg ut när jag nästan snubblade på den. Den var lång, smal, svart och skön. Det var en Ducati 900 SS av 1980 års modell. Den hade Contidämpare (tyvärr rostiga), 40 mm förgasare Dell'Orto, sänkt dyna och tonad ruta. Kort sagt: den hade allt: Jag kröp in i maskinen och befann mig plötsligt på en krokig bergsväg i södra Europa. Jag väcktes brutalt ur mina drömmar av ett bullrande skratt från den korpulente MC-handlaren. Jag tittade upp och frågade kort "Vad kostar den?". Mitt liv hade fått en ny mening.

Våren somnaren och semestern kom. Jag började packa för Europa-turnén. Ska jag ta tankväskan och ryggsäcken eller packväskorna som jag fick med på köpet? Jag genomgick en inre kris när jag av bekvämlighets skull bestämde mig för packväskorna. Väskorna ville inte riktigt komma på plats. Det verkade som om Ducen inte vill ha dem på sig. "Nonsens" sa jag till mig själv, en maskin har väl ingen egen vilja. Men någonstans djupt inom mig visste jag att jag hade handlat fel.

En tidig sommar dag lämnade jag landet i norr (Norrländ) och styrde söderut mot Italien. Den första etappen blev en 17 mil lång häckhårdare ner till släktingar i Kristinehamn. Sedan bar det iväg söderut mot Helsingborg. Solen skiner och Ducen går som en dröm. När jag skall rulla ombord på färjan går huvudsäkring. "Nej, inte ett elfel" tänker jag. För min inre syn ser jag en scen från fjolårets resa där jag i den tysta natten plockar sönder cykeln och försöker kontrollera elsystemet med hjälp av en glödlampa och en elledning.

Ducen är tydligen ovillig att lämna landet. Av den tidigare ägaren har jag fått veta att Ducen bara varit utomlands en enda gång och då i norra Finland. Jag kan mycket väl förstå dess motvilja. En Volvo stannar bakom mig. Jag går fram och frågar om han händelsevis har en 8A säkring över.

- Visst, säger han och plockar fram ett stort ark med 8-ampere. Hur många behöver du?

## ITALIEN-RESAN eller De packade väskorna

Två stycken tycker jag gott och väl skall täcka ett årsbehov. När jag kört 200 meter in i Danmark går huvudsäkring en gång.

- Om du inte är snäll får du gå hem, hotade jag medan jag bytte säkring. Detta tog tydligen skruv för nu avverkades Danmark i ett huj. Plötsligt är jag i Tyskland med tom tank. Jag glider in på en liten bensinstation och fyller tanken med "SUPER". När jag ser mig omkring efter kassan kommer stationsföreståndaren gåendes runt hörnet. Jag frågar honom tänker jag. Oh...javisst ja, här är det tyska som gäller. Tillslut lyckade jag få ihop en mening. Föreståndaren nickar glatt och pekar på en dörr. Min tyska är tydligen inte så dällig i alla fall. Jag stegar fram till dörren, öppnar den och stiger in... på toaletten! Jag söker reda på kassan, frågar vad det kostar och betalar - med österrikiska pengar! Nåja, man kan ju inte lyckas jämt!

Jag fortsätter oförtrutet färden. Målet är MC-värds huset Villa Löwenherzt i Lauenförde 10 mil söder om Hannover. Huvudsäkring börjar gå igen. Det finns trevligare saker att raka utför än att ligga i vänsterfilen på Autobahn med en plötsligt stendöd motorcykel utan vare sig kraft eller ljus! Jag hittar inget fel i elsystemet. Kan det vara någon form av överbelastning. Börjar utföra grundläggande empirisk forskning. Hur många mil kommer jag på en säkring om jag kör 140, 120 resp 100 km/h? Inget entydigt svar.

Jag dånar fram genom det tyska skymningslandet med fickorna fulla av säkringar, på väg in i den tunga tyska natten. Då plötsligt! En vers från Springsteens låt exploderar i mitt huvud:

"The highway's jammed with broken heroes  
On a last chance power drive  
Everybody's out on the run tonight  
but there's no place to hide."

Jag svänger av från autobahnen in i Weser Bergland. Det går att hålla hög fart på de kurviga vägarna även i mörker. Vita vägmarkeringar, vita sidostolpar och vita "tvär-kurva"-skyltar susar förbi. Det gäller bara att inte blanda ihop allt det vita, för då kan det bli svart. När jag kommer fram sätter jag mig i baren och beställer dryck och föda. Ögonen fastnar på ett mycket stiligt märke från Svenska Ducatklubben.

Färden fortsätter nästa dag. När jag står och byter säkring mitt i en trafikstockning på autobahn

stannar en tysk Ducati och frågar om jag behöver hjälp. Han är på väg till "Azurri-treff", en träff för italienska motorcyklar. Jag hakar på. Regnet börjar falla och plötsligt börjar Ducen att hosta och nysa. "Nu är det förkyllt" tänker jag. Jag försöker komma ifatt tysken men motorn har ingen större lust, så tysken (som saknar backspegel) försvinner i fjärran. Nu går motorn nätt och jämt på en cylinder så jag siktar in mig på närmaste rastplats. Och se! Där står ju tysken och väntar. De sista 20 metrarna får jag skjuta in Ducatin.

Felet visar sig vara sönderrostade tändhattar. Nya tillverkas av lite järntråd och färden fortsätter, den här gången kör jag först. Efter ett par kilometer måste konstruktionen förbättras. Åker vidare genom regnet. Ducen börjar gå på en cylinder, försöker fixa det under färd. Resultat: strömförande förare. Efter mycket "hattande" kommer vi slutligen fram till Ettlingen där träffen hålls. Min entré på området är kanske inte så imponerande. När jag bromsar in och ska sätta ner foten så trasslar regnstövelskyddet in sig i bromspedalen och jag stupar handlost till marken. Gasen vrids upp och Ducen ligger på marken och vrälar. Pinsamt!

Ett par hundra italienska cyklar är redan här och det mullrar hela tiden. Jag slår upp tältet och får hjälp av tysken att skaffa nya tändhattar och ny blinkers (orsaken till att jag bara kallar honom "tysken" är mitt fantastiska namnminne). Tysken, jag, en tjej och en kille som tysken känner går runt och dräglar bland de italienska skönheter. Jag fotograferar febrilt. Det som präglar de flesta cyklarna är kompromisslösheten. Den del saknar hel blinkers, backspeglar, hastighetsmätare, bakskräpar, batterier, luftfilter och annat trivialt. Det som däremot inte saknas är NCR-godis, snygga lacker, aluminium, styrändsblinkers, ensiddynor, trättpluggar av gummi, tittfönster och annat smått och gott.

Vi står länge och beundrar en smacker liten encylindrig Ducati. Den ser ut att vara smalare än en trampcykel. Och titta där! Han har monterat bort de FRÄMRE fotpinnarna! En klumpig Suzuki har lyckats slinka in på området. Och någon påpasslig skämtare har strött ett lager ris över maskinen. En Bimota SB4 har fått samma behandling, dock ej i samma mängd.

Det som slår mig är att det inte finns 2 cyklar som ser precis lika-

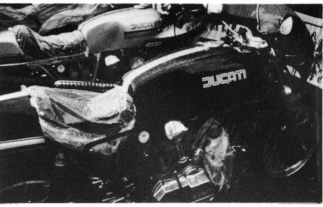
dana ut. Jag frågar tysken vilken cykel han skulle ta om han fick välja.

- Min egen, svarar han.  
- Jag tänker efter och kommer fram till samma slutsats. Ingenting bräcker min maskin. Går tillbaka till tältet och slappar. Folk går omkring och spanar in hojar. En del stannar vid min maskin. En begåvad kille fotograferar min cykel. Stolthet! Natten faller på. Mat och dryck finns att köpa i riktiga mängder. Bandet som spelar är mycket bra. Stämningen är på topp. Det blir dax för prisutdelning. Vackraste maskin av respektive märke koras. Snyggaste lack har en Ducati målad i de italienska färgerna.

"Och nu!" säger speakern "är det dags att dela ut pris för längsta färdväg".

"Jaaa" ropar publiken i en mun.  
"Och när jag säger längsta, så menar jag överlägset Längsta Färdväg!"

"Jaaa" säger publiken otåligt.  
"Och vinnare är Hans Blom från Sverige på en Ducati 900 SS!"  
Jag kliver fram genom folkets jubel och gör segertecken. Priset är en stålåg minnesplakett i tungmetall. Kul!



Div. träffgodis.

Men även denna natt tar slut. Och i den gråskiga gryningen bestämmer jag mig för att det är dags att börja bränna min bleka hy. Beslutar mig för att åka ner till den franska solen och slå upp mitt basläger vid havet. Därifrån kan jag göra räder upp i de franska alperna, för att sedan omgruppera och into Italien.

Jag flyger söderut längs motorvägarna. Vid varje avfart där jag ska rakt fram kommer Clashlåten "Straight to hell" insmygande i min skalle. Men refrängen är ändrad till "go straight ahead boy". Passerar ett litet land i centrala Europa. Hej Schweiz. I Frankrike landar jag igen. Väl nere på marken passerar jag Anney och åker söderut på den tankrämsfärgade Lac de'Anney västra strandkant. Vädret är kanonbra och massor av folk är ute och seglar, surfar och solar. "Wow!" Här kryllar det av brudar i topp-less. Jag dånar fram med högst ett öga på vägen.

Plötsligt! Alla solande vänder sig bort från stranden och tittar åt mitt håll. Märkligt, vilket massivt Ducati-intresse det finns i de här trakterna tänker jag förundrat och tittar upp på vägen igen. Jag befinner mig i en vansinnigt tvär högerkurva! Vråker onkull Ducen i en brutal vinkel och - vips, är jag igenom! Det skrapade inte ens i! Tur att man kör Ducati! Jag tittar efter i backspegeln och ser att hastigheten är begränsad till 30 km/h i kurvan. Jag klappar Ducen välvilligt på tanken och vet att jag har fått en vän för livet.

Jag bränner genom Grenoble på jakt efter krokvägar. Kör nere i botten av en ravin där en massa massiva stenbumlingar har rasat ner. I stället för att spränga har väg-ingenjörerna bemödat sig om att runda så många bumlingar som möjligt. Min högra hand frågar om det är dags för lite grov-gasa. Ducen svarar med en brunstigt brööl. Och tillsammans stormar vi bergen. Ducen är i toppform och jag kör råkare än någonsin. På grund av den tropiska hettan kör jag barhänt. Efter några inspirerande mil slår jag av på takten och tittar ned i vänsternäven. Full av blåsor. Jag slår följe med en tysk BMW med en packväska. En packväska - vad tramsigt!

"Mmööh" Huvudsäkningen går igen...

Jag och skymningen når samtidigt fram till franska rivieran. Åker till en trevlig camping mellan Cannes och Nice där jag bött tidigare. Några lata dagar i solen följer. Stränderna och flickorna ut-

forskas närmare. En molnig dag åker jag upp i bergen för att kolla in Grand Canyon du Verdon. Huvudsäkningen börjar gå sönder igen. Jag kör om ett cyklande par, säkningen går sönder, paret passerar mig, jag kör om dem, säkningen pajar osv, osv. Till slut trampar de iväg i fjärran. Jag börjar bli less på att skruva lös sidokåpan så jag place-rar den under väskan på pakethållaren. Smart!

Mina säkningar och mitt tålmod börjar ta slut. Jag laddar med min näst sista säkring men startar inte Ducen utan låter henne rulla sista kilometern ner mot Castellone. Farten räcker precis till att rulla in på en liten bensinmack i utkanten av byn. Tyvärr hade de inga säkningar. Förargad tog jag till ett kraftuttryck: Jämnans osis! Jag vrider på tändningsnyckeln. Och då! Heureka! Jag har funnit det! En liten ljusblått bakom klockan. Det är den långa nyckeln till hänglåset som ibland dinglar till och orsakar kortslutning. Inte konstigt att jag inte hittade något fel i elsystemet! Toppen! Nu är alla mina bekymmer över. Jag plockar loss nyckeln. Stoppar i min sista säkring och bränner vidare.

Jag kommer att tänka på en artikel med rubriken "Bergtagen" i en gammal Bike där huvudpersonen körde omkring med en svart Ducati 900 SS i bergen runt Castellone.  
"Mmmmmmmmmmmmmmmmmmm!!KRASCH!!!"  
Cykeln tvärnitar av sig själv med ett förfärligt oväsen och en explosion. Vafals?! Har motorn skurit?! Punktering? En fransman i bahjulet? Jag kliver av och tittar efter. Min strålande idé att placera sidokåpan under väskan var kanske inte så lysande i alla fall. Väskan som tidigare satt så stadigt har nu halkat ner och dragits in i bakhjulet. Explosionen kom från en sprayburk med "Johnson's pledge" möbelpolish. Snacka om att ha blankt bakdäck!

Jag lyckades slita lös den sargade väskan och dess sorgliga innehåll. Regnstället är så fullt av hål att det bara klarar spridda skurar. Jag tittar på de söndertrasade kläderna och tänker att det är synd att punkmodet inte är inne längre. Och väskan är inte längre en väska. Jag står och funderar på hur jag ska få med mig alla grejorna när en holländsk bil stannar. "Jag har precis vad du behöver" säger han och kastar åt mig ett par spännstroppar och åker vidare. Jag knyter ihop väskan och surrar fast den på pakethållaren.

Jag fortsätter längs Verdon-floden vars klargröna vatten skär som en kniv genom de omgivande bergen och

bildar en maffig grand-canyon. På sina ställen vidgas floden och bildar stora tankrämsjöar. Mycket stilligt! På vägen tillbaka till havet börjar det regna.

Nästa kväll när jag sitter och pratar med ett par svenska liftare i baren på campingen, säger plötsligt en av dem:

"Du, är det inte Boris Becker som sitter där borta?" säger liftare nummer 1.

Personligen har jag ingen aaning om vem Boris Becker är (har inte läst en tidning på flera dagar).

Liftare 2: "Knappast, han vann ju Wimbledon i förrgår."

Liftare 1: "Joo, det måste vara han. Han sitter ju där och läser en tysk tidning med Boris Becker över hela förstasidan. Känner du inte igen pottfrysaren?"  
Till slut blir vi tvungna att gå dit och fråga. Boris vägrar erkänna att han är Boris Becker.

"Sträck fram armarna" beordrar en av liftarna.

Boris sträcker fram armarna. Vi böjer oss fram och studerar Boris bägge armar ingående. Lika lite muskler på båda armarna. Till slut visar det sig att "Boris" i själva verket är Boris Beckers brorsa.

Dagen därpå träffar jag två svenska musketörer i en svart Porsche 911 Targa. Tillsammans bildar vi en tung trio. Livet leker. Och vi också! Rastlösheten börjar rinna i mitt blod. Det är tid att byta asfalt under hjulen. Jag kastar ner resecheckarna och lite livsförnödenheter i min sargade väska och ger mig av för att växla pengar och sedan styra mot Italien. Jag kör in mot Nice efter den gropiga och krokiga vägen från campingen.

När jag kört en kilometer vänder jag mig om och kollar att väskan sitter kvar. Det gör den inte! Jag vänder för att leta reda på den. För som det heter: "Den som söker ... han letar". Väskan är spårlost försvunnen. Himm, det var ju trist att jag skulle tappa alla mina slantar. Men vad värre är tappade jag mina badbrallor, min kanon-Canon-kamera (full med Ducati-bilder), nyckeln till MC-låset, mina cooola solbrillor, en SONY-free-style, och värst av allt, en bunt Springsteen-band. Ett par dagar går åt till att försöka få tillbaka mina resecheckar. Jag förstår inte franska och fransmännen förstår inte att jag har bråttom.

För att få tillbaka resecheckarna måste man ha med sig inväxlingskvittot. Detta kvitto ska man alltså inte förvara tillsammans med checkerna. Det hade jag inte heller gjort, mitt kvitto har jag ... hemma!!!

Körkortet duger inte som ID-kort. Måste åka till campingen och hämta passet. Jag bladdrar förstrött i passet. Ganska snyggt pass i och för sig. Men det hade kanske varit mera praktiskt att ta mitt eget pass i stället för brorsans!

Senare på campingen träffar jag två engelskor (egentligen från Skottland och Jersey) för tillfället bosatta i Italien. Jag pekar ut Boris Beckers brorsa bland de högljudda tyskarna. Skotskan berättar att hon blev kär i Boris Becker när hon på TV såg honom vinna Wimbledon. Vid spelautomaterna har tyskarna förbrukat sina franc. De försöker växla i kassan, men de har också slut. Boris Beckers brorsa kommer slättrande mot vårt bord för att fråga oss. Jag böjer mig fram och med en teaterviskning ur en mungipan väser jag:  
"Remember, don't mention the war". Engelskorna viker sig. John Cleese är deras favorit också.

Senare på kvällen lyckas Boris Beckers brorsa med konststycket att läsa in bilnycklarna i bilen. Halva campingen kommer för att hjälpa till. Skotskan säger att hon hoppas att han inte får upp bilen. Och tillägger genast: "Oh God! I'm such a bitch!" En trevlig kväll följer och på morgonen blir jag bjuden på the och scrambled eggs. Åker till Svenska konsulatet för att skaffa ett temporärt pass. Får ett pass med nr 67. 66 svenskar har alltså blivit bestulna på sitt pass i Nice sedan början av sommaren. Staden gör inte alltid skäl för sitt trevliga namn.



Hellre lyss till den sträng som brast, än att aldrig spänna sig på bågen.



inferno. Packväskans innehåll flammar omedelbart upp i den starka vinden. Jag sliter loss väskan från cykeln och försöker rädda det som räddas kan. Ur eldens hungriga käftar drar jag en illa svedd oljeflaska och en verktygspåse. Jag rusar efter ett par brinnande kalsonger som blåser iväg (snacka om att ha eld i baken). Nåja, det blir i alla fall mindre tvätt när jag kommer hem.

Ett medelålders par kommer fram och undrar om jag behöver någon hjälp. De hade ett fönsterbord i restaurangen och har sett hela min "föreställning" från första parkett. Jag sneglar upp och ser att restaurangväggen består av ett gigantiskt panoramafönster. Jag borde kanske gå och ta entréavgift tänker jag. Istället sparkar jag lite på en av mina myggjagare och säger att där går mina bästa skor upp i rök. Vi börjar garva alla tre. De frågar på nytt om jag behöver hjälp eller pengar. De är på väg hem till Basel från en semester i södra Europa. Innan de åker skriver de ner sin adress på en papperslapp och säger att jag gärna får sova över hos dem. Jag släcker elden med lite äppeljuice och ser ner på mitt trasiga regnställ. I backspegeln ser jag att ansiktet är grått av sot. Jag undrar för mig själv om någon skulle stanna och hjälpa en riktig trashank till knutte i Sverige? Knappast.

När jag undersöker cykeln upptäcker jag att avgaserna från höger avgasrör är klart varmare än de vänstra. Detta är tydligen orsaken till branden. Förmodligen ventilerna som behöver justeras. Stuvor om packningen och betraktar Ducatin där den står med sin enda packväska. Hmmm, det ser ju nästan proffsigt ut!

Jag tittar ner i börsen och sedan på klockan och bestämmer mig för att åka till Basel. Anländer vid midnatt. Gatorna är nästan öde. Jag får syn på en liten man med halvskumt utseende och stannar till för att fråga honom om adressen och räcker honom den lilla lappen.

Skriiiiiik!

En polisbil tvärnitar och två poliser kliver ut. Den "halvskumme" viftar avvärjande med armarna, lämnar tillbaka lappen och försvinner som ett skott. Kvar står jag med de två poliserna. På engelska försöker jag förklara att jag är på väg till en viss adress i Basel. De gör ingen min av att ha förstätt. I stället tecknar de åt mig att starta Duccen. Jag klickar igång och låter Duccen puttra på tomgång. De kryper ner och studerar mina Cambell Conti-kopior och tecknar åt mig att gasa lite.

För att imponera på de kända konstaplarna drar jag på så att det hörs en bra bit in i Tyskland. De tittar menande på varandra och efter en stunds konfererande på rotväliska säger den ena med myndig stämma två begripliga ord: "Follow us". Vad är detta? Tänker jag. Är jag arresterad? eller ska de visa mig vägen? Nåja, det är väl bäst att "följa lagen". Farten dras upp direkt och blå-ljuset slås på. Nu startar en vansinnesfärd genom centrala Basel. Jag får gasa på ganska drastiskt för att hänga med. Ingen som helst hänsyn tas till gällande trafikregler såsom hastighetsbegränsningar, enkelriktning, trafikljus, stopplikt och dylikt. Där trafiken står stilla vid trafikljusen går färden på trottoarer eller i mötande körfält med blåljus och tjutande sirener. Marken är blöt efter regnet och överallt skär de såphala spårvagnsspårerna genom asfalten. Under den här färden hinner jag bryta mot fler trafikregler än under hela min tidigare karriär som farddåre. Jag börjar misstänka att någonting inte står rätt till, men hänger ändå med. Det är ju inte var dag som man har möjlighet att jaga polisen.

Denna stimulerande resa slutar vid en motorvägs påfart i utkanten av stan. Jag stannar bakom polisbilen. Föraren vrider på huvudet och hakan faller ner i förvåning när han får syn på mig. Jag hejar glatt. Det visade sig att de hade fått ett larm på polisradion! Efter fem händelselösa minuter visar de mig

vägen till "min" adress. Den här gången överstiger hastigheten aldrig 30 km/h.

Adressen visar sig vara ett trevännings radhus med trädgård. "Värdfamiljen" hälsar mig välkommen. "Kan jag lämna cykeln oläst?". "I Schweiz blir ingenting stulet. Eftersom dottern är bortrest får jag egen vånig. Matar stereon med "The lamb lies down on Broadway" och somnar in.

Nästa dag bjuder de på en makalös frukost och jag bjuder på reseanekdoter. Kommer iväg sent på fömiddagen. Bestämmer mig för att styra hemåt. Färden genom Tyskland sker längs den automatiska bananen. Åker färja från Pruttgarden. Tittar på klockan. Jo, jag hinner nog in i Sverige. Polisen sover säkert sött. En bit in i Sverige börjar tröttheten komma smygande och när jag blir omkörd av en Rolls Royce i regnet svänger jag in vid ett hotell. Men eftersom priset för några timmar sömn överstiger boendekostnaden för nio dagar på Rivieran flyr jag ut på vägarna igen. Ögonen är trötta så jag lämnar vägen för att vila vid ett vägbygge. Eftersom marken är geggig och den omgivande skogen är träskliknande lägger jag mig tillrätta på Ducatin. Med fötterna på styret och huvudet på pakethållaren. Efter en dryg timme börjar det ljusna. Grodorna och fåglarna vaknar och börjar skrika hysteriskt. Jag lämnar träsklägret.

Resten av hemresan blir ganska händelselös. Det enda som är värt att nämna är att längs norrlandskusten försöker Duccen bli av med den sista packväskan genom att bryta av sig den bakersta delen av ramen.

#### Epilog

Vad kan man nu lära av denna historia? Varför var jag så olycksdrabbad? Varför kom jag aldrig fram till Italien? Jag har funderat mycket på det och kommit fram till att alla missöden berodde på Duccens ovilja att visa sig i Italien iförd packväskor. Så lyd mitt råd. Montera ALDRIG packväskor på en Ducati.

Member 146

Bikers är nötter. Ducatisternas hjärnor är som valnötter. Men kan man dra alla över en kam? Mej vi talar inte om överliggande kan nu, nöt! Vi menar, är alla lika bara för att vi kör maskiner från samma fabrik. Nix! För en utomstående är det kanske så men vi som är mitt i smeten ser många olika yttringar, eller hur? Och du, det där om att vi skulle vara nötter är vad snuten anser. Men med tanke på vad vi anser om dem, får det väl vara jämt.

Vi har nu framställt följande vägledning för identifiering av de olika grupperna. Den är inte komplett och kanske inte helt korrekt i alla detaljer, men tycker du att något är fel, eller ännu värre, du känner dig orättvist behandlad i texten, så är du välkommen hem till några av oss med en kasse öl när sen kväll och diksuterar saken.

Vi börjar med en liten grupp.

#### Originaltöntarna

Cykeln är alltid kliniskt ren och tönten finner stor tillfredsställelse i att smeka sina silentiumdämpare och gummi bromsånglar. Töntarna använder märkligt nog gärna o-ringskedjor och touringdäck. En originaltönt skryter aldrig utan berättar med darr på rösten om olika årsmodellsvariationer. Besiktningsskrapet har fabriken monterat en gång för alla. Tönten drar sig inte för att använda höjen men att göra en riktigt lång utflykt på flera dagar är inte hans/hennes stil. Färditläsningen är Ducati twins boken, sidorna 174 och framåt. Sammanfattningen blir: Ser du en Ducca som verkar vara på väg till leveransservicen fast den är flera år gammal, då är det en, ja du vet, som kommer farande.

En grupp som avviker från ovan nämnda är:

#### Possörerna

Här duger inte original. I storstäderna duger inte ens originalram. Höjen andas racing. Däcken som gäller i superbike är lag på possörens höj. Tittar man noga så sitter gjutskägget kvar på däcken. Ha, ha, ha. Naturligtvis stålomspunna bromsånglar och transparenta flottörshus. Possören gillar livet bäst när han/hon betraktar folksamlingen vid maskinen. Vildmark och avlägsen landsväg är inget för possören. Vem ser honom där? Possören vet allt om trim och märkeskinnställ. Senaste numret av Bike är väl memorerat. Dackewall vet bäst. En possör äter hamburgare och läser Vecko-revyn.

En flukt på Ducatismen och dess offer

Över till:

#### Touringrövarna

Maskinen har kraftiga luftfilter och bakblinkerserna är fästade i packväskhållare. Motorn går med otäck rysning över 6.000 varv. Höjen är överöst med dekaler typ "Bergslagsrallyt -82". Platta, hårda touringdäck, o-ringar, smalt rakt styre och destruerad originallack kompletterar bilden. En härlig syn! En välanvänd maskin! Alla detaljer som ägaren monterat har en funktion. Inget sitter där bara för att det är vackert eller för att någon racinghjärta hade en sådan. Jämför med gruppen vi kommer till sedan! Många "liggapatänkekörögörfortrimmat"-typer tittar lite föraktfullt åt touringrövarna. Men vi skall komma ihåg att när belackerna sitter framför TV:n och diskuterar om man kan byta mellan Bel Ray och Castrol eller viceversa utan att motorn skär, så pressar röven sin tungt lastade maskin över någon alptopp med 8 olika oljor i motorn samtidigt, ditsladdade i lika många länder. Touringröven läser continental vägatlas och äter ägg & bacon. Besiktningsskrapet sitter på hela maskinens livslängd. Varför inte? En vörstinggrupp.

Vi fortsätter med en stor och sympatisk grupp:

"Det var bättre förr"-söndagsäkarna

Söndagsäkaren håller alltid bågen i ett strålande skick. Alltid ren. Typiskt är det klassiska racerstuket med trattar och vanlig kedja. Cykeln är övergödd med detaljer som ansågs vara vörstingtillbehör på racinbanorna för 15-20 år sedan. Allt med finess. Söndagsäkarna kör för det mesta lungt men ibland dunkar det iväg alldeles våldsamt. Eftersom söndagsäkarna lever i det förgångna ogillar han/hon H4-ljus, progressiv fjädring och fnyser föraktfullt åt radialdäck. Varför lade Dunlop ner tillverknigen av TT100? Det var däck det! Söndagsäkaren har ingen aning om vilket fabrikat som vann roadracing VM senast men kan berätta om AGO/Haillwood dueller på 60-talet med varvtider och allt. Kvällslektyr: Classic racer.

Snabbt över till:

#### Högfartstourarna

En högfartstourer vill aldrig vara hemma. Han/hon vill vara på väg från hemmet i hög fart (130+). 50 mil är ett minimikrav. Högfarts-

touren berättar med tindrande ögon om nattliga irrfärder, bergspass, snittfarter och desperata reparationer i vildmarken. 2 problem tynger högfartstourern: Hur skall Duccen fås att hålla? och Hur skall pengarna räcka till tillräckligt med däck och bensin. Vi konstaterar, 1: att Ducatin inte kommer att hålla och 2: att däck och bensin alltid kommer att vara en bristvara. Höjen är värd en närmare titt. Den är skitig. Bakfågen lika välsmod som kedjan. Drivpaket och däck går på övertid. Maximalt öppet avgassystem och luftfilter är standard. Lack är en förbrukningsvara.

En högfartstourer kan av naturliga skäl inte leva helt inom lagens ramar och har accepterat det. Att inte skriva på några böter är en livsstil. Titta på packningen. En ärvd gammal tygväska, fastsatt med strappar mot tank eller fastback. En typisk packning består av: komplett uppsättning av verktyg, tejp, kedjespray, fuktsskadad kamera, oljiga tygskor, dito T-shirt och regnställ. Besiktningsskrapet sitter på ca 2 timmar per år. Idol: OGRI och engelska biker.

#### Mekarna

Om dessa vet vi inte så mycket. Våldigt sällan ser man någon representant för gruppen ute på vägarna. Men vi vet att de finns och att de alltid har stora projekt på gång. För i originalskick är ramen felkonstruerad, lagren i motorn av fel kvalitet, oljepumpen felplacerad, sumpen har fel storlek osv. Dessutom rekommenderar fabriken fel ventilspel, fel olja, fel tändstift och bensin. Meken beräknar ca 100 hk i motorn när han har rättat till allt. Vi väntar med spänning. Under tiden läser meken Lunaguiden, äter äggmackor och funderar på om man inte kan ändra ventilvinkeln i sina befintliga toppar.

Några som inte mekar är:

#### SMC-arna

Nä ... nu tog inspirationen slut. Vi slutar här.



Av Lars Höjer och Sven Cullman

# SKROTBILSRACET

Vad är det för bilracing som samlar 100.000 entusiastiska åskådare? Svar: Italiens F-1 deltävling på Monza. Vad är det som tvingar en handfull helt normala människor att titta på bilrace i tre timmar därför att de har åkt i racingstallets dragbil och inte har någon möjlighet att själva ta sig därifrån? Svar: Svenska Ducatiklubbens skrotbilsrace på Kinnekulle. Här följer nu historien om årets härigaste race, alla kategorier. Läs och begrunda!

-----

Skrotbilsracet skulle nu äntligen bli av. Sist det skulle köras i slutet av april, låg snön tung på banan och racet fick ställas in. Redan då gjorde sig team styrelsen till allmänt åtlöje genom att inte ens få bilen att starta. Vi tänkte att "skrattar bäst som skrattar sist" och åkte hem och preparerade. Prepareringen innebar att vi startade bilen. Att den över huvudtaget startade var ett framsteg.

I vintras när vi byggde vår extrema racerbil hade den visserligen startat, men saker och ting förändras ju. Det gäller även bilar har jag fått erfara genom åren. Framför allt har plåten en förmåga att årga lite med tiden. Det hade även vår Alfasud, anno 1975, gjort.

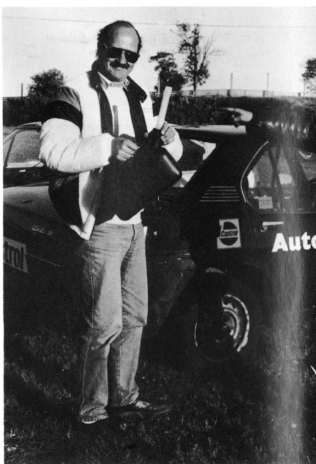
För att bilen inte skulle verka slagen redan innan start hade vi investerat i färg och målat bilen i tre olika kulörer. Televerkorange, grisskär och mintgrön. Tre diagonala fält med orange fram, skärt i mitten och grönt bak. En parodi på italienska flaggan således. Scuderia Papa, som hade fuskat genom att ha både tävlingledaren och en rutinerad tävlingsförare (taxichaufför) i stallet, hade tagit färgsättningen lite seriösare och lackat (penselmålat) sin Alfasud grön, vit och röd i diagonala fält precis som en F-1:a. Cirkusens tredje Alfasud ägdes av Scuderia Palermo och var naturligtvis målad helt i svart. Palermogänget hade troligtvis problem med väghållningen noterade vi förnöjt när vi såg att de hade störtbur i bilen!

En av tävlingens två helröda bilar var en Alfetta. P g a teamets höga medelålder (gissningsvis runt 55-60 år) döptes det till "Team Gubbjävvel". Ett namn som de skulle visa sig leva upp till utan större problem. Bland annat togs Charlie Linnaeus på bar gärning när han dopade Alfian med OK-bensin ur en reservdunk som hade smusslats undan vid besiktningen.

Två Fiat hade letat sig till tävlingsbanan. En relativt fin 131:a och en desto anskrämligare 850 sport. Var det sportiga satt kunde inte ens stallchefen tala om utan att brista i gråt. Ni skulle ha sett den när den försökte göra en burnout. Det var komik på högsta nivå. Som tur är finns detta bevarat åt eftervärlden på video.

Tävlingens två utländska bilar var en SAAB och en VW. Teamet med folkvagnen hade verkligen tagit fasta på att det var ett skrotbilsrace. Ferdinand Porsche skulle ha roterat i sin grav om han hade sett eländet, om han nu är död. SAAB-teamet däremot verkade seriösa. Det berättades för oss att det var en före detta rallybil med splitterny turbo. Den hade dock utseendet mot sig. Ingen bil kan väl trivas om man lackar den badrumsgrün. Folkan däremot var sympatiskt ród.

Detta var alltså tävlingens totalt 8 ekipage. Vi kunde konstatera att vi skulle vinna hur enkelt som helst. Vi räknade kallt med att team gubbjävvel med Alfettan skulle diskas för doping och Saaben skulle



Don Linetti.

diskas för att den inte klarade bullerkraven. Turbo är en hopplös ljuddämpare och vi bedömde det som ytters tveksamt om de skulle klara de 95 dB som krävdes för att få köra.

Fiat 850:n var så rostig att till och med förarna fruktade att den skulle gå av på mitten. Palermos Alfasud hade ju problem med väghållningen hade vi konstaterat och Scuderia Papa skulle säkert göra sig skyldiga till fusk innan racet var över. Fiat 131:an var för fin för skrotbilsrace och förarna skulle därmed drabbas av mental blockering. Folkan avfärdade vi utan att fundera. Kort sagt, vi var de givna gubbjävvel! Detta var alltså förutsättningarna för racet. Spelet kunde börja!

Team styrelsen anlände i spridda skurar under lördag eftermiddag. Jonas och jag (Peter) kom först med dragbilen och Sudden på trailer efter. De övriga kom senare efter att ha blivit försenade av Annies Yamaha som rasade (vad annars?!). Jonas och jag tänkte imponera på Scrueria Papa, som var det enda teamet som kom före oss, genom att låta vår Conti-dämpare (originalmonterad på Alfa Romeos tävlingsbilar) lägga ut en mullermatta över bandepån. Men bilen ville inte och återigen gjorde vi oss till åtlöje genom att bogsera den med öppen motorhuv 15 varv runt en liten gräsplätt samtidigt som en barmhärtigt konkurrent satt på ena fartygeln med startgasflaskan i högsta hugg.

Så småningom hackade den igång och vi kunde varmköra med viss framgång. Bilen gick bättre och bättre. När den började koka stängde vi av.

Scrueria Papa hade en del problem. Motorn var preparerad för att gå med kompressor talade man om för oss. De hade fått köpa kompressorn billigt för 60.000 kr av sin sponsor men hade nu inte råd att montera den på bilen eftersom bultarna var så dyra. Totalt 16:30 för 8 bultar. Därför gick inte bilen rent över 1500 varv. Men det var inget problem enligt Papa. "Vi ställer bara upp tomgången lite som vinner vi". De hade även lite problem med att karosiet ärgade i ytan, talade Peter om för oss medan han körde en skruvmejsel genom plåten. I övrigt var bilen mycket duglig för snabb racing lät man oss förstå.

De övriga teamen anlände undan för undan under dagen. Alldeles för sent för att kunna preparera och därmed delta i den psykologiska krigföringen som härjade i depån. Det stod allt klarare vilka som var segrarna. Märkligt nog tyckte även de andra teamen att just de var de givna segrarna.

Mot kvällen när de tvåhjuliga fordonen hade slutat köra och det inte fanns någon att imponera på längre, drog sig racingstallen tillbaka till pensionatet Kinnekulle bed & breakfast för trafikuppläggning och allmänt skryt och lug. Den psykologiska krigföringen fortsatte i stor skala och spänningen inför morgondagens race var olidlig. Många förare drabbades av hjärtflimmer eller kollapsade under pressen från konkurrenterna.

För säkerhets skull inkvarterades ställen skiljda åt i olika rum för att få någon ordning på det hela. Trots spänningen lyckades de flesta somna. Dock inte styrelsen som kokade makaroner inne på rummet. Vi

var tämligen säkra på seger och stämningen var uppsluppen. Även styrelsen kom så småningom i söng och efter en stund sov alla sött.

## Söndag

På söndagen vaknade vi sist av alla och gnuggade sömnen ur ögonen medan de andra åt frukost. Vi tog det allmänt lugnt och lottade bl a körordningen. Jag först, Jonas tvåa, Sandström trea och Märklin sist. Han skulle få den äran att köra över mållinjen som segrare.

När vi sent om sieder kom ned till frukostbordet hade de andra teamen redan försvunnit iväg till banan för att varmköra och kolla allt en sista gång. Vi åt frukost i lugn och ro, men insåg så småningom att även vi måste varmköra. Vi åkte till banan och skulle starta Alfian när vi plötsligt märkte att vi inte hade några nycklar.

In i depån igen och åtgärda. Åtgärda = tejsa fast motorhuv med silvertejs. Den här gången fick jag backa tillbaka till depåinfarten och köra ut den vägen. P g a sen ankomst flyttades vi från andra till tredje startled.

Startpositionerna var i övrigt lottade. Lillfiaten hade också varit en smula stressad före start. De lyckades nämligen kröka en fålg mot en kantsten på uppvärmningsvarvet men hann byta i tid. Palermos Alfa gick dåligt - i bästa fall på tre cylindrar. Den lät som en moppe med jackad kolv och ingen ljuddämpare. Givetvis hamnade den framför mig och jag insåg att jag skulle komma iväg sist.

Alla var på plats och motorerna rusade och bredde ut ett mäktigt dån över depån. Spänningen var olidlig! En och annan skulle nog ha behövt blöja i det här läget!



öka gubbar, öka....

De andra var ute på banan och körde uppvärmningsvarv. Vem hade nycklarna sist? Sandström! Var är han då?! Någon eftersläntare talade om för oss att han satt och åt frukost. Ve och fasa! Till slut dök han i alla fall upp och vi kunde börja startproceduren. De andra stod uppställda i startposition när jag styrde ut på banan sist av alla. Vid bromsningen efter depårakan upptäckte jag att motorhuvn öppnade sig. Frontplåten fjädrade undan och då hoppade läsmekanismen ur sitt läge och huvn öppnade sig själv.



Vad nu?



Startflaggan föll och alla försvann iväg utom jag och Palermo. Jag hade helt enkelt igenstans att ta vägen. Palermo hade nämligen parkerat på rakan och på sidan om mig kom biltarna som stod längre bak susande.



När alla hade passerat kunde jag svänga undan för Palermo och ta upp jakten på de övriga. Efter rakan hann jag upp den två fjätterna, Saaben och Folkan.

Eftersom hela gänget låg på rad i ytterspår var det ju dumt att inte köra förbi dem i innerspår tänkte jag och gjorde det. Det här skulle bli enkelt. Jag tog sikte på Papa och Gubbjäväl som hade 50 meters försprång. Jag såg att Papa låg tätt bakom och försökte ta sig förbi Gubbjäväl, men Alfateamet levde upp till sitt rykte och körde med fula stängningar. Varv efter varv låg jag på konstant avstånd. Det var hopplöst att komma ikapp. Ibland tog jag in lite, ibland tappade jag lite, men låg i stort sett på samma avstånd bakom.

Depåsignalerna hjälpte mig inte mycket. Som bäst kom jag ned på 1.16.03 innan Gubbjäväl och Papa gick i depå och jag fick signaler att ta det lungt och spara motorn och däck. Vi var helt plötsligt i ledning! jag fick bruka väld på mig själv för att lyckas hålla igen lite!



När Alfettan passerade nästa gång på målakan expanderade kopplingen och spred delar över ett stort område. Om det berodde på avväkningen varvet innan eller något annat vet jag inte med det var i vilket fall som helst slutakt för team Gubbjäväl.

Team Palermo hade flyttat sin depåbox till gräsmattan inne i kvarnkurvan och stod där länge och utförde mekaniska arbeten av den högre skolan. Förmodligen renoverade de vevaxeln.

Jag passade på att psyka lite och styrde in i kvarnkurvan med lästa hjul och fortsatte med skrikande däck genom hela svängen.

Palermo lyckades till slut fullborda sitt andra varv efter 35 minuter och folkan passade på att volta i kvarnkurvan och åkte i depå när man fått den på hjul igen. Hela bilen lutade i 45 graders vinkel och vänster framhjul fladdrade som örönen på en rabiessmittad Cocker-spaniel, men de gav sig inte. Den trasiga styrleden ersattes med en repstump som knöts till bagageluckans handtag. Mera rep användes för att binda ihop karossen. Ut på banan igen!

De två Fiaterna förde en ganska lugn tillvaro. Bytte förare och blev omkörda med jämna mellanrum. 850:n gick i depå emellanåt och fipplade på något i motorrummet, men fortsatte.



Efter 45 minuter och 33 varv åkte jag i depå för att byta förare. Mitt körpass var slut. Jonas kastade sig i bilen och vi sprang igång den. Vi hann inte ens kolla om däck. Vi var justa.

10 minuter senare blev det helt tyst på banan. Inte en bil hördes. Förklaringen fanns uppe i esset. 131:an hade voltat och tagit eld i motorrummet. Ingen skadad nu heller och branden släcktes fort. Bilen rullades sedan undan och saneringspatrullen återställde banan i kördugligt skick. Racet fortsatte. Fiaten tvingades givetvis bryta, men hade i alla fall fått ihop 31 varv. 10 bättre än Alfettan! Nu återstod endast sex ekipage.



Efter en timme ledde styrelsen med 38 varv. Saaben hade smugit sig upp på andra plats med 37. Papa 31, 850:n 26, bubblan 15 och Palermo 2. Vår Sudd gick nästan för bra, helt utan problem. Palermo fullbordade sitt tredje varv efter 1 timme och 9 minuter. Den lät som en liten italiensk operasångare med svårartad kolik, men gav inte upp för det.

Folkan voltade igen och tappade bort fördelarlocket i den allmänna röran. De tvingades bryta med 27 varv i protokollet. Racets enda riktiga skrotbil. Vi såg med stor saknad på denna hjälte.

Plötsligt var turbon i depå med kokande motor. Styrelsen kapade åt sig en 4-varvs-ledning. Även Papa passerade turbon. Palermo klarade av sitt fjärde varv. Efter 1 timme och 30 minuter kom Jonas in för förarbete. Fortfarande inga problem. Vi kollade däck och bensinnivån innan Sandis stack ut. Allt verkade bra. Bilen gick visserligen bara på absolut fullgas men vad gjorde det. Då tvingades man ha fullgas hela tiden. Perfekt!



Det var tider det!



Före.



Efter.

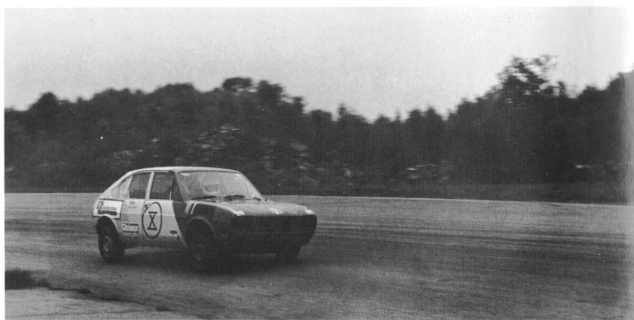
Palermo kastade in handduken och ställde bilen vid sidan av mål-rakan ute i gruset. Endast 4 ekipage återstod. Ställningen efter 1,5 timme:

Styrelsen	66 varv
Turbon	62 varv
Papa (som mekat mycket)	55 varv
850:n	51 varv

Papa körde aggressivt och noterades för racets snabbaste tid med 1.14.88, medan turbon hade problem. Den gjorde ideliga depå-stopp och fyllde kylarvatten.

Plötsligt vek sig vänster framhjul på vår sudd och Sandis blev stående i depåkurvan. Panik! Fram med domkraft och reservhjulet. Tvingades byta med ett av bakhjulen. Tappade ungefär 7 varv till turbon som gick upp i ledning. Papa närmade sig raskt bakifrån och ställningen blev efter 2 timmar:

Saaben	77 varv
Styrelsen	74 varv
Papa	71 varv
Team 7:s Fiat 850	63 varv



Före.



Efter.

Turbon hade problem, fyllde vatten ideligen. Vi tog in varv efter varv och hade kontakt med ledarbilen när det hände igen. Fälgen brast en gång till!. Den här gången längst bort i kvarnkurvan. Skulle vi tvingas bryta? Vi vägrade ge oss!

Vi stal två fälgar av Palermos vrak och lastade in i vår dragbil. Ut på banan och av i gräset för ett däckbyte till. Sandis fortsatte och fälgarna höll men vi hade tappat mycket tid. Papa gick förbi. Sandis körde brutalt och kom i närkontakt med Fiaten. Vi fruktade att kylaren hade spruckit men det var bara en slang som hade lossnat. Efter 2 timmar och en kvart bytte vi förare igen. Märklin greppade ratten.

Efter 2 timmar och 40 minuter var ställningen:

Turbon	98 varv
Papa	93 varv
Styrelsen	91 varv
850:n	85 varv

Var försprånget till turbon ointagligt? Kanske, men den hade problem. Fyllde ständigt vatten. Ledningen minskade. Spänningen var oildlig. Papa körde hårt och prejade saaben på rakan med blev ohjälpligt efter. Turbon var snabb.

Styrelsen och Papa körde för fullt medan saaben fyllde vatten. Men försprånget var för stort. Trots att vi och Papa tog in på saaben lyckades ingen gå förbi. Den behöll ledningen och körde som värdiga vinnare i mål med 115 varv efter 3 långa timmar. Scruderia Papa endast ett futtigt varv efter och styrelsen trea med 111 varv.

Efter mälgången fick vi frågan om bilen hade dragit mycket olja. Det slog oss plötsligt att vi inte hade kollat oljan en enda gång! Dels visste ingen var oljesticken satt, dels var motorhuvu igentjpad och dessutom hade vi ingen olja med oss. Det var bara att se rutinerade ut och småle en smula!

#### Slutställning

1 Saab turbo	115 varv
2 Scruderia Papa Alfasud	114 varv
3 Styrelsen Alfasud	111 varv
4 Fiat 850 sport	99 varv
5 Fiat 131	31 varv
6 VW bubbla	27 varv
7 Gubbjävel Alfetta	21 varv
8 Palermo Alfasud	4 varv

Prisutdelningen ägde rum omedelbart efter mälgång och första pris var en halvt smält förgasaruppsättning från en japansk motorcykel, 2:a pris en trasig 6-volts radio, 3:e pris en skuren vevaxel från en Honda 125:a, 4:e pris en kamaxel från en Mercedes diesel, 5:e pris ett stänkskydd och fotpinnar från Honda 125:a osv. Alla blev nöjda. Klart värdiga priser på ett skrotbilsrace. Vi har planer på att förgylla trofén i skrytsyfte till nästa år. För nästa år kör vi igen, var så säkra!

Peter F Lindqvist



MINNS NI TRÄFFEN?

STYRELSEN 1986-1987

(från vänster)

**MICKE SANDSTRÖM** -kassör-  
"Det var bättre förr, söndagsåka-  
re". Har en 900 SS -77 i ett otäckt  
bra skick (cykeln till vänster). Är  
nu inne på sin 8:e röda nyans,  
snart tar väl hojen eld.  
Tel hem: 0753-33150

**ANNIE SEEL** -sekreterare-  
Blivande "possör"? Längtar efter  
en 750 F1. Äger nu sin andra japan-  
ska rykande jumbomoppe, men påstår  
trots detta, att hon sympatiserar  
med "Tvåtaktshatarnas Vänner".  
Tel hem: 08-7586165

**JONAS DAHL** -ledamot-  
"Högfartstourer". Kör en 900SS -81.  
Idéspruta som inte bangar för en  
fikasväng till Haugesund.  
Tel hem: 018-104356

**JAN JOHANSSON** -ledamot-  
"Originaltönt". Har en 900 MHR -81  
som han tvättar allt för sällan  
(cykeln till höger). Hacker som har  
hand om klubbens medlemsregister.  
Skall köra debutantrace -87.  
Tel hem: 08-7776569

**HASSE VIKSTRÖM** -ledamot-  
"Mekare". Hemma i garaget ligger en  
ombyggd 600 Pantah -82. Klubbens  
SVEMO-kontakt. Deltog i Gotlands  
Grand National. Skall köra debu-  
tantrace -87.  
Tel hem: 08-7776569

**MICKE WERKELIN** -ordförande-  
Tillhör gruppen "SMC:are". Äker en  
ombyggd 860 GTS -76 (cykeln i mit-  
ten). En av de få kända som möble-  
rar vardagsrummet med en reservmor-  
tor.  
Tel hem: 08-7662284 LMCK: 08-  
7678945.

**PETER LINDQVIST** -ledamot-  
Utpräglad "possör". Äger en 950 NCR  
-86. Skall köra debutantrace -87  
med, hör och häpna, något  
oljerykande japanskt. Tröj och  
dekal-försäljare.  
Tel hem: 08-7586933

**MATS ARBORELIUS** -ledamot-  
"Touringrov". Har en 900 Darmah  
-80, en 350 MK III -75 samt en 55E  
-57. Har deltagit i fler FIM-rallyn  
än de flesta.  
Tel hem: 018-145737

Minns ni alla färgglada hojar par-  
kerade framför den idylliska gården  
invid den lilla sjön?

Minns ni de härligt krokiga vägarna  
mellan träffen och Surahammar.

Minns ni det mycket fina MC-muséet  
i Surahammar där det fanns en 200  
Elite?

Minns ni hur vi åkte på led däri-  
från allihopa bara för att få känna  
lukten av Charlie Linnaeus Castrol  
R-olja?

Minns ni Lasse Höjer som kom till  
träffen på en BMW-boxer med en stor  
reservdunk bland packningen som han  
påstod innehöll olja?

Minns ni den goda maten och de  
italienska kockarna?

Minns ni det goda vinet?

Minns ni årsmötet där ni röstade  
mot styrelsens förslag?

Minns ni våra utländska gäster,  
Engelsmannen och Holländaren?

Minns ni när Engelsmannen satt och  
berättade om sin Battle Of Twins  
Ducati som han lämnat kvar hemma i  
England?

Minns ni när vi satt och ljög vid  
elden nere vid sjön?

Minns ni ljudet, sången, musiken  
från alla Conti och 2-1 system?

Nu när vintern så sakta smyger sig  
på är det skönt att bara sitta och  
tänka tillbaka.

Micke Werkelin



Vadå BMW?

Sedan början av 70-talet har jag  
åkt på MCHK:s banträffar med en  
racingpreparerad Honda 250 från  
1965. Men som de flesta motorcy-  
klister drabbas jag (ganska ofta)  
av ett begär att ha fler cyklar än  
vad jag för tillfället besitter.

Med argument som, det kan vara bra  
att ha en reservracer om Hondan  
rasar, allting blir bara dyrare så  
det gäller att slå till nu osv,  
beslöt jag mig för att skaffa något  
nytt. Plånboken visade sig vara den  
mest begränsade faktorn så Norton  
Manxar, Matchless G50:or och lik-  
nande ströks ur tankarna omgående.

En 1-cylindrig sak skulle det vara,  
en någorlunda riktig racer och i  
rätt prisnivå. En nästan omöjlig  
kombination ända tills tanken på en  
Ducati 250-350-450 dök upp. Tyvärr  
finns det ju inte speciellt många  
sådana i Sverige, så England eller  
Italien skulle nog få bli stället  
där en sådan skulle hittas.

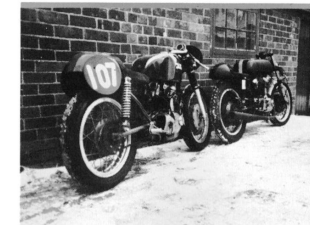
En arbetskamrat, Kjell Saläng, som  
under ett par års tid bearbetats  
med berättelser om hur roligt det  
är att åka på MCHK-träffar, hoppade  
också med i projektet. Ytterligare  
en arbetskamrat, Lars Skog (sekre-  
terare i MCHK-racing), hade tröttnat  
på sin gamla Gold Star och  
tyckte också att en Ducce skulle  
kunna vara något för honom.

En kompis bosatt i England sedan  
ett par år tillbaks lovade hjälpa  
oss med att hitta några 250:or.  
Samtidigt tog jag kontakt med flera  
olika människor i England som är  
involverade i Ducati racing för att  
lite närmare kunna bestämma vad vi  
egentligen "behövde".

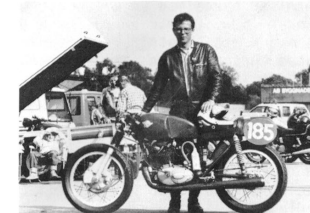
John Wittmann i Luton (Witty Duca-  
ti) tyckte att det här med Desmo  
skulle man undvika, dom går inte  
fortare och är dessutom mycket  
dyrare att hålla igång. "Witty"  
hade även ett par 350:or och någon  
250:a till salu till någorlunda  
rimliga priser. Priserna höjdes  
dock till det dubbla vid senare te-  
lefonsamtal, tyvärr ganska typiskt  
för Wittmanns affärsmetoder.

Vi hade i alla fall bestämt oss för  
att det skulle bli 250:or för vår  
del. Mach 1 eller Mach 3 "narrow  
crankcase" med 5-växlad låda från  
60-talet. Sen skulle det kvitta om  
det blev färdiga racers eller  
standardcyklar som vi skulle få  
modifiera själva.

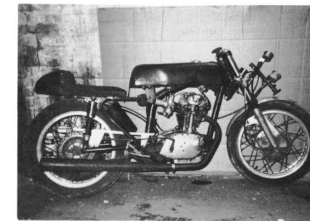
Vintern gick utan att något hitta-  
des och paniken började närma sig.  
Efter några påstötningar satte kom-  
piserna i England in en annons i  
Motor Cycle News. Resultatet lät  
inte vänta på sig länge. Två in-  
tressanta svar kom på direkten. En



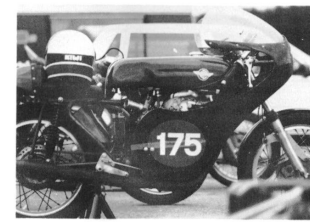
Mars -86.



Författaren med sin Mach1 -65.



Fynd (?)



Kjell Salängs Daytona 250 -61.



Lasse Skog's 350 Witty Ducati.

Mach 1 i toppskick som tävlings-  
körts av ägaren de senaste sju  
åren, en äkta Vic Camp cykel påstod  
han. Den andra skulle vara ett  
racerobjekt som inte körts på ett  
par år, risig men komplett.

Kjell och jag nappade direkt, boka-  
de biljett, bytte olja i Amazon-  
kombin och gav oss iväg. Oljebotten  
bör man dock inte skämma bort en  
gammal Amazon med inför utlands-  
resor. Oljetryckslampan började  
nämligen att lysa mer och mer kon-  
stant. Vi övertygade oss själva om  
att jag måste ha kommit åt givaren  
när jag bytte filtret. Vi tejpad  
över varningslampan och försökte  
titta åt något annat håll.

I England hade kompiserna hämtat cyk-  
larna till Marlborough och inhytt  
dem in ett uthus till en fabrik som  
tillverkar damunderkläder av det  
mera spännande slaget. Trots vissa  
försök lyckades vi inte få besöka  
deras forsknings och utvecklings-  
avdelning.

Vi hade gjort upp i förväg om vem  
som skulle ha vilken cykel. Och tur  
var det, annars hade det kunna bli  
slagsmål. "Min" var en helt uppdä-  
terad racer med nya Dunlop racing-  
däck av mycket kraftig kaliber, ny  
Amal MK2 32mm förgasare, nya Mar-  
zocchi stötdämpare, nya reglage, ny  
tank, "twin plug" tändsystem (ett  
10mm stift instoppat bakom kam-  
drivningen) mm mm.

Den andra var svart och skabbig,  
men såg ut som en genuin racer som  
gått i början av 60-talet och sedan  
ställtis undan i ett höns hus. I  
framhjulet satt dock en glittrande  
sak: en 4-nockad Grimecca! Det  
visade sig också att cykeln var  
äldre än vad vi väntat oss. Troli-  
gen en Daytona från ca -61 och 4-  
växlad! Att det skulle kunna bli  
något bra av denna var dock helt  
klart. Prisskillnaden mellan cyk-  
larna var bara 2000 kronor!

Allt plockades ner för att kunna  
stuvas in i Amazonen vilket visade  
sig gå helt problemfritt. Det var  
ordentligt kallt i skjulet, så  
mycket frusna men rätt så nöjda  
gick vi till puben "The Green  
Dragon" och tog en Whisky-Mac (1  
del Whisky, 1 del Stones Ginger  
Wine) som är en mycket effektiv  
uppvärmare.

Trötta efter en pubruna gav vi oss  
iväg hemåt dagen därpå. Ett besök  
gjordes hos Wittmann i Luton. En  
Ducatikunnig man med verkstad i ett  
höns hus, sina racers uppställda i  
en rostig Bedford buss och med  
skurvig affärsmoral. Witty halvera-  
de sina priser när han insåg att vi  
inte var villiga att betala vad som  
helst. Vi kikade på en 350:a för

Lasse Skogs räkning. Snygg och prydlig med alla de rätta tillbehören.

Priset var fortfarande högt men någorlunda rimligt. Den hade dock en tätstegad låda som inte skulle följa med i priset enligt "Witty". När vi väl kommit hem tog Lasse kontakt med "Witty" som hävdade att han ville ha betalt för att byta den tätstegade lådan mot en annan lämplig. Till slut kom de överens om att lådan skulle vara kvar.

Lasse åkte omgående över till England för att hämta cykeln. Trots detta hade den gode "Witty" hunnit med en hel del "modifieringar": Cerianigaffeln var utbytt mot en krokig standard, skivbromsen mot en dålig trumma och toppen var utbytt av någon anledning. Priset hade dock inte stigit! Lasse köpte den och fick trots allt en bra och fin cykel (efter att ha bytt gaffelben och framhjul).

Kjelle renoverade flitigt under våren och stoppade en massa dyra prylar i den gamla motorn. Det verkar vara ett standardpris på alla Ducatidelar i England: Kolv 1000:- vevstake 1000:- grön/vit kamaxel (den värsta) 1000:- etc. Resultatet blev otroligt fint och med Kjell i sadeln har den gamla Daytonan varit en av sommarens snabbaste cyklar.

Självt hade jag lite problem med oljerök tills ett mikroskopiskt hål mellan ventilhus och insugningskanal hittades. Sen har den gått som en klocka med undantag för 4-taktsracet på Sviestad under SM-tävlingarna i augusti när förgasaren hängde upp sig alldeles efter start (troligen pga regnet).

Funderar du på att köpa något liknande? Priserna stiger i England. Fortfarande ser man annonser med priser på £ 500-600, men uppenbart £ 2000 börjar bli allt vanligare.

\* Du bör se cykeln innan du slår till

\* Undvik att lita på handlare som t ex "Witty".

\* Skall du köpa bitar i England kan du vända dig till Mick & Rick Walker som hittills framstått som mycket seriösa och kunniga.

\* Annons i Motor Cycle News eller i Classic Racing Motor Cycle Club's tidning "Open Megga" är ett bra sätt att försöka hitta något.

Ring mig om du vill veta mer om våra Ducati.

Mikael Kyander 08-533334

#### MCHK RACINGSEKTIONEN

Det började faktiskt för mer än 20 år sedan när Motorcykelhistoriska Klubben (MCHK), en klubb för gammalmotorcykelentusianster, bildades.

Snart märkte man att det inom denna klubb fanns en del typer som var mest intresserade av maskiner med megafoner och utan lyse. För att tillfredsställa deras önskemål och böjelser hyrde man en eller ett par gånger per sommar en racebana där kanske ett tiotal raceveteraner kunde brumma utan att länsmannen behövde komma och ge uttryck för sina åsikter.

Det har hänt mycket sedan dess. MCHK har vuxit till att omfatta mer än 3000 medlemmar och en separat racing-sektion har bildats (ca 170 medlemmar). Racing-sektionen anordnar 5-6 banträffar per säsong, tre av dessa var i år 2-dagars. 50-60 cyklar brukar komma till varje körtillfälle (minst 3-4 brukar vara 1-cylindriga Ducar).

Banträffarna är inga tävlingar. Alla kör enbart för nöjets skull i sin egen takt. Klassindelning bru-

kar göras i "långsamma" och "snabba" och det är upp till var och ens omdöme att placera sig i rätt klass.

Allt som behövs för att även DU skall kunna vara med är en minst 10 år gammal racermaskin (eller racing modifierad sportmaskin) samt medlemskap i MCHK och Racingsektionen.

Vill du vara med och bara titta/lyssna/njuta så behövs varken cykel eller medlemskap, men ställ gärna upp som flaggvakt en liten stund. Vi lider av konstant brist på funktionärer/flaggvakter.

Vill Du veta mer om racing-sektionen så slå en signal till:

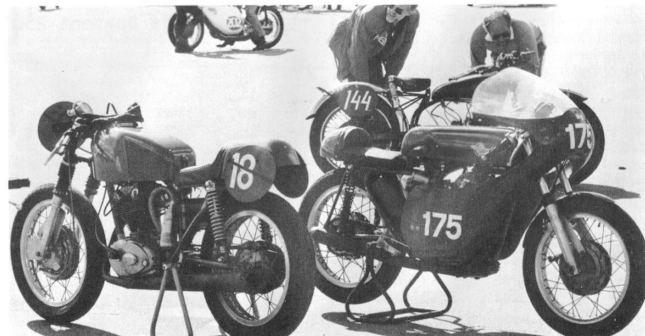
MIKAEL KYANDER -ordförande-  
(Ducati Mach 1 -65)  
08-533334

LARS SKOG -sekreterare-  
(Witty Ducati 350 -67)  
0755-12868

För medlemskap, skriv till: MCHK,  
Box 8055, 104 20 Stockholm.



Kjell vrider ur sin Daytona.



Sviestad, september.

Mina damer!  
Mina herrar!

Det är ett nöje för oss att få presentera berättelsen om färdernas färd, sagan om äventyrens äventyr.

Låt den inspirera till stordåd hos de av er med öppet sinne, och må de övriga fatasilösa stackarna förtyvna i sin inskränkthet.

Läsare! Här följer den okortade, av NTF ocensurerade, halvofficiella, sanna berättelsen om förarna, deras maskiner och livet kring

## KUST TILL KUST RALLYT NITTONHUNDRAÅTTIOSEX



## Vägen

Till en början: Färdvägen. Start och mål var givna och (tyvärr) även vägvalet. Vist kunde vi tagit färja Moss-horten men enligt Lars bestod den av mer turistguidning i Oslofjorden än tidsbesparing. Och det var effektivitet vi var ute efter. Dåligt utnyttjande av tiden vid något tillfälle och vi skulle inte komma fram. Det visste vi. Alltså var vi helt överens om att rutten drogs via Oslo.

De som fixar fram en karta kan nu raskt göra sig en bild av vägsträckningen för årets rally.

## Deltagarna

Uppslutningen var inte total vilket ni kanske kunde tyda er till i Cucciolo nr 4. Grovt räknat var det 2 % av Klubbens medlemmar som kom till start. Någon representant för övriga europeiska märken dök inte upp, trots inbjudan. Ingen alls.

Den dåliga uppslutningen gjorde oss till en början något nedstämda. Efter lite resonerande enades vi dock om att det var alldeles i sin ordning. Grundtanken var ju att skapa ett hårt, exklusivt rally och det hade vi tydligen lyckats med. Lite hjälp hade vi förståss fått. Vädet....

## Prolog

Kvällen innan anlände tre av deltagarna till Uppsala för att övernatna hos Jonas. De tre var Lars Höjer, Petrus Andersson och Petrus kusin Kaj Andersson. Efter en trög och fuktigt resa från västkusten styrde de in i studentstaden. Lyckliga över att vara framme lämnade de vägen, korsade lite gångbanor och grönytor för att slutligen stanna mellan två hyreskaserner. Framme!

För att göra Jonas riktigt glad börjar de torrgasa kraftigt för att proklamera sin ankomst. Petrus Imola-system snålade inte på decibelen och Kaj och Lars gjorde så gott de kunde. Efter en liten stund slutade de. Ingen Jonas. Då öppnas ett fönster på tredje våningen i fel hus. En gammal survärta till gubbe med whiskey-röst börjar okväda resenärerna.

- Hur kan någon göra så mot sjukt gammalt folk? Okey, ursäkt oss, förlåt då, säger vi lite ångerfulla samtidigt som Jonas kommer runt hörnet.

- Jaså, hojarna höll? Nähä. Omgående började alla meka för att få cyklarna i toppskick (läs: kördugliga) till den stora dagen, hela tiden ackompanjerade av bråkandet från gubben i fönstret. Irriterad över att vi nonchalerar honom börjar nu råtten komma med hotelser:

- Före menlösa barns dag kommer något mycket tråkigt att hända er, förkunnade han från ovan.

Så här i efterhand undrar vi om han stod i kontakt med väderguden eller om han möjligen var densamma för samtidigt som den hätska förkunnelsen slungades över oss lade sig ett kompakt molntäcke över staden.

Så kom den stora dagen. Till att börja med var vi för säsga för att inse molnens betydelse. Planering, ompackning och sista-minuten-packning hade kvällen innan förskjutit läggtiden från planerade 21.00 till halv-två-tiden. När vi så småningom insåg att det betydde start i regn såg vi på varandra, suckade och gick ut i köket för att fixa kaffe. Tystnad härskade.

## Dunkla skyar

E4:an mot Stockholm och starten. Det börjar svartna igen. Såg i strålkastarskenet hur Kaj:s fina SS slinter till då och då i allt vatten på motorvägen. Pirellis touringar är tydligen inte gjorda för vårt klimat. Eller som Kaj brukar säga när han får chansen (och anmars med för den delen): We want TT 100 back!

Där låg vi på rad och försökte göra oss så små som möjligt i ösregnet. Och mitt i detta hav tänds vägbeslutningen. Ljuset speglas vackert i vägbanan. Tyvärr hinner vi inte njuta särskilt länge av sy nen. Genom vattenridån skymtar Norrtull fram. Vi närmar oss änt ligen City och starten.

## Start

Efter en på sluttampen tämligen regelvidrig framfart (ni vet hur det är i den Kungliga Hufvudkommunen!) anlände vi till Slottet fem i sex. Fem minuters nervös väntan. Hur skulle det gå? Skulle vi bli ensamma? Skulle verkligen hälften av deltagarna bestå av arrangörer?

Blandat med kyrkklockan som bankade fram sex-slaget hörde vi något ... Ja det var verkligen något! Genom vattenpölarorna kommer kryssande någonting med dubbla lysen och en

mäktigt ton i 2-I-systemet. En entusiast. En äventyrare. En hjälte. Det mustiga ljudet härstammar från ett par trim-kammar och strax över dessa kammar sitter ingen mindre än Peter Lindqvist. Ärligt talat trodde de vi inte att någon skulle orka hemifrån ensam i hållregnet, men tji fick vi! Att de fyra musketörerna från Uppsala kom iväg berodde nog mest på att de bodde på samma ställe. Det blir onekligen svårare att banga då. Men trots att vi var väldigt glada att se honom inskränkte sig samtalen till: Kul att du kom! Jaså, hojen går?

Regnet tryckte på. Vi åkte.

## Mot Haugesund

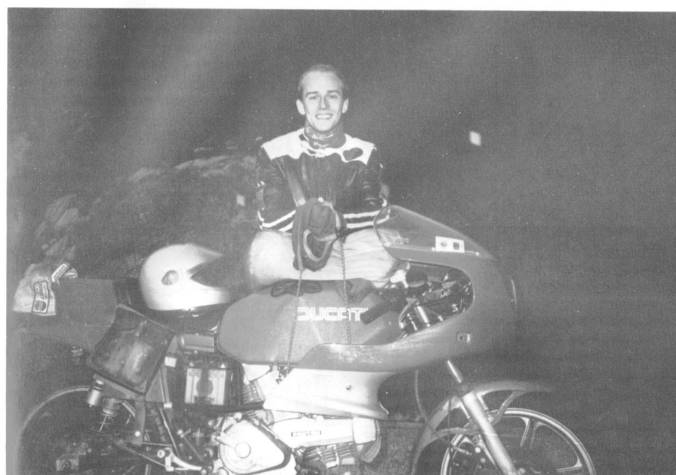
Det kändes fint att köra ut ur Stockholm med fast hållning och med huvudet stolt och högt. Varför köra med skallen bakom regnskyddet (kåpan) när man ändå hinner genom-surna flera gånger innan rallyt är över?

Vi stannade redan i Botkyrka för tankning och taktiksnack. På den sömniga macken började en del stuva om packningen. Remmar inskaffades och rygsäckar surrades på tanken i stället. De som inte hade regnstövlar eller hade slipat bort yttersidan av dem köpte plastpåsar för åttio öre styck och tejpad med varierande framgång fast dem kring de plaskblöta stövlarna. Ut på vägen igen. Peter ledde konvojen genom asfaltjungelns sjöar och träsk och milen började rulla...

## Depression

Något senare på ett matställe längs E18 någonstans i närheten av Arboga. Fortfarande fullt regn. Tidplanen spräckt. Några står inne på muggen och försöker torka handskar och strumpor under en handtork. Någon tittar ut på parkeringen. Där står en Ducce och blinkar. Märkligt. Tändningen är avslagen och nycklarna ligger på bordet. Ingen orkar göra något. I trängseln på herrtoaletten nämner en gentleman som måste varit knutte att enda sättet att klara sånt här väder är plastpåsar inne i stövlarna. Vi måste ha drabbats av någon sorts grupp-blackout som inte kom ihåg detta enkla och effektiva knep. Det där tar för lång tid säger han leende åt de som försöker torka stövlarna under varmluftslojerna. Leendet stelnar dock något när han får syn på Jonas vars regnställ förutom vid de vanliga ställena även läcker i grenen. Jonas låtsas som ingenting och försätter torka kalsingarna så gott det går.

När säkringen går i handdukstorken kommer gänget ur därifrån och får då höra att Ducen just slutat blinka. Vi enas om att det trots allt är ett gott tecken. För att bryta apatin börjar någon förstört dra i sina våta paltor. Någon annan lommar iväg för att stjåla några plastpås. Vi tar varsin druvsockertablett. I regnet. Bara nittio mil kvar ...



Bakgrund Lars.

Men i begynnelsen var inte allt katastrofer och magår. Ta sista-minuten-meket till exempel, som vi nämnade förut. De är alltid källa till munterhet. Lars tjuvkoppling t. ex. Någon gång under resan till Uppsala dagen innan sa hans tändningslåsa upp sig. Nyckeln satt som berget. Tyvärr i läge OFF. Vad gör man? Jo, man plundrar cykeln på blinkerkablar och drar upp en hyfsad tjuvkoppling. Ingen av oss är elektroingenjör, vi förstod aldrig riktigt varför inte helljuset ville lysa bara för att sladden trycktes på just den kopparstumpen. Eller om det möjligen var så att det inte kunde slås av. Ingen minns men kul var det.

Eller berättelsen om Peters cylindrar. Trimkamrar i all ära men cylindrar måste man ha. Det hade Peter. Stora fina cylindrar. Jätte-Båmse-Big-Bore. Dessvärre var de inte stora nog. Ryktet säger att han måste värma dem för att få i kolvarna (stora fina kolvar). Men det är nog bara elakt förtal. Hur som helst så hade han fantastisk kompression, så länge det nu varade. Det hela innebar att rallyt

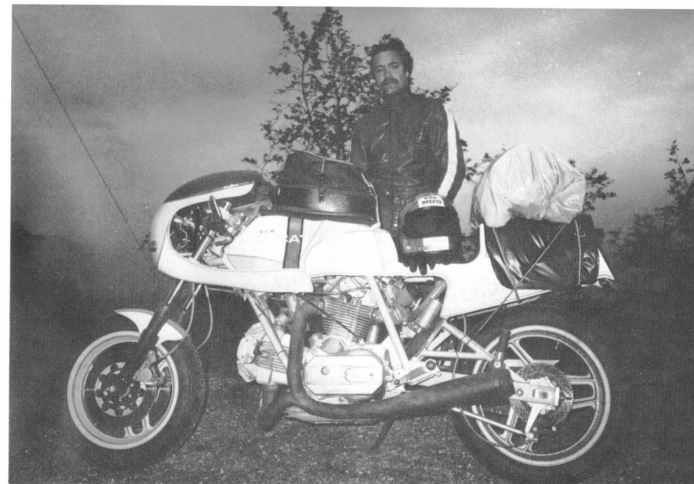
fick genomföras med lånade "små-cylindrar". Ack en sådan olycka! Men en sann entusiast ger sig inte för lite små-nyp.

Och så var det Jonas som dagen innan hade fått fem-sex av cykelns vitalare delar hemskickade på kredit. Nya friska bitar som förhoppningsvis fungerade. De som skiljde sig från mängden och inte startade med rullande renoveringsobjekt var Kaj och Petrus. Kaj:s 77:a var som



Peter.

vanligt i nyckick. Dessutom hade han sin vana trogen med sig ett komplett reservdelslager. Allt utom reserv-växellåda. Att Petrus inte hade skruvat/gasat sönder sin 82:a får tillskrivas brist på tid snarare än brist på intresse.



Peter.

Nåväl, åter till berättelsen. Med tanke på de olika maskinernas tänkbara driftsäkerhet förvånas vi alla när vi konstaterar att samtliga fem har gått felritt (öh) ända till Örebro. I regn. Enda tänkbara tolkningen är att Duccarna gillade rallyt.

I Örebro hände något märkligt. Två av färdkamraterna hade som touring-utsmäckning försett sina respektive hojar med hastighetsmätare. Dessa verkade inte uppskatta rallyt för i Örebro pajade båda samtidigt. Det kanske var fråga om någon sorts bortstöttningsmekanism från fullblodens sida, vem vet?. Eller var det kanske så att sagda mätare sa upp sig när de började ana vad som komma skulle nu när det slutade regna? Ja, det gjorde faktiskt det. Som genom ett kolvslag förvandlades regnmolnen, om inte till sol, så i alla fall till torr asfalt. Och det var det vi ville ha! Torr och fin asfalt.

När vi ändå var i närheten tittade vi in hos Edde där det var ont om Duccar men gott om regnhandskar. Så Petrus köpte ett par för att försäkra sig om att regnet skulle hålla sig borta. Ni vet hur det är!

Asfalt var det ja! Det fick bli mellanmål. Till Årjäng gick det med bra flyt på de nästan tomma vägnarna och där blev det fika. Det kändes befriande när snut-nojan i de mer bebodda landsdelarna kunde ersättas av en mer målmedveten satsning. Så det var ingen som ville stanna i Årjäng. Egentligen. Dels så hade vi att ta igen efter regnet och framför allt var det nog Norge som drog.

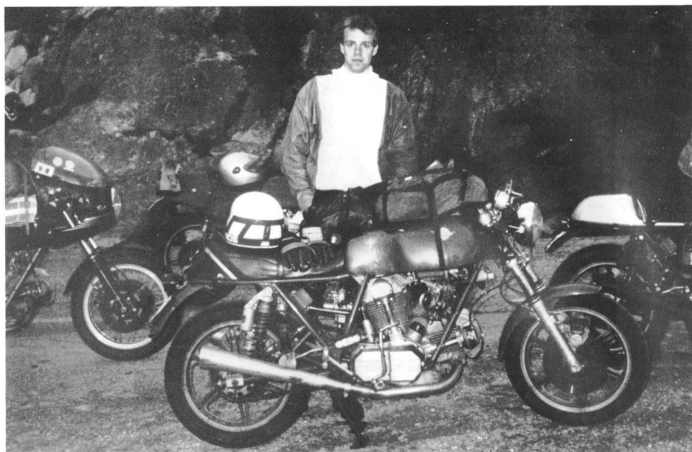
## Norge

Vårt västra broderland kanske har sina sidor men som Ducatist har man mycket att ta för sig av. Eller borde man säga många. Vi tänker på kurvorna, svängarna, böjarna, krokarna och hårnålarna. Tänk er Knutstorp ring utan upprepning. Ja, ni som varit där vet själva. Så det kändes härligt när vi äntligen passerade den lilla bron som skiljer länderna åt.

Från början hade vi tänkt passera tullhuset på vrålvarv för att göra en snygg entré, men när vi insåg att vi skulle behöva växla pengar och tanka vägg i vägg med tullen och det lilla polishuset skrinlades planerna. Fegt men praktiskt. Så vi växlade in så mycket vi tyckte var lagom, tankade upp nästan hela summan och försvann otåliga in i kurvornas rike.

## Stopp?

Det där sista var kanske poetiskt men inte riktigt sant. Tvåhundra meter efter gränsen med lika långt kvar till första kurvan går Jonas SS plötsligt bara på en burk. Ångestens svettpärlor fyller snabbt hjälmen. Han stannar. Inte nu! Inte just nu! Katastrofen förbyts till segerrus när han vid en snabbinspektion hittar felet direkt. En tappad förgasare bara! Fullt normalt. Han sparkar den på plats och rupper iväg innan de andra egentligen fattar att han stannar. Den första ljuvliga norska kurvan tas med allvar och frenesi.



Jonas.

## Oslo

Tio mil senare. Oslo är sig likt. Stopppljus var hundrade meter. Ner via hamnen. Cisternerna. Villaområdet. Centrum. Söderut igen och ännu fler stoppljus. Vid den taktiska uppläggnings hade vi pålagt oss själva en "politi-venlig" hastighet genom Oslo-området. Skall man hålla igen kan man lika gärna göra det på landets enda raksträcka.

Hungern hade gjort sig påmind redan en bit före stan men att ha rödljusterronn bakom sig vid födo-intaget är mycket värt så vi fortsatte. Vi startade och vi stoppade, vi startade och vi stoppade och ... Kan man verkligen drabbas av röd väg? Det var när bebyggelsen började glesna halvvägs till Drammen som koncentrationen äntligen kunde inrikas på någon form av mat. Vi fick napp direkt. En snygg taverna alldeles vid vägen. Dreglande slår vi upp de något för fina koppardörarna. Ett anslag talar om att de har extrapris på smörgåsbord. Det visar sig att det är den billigaste rätten som erbjuds och den kostar 129 Nkr. Vad gör man? Jo, man går ut genom dörrarna och låter fotografra sig. Låter det underligt? Det var det!

## Äntligen

Kongsberg. Resan var nu i en brytpunkt. Bakom oss hade vi det tunga, jobbiga och tråkiga. Framför låg det tunga, jobbiga och roliga. Visst hade det varit kul när vi drog fullt i stigningarna bland Värmlands ödemarker men det var ändå bara en aperitif. Så när det började jazza lite försiktigt efter Drammen kändes det som om vi fått påfyllning på välkomstdrinken. Som om naturen inte vågade bjuda på sig direkt utan uppvärning. Eller förvarning.

Petrus och Kaj var nybörjare på Norge och kunde trots våra målade beskrivningar inte riktigt veta vad som väntade. Men de lovande vita fjällen i fjärran tog ingen miste på och medresenärernas stigande upphetsning gick nog inte heller att undgå. Tempot drogs upp. Vi hade bråttom!

Kaj.

## Jakt

De kom utan förvarning. De kom fort och mycket nära. Lars låg sist utan backspegel och var den som drabbades först. Föremålet i fråga var en svart Ford Escort XR3i och föraren måste ha haft stora racing-ambitioner. Att vi utgjorde ett frestande mål var ganska naturligt men ingen hade kört om oss tidigare under färden och vi väntade oss inte sådant just nu. Inte i en nedförbacke.

Den var brant och motorbroms räckte inte om man ville hålla ett lugnt tempo. På en minimal raksträcka som inte förtjänar namnet kastar han sig om och tränger sig in mellan Kaj och Jonas. Jonas backspegel är plötsligt full av nåt svart. Hur länge den legat där vet han inte men den ligger nära. Alldeles för nära. Avståndet fram till Petrus minskar utan att Forden tappar mark bakom. Varje inbromsning är en lång väntan på en knuff som kommer att skicka honom utför stupet när förföljaren missar sin inbromsning med en meter. För att öka marginalerna bromsar han senare och senare och det är då han inser att Petrus som ligger först inte vet något om dramatiken som utspelas bakom honom. Utan spegel seglar hand glatt vidare ner mot den vackra dalen under honom.

Tanken på att Petrus var helt oförberedd på den kommande onkörningen kändes otäck. I ett försök att varna Petrus axar Jonas ikapp honom och förhindrar samtidigt Fordens försök att klämma sig om i innerspår. När de är jämsides är det Petrus som har rätt spår och han bromsar helt enkel bort Jonas utan att ha sett honom. Skakad låter Jonas sig bli onkörd vid nästa attack och Petrus är lämnad ensam med en bil han inte vet om. Att vi övriga ligger strax bakom förändrar inget. Tyvärr har vi perfekta åskådarplatser.

Lutningen minskar något. Det går fortfarande kraftigt utför men svängarna blir vidare och det går att hålla högre fart och ändå köra avspant. Varken Lars, Peter, Kaj eller Jonas vill påstå att de körde avspant men Petrus verkade ha hittat flytet. For den kränger mer och mer och det börjar osa kraftigt av brända bromsar. Några svängar senare gick det så pass undan att alla var säkra på att han sett bilen vid något tillfälle och bestämt sig för att hålla undan. Efteråt dementerade han och påstod att han "bara fått upp ångan och hade ett litet race med mig själv!" "Frispiel". Tänk er det där på småländska.



Trots relativt breda däck gick nu bilstackarn med lätt driv i kurvorna samtidigt som han långsamt förlorade mark. De skenande pulsarna hos "svansen" lugnar sakta ner sig och vi pustar ut. Något för tidigt tyvärr. På en halvlang raka som faktiskt är rak vrider inte Petrus ur sin SS allt som går (ganska naturligt med tanke på att han tror att han är ute och finåker) och Escort-dären ser sin chans. Med hjälp av kantgruset, blårok, klen utvecklad omdömesförmåga och en massa tur är han om. Däckskriket i svängen hörs tydligt ända bak till Lars.

Men det var egentligen inte själva onkörningen vi var rädda för, det fanns plats för båda trots att vägen var smal. Nej, det var vinglet. Beredd eller inte, det kommer ändå plötsligt. Petrus var inte beredd och när han trycks ut på yttren vinglar han till. Med hjärtfrekvenser som skulle få vilken EKG-moj som helst att packa ihop ser vi hur han faktiskt reder upp det, struntar i bromsarna och lägger ner.



Petrus.

Visserligen fanns där en påpassligt placerad mur mellan honom och dalens grönska men en halvmeter är lite lågt när det väl gäller.

Fortsättningen av serpentinen allt flackare och öppnare sträckning togs i ett något moderat tempo. Om vår käre bilist blivit blek om nosen eller om han försökte provocera oss lär vi aldrig få veta men lugnare nerfart blev det i alla fall.

Där låg vi fem bakom bilen och stirrade på den med allt annat än vänliga blickar. Man gör inte så. Det finns saker man inte gör! Eller hur? Det finns spelregler. I ett återigen ökande tempo hade vi en diskussion. Genom huvud-, axel- och handrörelser gick vi igenom vad som hade hänt och vad som skulle göras. Inga ord kompletterade samtalet. Vi var överens. Om ordningen var ändrad är det ingen som minns men att Petrus skulle ta täten var givet. Ni vet, det finns saker som måste göras. Ni vet också att ett visst mått av vrede ger en mycket hög koncentrationsförmåga. Det enda mått vi har är Jonas varvräknare. Den vänder vid drygt 7 och den hade backat ett bra tag när vi slog av. Vi hade då nått dalens botten och oppositionen var, i alla fall för tillfället tystad.





Toppen.

#### Moral

Vi står vid väggkanten och tittar djupt ner i våra tankar. Bensinstationen vi siktar in oss på visade sig var lukken. Vad göra? Vi pissade och drog igång maskinerna. Fortsätter genom ödemarken mot det bittra slutet. Några mil senare stannar vi igen. Bensinbristen är akut. Skall Kust till Kust rallyt sluta här? Bensinbrist i ingestans? Under diskussionen promenerar en äldre gentleman förbi. Vi frågar hur långt det är till närmaste öppna mack. Ja den ligger i centrum den, svarar han. Centrum av vad?? Femhundra meter, säger gentlemanen och pekar. Motorerna vrålar igång och en högerkurva senare ligger Selfjord framför oss. Kvällsåpen mack och gatukökken... Cyklarna fylldes med Noroil 98 och magarna med pommes frites och kaffe.

Vid matbordet kommer åtskilliga timmars grannande i respektive sadlar krypande.

- Hur går det tror ni, säger Petrus.

- Klart att vi kommer fram, svarar Kaj.

Alla ser med misstro i blicken på den stöddige hallningen.

- Tror inte ni det? Hojarna går ju! Peter: Jag fick köpa ett begagnat bakdäck för att få råd med rätt bredd. Och det är inte så mycket kvar nu. (Stockholmare)

Jonas: Jag har BP-olja i motorn. (Student)

Lars: Kopplingen har slirat hysteriskt sen vi kom upp i bergen. (Pantah bland 900:or)

Petrus: Inga pengar kvar. (Smålänning)

Petrus: Inga pengar kvar. (Smålänning)

Petrus: Inga pengar kvar. (Smålänning)

Petrus: Inga pengar kvar. (Smålänning)

Petrus: Inga pengar kvar. (Smålänning)

Petrus: Inga pengar kvar. (Smålänning)

- Skulle inte töntarna stanna hemma den här gången? undrar Kaj med illa dold glädje. Trötta och stela lommar vi ut för att smörja kedjorna. När vi sprejar hör vi innifrån byggnaden Kaj:s upphetsade stämma vråla: "Kampmorale! Jag vill ha Kampmorale!". Trött röst: Håll käft! Nu kör vi.

#### Genombrott

Eftermiddagsolen matchade fint upp kylan i bergsluften. Vägen låg krum och fri. Körglädjen infann sig på allvar, det varvades friskt. Alla ge-upp-tankar gasades ifrån med lätthet. Högt däruppe låg snön och väntade. På andra sidan, nere vid havet: Haugesund. Temperaturen sjönk ytterligare. Medan motorerna fortsatte vråla upp för serpentinerna började solen fundera på att tacka för sig. Petrus fick ett fri-spel igen. Vi andra hakade på. Även om det började skymma så smått så lyste lyckans sol över oss. Bolognasolen. I Norge. Då var det dags igen. Denna gång en Sierra. Svart och med race-ambitioner, naturligtvis. Petrus gjorde tecken: Vi gör ett ryck. Lars pekar på kopplingskåpan. Två par ögon blänger på Duccarna från baksätet. En stund senare var ordningen återställd och vägen åter fri.

Snön ligger vit och grann på väggkanten. På Vidda böljar vägen fram, bred och fin. Hojarna får löpa i den fart de trivs bäst. Vid ett högfjällshotell stannar vi till. Hotellet visar sig vara abonnerat av en konferens för revisorer. Personalen blir förvånad när

de finner en revisor iklädd ett smutsigt skinnstall som värmer fötterna i handfattet. Jonas tackade för sig och klistrade en klubbdekal på entrédörren. De övriga hade under tiden pratat med Ford-sällskapet. Det visade sig att de hade kört efter oss i flera mil bara för att kolla vad som var på gång. Efter att ha fått våra Pirellidäck utdömda fick vi veta att den enda maskin som dög i bergen var Y----a 1100. Vi harklade oss och när Jonas kom ut stack vi.

Vi befann oss på toppen. Både geografiskt och mentalt. Livet lekte, trots kyla och annalkande bensinbrist. Snövallar längs vägen, istäckta sjöar, tunnlar och åter tunnlar. Akustiska mirakel. Efter några branta tunnlar inleddes plötsligt nästa fas.

#### Utför

Lyckan lyste vidare. I början av den enorma utförslopan låg en mack. Den bestod av bensin till glesbyggspris, en gammal farbror, en hund, en undulat, en varmchoklad-automat och en tjej. Glada som vi var lät vi gubben fylla upp cyklarna, drack choklad, visslade åt undulaten, klappade hunden och flirtade med tjejen. Vi betalade och gick.

Det var klart att vi skulle ha ett tyst-räjs! Alla var med på Jonas idé. Förvånade stod mackens invånare inkl menageri och såg på när de svenska tokdärarna sparkade sig ut från macken och bort mot krönet. Backarna ner mot havet har en sammanlagd fallhöjd av ungefär tusen meter så vi hann få bra snurr på hojarna. På grund av lite trasel i starten fick Lars och Jonas ett tidigt övertag. Lars hade den goda smaken att köra med 0-ringsfri Regina-kedja och började därför sega ifrån. Tyvärr så räckte det inte till en seger eftersom Jonas tog tag i hans axel och drog sig förbi. Racing är hårt. Trots alla protester och motprotester som haglade var alla överens om att det är en mycket sympatisk tävlingsform. Brossa minst och vinn.

#### Mat?

Mmmuffssglllogg! Lars åt choklad. - Det här kallar jag bikers-käk! Upphetsningen lyste i hans välmående och nersmetade ansikte.

- Har ni tänkt på det? Mathållningen när man är ute på vägen är ju gör-viktig. Rätt näringsvärde å det där. Han tystnade och hävde i sig en halv mugg snabbkaffe. - Du har rätt! sa Jonas. Är det bara en helgtur det är frågan om

kan basen i födointaget med fördel bestå av Dextrosol.

- Och kaffe, fyllde Kaj i. Gärna i form av nån sorts koncentrat.

Peter höll med: - Det skall vara mycket energi och socker per krona, och gärna med nåt uppiggande i. Då är låga vitamin- och näringshalter nödvändigt. Petrus satt och skruvade på sig.

- Leverpastejmacka! skrek Lars. Han sitter och äter en leverpastejmacka. Otroligt! Det är väl fullkorn också. Tar du inget ansvar för din kropp? Petrus medgav att han skändes men lovade att han skulle skärpa sig. För att visa sin goda vilja lånade han trettio kronor och investerade i en familjeförpackning med NNN. Nyttigt Norsk Nougat.

#### Alltid redo

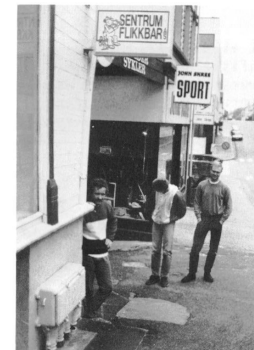
Och så var det det där med planering och förberedelser. "Kom ihåg att det är bättre att skipa det hela än att komma dåligt förberedd." Uppmaningen i inbjudan tonade i eldskrift fram inom våra slitna samveten när vi så sakta ställdes ansikte mot ansikte med vår planering och dess frukter. Att planera var det lite sent för. Utrustning som saknades hade i och för sig kunnat köpas, om man nu hade medfört stålar nog. Men när Petrus kassa började mattas redan i Sverige och förintades 200 meter in i Norge ("Tänk att det var så långt") och vi övriga började hos oss själva iakta en pinsam brist på det mesta så märkte vi något. Vi märkte att vi trots allt hade kommit bättre förberedda än vi varit någonsin tidigare. Vi hade en mental laddning som kunde flytta berg. Och bevisligen fem Duccar.

Alla hade, när vi antog utmaningen, insett att det tunga skulle bli utställigheten. Att orka hålla koncentrationen uppe är som alla knutar vet nödvändigt för att, kort sagt, komma fram. Så petitesser som packning, bensin, verktyg och pengar kom helt i andra hand. Vi förstår om det låter underligt men när det är allvar måste man prioritera. Vid en tank-paus halvvägs in i den norska vildmarken var enigheten total om att vi hade varit mycket väl förberedda inför rallyt. Stolta fortsatte vi färden.

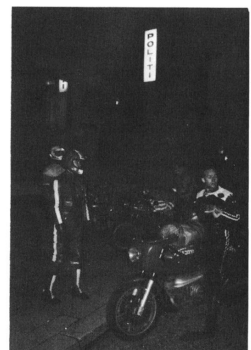
#### Sista tangon

Det blev inte riktigt som vi hade väntat oss. Enligt kartan skulle vi bara följa den stora fina 76:an och det var inte mer med det. Enligt verkligheten var det bara att välja. Fin väg eller 76:an. Det var i Skarsmo och det var det sista stora

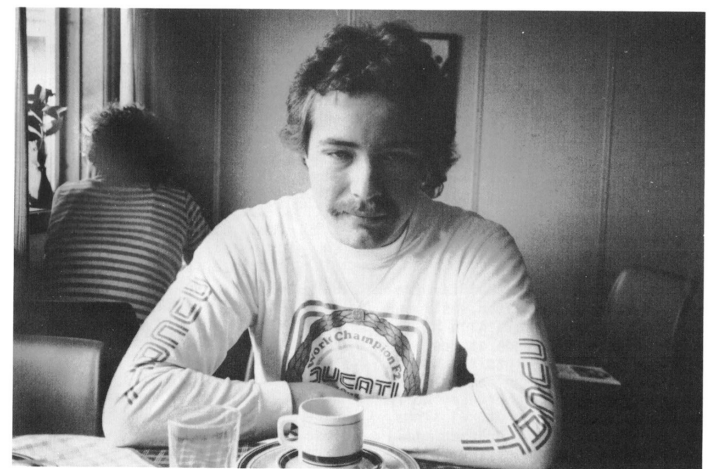
### Hysterisk norрман övervakar fredsföhandlingarna



Flikkbar?



Har Lovat att inte säga nåt...



Jaeänntrutt.

vägskalet. Skylten med Haugesund på pekade på en smal, knölig "en-gång-i-tiden-asfalt-väg" med hål överallt. En plötslig lust att besöka Odda tvingades tillbaka. "Avståndet är rimligt, vi är snart där" tröstade vi oss med i våra hjälmar medan mörkret föll. Vi lyckades dåligt. Körglädjen rann av oss och energireserven gick åt för att undvika de värsta potthålen. Allt var jobbigt. Vi åkte genom ett av de mest dramatiska landskap man kan tänka sig och vi hade tråkigt. Vi såg underbara små stugor och tänkte "Bor det folk här?". Bäckar som kastar sig utför bergssidor "Kan bli halt" och små flockar av får och getter "Djur på vägen". Vi utgjorde för tillfället ett beklämmande sällskap men hjälpen var på väg.

Plötsligt drabbades vi av ett vattenfall. Vi ligger och kämpar där berg och fjord möts då vi plötsligt får syn på ett vattenfall. Eller ... får syn på. Det är nog inte rätt ord när vi plötsligt har det över och under oss! Från ett krön som inte syns i vattenridån kastar sig vattnet ut längs en brant fjord-sida av svart skiffer. Det är mer än 50 meter brett och utgör en magnifik syn. Tyvärr vill inte allt vatten rinna under vägen för att komma till fjorden så vi får annat att göra än att beundra utsikten.

Men vi vaknade! Potthålen var ju borta! Det här är ju kul! Låter det underligt att skylla på ett vattenfall för att vi kom igång igen? Det är inte riktigt sant heller. Naturligtvis var det hojarna. Alla förare av idealiska fullblod vet att körglädjen inte går att tygla i längden. Kör man bara fort nog så blir det, mildt sagt, kul. Och det gjorde vi. I motsats till svenska krokvägar kan man lita på de norska. På vår flera mil långa resa längs fjorden mötte vi aldrig någon kurva som nöp och satsade därför i blindkurvor som man aldrig törs i Sverige. Vi njöt.

#### Sista pausen

- Skönt att vi stannade, Peter tog av sig hjälmen.  
- Mmm, sa Jonas. Hjärnan var en sväng efter på slutet. Inte bra! Medhållande mummel.  
- Kolla utsikten! Jonas viftar frenetiskt med armarna. Utan visir ser man ju hur här ser ut! Alla håller med och erkänner leende att det nog gått lite fort. Plötsligt öppnas dörren i den husvagn som står två meter från oss och en yrvaken norrman i pyamas kliver ut. Vi skäms. Bullerskadade, på gränsen till dövhet, står vi och skriker mitt i ödemarken. Att man aldrig lär sig!

Norrmannen är dock mycket trevlig och berättar med inlevelse en helt ointressant historia om när han och frugan fick punktering i Göteborg med sin Ariel 350. Vi borde dra men står gärna kvar. Vi maskar. Passar på att fråga hur långt det är kvar trots att vi vet att det bara är tre-fyra mil. Drygt tio svarar han. Vi tappar hakan. Han frågar var vi kommer ifrån och när vi svarar Stockholm är det hans tur att se förvånad ut. Han hämtar sig dock snart och lyckönskar oss i våra stora planer. Han ser samtidigt ut att vara rädd för att bli smittad så vi inser att det är dags att fortsätta. Efter den vanliga proceduren: proppar, huvar, kruka, handskar, dra åt tanksäcken, två pump, sparka/springa igång, så är vi återigen på vägg mot ett mål som nu ligger dubbelt så avlägset. De första milen läggs i ilska.

#### Fel

Trots att vi nu äntligen hade nått den geografiskt sista biten, halvön Ölen på vars yttersta spets Haugesund ligger utkastat, så befann vi oss fortfarande högt över havsytan. Åkrarfjorden som tidigare hade ackompanjerat oss på högerflanken låg nu bakom oss. Byarna Etne och Ölen hade avverkats utan prut. Skymningen hade så småningom börjat mjuka upp det omgivande landskapet och fartblindheten var sedan länge fullt utvecklad. Vi var ... mätta.

Målet närmade sig, eller i alla fall borde nära sig och för första gången sedan starten i det regniga Stockholm ville vi vara framme. Under hela resan hade målet och vägarna utgjort en sådan utmaning och lockelse att det ibland hade varit svårt att sitta still och fika. Med deformerade kroppar, våtkalla fötter och sittskav kastade man i sig sin mugg kaffe medan tankarna aldrig någonsin lämnade vägen. Och så ut igen.

Men nu var som sagt suget inte lika stort längre. Den återstående sträckan var liksom för kort för en riktig satsning. Och det vore inte alls dumt att vara framme... Tänk en stor sval säng efter en minst lika stor och varm dusch. Belöningen väntade, det visste vi alla, men var var den? Någon pekar. Tempot ökar och det där missljudet man suttit och oroat sig för är plötsligt borta. Någon minut senare forsar fem Ducatis vidare i den norska natten medan deras förare förvånas över att en liten bondgård kunde lysa upp hela himlen. Världen är grym och Haugesund är längre bort än någonsin.

#### Igen

Vi är plötsligt inne i ett samhälle, måste ha missat skylten. Vi saktar in. Är vi framme tror ni, hojtar någon.  
- Det måste vi vara, vi är snart på Island.  
- Men var är havet då?  
- Öh, en skylt, vrålar tättmannen och tillägger efter en sekund med betydligt mildare stämma: Haugesund 54!

- Någon driver med oss.  
- Ta det lugnt killar, säger någon där bak i kön. Klockan är bara tolv. Vi har sex timmar på oss.  
- Är du hurtigt en gång till skär jag örönen av dig, svarar en rese-när som helst inte vill bli namngiven.- Håll käften och gasa. Vi fortsatte.

#### ... till kust

Efter ett dussin blindgångare vågade vi inte längre tro att vi skulle komma fram. Hade vi kört fel? Byarna på kartan fanns inte i verkligheten och de samhällen vi bevisligen körde genom existerade tydligen inte officiellt. För övrigt var det ingen som orkade läsa kartan längre. Var var vi?

Utan dramatik inser vi plötsligt att vi är framme. Efter ändlösa mil bland vad som bara med största vilja kan kallas civilisation finns det ingen risk för misstag. Det är faktiskt en stad. Betydligt större än väntat. Med andakt kör vi sakta framåt och ser himlen lysas upp allt mer. När vi kommer fram till skylten som proklamerar stadsgränsen känns det överkligt. Den står på en höjd där man har utiskt över hela staden och bortom den kusten. Den åtråvärda kusten. En klump i halsen är oundviklig. Vi hade antagit utmaningen och lyckats. Vad ingen hade vågat tro på allvar, var verklighet. Någon karnevalsyra var inte aktuell. Vi hade för mycket väg i kroppen. Men när vi åter grenslade maskinerna hördes mummel som: Vi gjorde det! Vilken resa! Trodde jag aldrig. Vi kom fram! Vi är här! Det var det värsta! .....

Med motorerna igång rullade vi in i staden. Klockan var noll noll fyrtiofem söndagen den 8 juni nittonhundraättiosex. Det kändes bra.

#### Efterskrift

Det var det. Rallyt var genomfört. Vi kom fram och vi kom fram i tid. Berättelsen slutar här. Äventyret var naturligtvis inte över, hälften var ju kvar, men det orkar vi inte dra här. Det är klart, är det någon som nödvändigtvis vill höra om när Petrus gjorde sitt tappra försök att befria Oslo från en H---a Accord eller om Kaj verkligen lyckades ta sig hem redan på söndagen, på bara trean och femman, så skall vi inte vara knöliga. Kom gärna hem till någon av oss med en mut-tårta så skall väl det gå bra. Och om någon inte tror på att vi tvingades sova i madrasserna eller på att vi åt en riktig middag på hemvägen, så

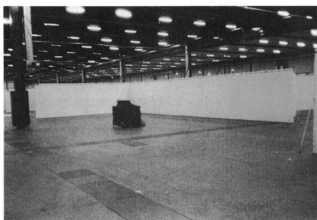
är ni redan nu välkomna att höra av er så vi kan göra upp. Man går ju inte igenom sånt här för att folk inte skall tro på det man säger, eller hur?

Något ni däremot skall tro på är att det blir ett nytt rally -87. Samtliga deltagare var överens om att det enda giltiga skälet att utebli är lärbensbrott. När detta skrivs är sträckan inte spikad men årets utövare var på det klara med en nödvändig förändring. Lite kärvare måste det bli. I år kom ju alla fram.

Välkommen...



MC-mässan var utan tvekan Svenska Ducatiklubbens största PR-jippo hittills. Montern var 16x8 m, dvs 128 kvm och hade blå heltäckningsmatta, vita väggar och ett innertak bestående av en träkonstruktion i vilket ett stort nät samt spotlights var upphängda. På långväggen hängde den Italienska flaggan pryddligt draperad och utanpå den hängde en bild av Fabio Taglioni. Nedanför flaggan och Fabio stod ett glasskåp som innehöll Fabios Orre-fors-plaket.



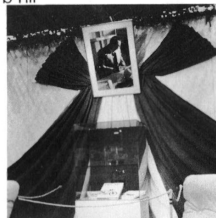
Sim



sala



bim



## VINTERTRÄFF

Den 15/2 hade vi våran vinterträff i en liten stuga i Vårsta, utanför Tumba (ca 3 mil söder om Stockholm). Vi var drygt 20 st Ducatis som samlats enbart för att snacka Ducati. Efter en kopp värmande dryck så gick vi ut för att ha dragkamp. Vi delade upp oss i två lag. Ett lag bestod av ägare till helt, eller nästan helt, rödlackerade maskiner. Det andra laget bestod således av ägare till ickeröda Ducar.

Nu skulle vi bevisa vad som var bäst och starkast. Givetvis så vann det röda laget. Då begärde motståndarna revanch, men vad hjälpte det? Det röda laget drog hem en ny, om än något hårdare, seger.

På kvällen kåkade vi Spaghetti a'la Bolognese. Sedan var det vin, ljug och videofilm. Vi såg på Ducati-klubbens enorma videofilm, Isle Of Man från alla möjliga år fram till Tony Rutters seger 1985. Som vanligt i sådana här sammanhang så räckte inte dygnets timmar till, så det blev rätt sent. Några begav sig hemåt framåt nattkröken, men de flesta sov över i det gamla timmerhuset.

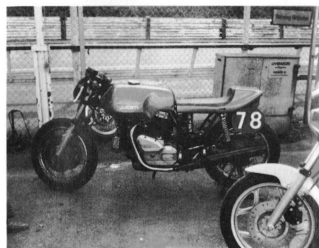
På Söndagsmorgonen när vi vaknade så hade den första, mycket tidiga, vårsolen tittat fram. Man hade fått en enorm inspiration att börja meka med hojen. Träffen var en välbehövlig injektion i det kalla vintermörkret.

Micke Werkelin

Resultat: 1.16.8 samt en snabb garageröjning. Några slädar får man offra om man bara måste har en FI:a.

Knutstorp är en "Ducati-bana" och gjorde sitt till för en allt som allt mycket lyckad dag. Vi ses på banorna -87!

Björn Andersson



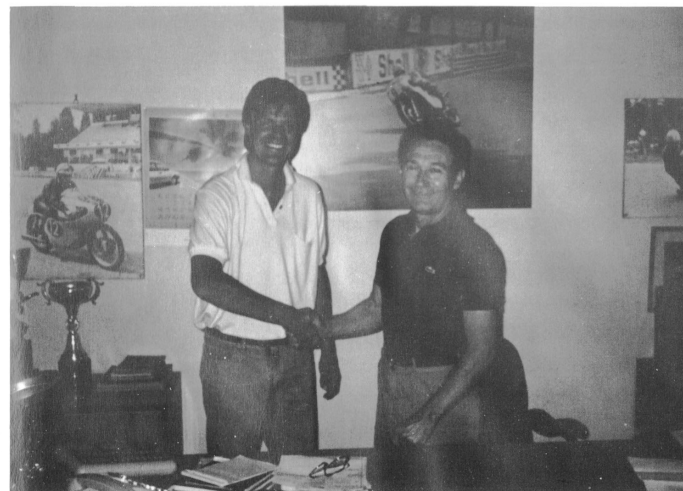
Räaste Duce-racern.

## BRUNO

Efter besöket på Ducati Meccanica hade min gode vän och resekamrat Roberto Giovanni och jag beslutat oss för att besöka Bruno Spaggiari som bor i Reggio Emilia ca 6 mil från motorcyklarnas mekka. Spaggiari är nog den förare som genom tiderna kört mest Ducati på banorna och han har många stora framgångar bakom sig, bland annat en GP-seger 1958. Men för den stora massan är han nog mest känd för sina 2:a-placeringar på Imola 72 och 73.

1972 vann Ducati dubbelt på Imola genom Paul Smart och Bruno (den segern anser dr T vara Ducatis största genom tiderna). Trots Spaggiaris fina placering 1972 hade han lite otur, för bensinen började ta slut för honom och Duccen gick endast på en cylinder när han skulle attackera Smart på slutvarvet. Verkligen synd om Bruno som hade varit värd en stor seger inför hemmapubliken.

När vi kom fram till Reggio lyckades vi relativt lätt att hitta hans Fiat-försäljning genom att fråga oss fram. Väl inne i lokalerna meddelade man oss att Spaggiari skulle komma om en kvart. Det tog dock en timme innan han dök upp.



Lennart meets Bruno.



Skönhet.

När Bruno fick se vår nya Duce blev han mycket glad. Språkförbistringarna var dock total, men när jag visade honom en bild där han kör på Imola 1973 sken han upp på nytt och visade oss att följa efter. Han tog oss med genom lokalerna och jag började undra vart vi var på väg

när han stannade och pekade. Och där vid en vägg stod något illa medfaret och dammig: Bruno Spaggiaris Imola Ducati, Duccarnas Duce mitt framför näsan på oss!

Det var en fantastisk skapelse! Fastän tidens tand hade gnagt på den så hade den kvar sin otroliga skönhet och dragningskraft, överliggande rör, torrkoppling, vit Veglia, så otroligt vackert och brutalt på samma gång!

Efter att ha tittat på denna fantasifulla maskin ett slag gick vi upp på Brunos kontor som var fullt av priser och bilder från hans karriär. En annan detalj från kontoret som måste nämnas var ett förnicklat desmo system som stod som prydnad (mycket snyggt). Vi fick även se en privat bildsamling från tävlingar runt om i världen.

Efter en stund ville vi inte störa längre utan drog oss tillbaka till Riccione för att summera en fantastisk dag.

Lennart Gustavsson, Karliskoga

I montern fanns 11st DUCCAR:  
Mats Arborelius 350 MK III -75  
Micke Sandströms 900 SS -77  
Roger Strands 500 SD -79  
Lasse Höjers 600 Pantah -82  
Hans Anderssons 900 SD -81  
Rigmor Erikssons 900 MHR -83  
Benny Arneröds F1 Racer -85  
Peter Lindqvists 950 NCR -86  
Tomas Tengros 600 Sports Harris -85  
Göran Aldéns 750 F1 -85  
Peter Edéns 750 F1 -85

Vidare kunde man beskåda Mats Ljungkvists 900-motor samt ett Pantah-topplock med komplett Desmo-system som vi fick låna av Biscaya. Topplocket där man såg hur tvångsstyrning av ventiler fungerar väckte uppmärksamhet och framkallade många frågor och tankar.

Mässan blev en härlig bekräftelse på att DUCATI motorcyklar behövs och älskas i en prylspäckad och elektroniserad tillvaro. Montern gav ett mycket proffsigt intryck och att Svenska DUCATI-klubben uppmärksammades visis bl.a. i att vi fick ett delat pris för snyggaste monter samt att medlemsantalet steg kraftigt kort efter mässan.

Vi vill än en gång tacka alla som bidrog med material och arbete.

Styrelsen

BANÄKAT PÅ KNUTSTORP 27/7

Som väntat lämnade solen Italien för en dag för att resa till Ring Knutstorp för att bese vårt banmeeting där. 40-45 cyklar var ute och trafikerade banan som mest. Bland annat kunde vi se:

Före detta Polls 650-racer som numera ägs av Oscar Ekstrand, snygg med alutank. Binge & Duckevalls (det kommer den väl alltid att heta?) gamla NCR 750, registrerad och lackad. Flera dösnygga SS:ar, varav en verkade vara helt uppbyggd av aluminium. Darmahs, GTS-racer, Pantahs, 2 stänkor varav en från Berlin. han var dock inte en-

sam utlänning. Ett rejält koppel danskar slöt upp. En mycket snygg MHR med TZ 250-käppa, en NCR, en 750 sport-rundkäppmodell. En ensam Holländare dök upp från ingestans. En galen Stockholmare tog en Yamaha 250 på släp dit och hem.

En söndag utan gränser. Allt gick mycket bra. Två vurpor inträffade, båda var Yamaha tvåtaktare. Förarna klarade sig helt oskadda. Snabbaste varvet för dagen (?) satte en skiftmekaniker från MC-Huset som inte vågade köra med sin Kawasaki ut på banan, utan lånade till sig undertecknad 750.

DUCATI I SVERIGE  
1975 - 1986

Roland Poll är nog den som kan mest om Ducati V-twins i Sverige. Han har jobbat med Ducati på MC-huset sedan man började importera dem 1975 fram till juni 1986 då han slutade för att börja sälja Laverda skördetröskor (det är faktiskt sant!). Roland har lämnat uppgifter så att vi kunnat sammanställa en komplett lista över de modeller som MC-huset har importerat till Sverige. Han har även lånat ut sina broschyrer så att vi kunnat göra det fina färguppslaget. Detta foto är taget av Lennart Algotsson efter ett enormt arbete med ljussättning m m.

Den här sammanställningen skall inte tas för bokstavigt. Ducati har ofta monterat vad de "har på hyllan". Det kan också skilja en hel del mellan två maskiner av samma modell och årgång. Det är

-- 1 --

125 cc Six Days Regularita 1976

2 ex togs in till Sverige. Den ena finns i Ångelholm och den andra i Umeå. Ramen var lackad i silver och tanken i blått. Bakskärm, framskärm och sidokåpor var svarta.

-- 2 och 3 --

350 GTL och 500 GTL 1976

2 st 500 GTL togs in till Sverige. Den ena finns i Lund och den andra i Göteborg. Minst en 350 GTL har importerats privat. 500:orna var lackade i grön metallic på tank sidokåpor och skärmar. Ramen och nederdelen av sidokåporna var lackade i svart. Ekerhjul, elstart och kick samt brytartändning. Denna modell saknade Desmo.

-- 4 --

500 Sport Desmo 1977-1978

Ca 10 st importerade. Tank och sadel röda med vit randning. Röda skärmar, svart ram, gjutna hjul, endast elstart, brytartändning. 77:orna hade silverfärgade fälgar, 78:orna hade guldfärgade, annars likadana.

-- 5 --

500 Pantah 1979

Ingen importerad till Sverige. Så här psykedeliskt lackad var den första serie - Pantahn. Tillverkades bara i ett trettiotal exemplar varav en lär finnas i Danmark.

många som frågat vad det är för skillnad mellan motorerna på Darmah, Replica och SS. Replica och SS-motorn är helt lika. Darmahn är något annorlunda. På Darmah 78-79 sitter pinnbultarna vid insugningsrören tätare. Detta innebär att de som har satt på 40 mm förgasare fått modifiera de nya insugningsrören lite. Annars är topparna lika. Från och med 1980 är det exakt likadana toppar på Darmah och SS/-Replica. Darmahn har något lägre kompression vilket beror på att den har något lägre kolvar. Kompet är 9,4:1 på Darmahn och 9,5:1 på SS/Replica. Mer var det inte.

1000 cc-motorn är i det närmaste helt annorlunda. Nytt motorblock, ny vevaxel, glidlagrade vevstakar, ny oljepump, ny växellåda med annan utväxling, större generator, större ventiler, Nikacil-cylindrar m m.

-- 6 --

500 SL Pantah 1980-1981

20 st importerade. Ett fåtal av dessa var 80 års modell resten 81:or. Små broms-ok, mekanisk koppling, kåpa utan spoiler. Silverblå tank och sadel med röd/blå randning.

-- 7 --

500 SL Pantah 1982

2 ex importerade. Ny kåpa med spoiler, annars samma som -81.

-- 8 --

600 SL Pantah 1982

40 ex importerade. Samma kåpa som 82:ans 500:a. hydraulisk koppling. Några av de sista som togs in hade stora bromskalibrar fram samt mekanisk koppling (igen!). Silvermetallic med röd randning.

-- 9 --

600 SL Pantah 1983

3 st importerade. Samtliga lackade i rött med grön och vit randning. Denna modell kallades Replica. Motorn var utrustad med stora kopplingen.

-- 10 --

750 F1 1985-1986

8 st importerades 1985. De första 5 hade våtkoppling och vanliga bromsskivor. Sedan fick den torrkoppling och flytande skivor. 86:orna fick större ventiler, Vegliamätare i stället för Nippon Denso, hjälmåls, styråls, plåttank i stället för

Det enda som skiljer S2 och Replica åt är tank, sadel och sidokåpor.

Då går vi över till beskrivning av de olika modellerna. Det antal som anges är endast de som importerats genom MC-huset. Det har säkert importerats en hel del privat. Rickmanagenten i Stockholm lär också ha importerat ett 20-tal Ducati. En del Ducati-modeller från den aktuella perioden saknas. Detta beror på att de inte importerats till Sverige.

Vi missade tyvärr att ta med Cagiva 650 Alazzurra som ju är en riktig Ducati. Den får vi ta med i nästa sammanställning om 10 år. Vi får inte heller glömma Benny Arneröds 750 F1 Racer som är den enda riktiga fabriksproduktionsracern med Pantahmotorn i Sverige.

aluminium och nya Cagivainspirerade dekaler. Färgsättning: röd/vit/grön. 1986 kom även Montjuich som hade bredare däck samt en mycket vassare motor m m. Färgsättning: röd/silver.

-- 11 --

860 GT 1975

Ca 10-15 ex importerade. Röd-vit eller kopparfärgad. Kunde fås med elstart/kick eller endast kick. Kickmodellen hade en generator-effekt på 150 W, elstartmodellen hade 200 W. Enkel skiva fram, trumbroms bak, Lafranconi ljuddämpare, Smith mätare. Ej Desmo! Certiani gaffel.

-- 12, 13 och 14 --

860 GTS 1976-1977, 900 GTS 1979

Ca 30-35 ex importerade. GTS-modellen var i stort sett identisk med GT:n. Ramen hade fått ny design längst bak för att passa den nya sadeln. Ramarna på GT och GTS var en helt ny konstruktion med excentrisk kedjustering vid svingarmslagren. GTS har 9,6:1 i kompression, GT:n har 9,3:1.

Tanken var ny på GTS:en liksom instrumentpanelen med lysdiöder. Dubbla skivor fram. Elstart/kick var standard. Smith eller Veglia instrument. 76:an hade Certiani framgaffel. -77 ersattes den av Marzocchi. 860 GTS kunde fås i blått, blå metallic eller kopparfärg. 900 GTS kunde endast fås i blå metallic. Den hade dessutom rostfria skärmar, Bosch tändsystem, Nippon tändspolar, Silentium ljuddämpare. GTS:en var den sista V-twin Ducatin utan Desmo.

-- 15 --

900 Darmah 1978-1980

Ca 22 ex importerade. Röd-vit eller svart-guld. Darmahn utrustades med en mycket modifierad GT/GTS-ram. Motorn hade Desmo, elstart och kick. 1980 tog man bort kicken. Levererades med Speedline eller Campagnolo-fälgar. 1979 ersattes Lafranconi-dämparna av Silentium. Under 1979 ändrades sadelns design.

-- 16 --

900 Darmah Super Sport 1980-1981

5 ex importerade. Silverblå metallic med mellanblå metallic på randningen. En vanlig Darmah med SS-kåpa tillbakaflyttade fotpinnar, endast elstart, clip on, 40 mm förgasare och Silentium.

-- 17 och 18 --

900 Darmah 1981-1983

Ca 5 st importerades 1981. Nytt för året var FPS-fälgar och sidostöd. I övrigt som 1980.

Ca 10 st importerades 1982. Dessa var likadana som 81:orna. 1983 tog man bara in en enda Darmah i en konstig brun-röd metallic som såldes till Uppsala. Randningen på tank och sadel var också ny.

-- 19 och 20 --

900 SS 1976-1977

Ca 7 st 76:or importerades. Dessa var lackade i silver med blå rand på kåpan som på bild 19 (som visar en 750 SS som aldrig importerades).

Ca 5 st 77:or importerades. Dessa hade blå kåpa med silverrand som på bild 20. Några hade 32 mm förgasare, några 40 mm, några Lafranconi, några Conti... Vegliainstrument. De flesta levererades med enmanssadel som standard. Marzochigaffel, endast kick och ekerfälgar.

-- 21 --

900 SS 1978-1981

Ca 14 st 78:or importerades. De hade Campagnolo eller Speedline-fälgar, Bosch-tändning, ny växlingsmekanism och var lackade i svart med guldrandning.

Ca 12 st 79:or importerades. Utförande som 78:an förutom att vissa hade Silentium i stället för Lafranconi-ljuddämpare.

Ca 15 st 80:or importerades. Nytt för året var FPS-fälgar.

Ca 6 st 81:or importerades. Oförändrad.

-- 22 --

900 SS 1982

Ca 18 st importerades. Silver metallic med blå randning, ny sadelenhet. Sista SS:en.

-- 23 --

Mike Hailwood Replica 1980

Ca 9 st importerade. Bilden föreställer en 79:a. På den lär det ligga en SS-tank under plastskalet. 80:orna fick plåttank. Sadeln såg ut som på bilden och sidokåpor saknades liksom logo på kåpan. Kåpan var ej delbar. Färgen var röd med gröna fält och vit randning. Conti eller Silentium var standard.

-- 24 --

Mike Hailwood Replica 1981

Ca 6 st importerade. Kåpan blev delbar under lamphuset. På bilden saknas sidokåpor som kom under året. I och med sidokåporna fick sadelenheten en ny utformning.

-- 25 --

Mike Hailwood Replica 1982

Ca 10 st importerade. Samma utförande som 1981.

-- 26 --

Pantah 600 Virgili Urbani 1984

Sådana här hojar åker stadspolisen på bl a i Bologna. Ingen importerad till Sverige tyvärr.

-- 27 --

600 TL Pantah 1985

Ca 6 st importerade. Samtliga som togs in var vita och tillverkade 1984.

-- 28 --

Pantah 750 F1 1985

Det här är prototypen som skiljer sig en hel del från seriemodellen. Bl a helt annan utformning på kåpa och sadel. 16"-hjul även bak.

-- 29 --

900 S2 1983-1984

7 st 83:or importerades. Dessa hade kick och elstart eller endast elstart, Nippon instrument, FPS-fälgar. Ny design på kåpa och sadel. Årets lack var grå metallic. 5 st röda 84:or och ca 22 st svarta (med röd ram) importerades. Svarta av de svarta hade endast kick annars endast elstart. Ramen var ny. Några av de sista hade Oscamfälgar och magspoiler.

-- 30 --

1000 S2 (Mille) 1985

5 st importerade. Förutom Mille-motorn var den oförändrad. Samtliga var svarta med röd ram. Modellen gick ur produktion i mitten av 1985.

-- 31 --

900 Mike Hailwood Replica 1983-1984

1983 importerades 12 st Replicor. De flesta såg ut som 81/82 men steg för steg modifierades modellen med bl a ny kåpa, fullflödesoljefilter av biltyp, nivåfönster i motorn, nya sidokåpor och ny ram. Några av de allra sista hade fått torrkoppling och Nikacil-cylindrar. Motorn fick ny design och endast elstart (tidigare hade Replicorna enbart kick). Oscamfälgar och andra instrument var också nytt.

1984 importerades 14 st. Dessa hade samma utförande som de sista 83:orna.

-- 32 --

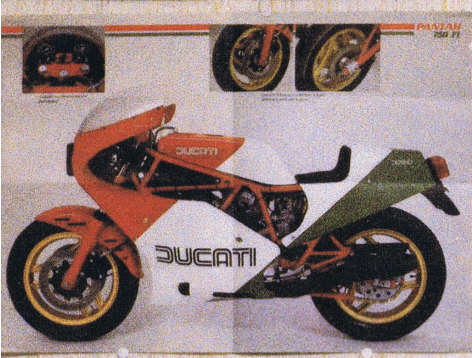
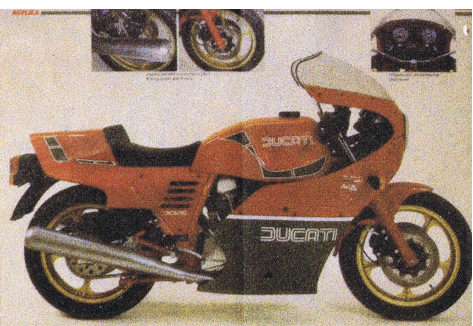
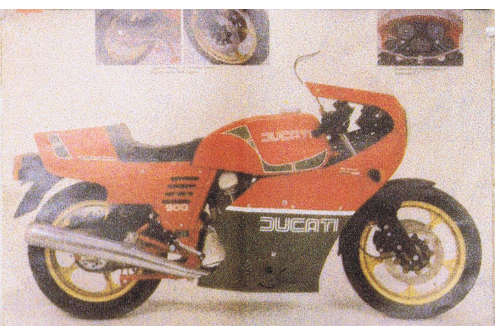
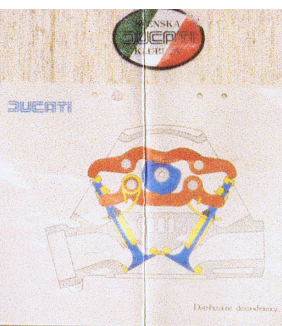
Mille Mike Hailwood Replica 1985-1986

15 st importerades 1985. Lika som -84 förutom motorn. Hösten 1986 gick modellen ur produktion och blev därmed den sista modellen med den klassiska kamskafts-Desmon.

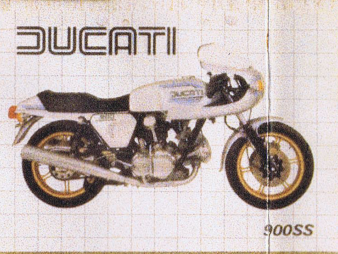
29	30	31	32
28	21	22	23
	16	17	18
27	11	12	13
	6	7	8
26	1	2	3
		4	5

Av Roland Poll

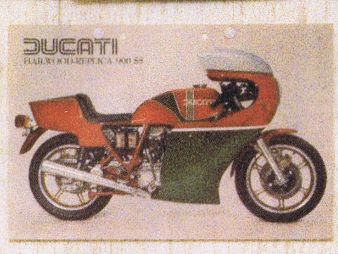
Redigering och delar av inledningen av Micke Werkelin



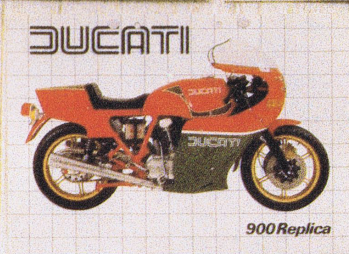
DUCATI 900 SS



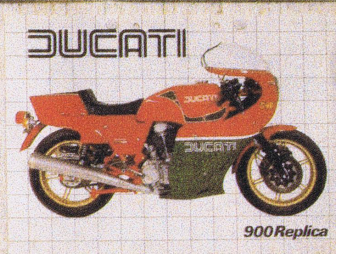
900SS



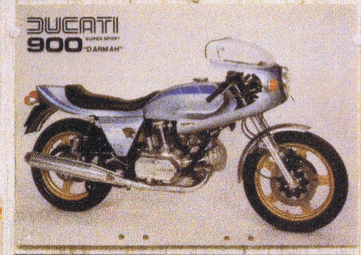
DUCATI ITALY & EUROPE S.A. 900 SS



900 Replica



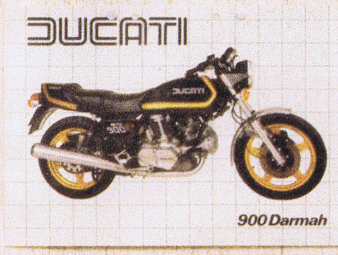
900 Replica



DUCATI 900 DARMAH



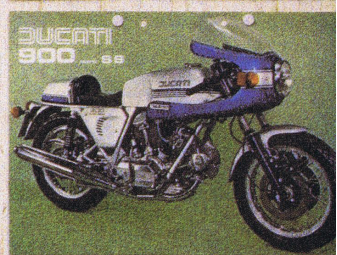
DUCATI 900 DARMAH



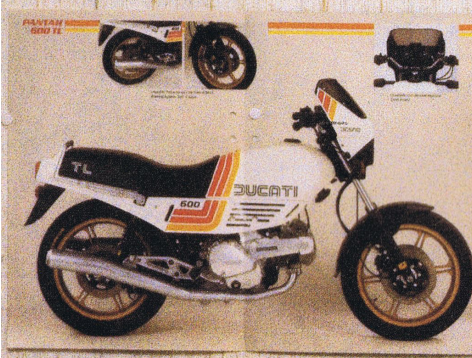
DUCATI 900 DARMAH



DUCATI 750 SS



DUCATI 900 SS



DUCATI 860



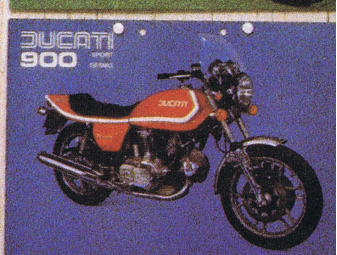
DUCATI 860 GTS



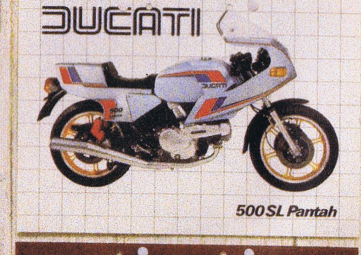
860 GTS\*



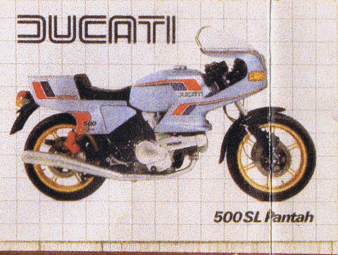
DUCATI 860 GTS



DUCATI 900



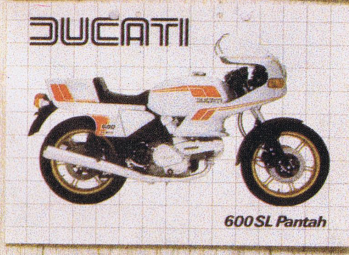
500SL Pantah



500SL Pantah



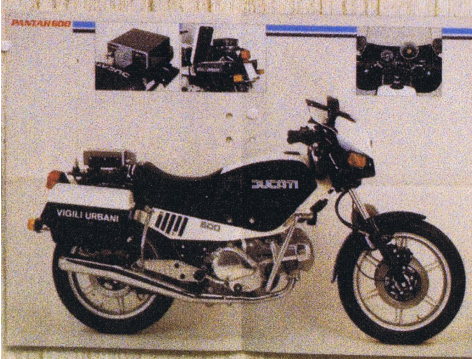
600SL Pantah



600SL Pantah



750 FI



DUCATI 125



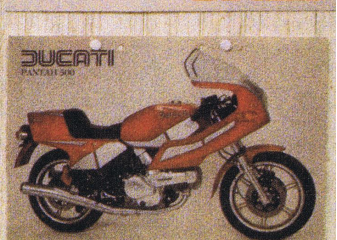
DUCATI 350 GTL



DUCATI 500 GTL



DUCATI 500 GTL



DUCATI PANTAH 500



Bjergstiberi  
5500 HAUGESUND  
Tlf 047-12146

Wor

Joannes Paulus Pp. II

BULLERFÖRSÄKRING  
SVENSKA DUCATI  
KLUBBEN

1000  
LIRE  
MILLE  
PIRELLA  
Pneumatici

Stort tack till Åsa Weglin  
och Agne Frimen,  
som ställde upp med skriv-  
kunnighet resp. kanot.

IMPORTAN  
marcio, non  
numero di giri  
poservanza di tale limite sv  
la DUCATI MECCANICA S.p.A.  
ogni e qualsiasi responsabilità che  
dovessero verificarsi nel mot

Nr 321794  
AKVARIET  
VUXNA

Ont i ryggen?  
Gå på ryggympa  
BR

BOLOGNA  
Castellfranco  
Emilia  
Bazzano

GRUPPENSOMRÅDET  
TILL HUSHÅLL

10