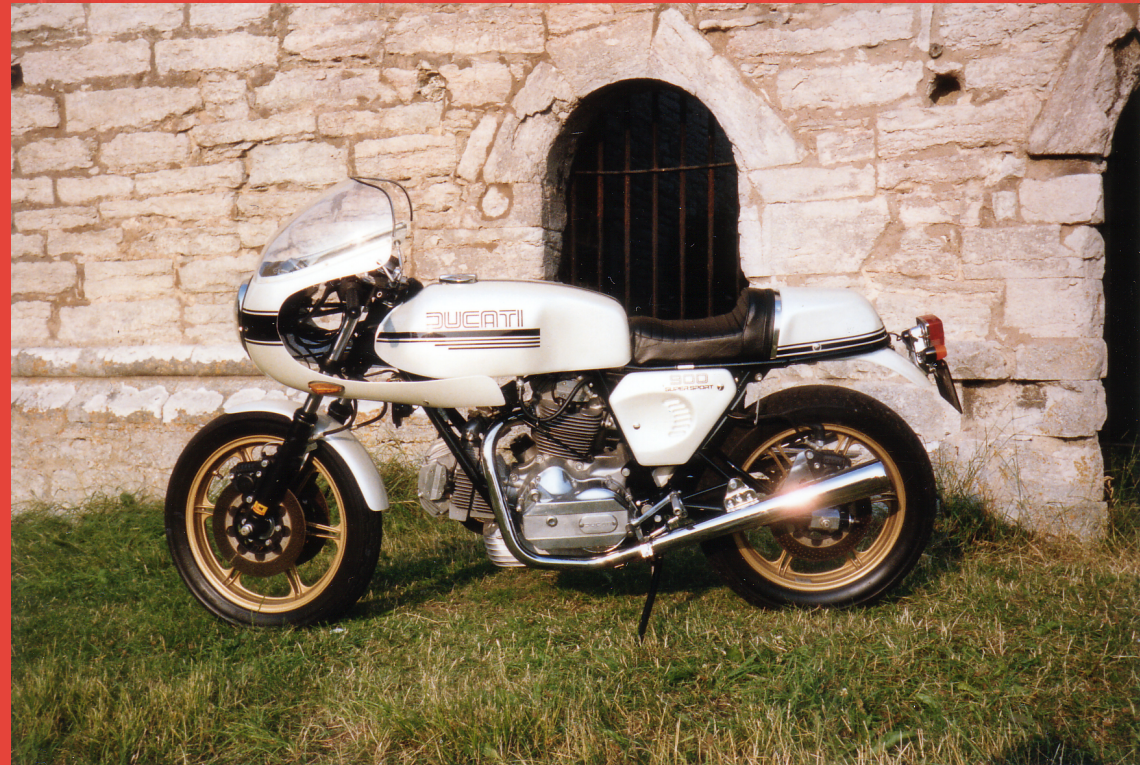


# Cucciolo nr 5

TV ÅNGSSTYRDFANATIKERNAS TV ÅNGSTIDNING

1986



Kaj Leinos 900SS - NCR



Extra tjockt  
nummer!

Verksamhetsberättelse för Svenska Ducatklubben 850824 - 860815

#### Medlemsantal

Svenska Ducatklubben hade den 15/8 -86 268 betalande medlemmar samt en hedersmedlem, Ing. Fabio Taglioni.

#### Styrelsens sammansättning

Ordf: Micke Werkelin  
Kassör: Micke Sandström  
Sekr: Tommy Lindqvist (t. o. m. 1986-04-28)  
Ledamöter: Peter Lindqvist  
Mats Arborelius  
Jonas Dahl

Vidare valdes Mats Ljungkvist in som adjungerande ledamot mellan 1985-10-24 och 1986-01-23.

#### Övriga befattningar

Revisorer: Lars Höjer och Tomas Tengros  
Kontaktman med utländska klubbar: Lars Ekeman  
Redaktör för Ducatibladet : Lars Höjer  
Redaktör för Cucciolo : Micke Werkelin  
Firmatecknare: Micke Sandström och Micke Werkelin

#### Sammanträden

Under perioden hade styrelsen 10st protokollförda sammanträden.

#### Året som gått

Efter förra årets årsmöte så verkade det nog som att Ducatklubben hade somnat. Förutom ett utskick, som handlade om manusstopp på Ducatibladet, så gjordes inget utskick förrän i juldagarna. Styrelsen låg dock ingalunda på latsidan. Det visade sig ta ganska lång tid att komma igång med styrelsearbetet. Dels är det en viss inkörningsperiod för en ny styrelse och dels skall en del paper ordnas, t ex firmatecknare. Vi hade dessutom otur med att Ducatibladet blev kraftigt försenat vilket ingen i Ducatklubben rådde för. Hösten ägnades mest åt planering och förberedelser. Vi började t ex att planera för en monter på Älvsjömässan. Den sista händelsen som medlemmarna märkte under 1985 var utskicket av Ducatibladet och almanackan. Lasse Höjer, Agne Friman & Co lade verkligen ned ett stort arbete på denna rekordtjocka tidning. I slutet av Januari ägde Älvsjömässan rum. Här var det en mycket stor insats från flera medlemmar som gjorde att vi fick priset för bästa montern. Mats Ljungkvist gjorde ett otroligt jobb med planering av montern. I montern fanns det sammanlagt 11 stycken Ducati på en yta av hela 128 kvadratmeter. Montern väckte en enorm uppmärksamhet och medlemsantalet ökade med ca 40 medlemmar alldeles efter mässan. En förutsättning för att få priset för montern var att vi tillhörde en riksorganisation. Därför beslutade styrelsen om att vi skulle gå med i SVE-MO vilket vi gjorde dagarna innan mässan. Detta med SVE-MO-anslutningen medförde också att några medlemmar tävlade för Svenska Ducati Klubben under perioden. Den 15/2 var det dags för nästa evenemang. Då ordnades Svenska Ducati Klubbens första vinterträff i Vårsta utanför Stockholm. Drygt 20 stycken Ducatister samlades för att snacka Ducati mitt i det kalla vintermörkret. Detta var så lyckat att det nog kommer att upprepas kommande vinter. En annan nyhet i början av året var Cucciolo, det lilla Ducatibladet. Detta kom sammanlagt ut med 4 nr under perioden och innehöll korta nyheter, skvaller, annonser mm.

Verksamhetsberättelse för Svenska Ducati Klubben forts.

Våren närmade sig snabbt och i början av April hade snön smält bort i södra och mellersta Sverige. Söndagen den 20/4 skulle vädret bli fint enligt SMHI. Ca 10 ekipage var anmälda till skrotbilsracet på Kinnekulle. Det blev inget race. Det blev snökaos istället. Vi hade bättre tur med vädret den 3:e Maj då vi hade banåkning på Sviestadbanan i Linköping. Ungefär 20 medlemmar kom och tränade ihop med road-racingåkarna. Göran Alde'n visade spårval runt banan. Duccarna hängde faktiskt med riktigt bra i det mycket höga tempot. Enormt tempo lär det också ha varit för de fem tappra medlemmar som åkte kust till kustrallyt, Stockholm-Haugesund, den 7:e Juni i delvis mycket dåligt väder. Torsdagen den 14:e Juli besökte ett 20-tal medlemmar Ducatifabriken i Borgo Panigale. Hedersmedlemmen, Fabio Taglioni, fick möta en Orrefors glasbit som vi låtit göra för att visa våran uppskattning över hans konstruktioner samt att han accepterat att bli hedersmedlem. Marknadschefen, Franco Valentini, visade oss sedan runt på fabriken. Ingen som var där kommer någonsin att glömma denna dag. Den 27:e Juli var det banåkning på Ring Knutstorp. Björn Andersson var det som ansvarade för det lyckade arrangemanget.

#### Slutord

Året som gått har varit enormt givande. Ibland har det varit ganska jobbigt, men på grund av den stora entusiasmen bland medlemmarna så har vi i styrelsen fått mycket hjälp. Det var t ex flera som offrade semesterdagar på att hjälpa till i våran mässmonter på Älvsjömässan. Utan all hjälp vi fått så hade vi aldrig kunnat genomföra alla dessa evenemang. Jag vill därför, å styrelsens vägnar, rikta ett stort tack till Svenska Ducati Klubbens medlemmar för det gångna året.

*Micke Werkelin*

Micke Werkelin  
ordf Sv. Ducati Klubben

Cucciolo utges av Svenska Ducatklubben och ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Radannonser är gratis för medlemmar om det ej rör sig om en firma. Helsida för firmor kostar 200:- och halvsida kostar 100:-  
Redaktör : Micke Werkelin  
Material skickas till Micke Werkelin, Pyrolav 52, 181 60 Lidingö.

Medlemsavgiften i Svenska Ducatklubben är 100:-/år vilken sätts in på postgiro 477 1371 - 4. Adressändringar skickas till Micke Sandström.

Ordf.  
Micke Werkelin  
Pyrolavägen 52  
181 60 Lidingö  
08/7662284

Kassör  
Micke Sandström  
Nedergårdsvägen 12  
14700 Tumba  
0753/33150

## EKONOMISK BERÄTTELSE FÖR SVENSKA DUCATIKLUBBEN 1985-86

## Ingående balans 1985-09-01

Kapitalbehållning	13.825:34	Kassa	---
L	24.000:-	Postgiro	13.825:34
		L	24.000:-

## Vinst- och förlusträkning

Kostnader		Intäkter	
Medlemsavgifter SVEMO	750:-	Medlemsavgifter	27.000:-
Banhyra	1.400:-	Arvode från MC-huset	1.500:-
Vinterträff	1.038:-	Vinterträff	1.038:-
Material	19.623:-	Material	20.973:-
Tryck, porto, adm	23.075:82	Reklam i tidning	2.900:-
Mäsutrustning	11.087:-	Pris från Mässan	1.000:-
Årets vinst	4.397:18	Ränta	996:-
		Årsmötesavgifter	6.000:-
SUMMA	61.371:-		61.371:-

## Utgående balans 1986-08-15

Kassa	776:-	Kapitalbehållning	18.222:52
Postgiro	17.446:52	L	24.000:-
SUMMA	18.222:52		
L	24.000:-		

Tumba den 21 augusti 1986


Mikael Sandström  
Kassör

L=Ducatiklubbens Lirekassa

## Protokoll från Svenska Ducatiklubbens årsmöte 860823.

Mötet hölls i Lersäter kursgård, utanför Kolsva.

- § 1 Mötets öppnande  
Ordförande Micke Werkelin förklarar mötet öppnat.
- § 2 Godkännande av dagordning  
Dagordning godkänd av årsmötet.
- § 3 Upprop och fastställande av röstlängd  
Man räknade antalet medlemmar vid årsmötet till 38 st.
- § 4 Fråga om årsmötet utlysts på rätt sätt.  
Årsmötet har utlysts tillräckligt bra ansågs det.
- § 5 Val av ordförande och sekreterare för mötet  
Till ordförande valdes Micke Werkelin och till sekreterare valdes Annie Seel.
- § 6 Val av 2 st justeringsmän som jämte ordförande skall justera mötesprotokollet samt vara rösträknare.  
Som justeringsmän valdes Agne Friman och Charlie Linnaeus
- § 7 Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat och balansräkningar för den gånna perioden. (Först godkännande av årets verksamhetsperiod, tom 15/8 istf 31/8.)  
Årsmötet fick läsa den av styrelsen skrivna verksamhetsberättelsen, som berättade lite om de viktigaste sakerna som hänt under den gånna perioden, därefter redovisades helt kort den aktuella klubb-ekonomi. Årsmötet fann både berättelsen och ekonomiredovisningen tillfredställande. Ingen hade heller något att invända mot den något förkortade verksamhetsperioden.
- § 8 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för den tid revisionen avser.  
Årsmötet beviljar ansvarsfriheten.
- § 9 Fastställande av medlemsavgiften ( 100kr/år )  
Det beslutades att medlemsavgiften fortfarande skulle vara 100kr/år , eftersom ingen anledning fanns att höja den.
- §10 Val av styrelse för ett år framåt (ordförande, kassör, ledamöter samt sekreterare.)  
Till ordförande omvaldes Micke Werkelin  
kassör omvaldes Micke Sandström  
ledamöter omvaldes Peter Lindqvist, Mats Arborelius,  
Jonas Dahl. Nyinvaldes: Hasse Wickström, Jan Johansson  
sekreterare nyvaldes Annie Seel
- §11 Val av 2 st revisorer  
Till revisorer valdes Lars Höjer och Charlie Linnaeus

## §12 Ändring av stadgar

- a Skall klubben fortsätta att vara med i SVEMO?

Om ja, skall stadgarna få vissa tillägg enligt RF.

Årsmötet beslutade att klubben skall fortsätta att vara med i SVEMO, efter en diskussion om vad det innebar och fördelar respektive nackdelar. Följden blir den, att styrelsen gör vissa tillägg i stadgarna.

- b §3 Verksamhetsåret ändras till 1 juli-30 juni (istf. 1 sept-31 aug)

Förslag till ändring godkänns av årsmötet.

- §5 Årsmötet äger årligen rum under augusti eller september.

Ändringsförslaget avslås med argumentet att det är för sent att ha årsmötet i september (regnigt). Det är bättre att ha det i augusti, trots att det kan komma att krocka med andra MC-evenemang, eftersom augusti är en tämligen fullbokad MC-månad.

- §7 Styrelsens ledamöter väljs av årsmötet.

Förslaget godkänns av årsmötet

Styrelsemedlem får inte ha några ägandeintressen i MC-branchen

Förslaget godkänns av årsmötet

Efter utsänd kallelse till årsmötet, har tilläggsförslag om stadgändringar framställts av styrelsen. Dessa lyder:

Styrelsen bör ej sitta mer än 3 år.

Förslag till ändring godkänns av årsmötet. ( ca 2/3 )

Geografisk områdesvariation är önskvärd vid styrelsebyte.

Förslag till ändring godkänns av årsmötet. ( 26/38 )

Styrelsemedlemmar bör finnas inom ett begränsat

geografiskt område.

Förslag till ändring avslås av årsmötet. ( 22/38 )

Innan beslut tagits, fördes en livlig diskussion om ifall man skulle ta beslut över huvudtaget eftersom dessa förslag till stadgändringar ej var med i kallelsen till årsmötet. Charlie Linnaeus ansåg att det var fel att ta beslut i en så viktig fråga som stadgändringar, utan att det var med i kallelsen, dessutom ansåg han att stadgarna skulle vara så få som möjligt. Styrelsen å andra sidan hävdade att dessa förslag endast skulle fungera som rekommendationer.

- §13 Behandling av ärenden som väckts av styrelsen eller medlem i klubben.

- a Rabatt hos MC-HUSET

Jonas Dahl som har haft kontakt med MC-HUSET, anser att MC-HUSETs rabatt inte gagnar medlemmarna, då de istället höjer priserna. Jonas föreslår därför att klubben meddelar MC-HUSET att man ej gör anspråk på rabattförmåner för sina medlemmar. Årsmötet godkänner Jonas förslag.

- b Road-Racing sponsring

Jonas Dahl tycker att klubben skall sponsra road-racingförare som kör DUCATI. Sponsring skall finansieras av en fond, där vinster på försäljning av sk Ducati "kultprylar" sätts in. En summa av ca 10.000kr skall ges i pris till bästa "Ducati-insats" för säsongen. Allt för att främja DUCATItävlandet. Några regler skall dock gälla, och de är förslagsvis följande:

- 1) Föraren eller någon i teamet måste vara medlem i klubben.
- 2) Pristagaren ämnar tävla Ducati även nästa år.
- 3) Ducatin måste vara trimmad med Svenska Ducatiklubbens dekal.

eventuellt måste föraren/teamet köra för Ducatiklubben. Det får beslutas när det blir aktuellt, Jonas ville bara höra om det fanns något intresse. Årsmötet var positivt till en sorts "sponsrings-fond".

- c Rapport om bullerfonden

Sven Cullman inledde med att klaga på alla Ducatister, det BULLRADES för dåligt. Det hade inte gjorts en enda utbetalning den här säsongen. Varför??? Det är ca 50 medlemmar i Bullerfonden, fler är önskvärdt, varför blir då ingen bötfälld? Vidare sade Sven att "Bullerförsäkrad"-dekaler är på gång, det har varit lite krångel med tryckeriet. Därefter talades det lite om CONTI's laglighet eller olaglighet, huruvida man skulle skriva på bullerböter eller ej om man hade Conti. Sven tog på sig att utreda om Contis laglighet, resultat från utredningen kommer senare att delges medlemmarna. Under tiden kan medlem innehavandes av Conti vägra skriva på bullerböter och låta det bli en rättssak.

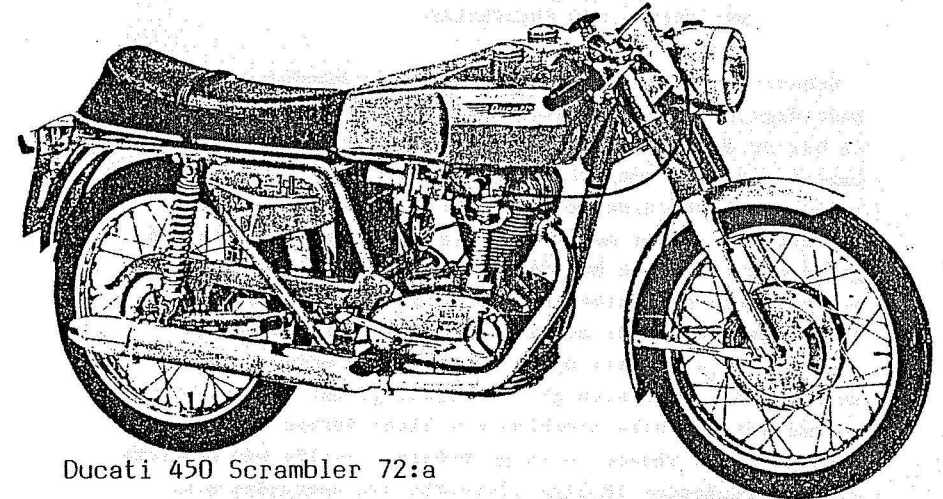
# DUCATI SINGLES

d Moppe-Endurance

Sven Cullman och några till föreslog att klubben skulle anordna ett Moppe-Endurance. Det skulle hållas på Torslanda Go-kartbana. Tävlingen skulle innehålla alla ingredienser som hör till, inklusive "disco, strip-tease, och vin natten lång" enligt Sven. Maskinerna skulle vara otrimmade moppar ( några namnförslag gavs ) med endast ett krav, de skulle bullra. Moppe-Endurancet skulle ske någon gång under våren eventuellt. Sven ville höra sig för om intresse fanns och det fanns det vid årsmötet.

§14 Mötets avslutning

Ordförande Micke Werkelin förklarar mötet avslutat.



Ducati 450 Scrambler 72:a

Ducati 450 racer, 36:a Dell'orto, brems skiva, 35 mm Ceriani, fabriksreplica tank, sadel & megafon.

Ducati 450 D, renoverad. Nya lager, smidd högkomp. kolv. Nya fälgar, ekrer (rostfria) & däck. Nytt avgassystem.

Vit Veglia varvräknare, 36mm Dell'orto & ren. Grimeca 9" fyr-backad trumma mm.

Ducati 450 motor + nya & beg. reservdelar till Singeln.

HÖSTERBJUDANDE! NYA

Vevstakslager kompl. med stake (450) 1000:-

Kamaxel Desmo 450, 800:-

Kamaxel Grön/vit (racer) MKIII, 600:-

Nav till 900:an 500:- st

Fälgar -"- 400:- st

Ekersatser rostfria + nipplar, 300:- st.

mm. mm. mm.

Ducatiböcker Singel & Twins av Mick Walker, 110:- st

Haynes Verkstadshandböcker Singel, 80:-

*Micke Werkelin*  
.....  
Micke Werkelin ordf.

*Annie Seel*  
.....  
Annie Seel sekr.

*Agne Friman*  
.....  
Agne Friman just.

*Charlie Linnaeus*  
.....  
Charlie Linnaeus just.

## MEDLEMSREGISTER

Många har saknat ett uppdaterat medlemsregister i år. Vi har anlitat vår data-expert Janne Johansson. Han har nu registrerat alla medlemmar på data. Fr.o.m. förra utskicket så får vi etiketterna till kuverten av honom. Ja, tänker man efter riktigt ordentligt så var det faktiskt fr.o.m. förrförra utskicket. Vi har tänkt att göra en ny medlemsmatrikel som skall skickas ut inom ett par månader. Om du vill ändra eller lägga till något till dina uppgifter i registret (du kanske har bytt hoj, köpt en till hoj, flyttat, bytt telefonnummer, bytt namn etc) så kan du skicka ett brev till Janne på adress:

Jan Johansson  
Smultronvägen 33  
136 49 Handen

OBS Om du är osäker på om vi har rätt uppgifter om din adress och maskininnehav så kan du skicka ett flyttkort till Janne. Det är ju gratis. Du kan åxå ringa 08/7776569

*Nostalghia moto*

BOX 25 240 32 FLYINGE. Tel 046 - 520 15

NYA TREND- OCH KULTPRYLARI

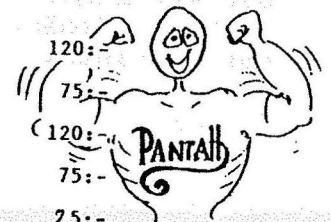
Utbudet av Ducatiprylar bara ökar, men minskar även samtidigt. Låter det konstigt? Låt mig förklara situationen. Så här är det; den i och för sig eminenta "F-2 tröjan" med lagerkransen har utgått ur sortimentet dels p.g.a. icke samarbetsvillig tryckare, dels för att den har funnits tillräckligt länge nu. Det samma gäller för t-shirten med gamla klubbblagon på bröstet. Dessa tröjor går inte längre att köpa och har därmed blivit rariteter med kraftigt ökat andrahandsvärde som följd. Beakta detta när vi nu presenterar 4 (fyra!) nya tröjor, och köp medan de finns kvar. För det första; en grå collegetröja med den nya vind-tunneltestade ovala klubbblagon i litet format och fyrfärgstryck på vänster sida på bröstet. Lämplig vid diskreta tillfällen. Kostar löjliga 120:-. För det andra; den s.k. tvångströjan. En kolsvart t-shirt med desmosystemet i vit kontur på bröstet. Säljes för pinsamt låga 75:-. För det tredje; vit collegetröja med knallrött Pantah-tryck på bröstet i flåshurtig Coca Cola-stil. Knäcker garanterat vilken riskokare som helst. Betingar futtiga 120:-. För det fjärde; vit t-shirt med samma fräcka Pantah-tryck som ovan. Ett måste för den seriöse remvaxaren. För att bli stolt ägare till denna tröja får ni hosta upp fjantiga 75:-. Samtliga dessa tröjor finns i storlekar från S-XL. Rekommenderad universalstorlek är L. Ovan nämnda Pantah-tryck finns även som kladdigt klistermärke, tryckt i rött på transparent botten lämplig för bilen, båten, toppboxen, släpvagnen, garagedörren o.s.v. men framför allt för pärlan. Kostar 25:-/st och är c:a 15 cm lång. Jag ser helst att ni köper 10 åt gången. De kommer att gå åt, det lovar jag. Övriga klistermärken är den snabba ovala klubbblagon i rött, vitt och grönt för 5:-/st. Vi har även "tvåtakt-hatarnas vänner" i storlek 10x80 mm. Lämplig för att tillintetgöra traktens oljebrännare. Kostar 2:-/st eller 10:-/10 st. Övrigt junk som finns är klubbblagon som tygmärke, c:a 8 cm lång och kostar 25:-/st. Logon finns även

som jacknål, 10 mm lång och kostar även den 25:-/st. Skulle det vara så att ni saknar någonting, t.ex. dekaler eller tröjor med andra modellnamn än Pantah. Eller ni kanske alltid har drömt om en rödvitgrön tankväska, eller ett bälte med emaljerad klubblogo på spännet, eller en jacka med Duce-tryck, eller vad som helst annat med Ducati-anknytning. Här i ni önskemåli eller förslag på prylar eller aktiviteter, så hör av er till styrelsen på något sätt så ska vi om möjligt försöka ordna detta. Vi lovar ingenting, men vi ska göra vårt bästa. Men först måste ni köpa några tröjor så att det kommer in lite pengar i kassan.

Jag repeterar;



- |  |       |
|--|-------|
| GRÅ COLLEGETRÖJA MED KLUBBLOGO           | 120:- |
| SVART T-SHIRT MED DESMOSYSTEMET          | 75:-  |
| VIT COLLEGETRÖJA MED PANTAH-TRYCK        | 120:- |
| VIT T-SHIRT MED PANTAH-TRYCK             | 75:-  |
| RÖÖÖÖÖÖD PANTAH DEKAL                    | 25:-  |
| RÖDVIITGRÖNSVENS KADUCATIKLUBBENDEKAL    | 5:-   |
| RÖDVIITGRÖNSVENS KADUCATIKLUBBENTYGMÄRKE | 25:-  |
| NÅL                                      | 25:-  |
| TVÅTAKTHATARNAS VÄNNER DEKAL             | 2:-   |



Ducati-logo: servicen, se separat annons på annan plats.

Allt detta kan du beställa redan i dag genom att betala in rätt summa på Pg 60 44 52-3. Summan får du räkna ut själv. OBSERVERA ATT DETTA ÄR ETT NYTT POSTGIRO ENBART FÖR PRYLFÖRSÄLJNINGEN, SÅ SKRIV INTE FEL KONTONUMMER PÅ INBETALNINGSKORTET. Vid tröjbeställning, kom ihåg att ange storlek. Om du har frågor om ovanstående annons, kontakta Peter Lindqvist på tel.nr;

08-758 69 33

Upphittat

Kvarglömmt efter skrotbilsracet på Kinekulle 14/9. En stycken integralhjälm, en stycken jethjälm, ett par handskar. Återfås mot beskrivning. Ring **Peter Lindqvist** 08-7586933.

## SLIRAR KOPPLINGEN?

På din DUCATI 900? Gör inte alla det?..Har du provat alla huskurerna med stenhårda fjädrar, konstiga oljor, blästring, m.m. m.m., då kanske det är dags att byta hela kopplingspaketet (beläggskivor och mellanskivor) mot bättre grejor. Tillverkade delvis i aluminium därför lättare, billigare och framför allt med bättre brett, även med standardfjädrar. Kompletterar du sedan med envälsmord och frisk kopplings-wire, får du en koppling som är lika lätt att hantera som en jap--sk (det kändes svårt) och dessutom frikopplar bättre när du skall lägga i friläget vid stoppljusen. Det var massor av ord för att nästan få skänka bort så förnämliga grejor men vad gör man inte....

Intresserad?  
Ring 0322/36632 kl 17-22

---

## SENASTE NYTT

### 4-VENTILER DESMO VÄTSKEKYLNING

Den omtalade Ducatin med vätskekylning, 4-ventiler per cylinder : direktinsprutning och desmo, har gjort sin debut på 24-timmarsloppet Bol d'Or. De mycket knapphändiga uppgifter som nått till Cucciolos redaktion meddelar att ekipaget fick bryta efter 6 timmar.

### MC-Huset

Som de flesta känner till så har MC-Huset tyvärr gått i konkurs. Vad som kommer att hända med MC-Huset och generalagenturen för Ducati är i skrivande stund oklart. Det finns i princip två tänkbara möjligheter.

1 : Lars-Olof Jardenberg köper tillbaka allt sammans av konkursförvaltaren.

2 : Mats Ljungkvist tar över Ducati-agenturen.

Det är ingen idé att spekulera i hur det går. Förmodligen så kan vi publicera hur det kommer att bli i stora Ducatibladet.

## SENASTE NYTT

### Med skvaller & tögner

Så börjar det äntligen att klarna vad våran vän Fabio Taglioni gjorde i Ryssland i början av Juli. I Sovjet har man nämligen haft sin första utställning någonsin där man ställde ut utländska motorcyklar. Den ägde rum mellan den 8:e och 10:e Juli i Minsk. Ducati-Husqvarna-Cagiva gruppen var givetvis representerade. Man ordnade till och med ett symposium där man berättade om sin produktion. Detta väckte ett enormt intresse i Ryssland. Mycket folk från branchen i Sovjet, inklusive Sovjets vice industriminister, deltog. Ducati-Husqvarna-Cagiva ställde ut 17 olika motorcyklar samt några motorer. Allt väckte sådant intresse att en delegation från Soviet skall besöka fabriken i Italien.

Lars Höjer fyller 30 den 23/10. Ring 044/120337 och gratulera.

### Hallå där

Vad lägger du egentligen på frukostmackan ? Tysk Gumsewurst eller japansk rismarmelad ?

Nu när Malettis delikatesser importeras direkt hemifrån Italien. Klubbens provsmakare rekommenderar: Bologna mortadellan, men också den Italienska Salamin. Förpackningarna känner man igen på den röd-vit-gröna flaggan.....

Provsmakare: Kaj Leino

### Tony Rutter

Våran idol Tony Rutter, som höll på att sätta livet till vid en våldsamt vurpa på Montjuich-banan i Spanien förra året, är på väg tillbaka. Han bröt nacken på två ställen när han blev inblandad i en massvurpa som orsakades av en oljefläck på banan. Han körde då en Suzuki 750. Ducatibladet fick en av de sista intervjuerna med honom innan vurpan förra året. Då förklarade han sin besvikel-

se över att Ducati inte lät honom köra för dem i F1-klassen. På Isle Of Man i år skulle han gjort comeback. Det gick dock inte då läkarna inte fått ordning på hans högra öga som pekar snett. I April hade engelska bike en intressant intervju med Tony. Här följer ett litet utdrag ur intervjun.

En av de mest svårkörna maskiner jag kört någonsin är Suzuki GSX 750 R. Den har så smalt effektband att man måste växla hela tiden. Den mest lättkörda har varit Ducatin. Man kan bokstavligen åka i flera miles utan att växla. Fabriksduccarna är verkligen fantastiska. Mycket, mycket välpreparerade. Det är bara det att Italienarna alltid ställer in dem för att gå runt Imola eller Monza. 1985 t. ex tog det en veckas träning att ställa in hojen så den passade på Isle Of Mans guppiga bana. De kan säkert ställa in en hoj för Isle Of Man, men de gör inte det. Det är stor aktning för Ducati, men inte något övermått av tillgivenhet. Möjligen beror detta på att de inte lät honom köra F1-Duccen 1985. -Jag testade F1-hojen i Italien och den var mycket bra. Det är samma maskin som F2:an förutom borrning och slaglängd. Vi väntade att de skulle ta båda maskinerna till Isle Of Man. I stället tog de bara F2:an. Så jag tänkte, strunt i det, jag kör Suzuki i Formula One i stället. (där kom han på 2:a plats efter Dunlop trots hans missnöje med maskinen).

#### Banåkning

Vädret var verkligen med oss på den kombinerade hoj och bil- banåkningen på Kinekulle den 13-14 September. Även angående detta får du vänta med att få reda på hur det gick. Resultat och komplett story om evenemanget kommer i Ducatibladet.

#### SVEMO

På årsmötet beslutade vi att vi även i fortsättningen skall vara medlemmar i SVEMO. På styrelsemötet nyligen utsåg vi Hasse Vikström att ta hand om alla SVEMO-frågor. dvs anmälningblanketter mm.

#### Adress:

Hasse Vikström  
Kvarnhagsplan 118 II  
162 30 Vällingby  
tel 08/383742

**Biscaya motor**  
Hol Alingsås Tel. 0322-301 29

**Biscaya motor**  
Hol Alingsås Tel. 0322-301 29

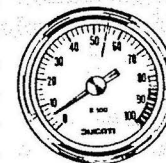
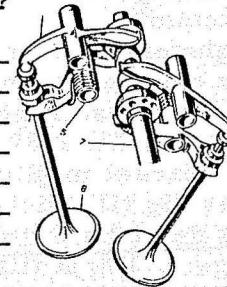
**Biscaya motor**  
Hol Alingsås Tel. 0322-301 29

### HEJSAN ! NU NÄRMAR SIG VINTERSÄSONGEN!

Visst är det härligt att dra sig tillbaks i stillhet och polera på DUCATIN när höstmörkret smyger sig på. När du ändå har ur motorn för att lackera ramen, så passa på att lämna in topparna lösa eller hela motorn till oss för ventiljustering och översyn eller varför inte en härlig PORTNING med välbehövligt STÖRRE VENTILER?

BISCAYAS FRESTELSER några ex.

"Conti" par 900 mille	1450:-
"Conti" par Pantah	1550:-
NCR 2-1 900 mille	2190:-
NCR 2-1 Pantah	2190:-
Termignoni par Pantah	2390:-
Termignoni dämpare 750 F1	1390:-
SS kåpa med glas modifier.	1990:-
750 F1 sadel 2mans inkl.	
stoppn.skinn o lock	2975:-
SS sadel 1mans stoppn.skinn	1975:-
1+1 sadel 900 stoppn.skinn	2875:-
SS framskärm gamla mod.	275:-
Alutank "NCR"900 1000 600	2250:-
trådekerfålgar	475:-



Vi har även chims för 11000:- +moms i lager samt en magnetplanslip till stängn.chimsen

# Biscaya motor

**Hol Alingsås Tel 0322-301 29**

**Små - men störst på européer**

MOTO GUZZI

BMW

DUCATI



# Isle Of Man

## ISLE OF MAN 1987

Efter samtal med Åke Dahlström på Team Tours angående möjligheterna för ett klubbarrangemang har följande framkommit:

Möjligheterna för ett gemensamt hotell, vid tillräckligt många deltagande enbart avsett för oss, är mycket goda. Detta kan alltså avgöras definitivt när alla intresserade anmält sig. Då 1987 är jubileumsår (80år) bör platserna bokas snarast möjligt. Det innebär faktiskt att du måste höra av dig till Micke Werkelin per brev eller telefon senast den 20:e Oktober (eller ca 1 vecka efter du fått tidningen). Först till kvarn..... Vi har tänkt att endast medlemmar från Ducatiklubben (med ev passagerare) får boka plats. Det skall bli ett exklusivt Ducatihotell.

### Tidtabell:

26/5 avresa från Göteborg med Tor Line, ank Harwich  
27/5. Natten till den 28/5 tillbringas i Birmingham där vi kan bese ett stort MC-museum. Natten till den 29/5 får vi också bo på hotell t. ex i Morcambe. Den 29/5 går överresan med Steam Packet till Isle Of Man. Avresa från Isle Of man på kvällen den 5/6. Övernattning i Morcambe. 6/6 Newcastle - Göteborg. Hemma i Sverige (Gbg) den 7/7.

Pris per person (incl MC värt ca 500:-) ca 3200:- .  
Då tillkommer två övernattningar på fastlandet i England . Anmäl dig redan idag till:  
Micke Werkelin, tel kväll: 08-7662284, 08-7678945  
Pyrolavägen 52  
181 60 Lidingö.

Hälsningar Charlie & Micke

## ODDS

-Sannolikheten att komma fram- Del 2  
(alla likheter med Jonas Dahls artikel i Ducatibladet 2-85 är helt medvetna).

Jag skall på Ducatiträff. Ducatiträffen är belägen i Kolsva, ca 15 mil bort. Träffen börjar kl 14.00 och på vägen dit skall jag hämta Tomas, Tord, Micke S, Peter & Annie. Jag har varit med förr och börjar klä mig vid 9-tiden.

9.30 Ringer till Micke Sandström och bestämmer att träffas kl 10.30 i Tumba. Oddsen att komma fram i tid är 1-1

10.00 Startar Duccen och åker till polaren "migrän-Ubbe" där Tomas och Tord från Skåne övernattat. Det visar sig att de "gjort Stockholm" på natten och därför inte vaknat riktigt. Oddsen höjs till 5-1

10.45 Kommer äntligen iväg. Vädret är mulet vilket innebär att vi har tagit på oss regnställen. På Essingeleden öser regnet ned. Snart klarnar det upp. I Kungens Kurva skiner solen och min Duce tvärdör. Det elektriska har dött och jag river av sidokåpor, bakkuts och hela Hailwood-fastbacken. En säkring (i vissa kretsar känd från förra årets Isle Of Man resa) har suttit lite löst i sin hållare och därmed blivit bränd. I med en ny säkring, på med sadeln o. s. v. Startar och fortsätter färden. Oddsen stiger till 7-1

11.30 Anländer till Micke Sandström och lastar en massa nya fina klubbtröjor i ryggsäcken. Ringer till Peter som finns i sitt landställe i Mariefred tillsammans med Annie. Vi bestämmer träff kl 13.00 på torget i Mariefred. Vi drar iväg och sätter upp ett ganska högt tempo. Tomas får ett häftigt framhjulssläpp, men ordnar skickligt upp det. Oddsen sjunker därmed till 3-1.

13.10 Anländer något försenade till Mariefred. Ingen Peter & Annie på torget. Frågar torgets enda torghandlare om han sett dem. Nej var svaret, sedan började han att snacka om speedwaystjärnorna på 50-talet. Ber torghandlaren att meddela Peter & Annie att vi åkt efter att vi väntat ut en regnskur. Vi åker till en mack och ringer till Peter. Inget svar. Vi är på väg att åka när Peter och Annie dyker upp. Oddsen har höjts till 317-1

13.40

Vi åker omedelbart ut på E3:an. Efter någon mil kommer Tomas farande fram mot täten och förklarar att Peters hoj stannat. Vi stannar och väntar. Beslutar oss för att vända. Min hoj vägrar starta. Startar sedan motvilligt efter knuffhjälp från Sandström. Peter har plockat isär förgasarna. Sätter sedan ihop dem efter att inte ha hittat något fel. Hojen startar sedan som om ingenting hänt. Oddsen har höjts till 10000-1.

15.00 Anländer till träffen. Ni tror förstås att ni inte skulle få tillbaks några pengar om ni satsade dem på våran resa. Detta är helt fel. Det gällde ju att komma fram, inte komma fram i tid, så vi klarade oss givetvis. Med en Ducati kommer man alltid fram... förr eller senare.

MW

#### Årsmötet

Protokollet från årsmötet kan du läsa på annan plats här i Cucciolo. Vi hade faktiskt tur med vädret. Det kom inte en regndroppe under hela träffen. Som vanligt så var det ett bra arrangemang. Stort tack till Köping-grabbarna som ordnade träffen. Totalt var det ca 50 deltagare på träffen. I Ducatibladet kommer ett utförligt reportage om vad som hände.

# Presstopp

## DUCATI-bladet \*

Det är nu hög tid att skicka in bidrag till Ducatibladet (den stora tidningen).

### \* PRESSTOPP DEN 31:a OKTOBER

Vi är intresserade av alla slags Ducatiartiklar som t.ex. Reseskildring, berättelse om hur du fick tag på din Duce, berättelse om hur du byggde om din Duce, historiska berättelser, ljug, skvaller, bilder mm mm.

Tidningen kommer av kostnadsskäl att bli tunnare än den förra, 40 sidor. Men, pga komprimerad text och att vi inte tar med reklam & annonser så blir det minst lika mycket bilder och artiklar som i förra numret. Lasse Höjer har lovat att montera ihop tidningen med hjälp av Jonas Dahl. Agne Friman har varit ute och paddlat kanot med sin vän på tryckeriet, så det lär vara grönt där också (ju mer kanot Agne paddlar, desto billigare blir tidningen att trycka). Material skickas till:

Svenska Ducatiklubben

c/o Micke Werkelin

Pyrolavägen 52

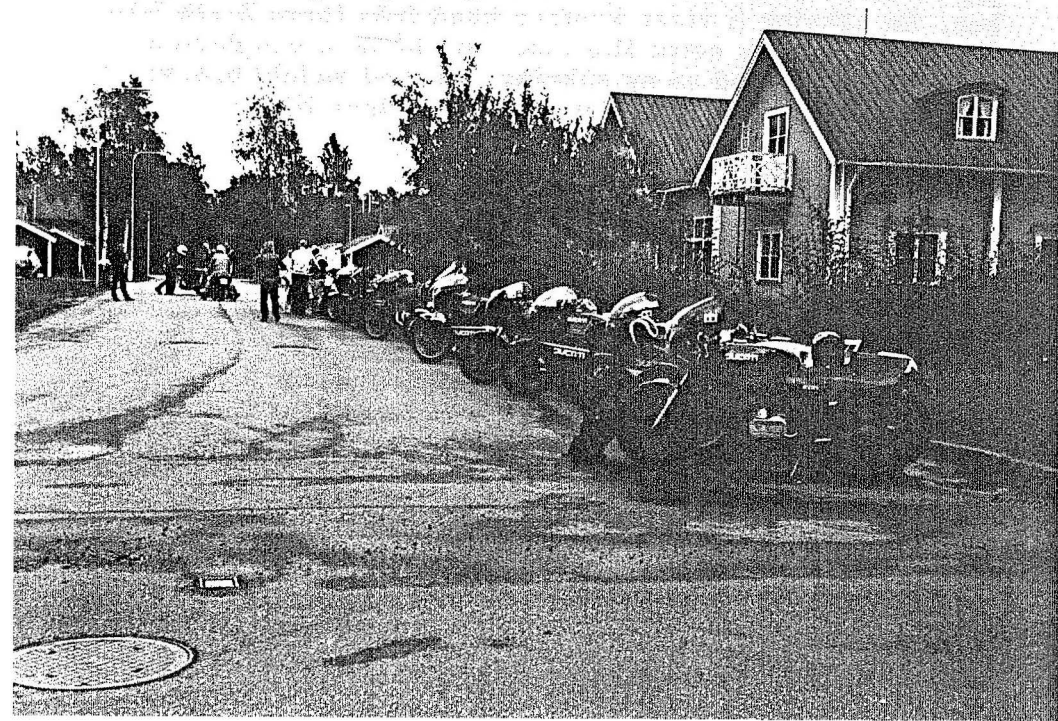
181 60 Lidingö

Sverige (vi har ju faktiskt många medlemmar i Norge & Finland).

Presstopp för material, annonser & reklam för nästa Cucciolo blir den 20:e Januari 1987. Material skickas till adress enl ovan.

De som inte har fått buller-dekal: Hör av er till Sven Cullman. Det gäller alltså er som är med i bullerfonden och inte var på Kinekulle den 23:e September.

Tel : 031-232221



# INSÄNDARE

Hej Micke Werkelin/Ducatiklubben

Jag är medlem 195, har varit medlem sen hösten -85. Jag har kört en säsong nu på min 900SS -76 som jag köpte i våras efter trevande försök (50mil) på GTS -79. Misstänker att jag är den ende i denna klubb som kört 5 år HD-chopper innan jag började åka Ducati. Båda är mycket bra motorcyklar med genuin och brutal motorcykelkänsla.

- Kanske skriver om detta häftiga byte och allt runt i kring, om det kan vara nåt för blaskan.

Ang. blaskan så är jag lite tveksam mot det ofta underförstådda meddelandet om att det "har gått fort och häftigt", "krokig väg, gäller ej Ducati" osv i vissa inslag. Jag har sett alldeles för många krockskadade hojar (Ducati) både till salu och på verkstan. Så vitt jag vet så beror avåkningar o. dyl. inte på att våra hojar inte håller måttet, utan det är förarna . (och dom går inte alltid att fixa på verkstan). Duccarna skall köras friskt, men inte i alla situationer, det är det som är grejen. Ni kan väl komma ihåg att poängtera det också nån gång. Jag tycker nämligen att det verkar som att många Ducatiåkare blir verkliga "fans", märkesfantaster, och då blir man gärna lättpåverkad. Tack för ett bra jobb med klubb & tidning. David Holmström

Visst har du rätt David. På våra vägar finns det älg, olja, bilister mm som gör att vi måste vara mycket uppmärksamma när vi kör. Riktigt hård körning skall man bara utföra på bana. Det är delvis därför som vi ordnar banåkning flera gånger om året. Jag har dock den uppfattningen att våra medlemmar är så pass erfarna att de kan ta de budskap du nämnde med en nypa humor. Visst kör vi ofta hårt med våra Ducar, men dessa "slogans" är väl närnast en reaktion på den allmänna debatten. Det vore kul om du skrev lite om ditt häftiga byte. Själv har jag bara kört 2st HD. En från 1917 och en från 1924. Cagiva är förresten generalagent för HD i Italien vilket hänger samman med att de köpte Aermacchi-fabriken av HD. Till sist: vad var det för fel med en GTS ?

Hmm - Peter Lindqvist

Nu skall vi reda ut begreppen vad gäller din nypning i våras. För det första: Notosen i Cucciolo nr 3 var skriven av en opartisk redaktör och förefaller därmed vara närmare sanningen än din egen insändare i nr 4. För det andra: Anledningen till att du lyckades pressa dig förbi min fl:a var just din passagerare. Ty jag besåg hur det arma flickebarnets halsduk ämnade att lämna hennes hals och virvla bort i atmosfären. Givetvis bromsade jag nu, när jag egentligen precis börjat accelerera för omkörning (från 220 km/h och uppåt, 3:ans växel) för att infånga scarfen. Jag slöt upp på högra sidan av NCR:en , och detta såg du, Peter, i ögonvrån som ett HOT. Du försökte ge mera gas, men det fanns inte mer att ge, och det gick som det gick. Så var det. Björn Andersson.

Hej Wicke Märklin

Jag lät antyda att jag hade några Cycle med heta Ducati-artiklar i från tiden då Cook Nielsen vann Daytona Superbike production räjset 77 och det lät på dig som du inte riktigt visste vad jag talade om. Episoden finns i alla fall refererad i Cathcart's bok, man känner igen en hel del av det han skrivit om från Cycle.

Man kan ju ta det som en modifieringsguide för Ducati eller kanske du kan få uppslag till er fina tidning.

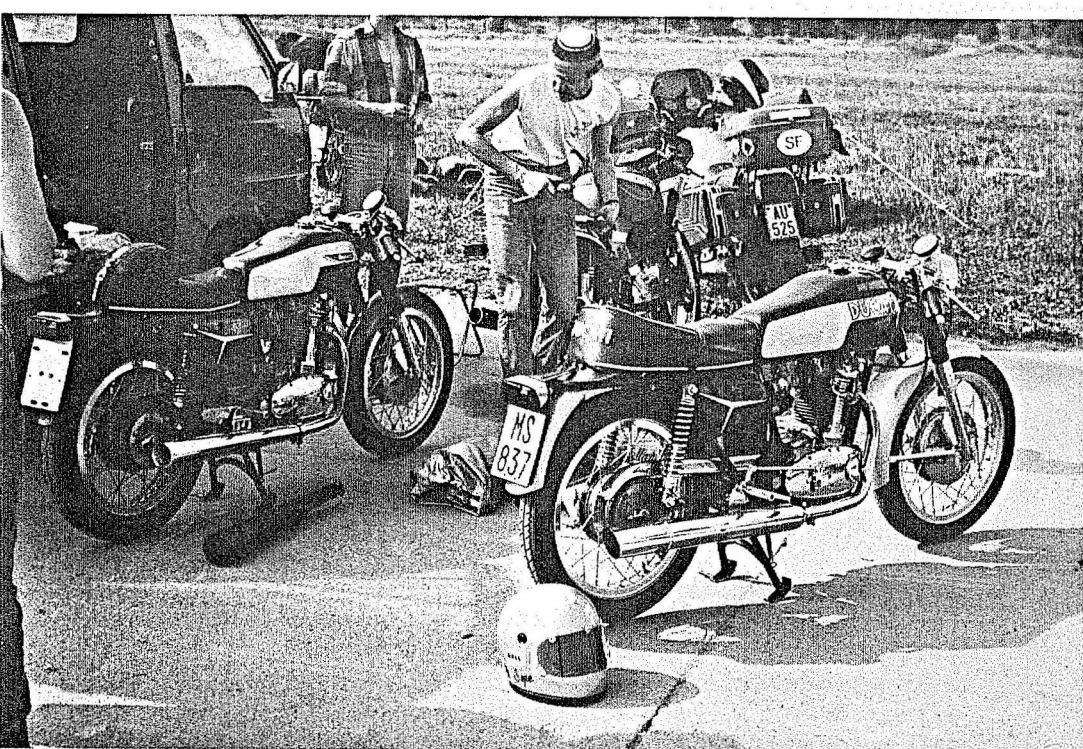
Hur som helst så är jag väldigt rädd om tidningarna och vill gärna ha tillbaks dem när du är klar med dem. Men det förstår du säkert ändå.

Morini Eats Ducati.

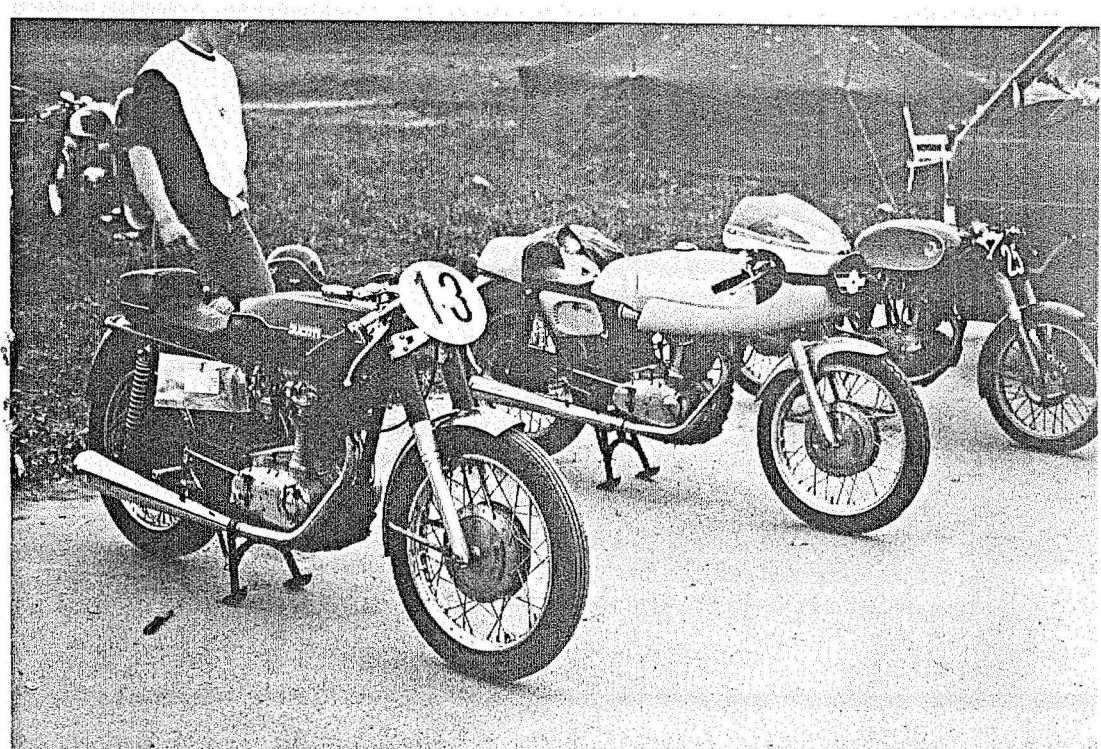
Hej Kjell "Wheeler-Dealer" Sveholm

Hej Fälg Svålholm

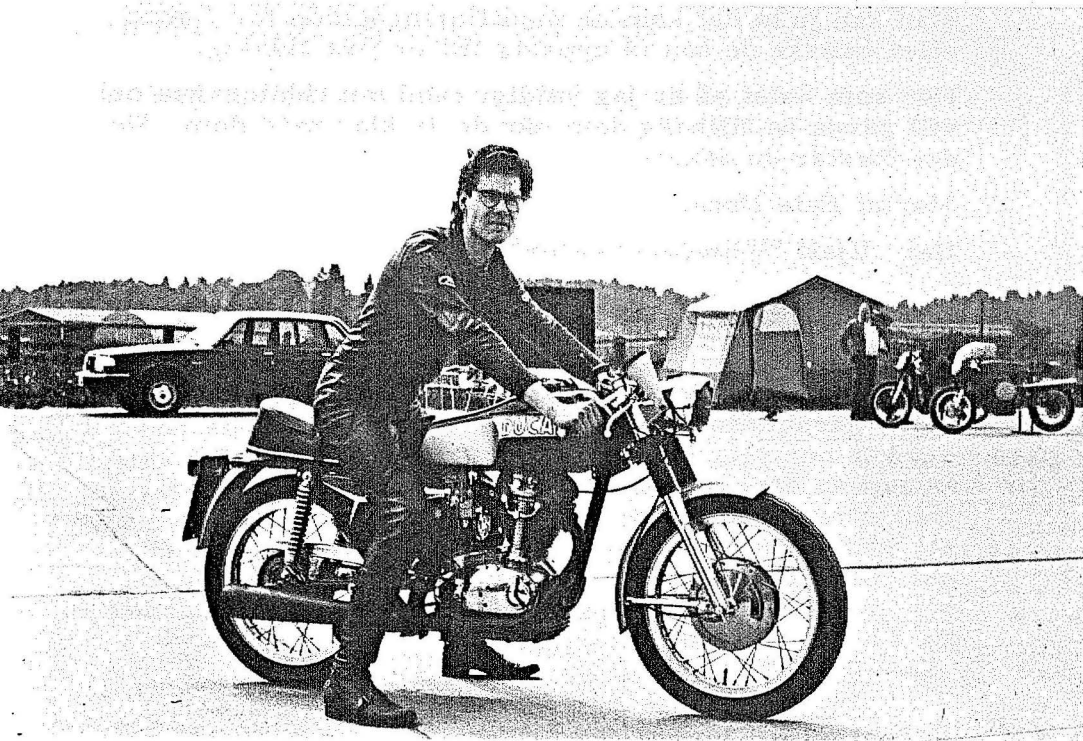
Tack för bidraget. Visst hade jag hört talas om The California Hot Rod. Men jag hade inte Cook Niensens namn lagrat i hjärnbiblioteket. Publicerar första artikeln redan i det här numret. Det här påståendet om att Morini äter Ducati är dock ett missförstånd. Morini motorcyklar kan man närmast kalla för kannibaler. De äter nämligen upp sig själva. Jag såg ett exempel på det nyligen när ett par från Bologna på en Morini 3 1/2 fick tillbringa en och en halv vecka på Lidingö då Morinin helt enkelt börjat att äta upp den bakre kolven.



JARMO VÄLIMAKI + 450 DESMO ↑ | Seppo Rajakoski + 350 Desmo ↓



350D 450D & F3 125cc Racer ↑ | 350D ↓



## INSÄNDARE

I Juni hade Finska Veteran MCC bankörning i Åbo. Med var också ett tiotal Duccar. Här får ni något bildmaterial om tillfället. Om ni vill använda något av det har jag original diapositiv (som är av mycket bättre kvalitet) att användas. Hälsningar Seppo Rajakoski (248).

Det var enormt fina bilder du skickat Seppo. Jag publicerar 4st i det här bladet. Den 5:e sparar vi till något bättre tillfälle. Är alla 1-stånkor i så bra skick i Finland ?

Mer Fluor  
Jag tycker att klubben skall sälja fluoroscerande tejp. Om SMC gör det skall väl inte vi vara sämre. Orange tejp gör ju att cykeln blir både säkrare och tuffare. Eller hur ?  
Lars Höjer

## TEAM-SVITAL



GODIS till DUCATI

MARVIC

MAGNESIUMSFÄLGAR

TERMIGNONI

2 - 1 AVGASSYSTEM till F 1

FREN TUBO

STÅLOMSPUNNA BROMSSLANGSKIT

S.T.M. Zaccaria

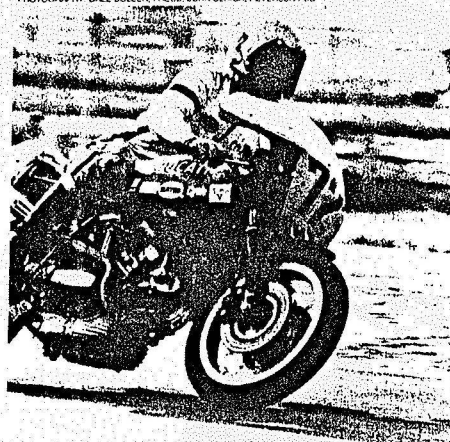
CLIP ÖN STYRE, VOBELSTAG,  
STYRDÄMPARE m.m.

För vidare upplysningar ring: SVITAL Import

Tel: 08/919880 - 919890

• "You know, I like our chances." At Daytona, me and Phil Schilling must have said that to each other a hundred times: at the track, in the motel, at Denny's over coffee and apple pie. We'd discuss Reno Leoni's 750 Ducati Super Sport, Ed Turjanica's 750 Kawasaki H2, John Long's 750 Norton. We'd talk about their bikes, how well they were likely to be ridden and their chances of staying together for the duration of the race. We'd weigh their strengths against ours and then one of us would say, "You know, I like our chances."

PHOTOGRAPHY DALE BOLLER, FRED JOHN ULRICH, PETERSON PH



## BEYOND RACER ROAD

One Good Season

Trick cams from Dr. T, cheap coils from K-Mart and magic tires from Goodyear finally made our Ducati SS Production Racer into what it had promised to be all along: an Overdog.

By Cook Neilson

We had come to Daytona in March of 1975 with a motorcycle we thought would be highly competitive in the AMA's new 750cc Production class. The year before, the AMA had offered Big-Bore Production and Small Bore Production. Yamaha 350s won the little class and Kawasaki Z-1s and R90S BMWs won the big class. Over the winter a 750 class had been added for the Honda Fours and Kawasaki Threes whose hopes had been transmuted into grumbling sourness by the 900cc bikes. Our machine, a 750 Desmo Ducati Super Sport, had campaigned from the beginning of the 1974 season to the end, giving a good account of itself in the CMC and AFM local races and demonstrating adequacy if not inspiration in the Laguna Seca and Ontario National Production races. We had heard of the AMA's 750 class just as we were in the middle of building a 926cc engine for the Duck. The big motor wasn't coming along too well—we couldn't find piston rings that would seal properly—and when the 750 class was announced we went back to stock cylinders and pistons and began to do some drag strip testing.

The drag strip is a nice place to do development work on an engine, because you can get direct and absolute informa-

tion uncomplicated by the dynamometer's conversion factors or the dynamometer operator's concepts of performance. The engine had been lightly modified the season before. We had tried cut-down Harley-Davidson 42mm intake valves in place of the standard 40s, and Jerry Branch had done the port work. The engine had run with absolute reliability during the '74 season—it never stopped during a single race—but then again it wasn't capable of doing business against the 900 BMWs or Z-1s, so we decided to trade some reliability for a taste more performance.

with standard-sized valves in them. Revving at times well past 9800 rpm, the bike turned 12.06—113.56mph. We knew we had a live one.

But not just because of the power its V-twin engine was making. The big Ducatis are sprinkled with spectacular features, the most arresting of which is the chassis. It weighs almost 60 lbs. bare, is fabricated from thick-wall steel tubing and cannot be made to flex. No flex; no wobble. With a pair of high pipes added for ground clearance the bike can produce ridiculous lean angles without hanging up

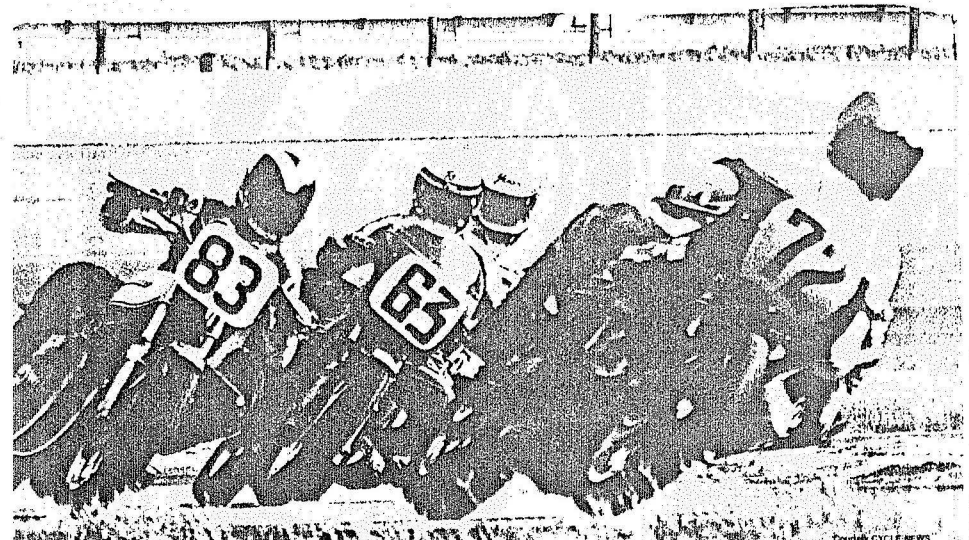
Schilling's own Desmo Super Sport had come out of the crate with funny-looking rocker covers, crowned higher than mine for more rocker clearance. A look under the bevel-gear covers revealed cams with blotches of pink, blue and white paint; closer inspection showed the cams to open quicker, move the valves further (by .050-in.) and keep them open longer. But before we installed similar cams in my engine, we ran the bike at the drags with standard cams. The times (with Daytona gearing) were encouraging: 12.19—109.89mph, the engine peaking at 9200 rpm in the speed traps in third gear. I was satisfied.

Schilling wasn't. "Look," he kept saying, "these trick pink-white-and-blue cams were designed by Doctor Taglioni. Doctor Taglioni doesn't mess around." (Dr. T designed the 750cc V-twin engine, all the old single-cylinder GP race engines and was the architect behind Ducati's stunning victory at Imola in 1972. Schilling knew who Dr. T was before Imola, because Schilling is one of this country's most committed Ducati freaks. Imola, for Phil, merely confirmed what he already knew: that Dr. T was a genius.)

So a couple of weeks later we went back to the drags with the double-throw-down cams and a pair of ported heads

the crankcases—which themselves are narrow because of the engine's V-twin configuration. The front fork tubes measure 38mm, and the swing arm is thicker than your wrist. The Lockheed rear disc and caliper and a pair of Harry Hunt's sprayed aluminum front discs provide more than enough braking area, and the combination of a Honda CB-750 front master cylinder and two Lockheed aluminum calipers guaranteed exceptional front brake operation. With its little half-fairing and weird-Harold engine the Ducati Super Sport may have looked peculiar—but it was, beneath its tripped-out exterior, a more than proper Production-class race bike—as it would prove during the 1975 season.

It was a Thursday afternoon, the day before the scheduled 750cc and Open Production Race, when Phil Schilling and I discovered exactly what we had top-end-wise. Our Desmo Ducati had been running well in practice all week long at Daytona, on Thursday the speed trap happened to be set up when we happened to be on the track. What we had, according to the speed trap, was a Production-legal, muffler-, horn-, headlight- and alternator-equipped motorcycle that had just been clocked at 138.25 mph. The trap was set up 400 rpm before the engine



High-point of the year: the Ducati SS, having passed Fridmore (BMW, 63), Gary Fisher (not shown) and McLaughlin (Z-1, 83), leads early at Ontario National.

peaked; if 8800 rpm equaled 138.25 mph, the bike was, at 9200 rpm, cranking out a top speed of about 142 mph. Even settling for 8800 rpm and 138.25, the Super Sport was more than 12 mph faster than the next-fastest 750—which was Ed Turjanica's 126mph Kawasaki H2. If we liked our chances earlier that week, we liked them even better after Thursday. A 12-mph bulge is nice to have anywhere; it is almost insurmountable on a track like Daytona, even if the competition rides like Mike Hailwood and I ride like Humphrey-the-Stone.

Before I go any further with this, let me bring you up to speed on exactly what a Ducati Super Sport has going for it in general, and what outs had going for it in particular. The Super Sport uses a variant of the standard GT-750 chassis, different only in that it has bracketry for mounting the disc rear brake apparatus and a slightly narrower rear section. The bike comes standard with dual front disc brakes, a head fairing (also known as a half-fairing or a bikini fairing), a different fuel tank and a rear seat much like the seat on the 750 Sport. Crankcases, cylinders, and heads are standard GT items, as are the clutch and transmission pieces. Only a few parts are tricky, in fact: the SS crankshaft and rod assemblies are made out of special stuff, and the valve gear is desmodromic.

There is no doubt that much of the Super Sport is rinky-dink. The glasswork, the electricals (particularly the ignition system), and the standard Scarab front brake assembly are all made up of components that look—and function—poorly. Decals come off at the first hint of moisture, the seat cover is attached with low-

grade fasteners, the front fender, tank and rear fender are all mounted in different planes and do not line up, and the Marzocchi rear shock absorbers are hardly up to the task of controlling the bike's rear-end action. The paint fades. The standard front brake master cylinder leaks—usually all over the tank. The

**Ducati 750 Super Sport  
1975 Production Racing Record**

- February 9, Orange County Int'l Raceway  
1st 750, 1st Overall
- March 7, Daytona (National)  
1st 750, 5th Overall
- April 27, Willow Springs  
1st 750, 1st Overall
- May 11, Orange County Int'l Raceway  
1st 750, 2nd Overall
- May 18, Riverside Raceway  
1st 750, 1st Overall
- July 20, Riverside Raceway  
DNF—Flat tire
- August 3, Laguna Seca (National)  
DNF—Tank Vent Clogged
- August 17, Ontario Motor Speedway  
1st 750, 1st Overall
- September 21, Ontario Motor Speedway  
1st 750, 2nd Overall
- October 4, Ontario Motor Speedway (National)  
1st 750, 4th Overall

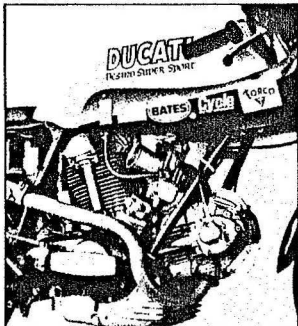
switches short out. And so forth.

Yet the bike's ratty-tatty inconsequential are immutably tied to those elements that make the Super Sport the most functionally superior motorcycle that has ever been produced for public consumption. Ducati doesn't have a 3 million dollar paint facility, or a 1.5 million dollar fiberglass

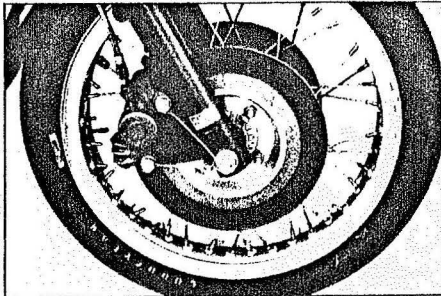
works. Ducati has instead a tape-fed 11-head milling machine that takes an hour to gnaw one Super Sport connecting rod into rough shape out of a block of dull, silver-gold billet. Money normally spent on decals is spent by Ducati on cam timing gears; swing arm bushes are more important than headlight switches, chassis rigidity takes precedence over horn loudness, main bearings are felt to be more critical than ignition system condensers. Every motorcycle manufacturer allocates time and money invested in a given machine according to his own instincts and interpretation of the market's priorities; Ducati, with the Super Sport, spent the dough on deep engine parts and the valve gear, because the bike was designed to be a no-foolin' Production Racer—not be like one. This difference between be and be like is what defines the Super Sport.

There aren't that many special Super Sport components—but what few there are are critically important. The bike comes stock with 40mm Dell'Orto pumper carburetors; as I have mentioned, the crankshaft is made of steel different from that used in the GT and Sport; and the SS rods, also machined from special metal, are highly polished and have a pair of reinforcing ribs running around the big end. The crank assembly had to be good for continuous running at a sustained 9500 rpm. It is.

Complementing the crank's ability to live with ultra-high engine speeds is the valve train's ability to produce it. Desmodromic valve gear is initially terrifying in its complexity and ultimately time-consuming in its maintenance. But it's really not that big a deal. Each head-located desmo cam controls the operation of an

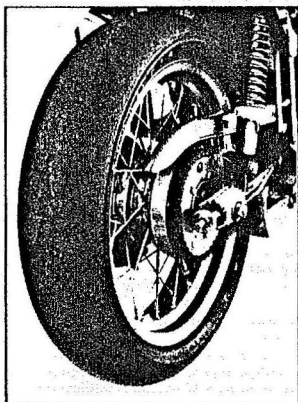


SS's high-pipes were mandatory for racing; low pipes caused crashes every time they were used.

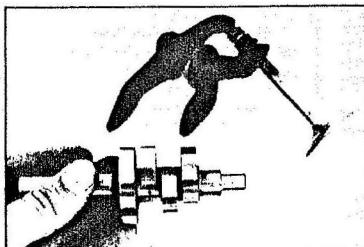
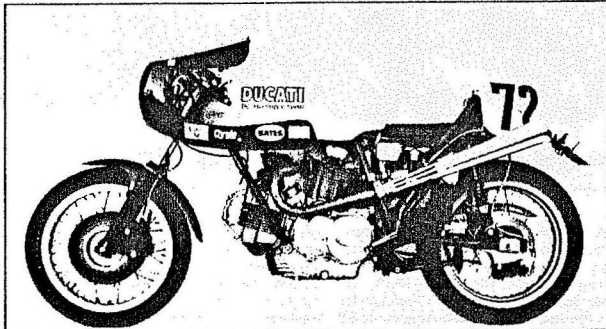


## BEYOND RACER ROAD

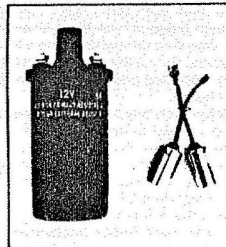
Ideal front brake components consist of Honda master cylinder, dual Hunt aluminum rotors, Lockheed calipers and braided lines.



Goodyear slicks (the rear mounted on a DID WM-6 rim) were the final pieces of the Ducati puzzle; with them lap times improved dramatically.

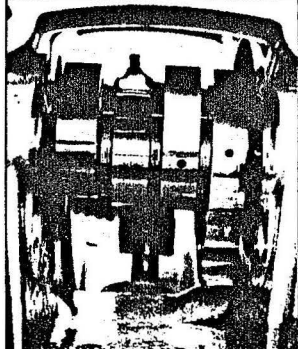


Here is valve actuating assembly for one valve. One opener rocker and one closer rocker, less spindles, are shown. Simple.



El Cheapo components (K-Mart coil, Accel condensers) revived ignition.

Here inside the head you see opening and closing followers on the cams which control (in this case) the movement of an intake valve



Good advice is easy to come by, at least at the track. Here Champion's Bobby Strahmann eyes Duck plug at Ontario. Seated next to him are C. R. Astell, Champ's Skip Mason and S&W's Tim Witham.

intake and an exhaust valve. The valves each have a groove cut in their stems, much like the retainer groove in a normal spring motor valve. The cam has four lobes. The two interior lobes operate conventional rocker arms, the ends of which bear on the tops of the valve stems and open them. The two exterior lobes work in concert with the interior lobes; operating against inverted rocker arms, the ends of which bear against adjusters attached to the valve stem with semi-circular hardened wire retainers, these lobes pull the valves closed. It's really quite straightforward and logical; the pain comes when the system has to be adjusted, which requires the engine to be removed from the chassis and the heads from the engine, and new adjusters installed which have to be emery-papered to the proper dimension. (Clearance on the openers is maintained at .006-inch; closer clearance is nil.)

The very first Dr. T desmos were built in the mid-1950s, before the valve-spring technology for 15,000 rpm engines existed. Later, after the introduction and success of the four-valve racing Hondas, the desmo set-up worked well controlling big, heavy valves in the Ducati 250 and 350 production racing singles. Springs which would allow high rpm would eat the cams and rockers, and the heavy valves refused to follow the cam timing. Valve float—and tangling the valves—was just one problem of this refusal to follow the cam. The desmos provided valve action that was more faithful to the cam design from heel to nose to heel. The accuracy with which the valves could be controlled allowed cam lift timing which would have been otherwise very difficult to achieve with valve springs, with attendant spring problems working on heavy valves. Moreover, the desmo valve train did not absorb so much power as the spring-model. The desmo setup provided a way to get a two-valve engine to breathe well (thanks to the porting, the camming and the accuracy of the valve control) and to operate at high-rpm without crashing the valves and falling.

Our Ducati Super Sport is not stock. It's reasonably legal, but it is not stock—never has been. Much was changed before Daytona, and much was changed during the course of the 1975 racing season. Here are the modifications:

- 1) To settle down the rear end and to alter front geometry slightly for quicker steering, 13.2-inch long S&W shocks with straight 90-lb. springs replaced the standard 12-inch Marzocchis (longer shocks jacked up the rear end, reducing some of the bike's radical front-end geometry and increasing ground clearance).
- 2) To trim front-end unsprung weight, a pair of Harry Hunt sprayed aluminum discs substituted for the cast-iron rotors, knocking off about nine lbs.—and aluminum Lockheed calipers replaced the stock Scarab pieces.
- 3) The ignition advance unit was welded up and the timing locked at 36 degrees.
- 4) K-Mart coils, which cost \$6.62, replaced the stock coils, and Accel con-

densers, from a dual-point Chrysler after-market system, were attached behind the horn to replace the horrible Ducati stockers.

5) Raised header pipes, originally supplied for Ron Wood's dirt-track Ducati by ZDS Motors in Glendale, California, were added to keep the bike from hanging up its standard pipes and crashing. (The SS had tipped over twice in 1974: once lightly at Ontario and once into Riverside's Turn 9 boilerplate wall, which totalled it. Both crashes came about as a result of dragging the right exhaust header.)

6) The base surfaces of the cylinders were trimmed and gaskets installed to maintain .028-.030-inch squish clearances.

7) The cylinder heads were flowed and ported by Jerry Branch, valve sizes (40mm intake, 36mm exhaust) were stock, although the valves were polished. Stock guides were replaced by special longer ones made up by ZDS, and the intake

12) Bob Gorsuch of Excello Plating in Los Angeles re-plated the cam followers (they had gotten pitted, and chrome started popping off after Laguna Seca in August) and Magnafluxed the gears, shafts and shifter forks.

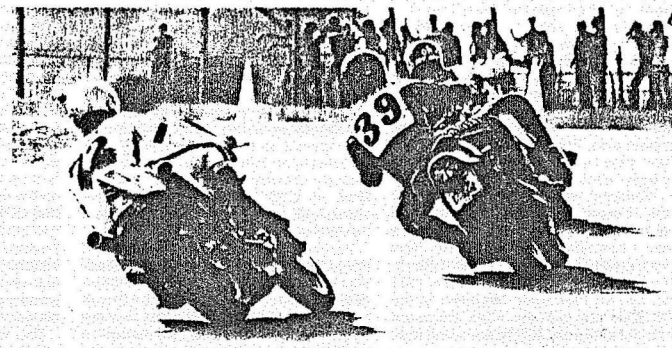
13) The external flywheel, which weighed about 4½ lbs., was detached from the primary drive gear and shelved.

14) Ducati 450 clutch springs replaced the standard springs; clutch plates were stock.

15) Renold Motocross racing chain took the place of the stock final-drive chain. (We installed the Renold chain before Daytona because it was lighter and, we thought, stronger. Later we would need it because it was narrower.)

16) Champion L55G plugs, gapped at .030-inch, stayed in the Super Sport for the entire season, as did Torco 50-W1 racing oil.

Daytona went perfectly. Sid Damron brought our Ducati down in his trailer with



## BEYOND RACER ROAD

manifolds were polished. Camshafts were the previously-mentioned Imola replica items; intake valve lift was .475-inch.

8) ATF was used in the front fork legs, and the spacers on top of the fork springs were replaced by Honda 350 racing valve springs.

9) Ducati Super Sport piston rings were replaced by standard GT rings, and the piston clearance (stock Mondial 9.5:1 Super Sport pistons) was set at .0045-.0055-inch. Ring gap was set at .020-inch. (Any tighter and the rings would break even more frequently than normal.)

10) The carburetors' accelerator pumps were backed off, main jet sizes varied between 150s and 165s (the rear cylinder had to be run a size richer than the front).

11) Front wheel rim size was standard—WM3—using a stock Borrani rim. The rear rim, a DID WM6 (3½ inches wide), was laced to the stock hub with Buchanan heavy-duty stainless spokes.

the Butler & Smith West Coast BMWs (Helmut Kern, Prop.), and the Ducati slid through a Sunday afternoon tech inspection with hardly an eyebrow raised. It ran like a train all week; Schilling checked the valve adjustment once (no changes necessary) and the ignition timing once (one cylinder had to be advanced 2°). We freshened up the Dunlop KR83 rear and KR84 front tires, scuffed in the new skins, and went to the line feeling that all we really had to do to win the 750 class was keep from screwing up.

The race was over for the most part as soon as we had cleared the starting grid. I got a good launch from the fourth row and was third (behind Bob Endicott and Ron Pierce) through the first corner. Pierce ran off the track in Turn 2 when he discovered that he had no frontbrakes, Reg Priddy, Yvon duHamel and Dave Aldana (BMW and two Z-1s, respectively) blew by in the infield, and the rest was

a holding action until the end of the event—which Aldana won ahead of Endicott, duHamel and Pridmore. The Ducati was fifth overall, first 750.

Phil and I both welcomed the AMA's post-race teardown. It was generally held in 1974 that the bike had an oversized engine; it would be so held in 1975 as well. Walt Fulton Sr. watched as Phil and I removed the front cylinder head. Working with calipers and a bore gauge, he said, "You seem to have about a thousandth of bore wear." We already knew that. We asked him to inspect the mufflers, which he did, and the 40mm carburetors, which he also did. "Just fine." Walt Fulton said.

The bike's third and fourth Production races were local California events: one at Willow Springs, which the bike won overall, and one at Orange County International, where it was first in the 750 class and second overall behind Bob Endicott on the Action Fours Kawasaki Z-1. But the bike was loose on both tracks. Endicott, who had watched from Turn 3 at Willow Springs, said, "You know, those tires are just awful. Your bike is skating around like a dirt-tracker." What would he recommend? "Anything'd be better than what you've got." Orange County, two weeks later, was even worse. Because the bike was so long and so stiff chassis-wise, the slides were less scary than they were discouraging. After Orange County, I was plenty discouraged.

"Goodyear slicks," Technical Editor Jess Thomas said softly. He had been saying Goodyear slicks for more than a year. I had chosen to ignore him. Now I was prepared to listen. I called Goodyear's Gary Bryson, who sent up a 1381 rear and an 1169 front. Mounted on the DID WM6 rear rim, the 1381 measured 5.75 inches across. It fit in the swing arm, but just barely. Riverside was next.

The difference the tires made was enormous. Instead of getting on the brakes extremely late, feeling around for traction with defensive lean angles and taking light, cramped lines through corners, the Goodyear slicks made me ride more like a grown-up. Intolerant of transitional lean angles, the tires demand that the bike dive from a straight-up attitude to a full-tilt attitude as rapidly as possible. And the traction they give exiting corners is such that the throttle can be turned on full (at least with a Production bike) just past the apex, which forces the rider to adhere to classic exit lines. There is no feeling of hesitancy from the Goodyears: the G-forces fed up through the chassis are so solid and so reassuring that the rider experiencing them for the first time has to giggle to himself. I did, all through the first two practice sessions. Bob Endicott came over to our pits just before the big-bore Production event. "You're going to win it all," he said. "Nonsense," I said. "You're here, and so is Pridmore." "Doesn't matter," said Endicott. "And another thing. The next time I tell you anything about tires, ignore it."

The first couple of laps of the race were easy ones; I had been told to give the tires a chance to warm up before leaning on them. Endicott, who had been in front, gave way to Pridmore's BMW in Turn 9, and to the Ducati in Turn 1. I tucked in behind Reg and enjoyed, for the first time since I've been racing, keeping up with him. The last thing on my mind was getting the lead.

But finally, about four laps from the end, an opportunity presented itself that was too good to refuse. I went underneath Pridmore exiting Turn 1 (a fourth gear left-hand sweeper) and into the sunshine. By the end of the race four seconds or so separated the Ducati from the BMW.

The Goodyear slicks were the final piece of the puzzle. The chassis, handling, ground clearance and horsepower had been there from the beginning; the tires made it all work. Think of it: my best Riverside lap time pre-slicks was about 1:41. On slicks the bike turned a 1:37.8. No amount of engine work would have produced a comparable speed increase, and for the rest of the season I considered the Goodyears to be the bike's finest hop-up components.

Shortly after the Riverside race I ran into a kid on a skateboard, and broke my arm. This street-riding accident kept me out of the saddle for five weeks.

While the bike was parked we replaced the slightly shrunken pistons, (clearance had opened up to about .009-inch) with a fresh pair of standards, Branch replaced a couple of wobbly valve guides, and Mike Blair at ZDS Motors reshimmed the crankshaft, which had picked up some mysterious end-play.

By now we were aiming for the National Production race at Laguna Seca, scheduled for August 3. We tuned up at another AFM event at Riverside, which the Ducati led overall until it suffered a flat rear tire three laps from the end. We bought a fresh rear tube and installed it, re-set the timing, installed fresh rings, adjusted the valve train, fitted up fresh brake pads and went up to Laguna ten days before the race for a day of practice.

The Z-1s of duHamel and Aldana were there, as were the BMWs of Fisher and Pridmore. Yvon had the fastest practice lap at 1:18.6. Fisher turned in a 1:18.8, and the Ducati had a 1:18.8 too. Schilling and I were pumped. For the first time, we thought we had a chance to win a National Production race overall.

Laguna Seca is a good Ducati track, for two reasons. First, low-gear acceleration, where the 900 Z-1s and BMWs are superior to the 750 Ducati, is called for only on one corner: 9. Second, the course is comprised mainly of high-speed, bumpy turns, which (because of the strength of its chassis) bother the Ducati less than any other production bike. Like Riverside, Laguna is a high-cruising-speed track.

But one corner's speed wasn't as high as I thought it was. On Saturday, towards the beginning of Production practice, I just plain leaned it over too far in the downhill Turn 7. The bike dragged its rear brake lever and clutch cover and did a

long, dusty slide through the rocks and chunks of asphalt that litter the corner's outside verge. I broke my hand. I broke my motorcycle worse. When we brought it back to the motel parking lot to try to get it ready for Sunday's Open Production race, Schilling knew, and I knew, and helper Mark Homcheck knew that we had a huge amount of work in front of us. Luckily, we had a spare Super Sport in the truck.

About ten or eleven hours after we started, the bike was once again race-worthy. It had a new fuel tank, new clip-ons, a new rear brake hose, a straightened headlight mount and brake lever, a new tachometer and cable, a new front fender, new fork legs, a new left-side muffler, dirt-free carburetors and a straightened header pipe. It did *not* have a new left shock (which turned out later to be bent) or a new steering head stem (likewise). Nevertheless, under the glare of Suzuki headlights supplied by Rom Lovil and Jeff Burt, the 750 SS came to smoking life, was ridden around the parking lot and loaded back in the truck alongside its now naked companion.

We found to our delight the next morning that the AMA had scheduled a warm-up practice session for the 750 and Open Production bikes. But ours was blowing a lot of smoke out the left muffler. A lap and a half into the practice session it fouled a plug. "Oil ring," said Schilling, and a bunch of us ripped off the carbs, pipes, alternator wiring, tank and seat, and swung the engine down. We pulled off the rear head and cylinder, and found that all three rear piston rings had turned into shrapnel. I took the rings off an old Daytona piston, installed them, and we buttoned it up and started it. It was perfect—except for two oil leaks from the primary cover, which Phil attended to with his quick-draw silicone seal.

The bike ran flawlessly—for a lap and a half. We had gotten a reasonably good start, tucked in behind duHamel, passed a couple of guys on BMWs and Z-1s and were closing a bit on front-runners Endicott, Cooley (on a Pops Yoshimura Z-1), Pridmore (BMW), Pierce (BMW) and Fisher (BMW). Then, coming up the hill towards the Corkscrew, the Ducati started running on one cylinder. That was that.

Monday night Phil and I found out why. The spare Super Sport fuel tank, which we had slammed on the night before the race, had a clogged breather vent. Since the rear carburetor mounts higher than the front it had run dry first, and the tank was venting through it well enough to feed the front carb. It was a mistake, Phil and I agreed, that would only happen once.

So Laguna, preparation for which consumed my entire vacation, was a bit of a bummer. But we found out that we were capable of doing some heavy thrashing if we had to, and after taking a ten-minute breather we started getting ready for the Ontario National, coming up eight weeks later. Two local races—both at Ontario—served as warm-ups. The Ducati won the first one overall and finished second overall in the second, a half-bike behind

Steve McLaughlin, now riding for Action Fours on their bristling Z-1. The Ducati demonstrated its sheer speed in the second Ontario AFM event, running dead-even with the Action Fours 900 all the way down the long front straightaway lap after lap after lap. We thought, on the basis of that, that we were looking good for the National Production race.

We were looking less good when we got back to the shop. We removed the engine and stripped off the cylinders and pistons and noticed that the right crankcase insert, into which the timing side main bearing is pressed, had fractured radially and was rubbing against the crank's flywheel. Sigh, said Schilling, who had just completed assembly of the short block. Two weeks before the National he completely disassembled the block again, a fresh insert was secured from ZDS and pressed in by Jess Thomas, the crank was reshimmed and the short block bolted back together. I replaced still another broken ring, adjusted the valves, and set the timing. With a week to go the bike was as ready as it had ever been.

At Ontario, in the Big Bore Production race, it was a jet. Once again the Ducati was gridded behind the 900s, on the outside of the fourth row. After a particularly lusty launch we were third into the first corner, behind Steve McLaughlin's Z-1 and Gary Fisher's BMW. Reg Pridmore got under me in turn five, and coming onto the front straight we were fourth overall. At the end of the front straight we were first overall, the 750 Ducati having inhaled both Butler and Smith BMWs and the Action Fours Z-1. We led overall for the first couple of laps, the Duck chattering heavily through two low-speed infield corners but otherwise, perfect. Stone perfect.

Yvon duHamel cranked past me on the fourth lap, and then McLaughlin squeezed past at the end of the straight. For the rest of the race duHamel stretched out his lead, and I scuffled with McLaughlin and Wilvert until I ran off the track in Turn 2 and lost their draft. The Super Sport finished fourth overall, first 750 by more than 30 seconds, and comfortably ahead of the BMWs—which had been under-

geared for Ontario's long straight. It was, especially after Laguna Seca, a nice end to a season that stretched all the way back to the previous December.

Schilling and I do not know exactly what to do for the 1976 season. The bike presently reposes in my office, still intact from Ontario. We have heard that the AMA is going to offer a 1000cc Superbike Production class for next year, but we do not know the details. If they do offer such a class, we plan to bore the engine from 80mm to 89mm for a total displacement of 905cc, freshen up the chassis and suspension components, re-Magnaflux the gears and other motor parts and ask Jerry Branch to do a rethink on the cylinder heads.

One thing for sure: whatever we race next year, it'll be a Ducati. Guaranteed. ☐





Micke!

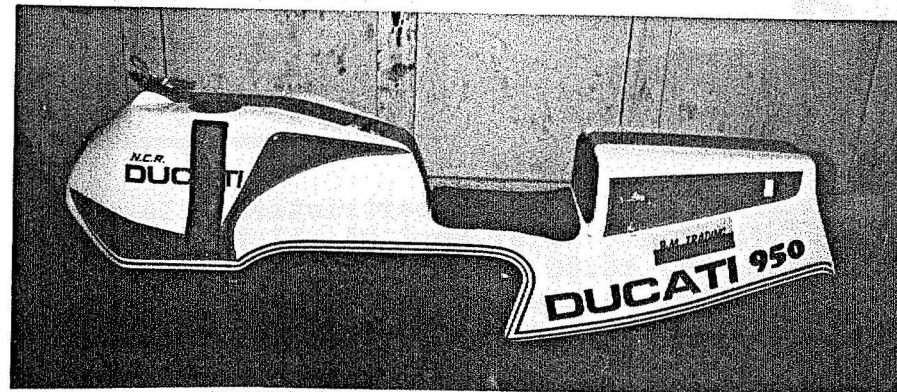
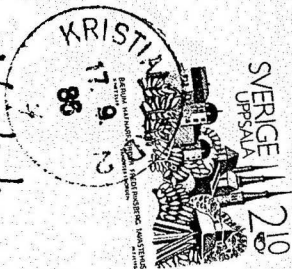
För detta  
plats i Cucciolò?

PALERMO RACING SLUTAR

Ett av de mest respekterade  
teamen vid skotbilstävlingen,  
Palermo Racing, har beslutat  
att lämna bilracingen. Team-  
medlemmarna har övergått till  
annan verksamhet.

Högferts  
hållningar Lars Höj

Micke  
Pyrolav. 52  
181 60 Lidingsö



NCR-KAROSS FÖR DUCATI 900

Både för mono och 2-bent. 1+1 sitsig. Levereras med  
äka flygtanklock, bensinkranar och sadelstopning.

Pris: 3400:-

INGVAR LARSSON tel: 08/824508



#### DUCATI LOGO-SERVICE

Nu har du chansen att dekaltrimma din bil, eller få mat-  
chande logo på din tank eller kåpa. Svenska Ducatiklubben  
kan erbjuda logo i alla storlekat upp till 1 meter höga bok-  
stäver i 80 olika färger. Samtliga tål klarlack och levereras  
uppsatta på tejp för att få bokstäverna raka (se bild). Pris  
ex: Texthöjd upp till 6cm (33,5cm lång) 112:- styck  
texthöjd 6-8,4 cm (längd max 47cm) 124 :- styck  
Samtliga färger finns även som ark så att du kan skära till  
stripes eller fartränder. Priser från 20:- (strl 70x100cm).  
Kontaktperson: Peter Lindqvist Kometvägen 5 9tr 18333  
Täby. Tel 08/7586933

# NOVEMBER-TRÄFF 15/11!

En liten träff i Novembertristessen låter väl trevligt, eller hur? Då så! Vik av den 15/11, ca. 18.00 i almanackan och knyt på samma gång en knut på långkalsongerna, så att du absolut inte glömmer det. Vart man ska ta vägen? Jo, Mörtsjögränd 17, i Täby bör du sikta mot. Följ bara kartan!

De som har tid eller som är i närheten av Stockholm, kan ju ta med sig nåt att fika & kaka, och komma på detta knytkalas. Du behöver inte anmäla dej eller boka plats, och eftersom det är ett knytkalas kan nog plånboken dra en lättnadens suck!

Vad vi ska göra? Tja, vi har ju alltid en del att tala om vårt gemensamma intresse, så det löser sig nog med tidsfördrivningen. Men om du har en toppenidé måste du slå en pingla till mej! Och du, tag med dig dina fotoalbum eller nåt annat roligt godis att kika på. Ta med napp & sovpåse om du vill.

Det gör inget om du är lite sen, bara det fortfarande är den 15/11. Välkommen!

Om du undrar eller vill veta nåt mer?  
Ring Annie Seel på telefon 08-758 61 65.

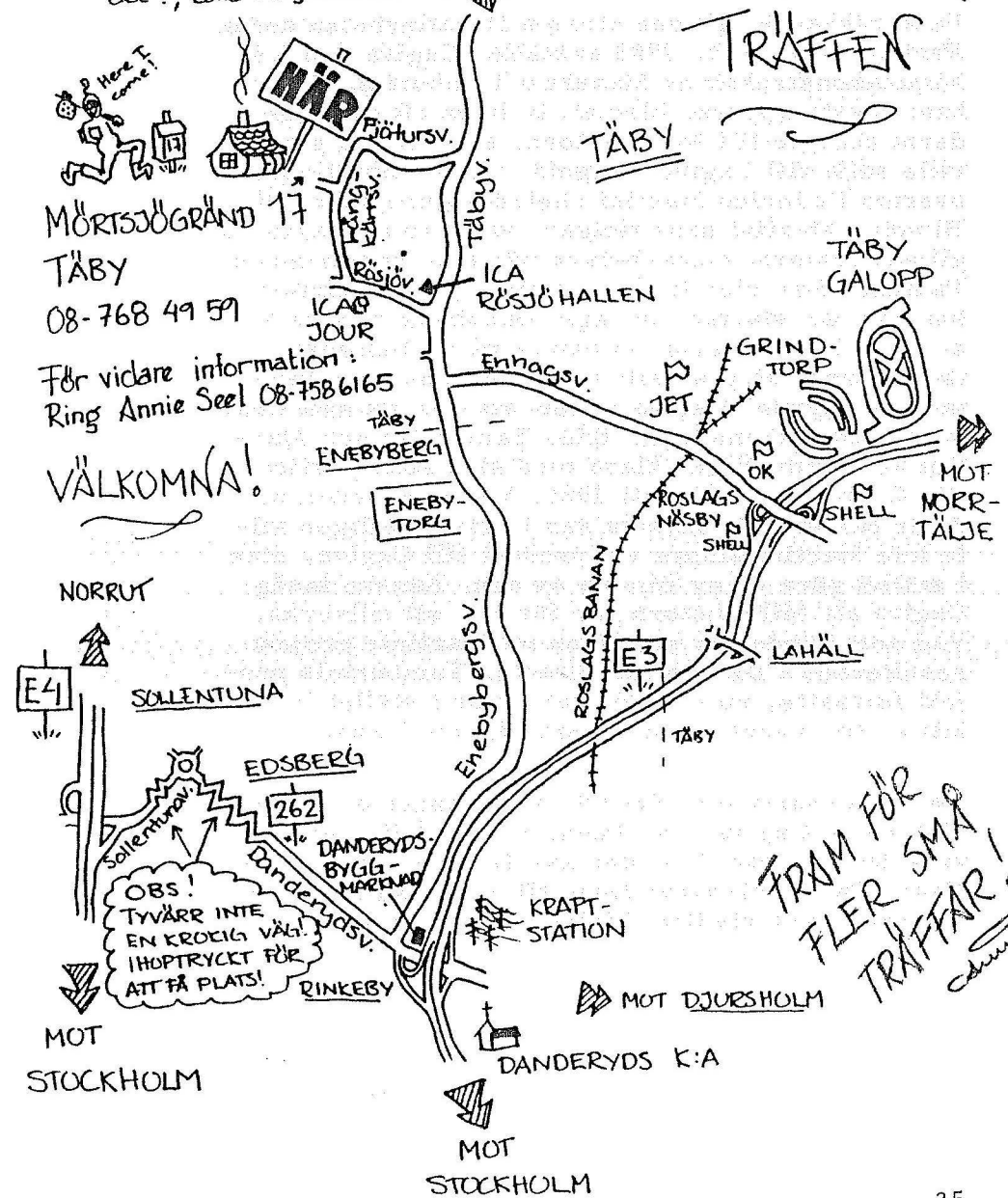


# ORIENTERINGSKARTA TILL :

KARTA ENLIGT TELEFON KATALOGEN!

(Om du inte hittar enligt min karta, hur man nu inte kan det?, kolla i tegelstenen!!!)

# NOVEMBER-TRÄFFEN



## PASO - DB1

Här följer en trolig, om än något komplicerad, förklaring om hur Pason och DB1:an kom till.

Paso räknas ju till den största Ducatinyheten sedan Pantahn kom 1979. 1983 anställde Cagiva den f.d. Bimotakonstruktören Massimo Tamburini. Ett av hans första uppdrag blev att ta fram ett nytt modernt chassie till Millemotorn, som Ducati gärna ville sälja till Cagiva. Ungefär vid samma tidpunkt övertog Federico Martini chefsdesignerjobbet på Bimota. Martini hade tidigare varit en av Fabio Taglionis främsta medarbetare när man konstruerade Pantahn. Han blev lite "obekväm" på Ducatifabriken när han startade ett eget Ducati-team som körde ifrån Ducatis egna maskiner på de Italienska tävlingarna. P.g.a. sitt stora kunnande om Pantahn så "hyrde" Cagiva honom att rita ett nytt Chassie till Pantah-motorn. Både Tamburini och Martini var förmodligen klara med sina konstruktioner när Cagiva köpte Ducati 1985. Vad som sedan hände är lite oklart. Bimota var i kris. Möjligen ville inte Martini släppa sin produkt till Cagiva, utan i stället göra en ny Bimota av den. Kanske insåg Cagiva att Millemotorn var för dyr att tillverka. Vad som hände var nämligen att Martinis projekt resulterade i DB1:an för Bimota. Tamburinis projekt fortsatte, nu med Pantahmotor i stället för Mille. Det resulterade så småningom i Paso.

Det intressanta med det här är att ingen av hojarna blev en ny Cagiva. Det kunde ju också lika gärna vara DB1:an som blev den nya Ducatin i stället för Paso. Om du blåddrar fram till sidan 41 så kan du studera några otydliga bilder på prototyperna.

MW



Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

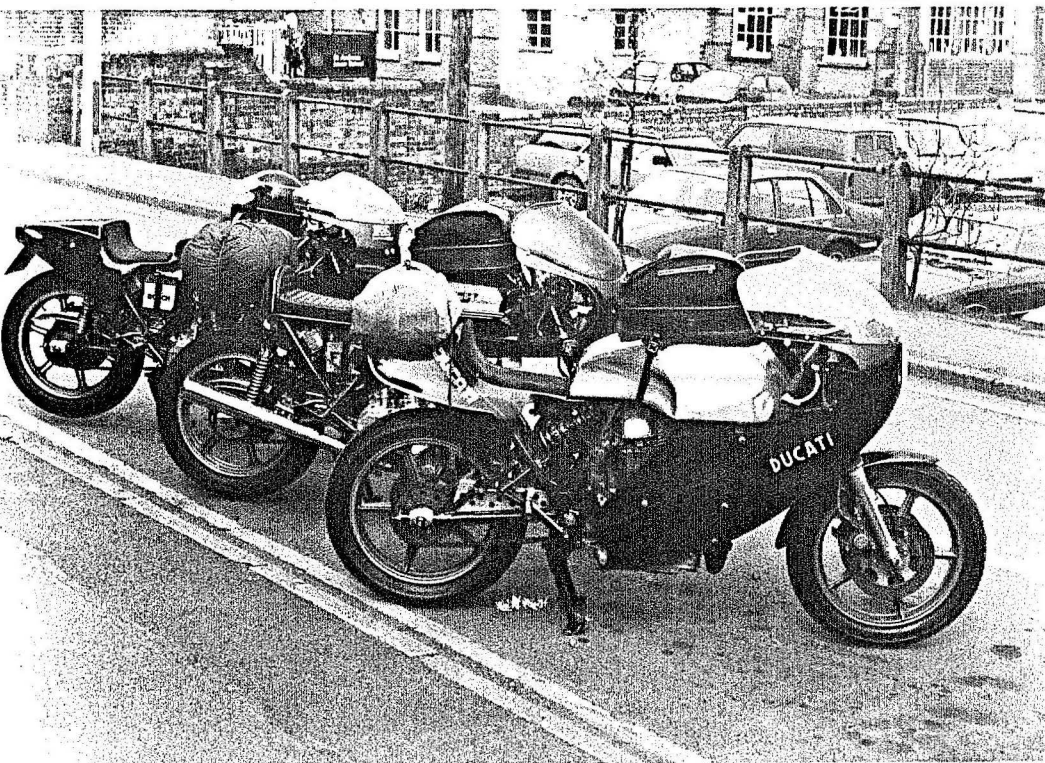
---

Hos Ducati-specialisten, **ALDEN RACING**, finner du allt till din Ducati.

Dessutom kan jag erbjuda däck till lägsta priser, både slicks och standarddäck, stålflätade bromsslangar till alla märken, Brembo bromsar, Marzocchi gafflar och stötdämpare, Jeb's hjälmar, snabbskruv till kåpor och mycket annat till bra priser!

# Engelska Ducati

"Fick ett brev nyligen från Engelska Ducatiklubbens medlemssekreterare P. J. Thomas. Han skickade bl. a. en bild på sin intressanta hoj. Han förklarar att han bygger Ducati som hobby. Han har byggt sin flickväns (i mitten) 950 och sin egen 1010cc. Båda har glidlagrade vevlager, stora ventiler (40+46mm) raskuren primärtransmission, Nikasil cylindrar, Mahle kolvar, dubbel-tändning mm mm. På 1010:n har han gjort ramen själv. 1010:n är den som är i förgrunden på bilden.



# Efterlysning

Till kommande nummer av Cucciolo vill vi ha tekniska artiklar typ:

Mektips, vilken billack som passar bäst om man skall lacka om i originalfärger, piratdelar som passar till Ducati, trimtips, väghållningsförbättringstips (om det är möjligt att ytterligare förbättra väghållningen), hur man bygger om Ducatin till sidovagnshoj, hur man gör en riktig racer av Ducatin mm mm mm mm mm.

Vi vill givetvis också ha andra artiklar, skvaller ljug, annonser, insändare, korta stories etc. Ju mera material ni skickar, desto bättre blir givetvis tidningen.

Presstopp för Cucciolo nr 1 -87: 20:e Januari 1987.

Skicka materialet till:  
Svenska Ducatiklubben  
c/o Micke Werkelin  
Pyrolavägen 52  
181 60 Lidingö  
Svezia



# FYNDSIDAN

## Medlemmarnas privatannonser

Säljes

Ducati 600 Pantah. NCR-kammar, portade toppar, NCR-kaross + kåpa. Stor koppling, Malossi 41mm, Dymagp fälgar, armerade bromsslangar. Originaldelarna medföljer ev. eller säljes för sig. Pris 40000:- Hasse Wikström 08-383742 Dygnet runt. Ev. byte ngt häftigt.

Säljes

Ducati F1 Montjuich, oreg:ad , 550 mil, nya Pirelli radial 130/60 160/60, ej blinkers (förberett), ram nr 113, slicks 120/60 X 16 & 180 X 60 (original) medföljer. Pris kan diskuteras. Gunnar Kubberöd 032-60482 (norge) end sena kvällar. jobb: 032-53200 (lämna medd) adr: Holteveien 10B, 1580 Rygge, Norge

Köpes

Ducati nylonjacka köpes.  
Hans 0520-74906

Säljes

Ducati MHR -80. 2300mil . 1st extra 900SS-kåpa medföljer (att användas vid ev. bankörning). Roland Gustavsson 08-984658

Säljes

55E med 4-takts Cucciolo-motor (OBS moped). Komplet originalskick. Roy Svensson 031-240152

Säljes

Illegalt 2-1. Passar 900 mm. Johan Forsström 031-149009

Köpes

450. Allt av intresse. Johan Forsström 031-149009

# FYNDSIDAN

## Medlemmarnas privatannonser

Upphittat

1 par tränings skor av märket -Opel Sport Sweden Design created exclusively by Mitt i Prick- storlek 44 är kvarglömda vid Ducceträffen liksom låg skor -Mariner Brunn strl 42- samt ett regnskydd till en tankväska. Kontakta Stefan Josefson 0221-51467

Säljes

Brembocylinder bak 300:- , 38mm gaffelben 250:-  
Bremboslangar 100:- Peter Lindqvist 08/7586933

Köpes

Kompletta rymdhjul till 900SS. Priset skall vara lågt. 031-842495

Säljes

Norton Atlas -67.  
031-842495

Säljes

Marshall 2-1 till 900, 400mil, 1100:-  
0303-17835

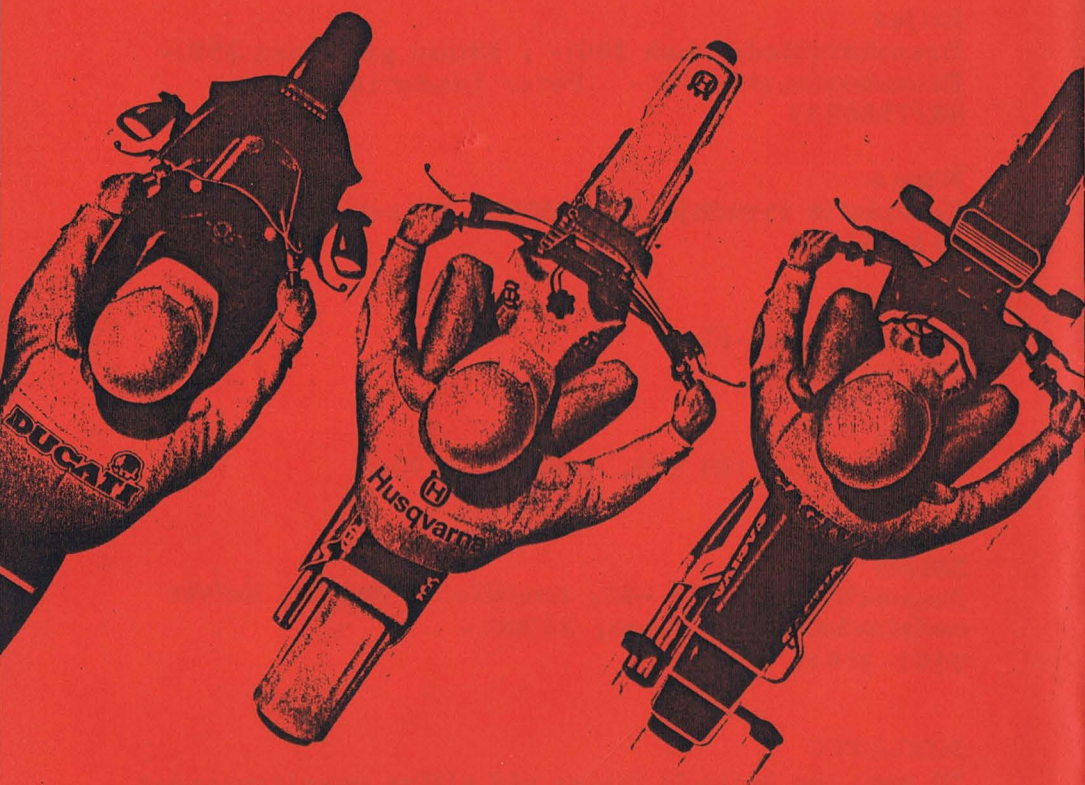
Säljes

Duquacki Hailwood -83, modifierad motor, delvis nedplockad, nytt krom, 33000:-  
0303-17835

NEGATIV

Ni som tog hyfsade bilder vid själva överlämnandet av regalian till Fabio Taglioni på Ducati Meccanica: Skulle ni kunna vara så vänliga att låna ut negativen till mig. Det behövs bilder på detta i Ducatibladet. Micke Werkelin  
Pyrolavägen 52  
181 60 Lidingö

# INSIEME SULLE STRADE DEL MONDO



GRUPPO: DUCATI - HUSQVARNA - CAGIVA