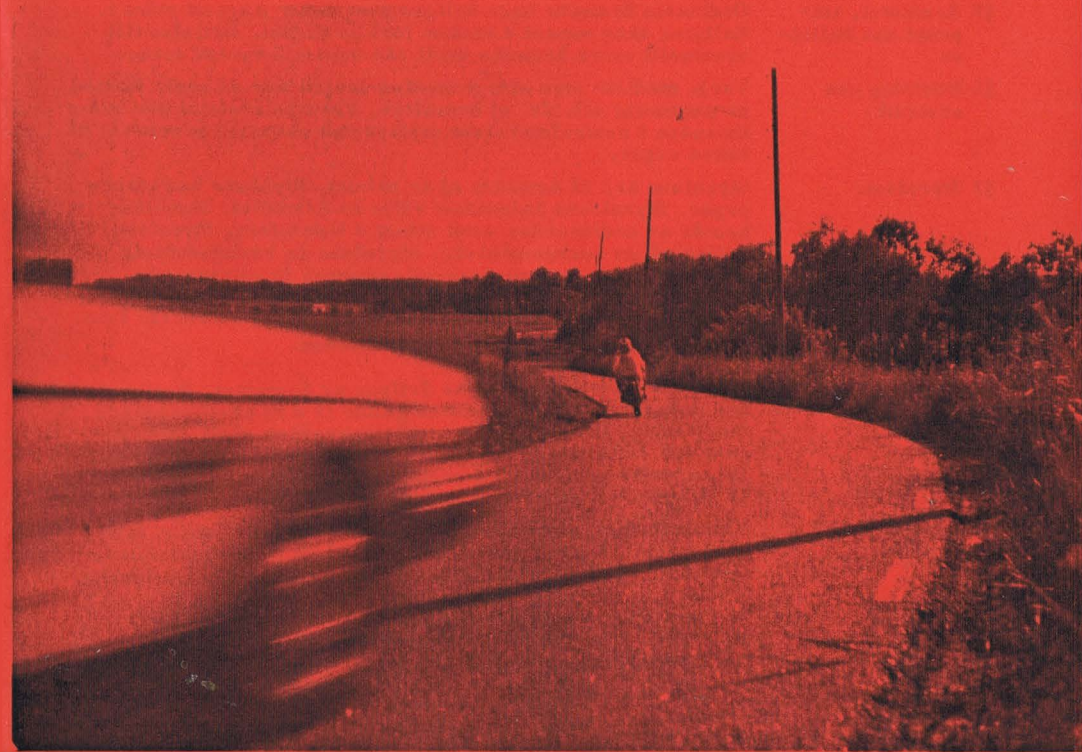


# Cucciolo



DEN TVÅNGSMATADE KULTTIDNINGEN 1987



Magnus Martinsson möter makten.



- §1 Målsättning Svenska Ducati Klubben har som målsättning att sammanföra alla Ducati-åkare i Sverige för meningsfull gemenskap, exempelvis träffar, information mm.
- §2 Medlemmar Medlemskap kan förvärfvas av samtliga som är intresserade av Ducati. Medlemmar som utövar för klubben destruktiv verksamhet kan uteslutas av årsmötet.
- §3 Verksamhetsår 1 Juli - 30 Juni.
- §4 Ändring av stadgar Ändring av stadgar sker genom beslut av årsmötet, varvid ändringsbeslutet skall biträdas med minst 2/3 av de angivna rösterna. Innan ett ändringsförslag kan godkännas av årsmötet, skall förslaget ha delgivits styrelsen 3 månader före.
- §5 Årsmötet, tidpunkt och kallelse Ordinarie årsmöte äger årligen rum under Augusti månad. Kallelse sker senast 4 veckor före årsmötet. Kallelse till eventuellt extra årsmöte skall ske senast 2 veckor före.
- §6 Röstning och rösträtt Varje medlem som erlagt medlemsavgift har en röst. Rösten är personlig och får ej överlåtas. Vid lika röstetal har ordföranden i centralstyrelsen utslagsröst utom vid personval då lotten avgör.
- §7 Styrelsen Styrelsen är, då årsmöte ej är samlat, klubbens beslutande organ. Styrelsens ledamöter väljs av årsmötet. Styrelsen består av ordföranden samt minst 4 ledamöter. Styrelsen väljes på ett verksamhetsår. Styrelsen är beslutsmässig då majoriteten av styrelsemedlemmarna är närvarande. Styrelsen bör ej sitta mer än 3 år. Geografisk områdesvariation är önskvärd vid styrelsebyte. Styrelsemedlem får inte ha några ägandeintressen i MC-branchen.
- §8 Medlemsavgifter Medlemsavgiften fastställs årligen av årsmötet. Beslutade ändringar av medlemsavgiften gäller fr o m nästkommande inbetalning. Inbetalning av medlemsavgiften skall göras senast den 1 Januari varje år. Medlem som inkommer med ansökan under perioden 1 September - 31 December behöver ej förnya avgiften nästkommande år.
- §9 Upplösning av klubben Vid upplösning av klubben erfordras att beslutet härom fattas med minst 2/3 av majoriteten, vid två på varandra följande årsmöten. Överskottet fördelas jämt mellan medlemmarna.
- §10 SVEMO Så länge Svenska Ducati Klubben är ansluten till SVEMO skall även "Sveriges Riksidrottsförbunds Normalstadgar för Idrottsförening" följas.

Cucciolo utges av Svenska Ducati Klubben och ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Radannonser är gratis för medlemmarna, dock ej för firmor. Firmor betalar följande priser för reklam:

Helsida: 200:-/nr eller 750:-/år, halvsida: 100:-/nr eller 375:-/år.

Presstopp är den 20:e i varje udda månad.

Medlem i Svenska Ducati Klubben blir man genom att sätta in 100:- på postgironummer 477 13 71 - 4 där man anger namn, adress, tel hem, tel arb, MC, reg-nr.

Material till Cucciolo skickas till Svenska Ducati Klubben c/o Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö.

Adressändringar skickas till Jan Johansson, Smultronvägen 33, 136 49 Handen.

## SENASTE NYTT

### Med skvaller & logner

Ny generalagent för Ducati i Sverige ?

I mitten av december fick jag ett telefonsamtal från ägaren till Mullsjö motor där han ville annonsera i Cucciolo för att han sedan en månad tillbaks var generalagent för Ducati. Han skulle ha fått agenturen som utbyte mot att Husqvarna tog över agenturen på Cagivas cross-motorcyklar. Han uppgav också sina nya priser, Paso 750 : 68300:- och F1 750 66500:-, som ju verkar mycket positiva. Alazzurra kommer att kosta 42500:-. På Elmiamässan i Jönköping skall han ställa ut hela programmet. Montjuich har utgått och skall troligtvis ersättas av någon ny modell. För övrigt var självaste Franco Valentini på besök i Mullsjö i slutet av November. Allt verkar dock inte vara klart. Någon annons har inte kommit (kan ju vara glömska). Det som bevisar att allt inte är klart är ett telex som Biscaya skickade till Ducati Meccanica nyligen där man frågade om vem som var generalagent. Svaret man fick var intressant. Förhandlingar pågår med en betydande svensk MC-firma. När förhandlingarna är klara kommer den nya generalagenten att presenteras "in the local press". På Biscaya tror man att denna "betydande Svenska MC-firma" är Mullsjö motor. Men, är den verkligen betydande ? Ja, för Cagiva kanske. Vi får vänta och se. Det är dock flera frågetecken. Hur går det med reservdelar till äldre modeller ? Vart tar MC-Husets lager vägen ? Hur går det för MC-Huset ? Förutom Mullsjö så har det surrat ihärdiga rykten om att Flöters (Kwakasaki-importör som ägs av Monark) är intresserade av Ducati-agenturen. Detta har dock dementerats av Flöters. Hursomhelst, om Mullsjö är ny generalagent som han påstår så får vi verkligen önska honom lycka till.

Samarbete Ducati/Cagiva/Husqvarna-Moto Morini-Moto Guzzi ?

Ett rykte i Italien påstår att de ovan nämnda företagen skall slå sig ihop om ett projekt för att gemensamt gå till motattack mot den Japanska MC-invasionen i Italien. Ryktet dementeras dock av samtliga parter.

En sen nyhet.

Den 18 Juli blev det hjälmlag i Italien. Vi var många svenska Ducatister som var där och fick uppleva dagen då Italienerna krängde på hjälmen på huvudet. Man fick även lag på backspeglar. Allt gick dock inte smärtfritt, särskilt inte för polisen. Många MC-poliser fick förbud att åka på sina tjänstefordon då de saknade godkända hjälmar. Pinsamt va ?

I februari skall det bli ett möte mellan alla märkesklubbar och, hör och häpna, SMC. Mötet skall komma fram till ett förslag till försäkringskommisionen om hur klassindelningen på motorcyklar bör se ut. Vi skall delta och lägga fram våra synpunkter. Förhoppningsvis kan du läsa i nästa Cucciolo om hur mötet gick.

Bike, ni vet tidningen (den Svenska), har skickat inbjudan till "stans snabbaste hoj" i Västerås den 30-31:a maj då en stor del av våra medlemmar är på Isle Of Man. Ni som är kvar hemma kan ju åka till Västerås och beskåda dragrejsingen. Eller varför inte ställa upp? Det är bara att dreva om... Underhållning, grillning, camping och annat utlovas.

#### V4

Ducati V4 har det snackats om ända sedan mitten av 60-talet. Nu är det dags igen. Det har under 1986 cirkulerat rykten om en touring-Ducati med kardan. Enligt engelska Bike så är det troligt att det blir en V4:a. Är det möjligen Taglionis senaste V4:a som nu skall tas i produktion, eller.....

#### Alazzurra

Namnet är en förvrängning (förtydligande?) av Ala Azzurra som betyder "blåa vingen". Namnet fanns ursprungligen på en av Aeromacchis modeller. De hade redan 1958 en "Ala d'Oro" som betyder "guld vingen", ett namn som en av de japanska multijättarna stal långt senare.

#### Paso (igen)

Engelska Bike testade Paso i Januariumret. Överskriften "Happy days are here again" visar vad de tyckte om hojen. Några intressanta fakta och synpunkter kom fram under testen.

Renzo Pasolini, som Pason blivit uppkallad efter, var en personlig vän till Massimo Tamburini.

Mycket bra passning är det på plastdetaljerna, och hojen har Bimotaklass på finish och passning.

Bränsleinsprutning kommer mycket snart. Man håller på att tillverka 25st Paso med insprutning som skall testas.

Fabio Taglioni förklarade för Bike att Pantahmotorn var konstruerad redan från början med tanke på att den såsmåningom skulle få vattenkyllning. Det finns tom färdiga fästen för vattenpump på alla Pantahmotorer. Det finns dock ingen grundläggande fördel med vattenkyllning, förklarade Fabio. Kostnaden för vattenkyllning är inte värd att lägga ner förrän buller och miljöföreskrifter tvingar oss till detta, förklarade Fabio vidare.

#### CONTI-NENTE PETTEGOLFZZO

Den 7 april deltog Ducati Club de France i 24 timmars Le Mans med en DBI Endurance. Man lyckades genomföra hela loppet och som bäst nosade man i närheten av en plats bland de tio främsta. En bra placering ointetgjordes emellertid av en virpa.

35 000F av insamlade medel gick åt. Trots att de visste att de kunde få en Suzuki GSX-R för 40 000 klar för racing köpte de ändå en DBI för 57 000F och det var utan motor såklart. Då återstod också att inköpa strålkastare och kåpglas samt tillverka hållare för desamma. Under kvalifikationen fick man dessutom byta till Öhlins.

Motorn som gjorde loppet problemfritt var seriöst preparerad av GPM Venedig, firman rekommenderad av tillverkaren. Specialgjutna toppar med minimala hal för tändstift hyser ovala förbränningsrum och insugsventiler med 43.5 mm diameter. Förgasardiameter 42.5 Det mekaniska badar i olja med teflontillsats vilket sänker arbetstemperaturen genom minskad friktion.

Grabbarna i depån på Bugattibanan tyckte det var väl använda pengar att satsa på DBI istället för GSX-R eftersom den akustiska parfym DBI spred under 24 timmar av varvningar långt överträffade någon GSX-R. Man kan nog lita på dem. De är ju trots allt medlemmar i Ducati Club de France.

#### CONTI-NENTE PETTEGOLEZZO

Ibland kan man inte sluta gasa. Skulle du vid ett sådant tillfälle hamna i Schweiz, lite nordöst om Lausanne så leta upp byn Mézières och innehavaren av café/restaurant Jorat. Ni kommer nog väl överens för i sitt garage har han nämligen: 250 Monza, 250 M3 Desmo, 750 Sport, 500 Pantah, 900 SS blå, 900 SS svart, 900 MHR, 900 med Cantilever, DBI, 750 F1, 600 TT2 100hk, 900 NCR Endurance, 500 Norton Manx, 750 Laverda SFC, 125 Enduro Six Days, 250 Motobi. Han samlar tydligen. Akta så att han inte lägger ett oemotståndligt bud på din.

Av Thomas Lunde n

### L'Echo des Conti,

franska Ducatiklubbens norra sektionens klubblads senaste nummer, innehåller en dispyt. M Philippe Beaulieu från Viens måste upp till bevis för en del påstående i ett tidigare nummer av E D C. Här följer en översättning av de påstående och referenser han lämnar: "Bröderna Sterk, motorrenoverare i Marseille på bil/mc sidan sedan 40 år och med mycket högt anseende i sitt yrke med avseende på deras erfarenhet och kvalitet på deras arbeten, bekräftar för mig att insugsventil kan bytas mot avgasventil och vice versa på Ducati likväl som användandet av Citroen DS ventiler är möjligt eftersom dessa är rostfria.

M André Pansera, licensierad av Ducati i Marseille, ... har också tipsat mig om valet av insugsventil från en citroen DS. En 900 SS i hans ägo är sålunda modifierad och fungerar mycket bra."

Av Thomas Lunde n

### Ducati-bladet.

Ducce-bladet har blivit försenat som du säkert märkt. Om den inte kommit när du läser det här så kommer den förhoppningsvis mycket snart. Vi har ganska låg prioritet på tryckeriet, som fick en jätteorder efter nyår och har haft trassel med sjuk personal och trasiga tryckpressar, vilket gör att det dröjt lite. Det är inget vi kan rå för, så vi hoppas att ni kan acceptera fördröjningen.

### Vinterträff

Lördag den 28/2 - Söndag den 1/3 har vi bokat in samma timmerkåk som vi hade vinterträff i förra året. Bike har en hojmässa i Stockholm samma helg, så det är meningen att du skall komma till träffen på Lördagkvällen vid 18-tiden. Då skall vi diskutera blyslädarna på mässan och snacka Ducati, motorcyklarnas motorcykel. Det går att övernatta. Vi tror att det kommer att kosta ca 50-100 kr per deltagare. Om du är intresserad så kan du anmäla ditt intresse till Micke Werkelin 08-7662284 eller Micke Sandström 0753-33150.

### Telefon svarare

Vi efterlyser en billig telefon svarare som vi kan köpa in och ha "klubb service" på vid vissa tider. Kontakta Micke Werkelin 08-7662284.

# HÄR ÄR A-LAGET SOM SÄLJER DUCATI 1987



Du som vill ha en riktig motorcykel, en motorcykel som inte alla har, en motorcykel för den som älskar motorcyklar — Du skall vända dig till någon av våra auktoriserade Ducati-handlare.

**Alingsås:** Biscaya Motor, Box 184,  
0322/301 29

**Arvika:** Wachenfeldts Motor, Kyrkog. 18,  
0570/111 22

**Frisön:** Fritidsprodukter AB, Fröjav. 15,  
063/10 26 55

**Jönköping:** CI's MC-delar, Norrahammarsv.  
123, 036/705 70

**Lindköping:** Aldéns Racing, Hackeforsv. 1,  
013/15 55 94

**Lund:** Lillemans MC, Landerigränden 6,  
046/15 00 00

**Malmberget:** MC-Norr, Box 23,  
0970/245 70

**Nybro:** Strandells Motor AB Emmabodav. 15  
0481/146 49

**Olofström:** Oves Motor, Ekshagsv. 3,  
0454/912 95

**Skellefteå:** Cykeltjänst AB, Kanalig. 51,  
0910/126 39

**Skänninge:** Sigges Motor Follingeeg. 9,  
0142/423 80

**Solna:** Samuraj Motor, Hagbyv. 1

**Stockholm:** AVA MC, Högbergsg. 28,  
08/714 77 33

**Stockholm:** Rickmanagenten, Rutger Fuchsg.  
3, 08/714 90 10

**Sundsvall:** MC Sport, Avv. 14,  
060/15 20 01

**Södertälje:** MC-Hörnan AB, Villag. 2,  
0755/635 31

**Trollhättan:** Bike MC AB, Lextorpsv. 983,  
0520/728 00

**Tidaholm:** Turaströmmens Motor,  
0515/620 23

**Vetlanda:** MC-Tjänst, Sägvägen,  
0383/180 90

**Vistanda:** Motorfirma Växjö MC Delar, Box 7,  
0472/341 00

**Västerås:** Gideo Cykel & Motor, Högjargränd 2,  
021/30 06 16

**Ångelholm:** Gerts Cykel & Motor, Box 4084,  
0431/307 01

**Drebro:** Eddes MC, Prinsg. 15,  
019/11 11 38

## MC Huset

Jägershilligatan 6, 21375 MALMO  
Tel. 040-21 0435 - Lager, verkstad 040-  
21 5300

# BANKÖRNING

Snabba Ducatihelgen

Svenska Ducati Klubben storsatsar 16-17/5 på Kinnekulle Ring med avgasrejsning och skrotbilsrejs. Lördagen den 16 maj har vi gigantisk avrostning kl 08.00-17.00. Garanterat fritt från SMC-gubbar med allvarlig uppsyn. Kanske kan vi fixa en bullermätning och ge ett pris till den med flest dB(A). Ambulans och annan diverse säkerhet kommer att närvara. Eftersom (om) vi blir många kommer vi att skilja de snabba och de snabbare förarna åt. Alltså, höj fotpinnarna och tryck ner clippen till framhjulet, för nu skall däckerna skrubbas på sidorna. Gå man ur huse och ställ upp mangrant så att arrangemangen går ihop ekonomiskt. Heta tipset: Säkra oljepluggen och oljefiltret.

Söndagen den 17 maj kör vi ett utökat skrotbilsendurance, 6 timmar, nästan VM-status. Reglerna blir färre men strängare, nämligen:

1. Störtbåge obligatorisk
2. Säkerhetsbälte obligatoriskt
3. Nackskydd obligatoriskt
4. Nya bromsbelägg, dvs ca 3/4
5. Förare införd skinnställ och hjälm
6. 2-5 förare i varje team
7. Samtliga **team** måste bidra med minst en funktionär som inte är förare.

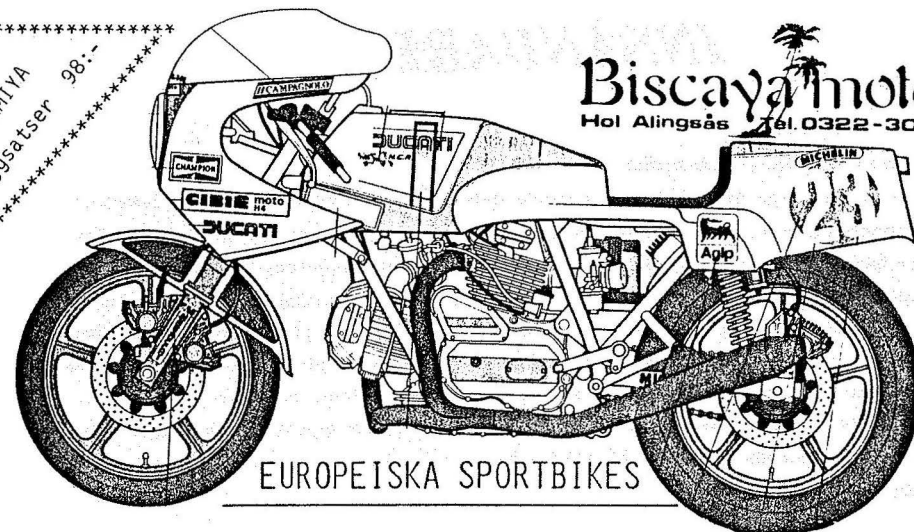
Sträng besiktning kommer att utföras av opartisk besiktningsman/tävlingsledning innan rejs söndag morgon 08.00. Fordon som inte godkänns får startförbud. Anmälan skickas till (eller ring) Björn Andersson, Grottåkrav. 54, 23600 Höllviken. Tel: 040-452112

Beträffande övernattning på Kinnekulle bed & breakfast fredag-lördag och/eller lördag-söndag kontakta Björn Andersson. Skrotbilschaufförer kommer eventuellt att prioriteras natten lördag-söndag beroende på intresse. Kostnad för bäddad gosig säng ca: 100:- per natt inkl frukost. Tältning kan ske gratis vid banan eller vid B&B. För de som skall tälta kostar det ungefär 25:-. Kontaktperson är ovan nämnda Björn Andersson.

Gelleråsen-Karlskoga

Reservera den 25:e Juli på din semester. Då skall vi nämligen hyra Gelleråsen. Mer info kommer i kommande Cucciolo.

TAMIYA  
byggsets 98:-



EUROPEISKA SPORTBIKES

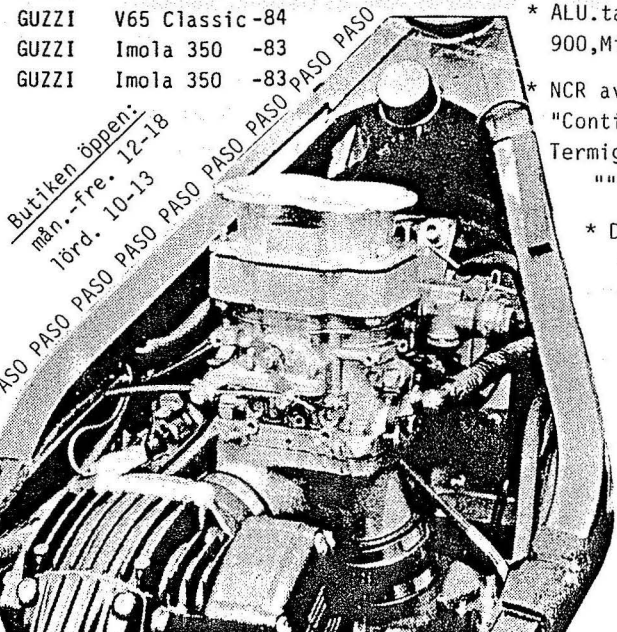
Biscaya motor  
Hol Alingsås Tel. 0322-301 29

Vi specialiserar oss om möjligt ännu mer på sportiga Europeiska landsvägslöpare... på ombyggnad, förädling, special-tillbehör och reservdelar. ENDAST TILL EUROPE'ER.

DUCATI MILLE HAILWOOD	-86, SISTA NYA I SVERIGE	68.800:-
DUCATI Mille Hailwood	-85, Imola-kammar, Conti	2.600 mil 55.900:-
DUCATI Mille Hailwood	-85, Conti	490 mil 58.500:-
DUCATI Mille S2	-85, svart, Conti	800 mil 51.000:-
DUCATI 600 NCR-trim, Alu. tank, SS-kåpa o sadel, 40mm förgasare		39.900:-
DUCATI 500 Sport Desmo	-78, Fabriksny motor 500 mil, Röd	15.900:-

GUZZI SP 1000	-84
GUZZI SP 1000	-81
GUZZI V65 Lario	-84
GUZZI V65 Classic	-84
GUZZI Imola 350	-83
GUZZI Imola 350	-83

## BUTIKEN FÖR EUROPA-FANTASTER



Butiken öppen:  
mån.-fre. 12-18  
lörd. 10-13

- \* ALU.tankar finns till 900, Mille o Pantah, Guzzi, Norton, Laverda
- \* NCR avgassystem till 600 o 900 2.145:-
- "Conti"-dämpare, per par 1.450:-
- Termignoni-dämpare, Pantah 2.390:-
- " " " ,750 F1 1.390:-

- \* Dellorto förg.satser, 40-41.5 mm
- \* SS-kåpa, inkl. glas 2.300:- (modifierad)
- \* Veglia competizione 1.450:-
- \* Snabbtanklock, låsbart 685:-
- \* Kåpglas, lägre än org. 580:-

Biscaya motor  
Hol Alingsås Tel. 0322-301 29

# INSÄNDARE

Hmmm.....Peter Lindqvist.

Nu ska jag lägga sista inlägget i denna debatt. Genom efterlysningar i lokalradion i Stockholm och genom den flitiga och hjälpsamma polisens lyckade efterspaningar har jag lyckats finna det enda vittnet till denna händelse. Han heter Vito Sontrelli (på namnet hörs det ju att han är mycket trovärdig) och han bor i Danderyd. Han var som sagt på den aktuella platsen vid den rätta tidpunkten. Eftersom han är från Bologna och motorcykelintresserad följde han våra mellanhavanden. Han har ingen hemtelefon, men om du ringer honom på hans arbete : 08-894340 intygar han gärna för en tvivlare hur saker och ting ligger till. Och du Peter, de röda märkena på Annies hals är jag nog inte upphovsman till.

Björn Andersson (175)

Brev till Svenska Ducati Klubben. Önskas publicerat och därmed tillkännagivet i kommande nr av Cucciolo. Detta är icke nån jävla annons.

Tjao alla bävrar.

Detta är en confessione, dedicazione e informazione och lite till.

Okej, Kawasaki 007:an tar över. Det är sketbra för er men... jag då? (Observera detta var humor). Som ni vet så siktar i trattelli Gogliani, o förlåt Gastiglioni ska det vara, ehum, ... emot de beryktade skyarna. Mot det klara koboltblåa, molnfria himlavalvet läggs det mommersiella kapitalets bana utav stiletta snabba italienska ficktjuvs fingrar. Banan är som ett Domino, dominanza.

Japanerna har visat upp mycket flinka små giriga fingrar men som inom t ex sporten karate, är riskokarnas land konstigt nog bör man väl säga, långt nåja, ner på rankingslistan. Dem är för små, och så tycker dem om varandra, importerar duc och exporterar, suck...

Om jag sa till Don Castiglioni nästa gång jag träffar honom: -Jag ser hellre syrnan på horhus än brorsan på japansk datatvåhjulning.

Så skulle il Padrone le i mjugg, titta i kors med ögonen och viska morrande med glimmande, sammanbitna tänder, -Ammazare, ammazare, ammazare. (rakt översat: kill, kill, kill) (kill=döda). Han älskar sig själv, sin familj och andras pengar.

Det är bra gjort av dem, det håller jag med om, rent tekniskt sett alltså, men sen ? Om vi skippar de historiska vingarnas Gregorianska flaxande och ser an dagen och framtiden med väl inövade kritiska svenska ögon, vad ser ni då ?

Jag sa ni, för att jag har så lätt för att ge min kritik en rejäl djävla energi i början för att sedan få mera Giga Watt innan skiten spränger lådan i luften och en kolv rakt fram och en rakt upp i minne. Så svensk kritik får ni stå för, så gnag fram den bara.

Il consorzio började lägga ut Dominobrickorna i och med nedtrampandet av Ducati Mec. för nått år sen eller så. Broder Valentini (ja, ja han har sagt att vi är som bröder han och jag, ehum) gjorde ett desperat sista försök för att övertyga departementet som sköter statens företag vilka sedan andra världskriget gett Ducati Mec. stålar för att ge le strade e le piste ett mullrande avgrunds ljud, staccato Ducati, musica per pochi, att "vi klarar det själva". Försöket blev på kort tid en härlig realitet, Ducati Fl, effe uno. Men som för brorsan som för mig, det såg bra ut i början ja försöket alltså. Panik. Det sket sej, dem bara stövla in och kleta dit en litan elefantdjäväl överallt. Förstörde Duce-logon, snodde Pantah rover och ströp dem. Dem gjorde folkduce av allt, klass II. Och sen sandlåda, Paris-Dakar. Sen ? Jo sen, Paso. När Pason presenterades på l'esposizione delle Morto, Milano -85, så visst var jag där och smög runt grön, vit, röd över hela kroppen. Don Castiglioni passade då på tillfället att fråga Valentinis svenska broder vad hans åsikter var ang den nya modellen. -Tja den är ful och ser typiskt japansk ut sa jag. Han log mjukt och sa med hes röst, -Alldeles rätt, japaner säljer. Nu skulle han ha sagt sålde. -Va ?... sa nån Indian eller nått, va fan e det ? -Hmmm... sen ? Sen Amerikamarknaden. -Vi tjackat Husky sa il Padrone på ett familjemöte. Mycket riktigt, efter lite snack med Sig Guido Vertemati på Husky Italia så fick man reda på att allt går under namnet Elektrolux och lite till fick man reda på som t ex att allt ligger i Sverige och att Sverige ligger långt norr ut och att det är hemskt kallt i Sverige. Man tog med sig pälsarna och klämde sig in i consorzio-planet, fyllde glykol i kylarna och susade iväg till landet med kommunism i antågande och isbjörnar på gatorna. Tre timmar senare landade man på toppen av Elektrolux-skrapan i Jönköping. Hoppade ur och lirkade huttrande, -hoppas inte skiten fryser. Ut 48 lådor Campari, en dokumentportfölj och en fiollåda. (varför 48 frågar du. Jo på italienska betyder det nått, lär och se). Den tillskyndande tolken sa med sväljande röst, v..vi kan ge er ett fint alternativ. Ni kan välja mellan två, det ena är erat namn på dokumentet eller er.... svälj.

Det blev ett namn. Elektrolux. Basta. -Sen ? Det kan man fråga sig men efter det att Ducati hade gjort Montjuich och efter kommande Laguna Seca. ( gissa vem som var på motorshow i Bologna och såg premiärvisningen. Toledo). Tack Ducati för att så skedde. (Nu hoppas jag att ni kan erkänna att jag måste ha haft rätt som sa att jag sett nåt i stil med Montjuich vid

min mystiska rundvandring på Duc Mec's domäner i somras). Efter det, köptes Guzzi eller om det blev Laverda men det vet vi ju nu hoppas jag för jag skulle inte få säga nåt så 'rom. -Sen? Det var ett jävla frågande. Hur fan skall jag kunna veta det. Kawasaki kanske. Du får väl fråga Flöter för tusan. Hmmm...Flöter...Hmmm.

Så det kan va ibland. Ja, jag gav fan i 're men som ni kommer ihåg så... Det var en gång en liten liten, liten fattig liten firma som ägdes av en liten tuff djävel som bara pyssla med Ducati. (nästan). Han var nästan jämt på gång med nått som att hjälpa till att främja allt angående "Auf die dauer, Ducati powe". Nu är han väck, putsväck.

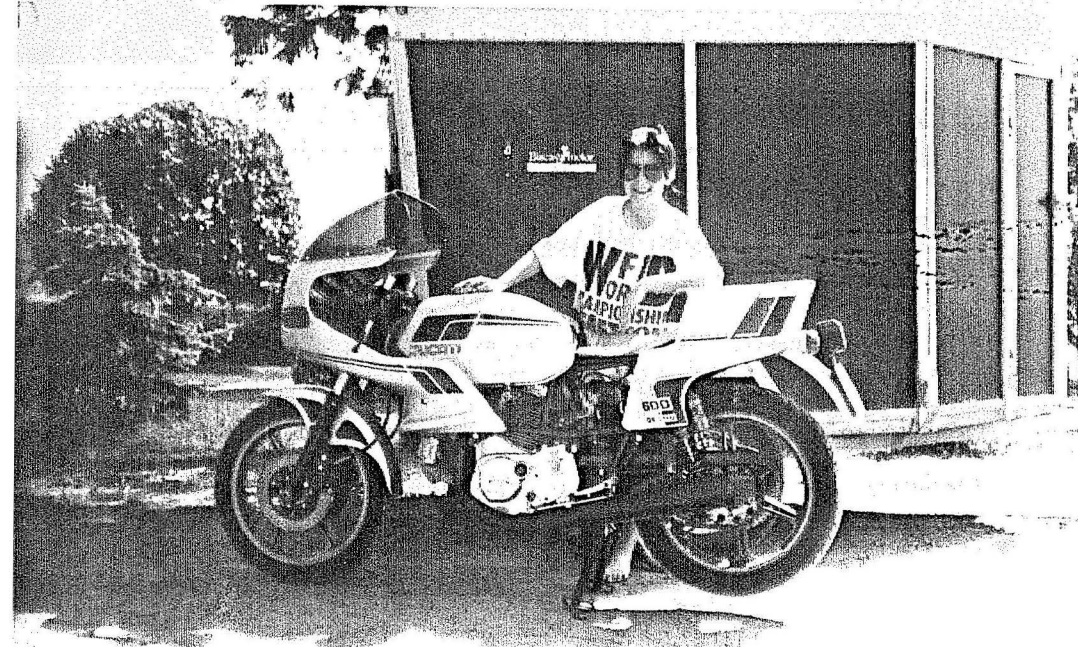
Den lilla osv, firmanbetalade sig inte själv och bårsen var så dyr så han gav fan i det svenska näringslivet och (undra om Jonny Rotten fick sin inspiration i Sverige?) rulla ihop sovsäcken, la bena på ryggen å haspa iväg till landet där vinet är billigt, brudarna helt owowiga och där det finns fullt med homos och taxar att slå hjäl (och den satan som lägger till, -tiden med, knipsar jag piccen av) Italien.

Så nu era attans bävrrar, ska ni ha nått så får ni rita några rader och sen skicka brevet, för det skadet va 'ett, till min "hämta posten hos"-adress. Som är: Matsini Devanna, Via Terpi 41/33, 16141 Montesignano, Genova Italy. Kan jag då tyda era rader så rullar jag över till nödvändig adress och hytter mä näven, skriker å svär lite och skickar sen över l'attrezzature eller parte ricambi, dvs reservdelar och andra schyssta prylar, till avsändaren. Han får pröjsa lite, och vänta lite, men inte så mycket. Därför, dröj ej. Slit snoken ur Contiljuddämparen och (du blir bara skitig, det är fel håll) stäng av videon, TITTA INTE UT, ta en slö kniv, gå ut till mamma och säg: -Mamma, jag tar livet av mej. Titta ut mamma, snö överallt. Min klocka är paj, dörrlåset på bilen är ihopfruset, Martinin som jag ställde ut på fönsterbrädan för kylning har fåglarna druckit ur, snyft, snyft (börja slit i håret, dreggla saliv), tortellin är slut, parmensanen möjlig och jag börjar få tillbaka hörseln efter sommarn. Snart mamma, snart (hoppa på ett ben och bit i stortån) åker ni till alperna och skidar och jag... En timme senare knäcker du henne och hon säger stormtjutande, -min älskade son, vad kan jag göra för dig? Nu, ska du hoppa ner ifrån taklampan dra skon ur örat, spotta ut julhyacinten, krångla dej ur plastpåsarna och skrika med hejdlös glädje -tack mamma tack. Jag vill ha Marvicfålgar, MIR Öhlinare, Verlicchi ram, NCR kaross, Verlicchis rektangulära Alu håll profil sving, även titan ventiler, carillostakar, Asso Werke kolvar, värsting, värsting kammar osv... Skriv mej sen.

The undercovor agent, Matsini

#### FÖRE DETTA BARLASTEN

Efter att i tre år fungerat som barlast fick jag nog. Under tvång och utpressningshot fick jag min toffelhjälte Sven att köpa mig en Ducati 600 Pantah. Sedan bar det iväg till bilskolan där jag för första gången körde en tvåhjulning. Yamaha DT 125cc. Ett vidunder i mina ögon. Stor som ett hus. Denna lyckades jag köra först när sadeln plockats av och jag satt direkt på luftfiltret. Innan dess hade min lärare fungerat som stödhjulspassagerare. Efter några bakhjulsresor och ett antal vurpor såg sig bilskolan av okänd anledning tvingad att byta motorcykel till en Kawasaki KH 125cc. På denna hojen gick det mycket bättre, men säsongen rann dock ivägså jag inte hann att göra någon uppkörning. Vid årsskiftet ändrades uppkörningen. Det jag lärt mig tidigare hade jag ingen användning av i det nya provet. Resultat: hela 1986 har jag övningskört land och rike runt på min egen Pantah med sänkt sadel. Med mos i huvudet, bly i armarna och spaghetti i benen lyckades jag ändå fullfölja -86 års säsong. Med en för-





Följ med! Följ med på ett äventyr upplevt av Jonas Dahl och Lars Höjer. De kallar äventyret

# TORE SKOGSMAN

## STORY



Vi sitter på ett fik i Årjäng. Utanför står den berömda trollstatyn. Vid den här tidpunkten hade världshistorien bara hunnit till senvinter-våren 1984. Hela dagen hade vi varit i ett lyckorus. Vi är på hemväg från den första Norgeturen för året. En riktig vardag. Har kört Norska krokvägar, och legat på en flodstrand och rökt Norska ciggar, tittat på värfloden. Nu var vi i Sverige igen. Över en kopp svart kaffe diskuterade vi livets väsentligheter. Utanför stod våra Duccar. De var fortfarande i sin oförstörda ungdom. Livet lekte.

Helt plötsligt faller Jonas samman i skrattparoxysmer. Lars fattar betydligt mindre än noll och ser oförstående ut tills han hör Jonas väsa någonstans under bordet; spana.. in hojarna!!! Lars vänder sig om och ser.. han ser.. säger.. Skogman, Tore Skogman! 10 meter bort stod Tore Skogman och spanade på våra hojar!

Det är ju inte klokt. Här. I Årjäng! Jonas börjar hetsa: -Du törs inte diskutera desmo med Tore Skogman! Lars som var på sitt allra bästa och lätt-hetsade humör, svarade bara med att svepa det sista kalla kaffet, greppa hjälmen, och började stega bort mot hojarna och Tore. Jonas som inte för nåt i världen tänker gå miste om det hakar på.

Men vi hinna inte ens fram till hojarna innan Tore vädrar sina berömda glesa: -Är det era Ducatis? Lars som just memorerat in en öppningsfras blev helt tagen på sängen och lyckades klämma ur sig: Ööh Ja. Tore verkade helt nöjd med detta uttömmande svar och fortsätter: Vad är det för årsmodell? Jag har haft en sextiosju.

Vi stod still och glömde att andas. Vi tittade på varandra och sedan på Tore som fortsatte: Fast det är klart, den var

gasare som inte fungerade till 100% och en startmotor ur funktion var jag ständigt hänvisad till starthjälp. Detta gav många svettiga övningar vid korsningar och rödljus. En 153cm lång ovan förare springer inte igång en 200 kilos motorcykel på blött underlag i uppförbacke. Det skall vara så. En riktig racerhoj har ingen startmotor. Likaså är föraren lätt. Helst av allt vill jag ha en sadel av tejpad aluminiumplatta.

Incidenter som: krossad bromscylinder, missförstånd vid korsningar och bensinstopp var saker som hörde till vardagen. Detta lärde mig att älska Ducati den långa och hårda vägen. Mellan missödena fanns enorma glädjestunder så som toppfartsnoteringar och kurvtagning med sladd.

Inför -87 års säsong vill jag ha körkort, startmotor, nyrenoverade förgasare och nya däck. Detta skall leda mig till höjdpunkter såsom 200km och ljuddämparskrap.

Snabba hälsningar från en glad Ducatist. Elenica.



mycket mindre. Encylindrig. Vi står fortfarande som insomnade trögdjur framför den påstadda ex-duccatisten. Jonas lyckas tillslut haspla ur sig: -Har du sålt den? -Mmmm, bytte den mot en Guzzi V7 Sport. Fin den med. Tore log. -Grön metallic?, undrade Lars tvivlande. Tore log fortfarande. -Jomen, den har jag kvar. Det är något år sedan jag hade den ute senast, men den är hel och orginal på var- enda punkt. Dom börjar bli lite ovanliga dom där. -Hur är Phantom däckerna förresten? Jag har ju inte kört på några år så jag har fortfarande Gordon på Guzzin. Snart har jag nog torr- sprickor i dom! Vi han knappt berätta vad vi tyckte om våra däck förrän vi gemensamt dömde ut allt som Continental till- verkat som säppuckar.

Tore var verkligen i form. Vi fick knappt en syl i vädret. Hur gammal är han egentligen? 50? 60? Vad var detta? Under 10 minuter fick vi vår bild av Tore Skogman helt förändrad.

-Vad var det för en Duce du hade sa du? -En Scrambler. En 450;tia med desmodromik. Gick fruktansvärt, höll vilken Triumph som helst upp till 140. -Ja, rättade han sig, det vill säga alla Triumphar i trakten. -Vet ni, när jag drog med en Husqvarna automat på en rull- grusväg, så.. . En sotfärgad

Saab Turbo glider upp och stan- nar vid hojarna.

Kan vara en förklädd snutburk sa Jonas. -Nä, det är frugan, säger Tore och vädrar ännu en gång de berömda glesa. -Till- verkar Ducati enstånker nu? -Kul att se cyklarna, killar! -Får berätta resten nån annan gång, säger han samtidigt som han sätter sig i Saaben.

Där står vi, på torget i Årj- äng, och har fortfarande stora svårigheter att fatta vad som hänt.

-Antingen ser han äldre ut än vad han är, eller så körde han hoj som halvgammal. -Showbiz tar hårt. -Mmmm.

### SENARE, MYCKET SENARE

Nu är det vintern -85. Vi sit- ter i Kungälv och pratar, vi hade mycket att diskutera. Jonas hade köpt Cathcart boken. Det var först den kvällen vi förstod att Tore hade haft en sotrs antik off-road, med rik- tigt elakt stuk. Nu började det poppa upp frågor ur våra hjärnor: Var det därför han drog på skogsvägar? Men trajor- na då? Varför sålde han den? Finns den kvar? Frågetecknen spreds. Inga svar. Vi gick in i vinterdvalan.

### ÄNNU SENARE

Nådens år 86. Sommar. Telefon-

(forts i nästa nr.)

MEKTIPS. Demontering och montering av 900-motorn.

900-motorn är ganska tung, men går alldeles utmärkt att ta ut ur ramen själv. Gör på följande sätt.

1. Demontera trans-, generator- och drev-kåpor.
2. Ta loss alla wirar och elkablar som är anslutna till motorn samt kedjan.
3. Kör in en domkraft under motorn och pumpa upp den så att den stöder motorn. Om ingen domkraft finns till hands så kan man palla under med bräder eller liknande.
4. Ta bort muttrarna på alla tre motorbultarna och dra ur den främre bul- ten samt den övre bakre.
5. Tag fram något mjukt (t ex en filt). Ta bort domkraften samtidigt som du håller upp motorn i främre topplocket med ena handen. Sänk ner motorns framdel försiktigt. Stoppa filten under topplocket och låt motorn vila på denna.
6. Ta ett stadigt tag med ena handen runt t ex det bakre insugningsröret. När den kvarvarande bulten går lätt att dra ur så har du perfekt balans på motorn. Sedan är det bara att sänka motorn nedåt/framåt.

Montering

När man skall montera motorn är det bara att göra ovanstående procedur baklänges.

Topparna , demontering

Om du skall demontera topparna på 900:an så är det nästan lika enkelt som på en 2-taktare. Taglioni har tänkt igen. Först tippar man fram motorn något. Sedan lossar man vinkelväxelkåporna och kickar tills körn-markeringarna på vinkelkugghjulen stämmer överens (på båda topplocken). Sedan är det bara att lossa de fyra muttrarna och lyfta toppen.

montering

Om du rubbat vevaxelns läge medan du har haft topparna demonterade så måste du ta bort generatorkåpan och ställa körnmarkeringarna rätt på de undre vinkel- kugghjulen. Ställ sedan markeringarna rätt på topplocket och montera. Glöm inte skyddskåpan över kamskaftet och nya o-ringar i oljekanalerna mellan topplock och cylinder. Kryss-dra topplocken. De behöver inte momentdras om man har någorlunda känsla i armen. Dra i etapper. Man kan dra topploc- ken ganska hårt. Det tål dom.

## Mektips

Varför har Ducati 750 F1 fr o m årsmodell sen -85 fått ett så högt och fult kåpglas ? Detta lilla, av fabriken, fatala misstag kan du snabbt smidigt och utan extra kostnad rätta till själv. Gör så här:

Leta reda på någon som äger en F1:a med rätta kåpglas, t ex Gunnar Nuija i Norrköping eller Björn Andersson i Skåne. Tag av ditt kåpglas och lägg det på insidan av det låga kåpglas. Detta behöver inte demonteras från hojen. Fästhål och buktningen är identiska på båda glasen. Med det låga kåpglas som mall ristar du ett ordentligt streck i ditt eget kåpglas. Detta sker lämpligen med en skruvmejsel. Därefter kapar du ditt kåpglas utifrån ristningen med lämpligt verktyg. Var försiktig så att inte ditt kåpglas spricker när du kapar. Glöm inte, att montera en ny kåp-list.

På förekommen anledning vill jag även berätta hur man får bort insatsen ur Contiljuddämparen på sin F1:a. Den sitter endast med 2st popnitar runt öppningen. Dessa två borrar man av huvudet på. Två Moraknivar används lämpligtvis för att linka ut insatsen. Denna linkas ut till ca 2/3:delar. Därefter startar man hojen och kör iväg. Under kraftig acceleration sköter hojen resten själv. Detta är ett känslomässigt tillvägagångssätt. Det finns även ett mera praktiskt sätt. Vilket får du räkna ut själv. Gott råd på vägen: Bekymra dig inte för att hojen är ny. Det är bara att kapa och borra.

OBS Hjälmåset sitter endast fast med två lättåtkomliga insexskruvar.

Enkla mekhälsningar från Sven Cullman.

## VÄGEN TILL VINTERTRÄFFEN

Hur hittar man till vinterträffen ? Ja, det är kanske inte så lätt, men här följer en liten beskrivning. Sväng av E4:an ca 3mil söder om Stockholm mot Tumba. Åk ca 4 km och passera Tumba centrum. Omedelbart efter Tumba centrum så svänger du höger och höger igen mot Nynäshamn. Du befinner dig på Dalvägen. Åk den ca 6 km tills den tar slut. Sväng vänster mot Nynäshamn. Efter ca 200 meter ligger det en mycket gammal röd stuga och ett stort vitt hus på höger hand. Där har vi vinterträff. Välkommen.

# Auto Alfa

för Reservdelar Trimning o.  
Renovering



Vi säljer Aeroquip stålomspunna  
bromsslängor

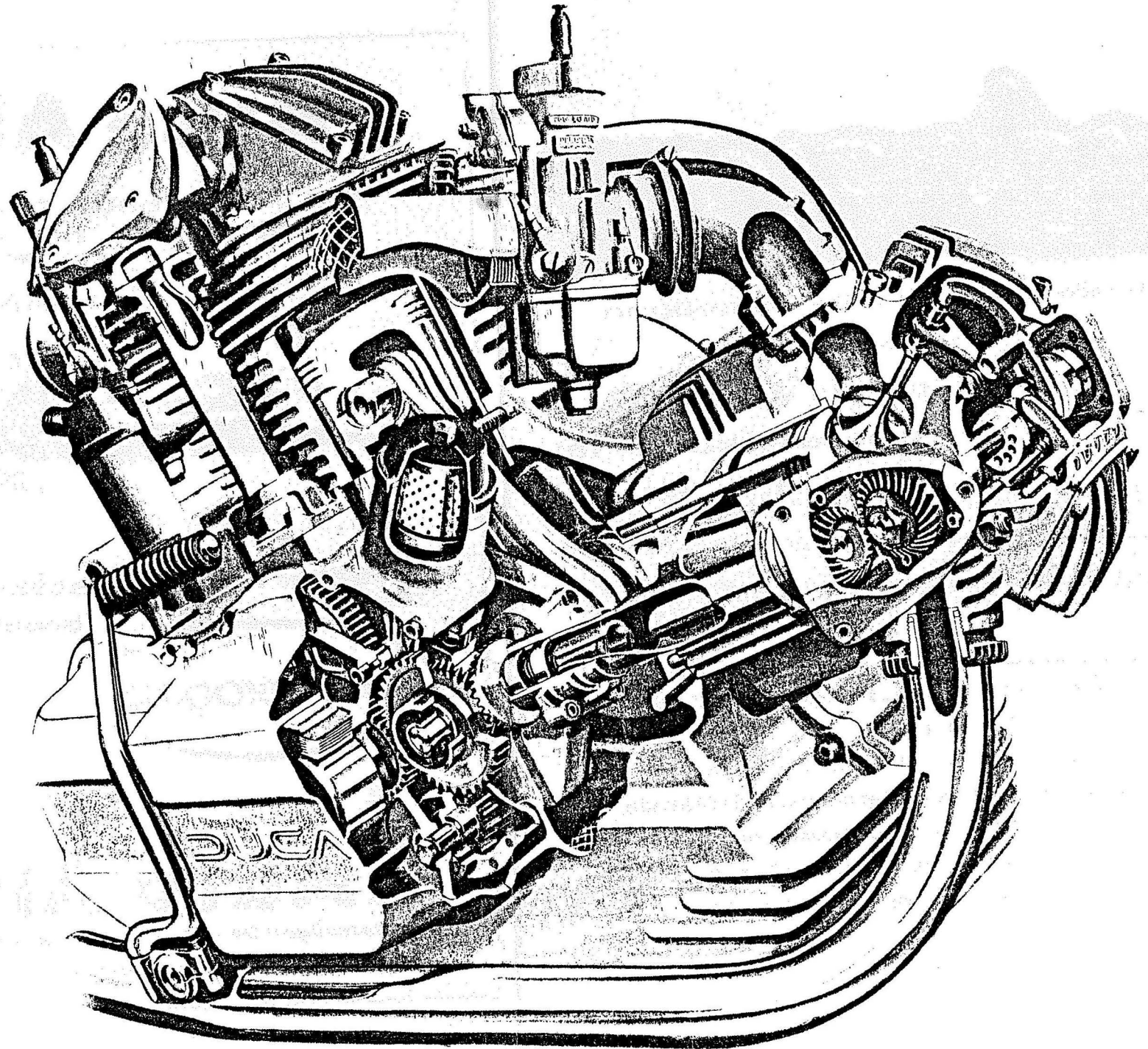


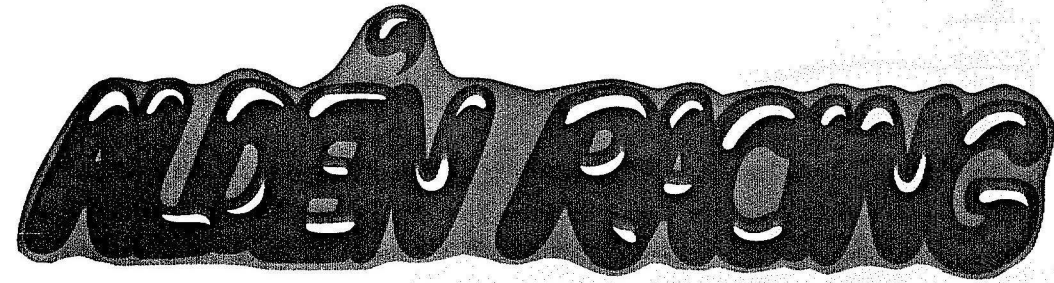
kontakta  
Charlie Linnæus

 **Auto Alfa** 

• Mölndalsvägen 34 • Box 14103 • 400 20 Göteborg •

Tel. 031 830930





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!

## tröjor Och märken

Tröjeförsäljningen går bra och för  
närvarande är en tröja med enbart  
Ducati-logon på bröstet på gång. Den  
bör vara färdig till säsongstarten.  
Kommer som både college-tröja  
och t-shirt. Men tills vidare är  
följande möjligt att köpa;

1. Diskret grå collegetröja med klubb-  
logo på vänster sida på bröstet, strl. S-XL 120:-
2. Syndigt svart t-shirt med desmo-  
systemet stort på bröstet, enbart L och XL 75:-
3. Flåshurtig Pantah-college i  
Coca-Cola stil. Vit med rött tryck, S-XL 120:-
4. Lika flåshurtig Pantah-t-shirt med  
samma tryck som ovan, S-XL 75:-
5. Röd Pantah-dekal, 12 cm lång 25:-
6. Kladdigt klubbklistermärke, oval 5x8 cm 5:-
7. Vindtunneltestat tygmärke, som ovan 25:-
8. Aerodynamisk jacknål, 1 cm lång 25:-
9. Tvåtakthornsvänner-dekal, 1x8 cm lång 10:-/10s:-

Beställ redan nu för att vara redo till  
säsongen. Beställer gör du på postens inbet-  
kort, pg. nr 604452-3. Glöm inte fröjstrl.  
vid beställning. Om du har frågor eller önske-  
mål, ring Peter Lindqvist på tel: 08/7586933

Klackarna i taket! Den är här! Listan! Listorna där vi spanar in vad som är inne respektive ute bland Ducatisterna året som kommer. Trend-nissar är vi allihopa, så detta är en jätteservice, tänka sig, få veta redan innan säsongen vad som kommer att vara inne!

Kom ihåg att det är ni, kära trendare, som skapar trenderna. Vi samman ställer nämligen bara vad vi iaktagit den senaste tiden. När flera plötsligt har en ny åsikt eller börjar använda något nytt, ja då är en trend ett faktum. Ett exempel: I höstas blev KN-filtrena utan förvarning helt inne. Stora skall de tydligen vara också, peka ut från hojen. Stora okonade. För ett år sedan skulle detta varit en omöjlighet. Vad har hänt? Dessa trender! Skall man försöka formulera en huvudtrend för -87 så är det att det blir antistatusens år, tror vi.

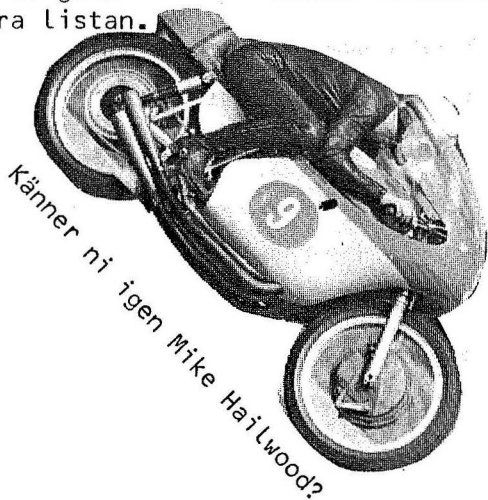
Framtiden då? Vad kommer efter antistatusen? Kan det bli moddstilen med 5 backspeglar och rävsvars, eller hipp-hopp hojen som är ihopbyggd av vad som låg och skräpa i garaget, eller... Möjligen vet spådamerna på kiviks marknad, vi andra får vänta och se.

Nåväl. Läs listorna noga så slipper du stå på vägkanten med helröd hoj, BMW-hjälm, SMC märke på skinnstället och backspeglar..

I år börjar vi med idol-listan. Melker på idol-listan? Kungen på saltkråkan? Javisst, han är en idol. Sotarn har bytt till BaderMeinhoffWerke och lämnat listan. Men en hjälte är han fortfarande. Förlåt att vi glömdes Mike och Bruno i förra listan.

#### IDOLER

Mike Hailwood  
Franco Farne  
Tomas i Hol  
Bruno Spaggiari  
Melker Melkerson



Känner ni igen Mike Hailwood?

Väntar några sensationer på inne-listan? Vi får se. Sidovagnarna häckar även i år på inne-listan. Varför ser man så få på vägarna? Det optimala framdäcket i år borde vara ett ribbat Pirelli radialdäck, fråga din däckshandlare. Men titta! Har parallelltwinarna blivit inne! Det tog 10 år, de var före sin tid med andra ord. Svart kaffe är en trogen vän, elixiret no.1 i alla väder. Potthjälmarna är tillbaka! Frigolit-papp-läderhjälm. Jolly good. Att Isle of Man är inne är det väl ingen som reagerar över. Manx wiskey? Har ni inte upplevt den? Kom ihåg: Ön har två utmaningar, mountain circuit och Manx wiskey. Håll i hatten! Att originallacken är inne får vi väl gemensamt försöka tysta ner. MCHK (motorcykel historiska klubben) är finfina grejor. Flera av Ducce klubbens medlemmar lär vara medlemmar även där. Törs vi hoppas på regelbundna rapporter därifrån i Cucciolo? Inte bara för att få läsa mer om kammskaft, utan för att få läsa om allt gammalt godis som finns.

#### INNE

KN-filter  
Sidovagn  
Tvivelaktiga kreditföretag.  
Pirelli  
Ducati GTS  
Radialdäck  
Lucas Rita  
█████ (utgår)  
Ducati parallelltwin  
Potthjälm  
Isle of Man  
Regina Caljor  
Guzzi California  
Oborrade bromsskivor  
Originallack  
Svart kaffe  
MCHK  
Castrol R  
Ordet "kult"  
Manx Wiskey  
Ribbade framdäck  
Allt som det står  
Pantah på.



Potthjälm, sidovagnar och ribbade framdäck är inne

Vad finner man högst upp på ute-listan, om inte Metzler! Gott! Finns det någon som köper blågula skinnstall fortfarande? Skriver någon verkligen på fortkörnings böter? Finns det bara självklarheter på ute listan? Nej, Marvic till exempel. De får finna sig i att vara ute så här i antistatusens tidevarv. Portar, det gör inga tuffa pojkar eller flickor. Att vi ogillar Prippts är väl av samma orsak som vi ogillar Honda: De gör båda smaklösa produkter till de stora massorna. Och nu vår tids farsot: Fluor-tejpen. Borde inte den vara helt ute? Att köra utan kedjeskydd är; 1 olagligt, 2 opraktiskt. Behövs fler argument för att Duccatisterna skall köra utan? Okej, här kommer ett till: Mike Hailwood körde utan.

Nu kommer the heavy stuff !! Helt ute-listan. Här finner vi SMC! Synd. Vem skall nu föra knuttarnas talan? Esso är fortfarande helt ute. Snuten tankar fortfarande där. Det är glädjande att bakhjulskörningarna är helt ute. Min koppling blir nämligen bara sämre och sämre. Vafalls !?! Årets sensation! Att ha en helröd omlackad Ducce är..är..HELT UTE. Va? För ett tag sen var det pricis tvärtom. konstigt. BMW-hjälmarna är helt ute-listans klassiker, men det lär finnas sådana fortfarande i klubben. Nu är det slut.

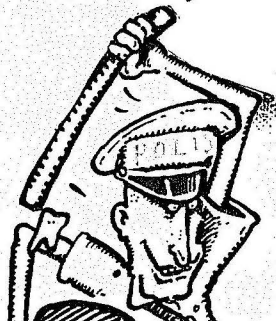
26 Listorna presenterades av Sven Cullman och Lars Höjer.

#### UTE

Metzler  
Skriva på fortkörningsböter.  
Blågula skinnstall  
Portning  
Skinnstall med temperfoam.  
Ordnad ekonomi  
Fluoriserande tejp  
Kedjeskydd  
Halogenljus  
Prippts  
Allt om mc  
Mc nytt  
Guldhjälmen kurser  
Dainese  
Torrkoppling  
Marvicfälgar  
Njurbälten

#### HELT UTE

BMW-hjälm  
SMC  
Bakhjulskörningar  
Asbestfria bromsbelägg  
ESSO  
Backspeglar  
16-tums hjul  
Lacka om till helröd höj.



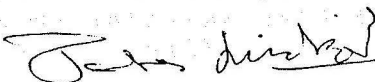
Tankar på Esso

#### DUCATI LOGO-service

Ska du lacka om pärlan. Då får du inte missa Svenska Ducati-klubbens logo-service. Du kan beställa original-logo i 80 olika färger, som matchar din lackering. Och inte nog med det, i vilken storlek som helst dessutom, Allt från 3cm kort till 2 meter lång. Ex; logolängd upp till 33 cm kostar 112:-/st, mellan 33 och 47 cm kostar 124:-/st

Och du, det finns ark (70x100 cm) så att du kan skära till stripes och ränder. Priserna på ark ligger mellan 20 och 80 kr

När du beställer (inte om du beställer) så ska du kontakta Peter Lindqvist på tel: 08/7586933 så tar det ca 3 veckor tills det kommer rykande färska logos på posten.

Väl mött 

P.s Jag kan skicka färgprover gratis! Ds

# Enkla rätter för små hushåll.

Sugen på nåt att äta men inte lust att slinka ner och trycka i dig ytterligare en näringsfattig dagens på haket runt hörnet?

Vad många länge fruktat är nu ett faktum.  
Kust till Kust Rallyt - 87.

Ursäkterna vi fick höra efter förra turen från dom som bangade var kanske inte...ööh...hedrande för alla. Men vi är inte dom som är dom. Här kommer en ny chans. Enligt A.Friman var det förra året bara fem som var värda att leva. Hur många blir det i år? Som sagt är det bara en orsak som godkänns för att utebli. Benbrott.

## RALLYREGLER:

Start: S:t Anna. Mål: Mälöy.  
Tid till förfogande: 24 timmar.  
Vägval: Fritt.  
Ingen startavgift.  
Italienska och Brittiska cyklar är välkomna.  
Naturligtvis ges HD generell dispens.

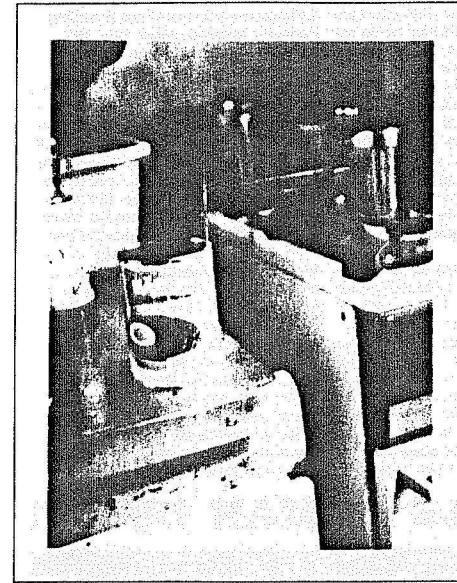


Vi träffas på kyrkbacken i S:t Anna klockan 06.00 Lördagen den 13:e Juni och återsamlas i Mälöy 24 timmar senare.  
Observera att detta är ett rally. Inget race. De av er som vill bevisa frånvaron av potens och köra skjortan av alla andra ombedes köra åt andra hållet nån annan dag.

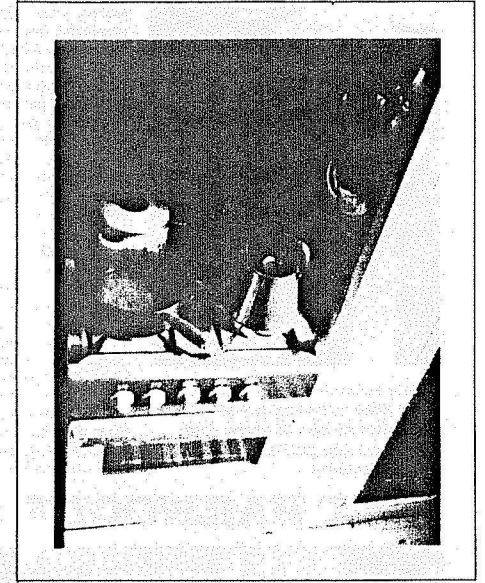
Vi garanterar att inte arrangera något mer än start och mål.  
Vi ses!

Lars Höjer

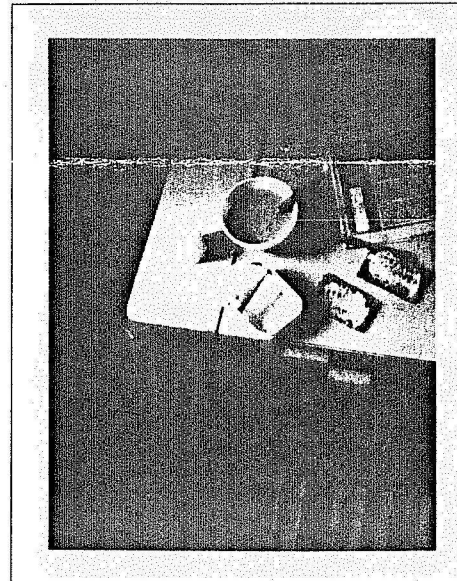
Jonas Dahl



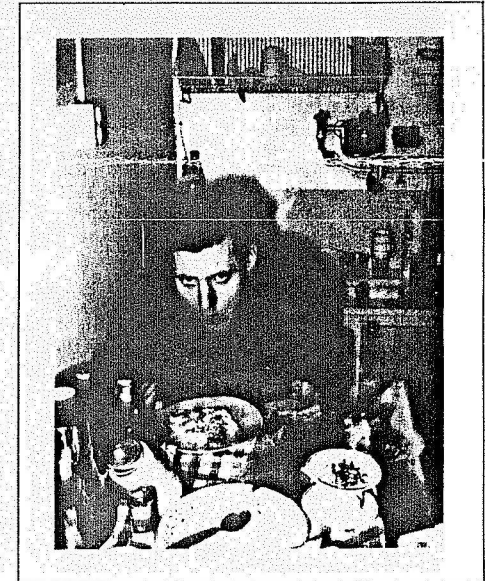
1. Öppna en burk nässlor.



2. Värm gärna.



3. Extra festligt blir det om du röjer bort alla tidningar och övrig skit som samlas på bordet och brer ett par mackor.



4. Ja, sen är det bara att avnjuta det hela i hemmets lugna vrå.



Take a venerable Italian motorcycle. Bring Mike Hailwood out of retirement after almost 10 years. And what have you got? A winner. By Jim Greening

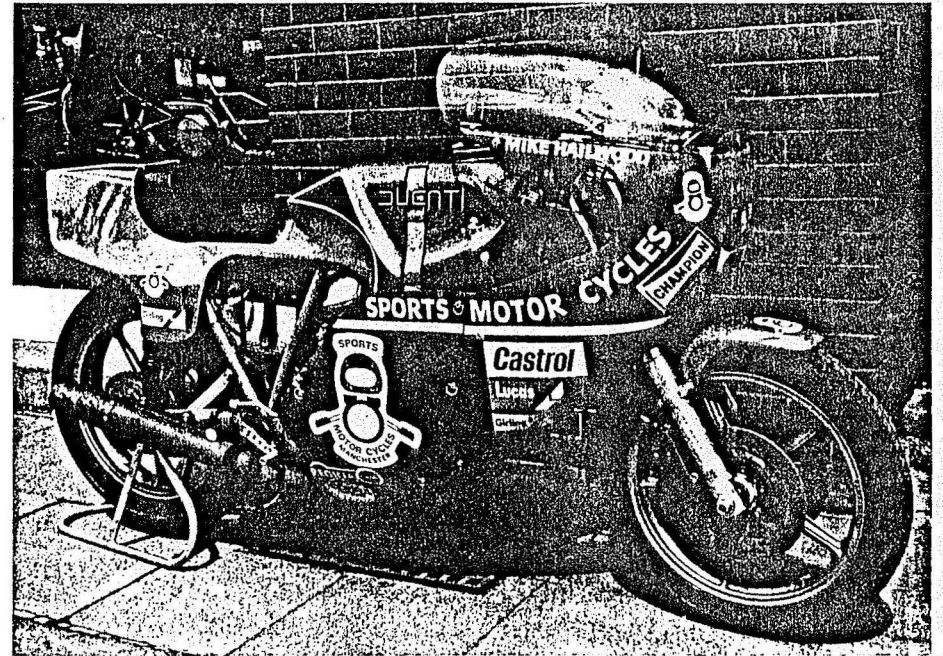
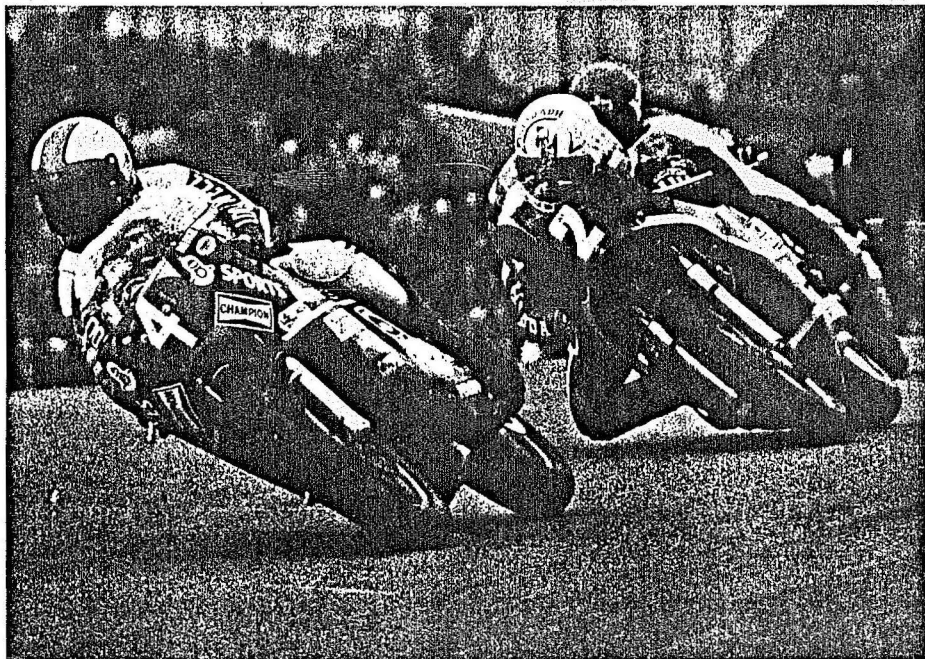
• SOMETIMES A ROAD RACER RECEIVES A premonition of defeat in a practice outing; Phil Read was so afflicted in a short Mallory Park session for Formula One machines. Mike Hailwood had, by no coincidence, slotted his 864cc Sports Motor Cycles Desmo Ducati twin hard behind Read's factory-prepared 888cc Honda four. Mike poked around a little, just in case Read was ignorant of Hailwood's whereabouts. Then Mike sailed through majestically, cutting the second fastest practice time and earning a decent grid position for the race. A certain degree of awe mixed with despondency settled on the paddock areas occupied by Formula One contestants.

Formula One is an FIM classification made to British orders. Only the United Kingdom stages races and a national championship for F1 motorcycles, the engines of which must have roots in volume production units fitted to street-legal bikes. F1 engines must remain basically standard in some respects; they may deviate from standard by FIM permission in other directions. Stroke dimensions cannot be altered; carburetor sizes must be stock (unless like Honda you make 200

engines with oversize instruments); and materials used in the main castings shall conform to the makers' specifications. Cylinders may be bored out, providing the capacity remains under one liter, and tuners may tweak the engines with higher compressions, bigger valves and bored-out inlet/exhaust tracts. Exhaust systems and mufflers may be any shape; the restriction here being 115 dB(A) measured at an 11 meters/second average. Outside the engine department, there's free reign in frames, suspensions, brakes and wheels. And since fairings are options, many a trick frame disappears beneath the protection of glass-reinforced plastic.

F1 is the province of large capacity four-strokes; Kawasaki and Honda fours head the way. The Honda engines that leave Japan as 750s are rebored to produce larger capacities; sometimes new sleeves are fitted and oilways redirected in the search for far bigger and better devices. Kawasaki/Honda domination is barely disturbed by European makes, of which Ducati is the most effective. The Italian job stands on the right side of the line dividing production racers from production bikes that can be raced. People

## MIKE HAILWOOD'S ISLE OF MAN DUCATI



NCR Ducati conforms to the FIM F1 rules; bike lies at the edge of the "production" category.

### ISLE OF MAN DUCATI

fielding BMWs, Laverdas and Moto Guzzis are generally motivated by the spirit of production machine racing; they tape over headlights and remove license plates. Those choosing BSA and Triumph triples for F1 obviously have 10/10 nostalgia ratings.

Mallory's Post-TT F1 entry consisted of eight Hondas, six Kawasakis, six Ducatis, one Suzuki and ten assorted "racers" making up the number. On the personnel front, the men who mattered were Phil Read (Honda), Mike Hailwood (Ducati) and John Cowie (Kawasaki), an experienced endurance/formula performer.

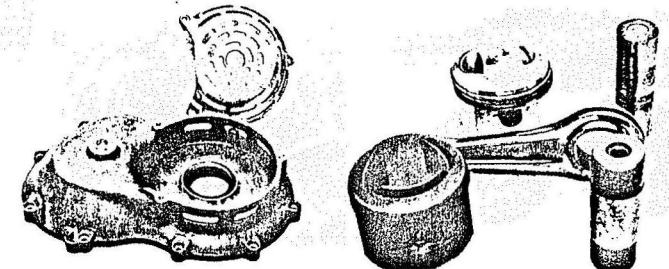
Read and Cowie made good starts; Hailwood didn't. But Mike's first-lap seventh became third on lap three, at which point Read looked a little embarrassed over Cowie's nagging presence. From then on nobody could mistake the special character of the race, made distinctive by contrasting styles. *Everyone* guessed that the outcome would be influenced by Hailwood's unapproachable style.

Many among the young Mallory 30,000 had seen their share of modern two-stroke racing, of races won in blinding flashes of brilliance, milli-second reactions, feats of outstanding bravery—or a combination of all three. Here, however, was something unique in their experi-

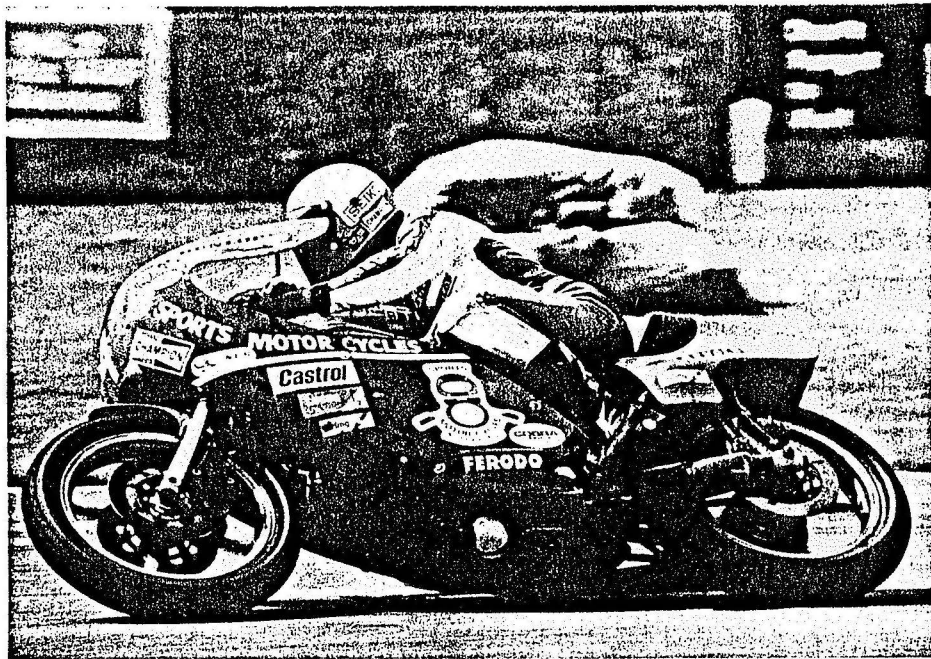
ence; a power-v-finesse battle, represented by Honda and Kawasaki on one hand and Mike-plus-Ducati on the other. The Ducati swept through the corners quicker, partly because it was lighter and leaner but mainly because Hailwood navigated it more swifly. At the Esses, Mike visibly slowed to prevent ramming the others, and he used all the roadway flipping left from right inches off the white line boundary. In contrast, Reed and Cowie directed their wobblers along a route allowing space for error and accident.

Choosing the long way around Gerards Bend (180 degrees and going right), Hailwood would come alongside Cowie hogging the inside line. On the follow-

Special left-side casting is necessary for dry clutch. Rough appearance marks casting as part built in small batches. Teflon-coated Venolia piston with special crankpin is shown in foreground. A 750SS rod is in the center with standard 860 piston and pin in background.







Old smoothy Mike in flight. Special crankcases contain an automotive-type spin-on filter.

ing straight, the Kawasaki predictably snapped into quick-accelerating action and pulled five lengths on the Ducati. Then Mike hauled it all back through his unmatched Esses technique. After nine laps of similar strife, the onlookers resigned themselves to seeing their hero finish in third. Yet when Cowie eventually passed Read, Hailwood made it look easy by riding round Speedy at Gerrards. That move kept Cowie in his sights, and Cowie was soon to fall in the most remarkable manner.

On lap 14, Hailwood kept a level-pegging outside station to complete the Gerrards turn and, by treading on the Ducati's rpm limit, matched Cowie along

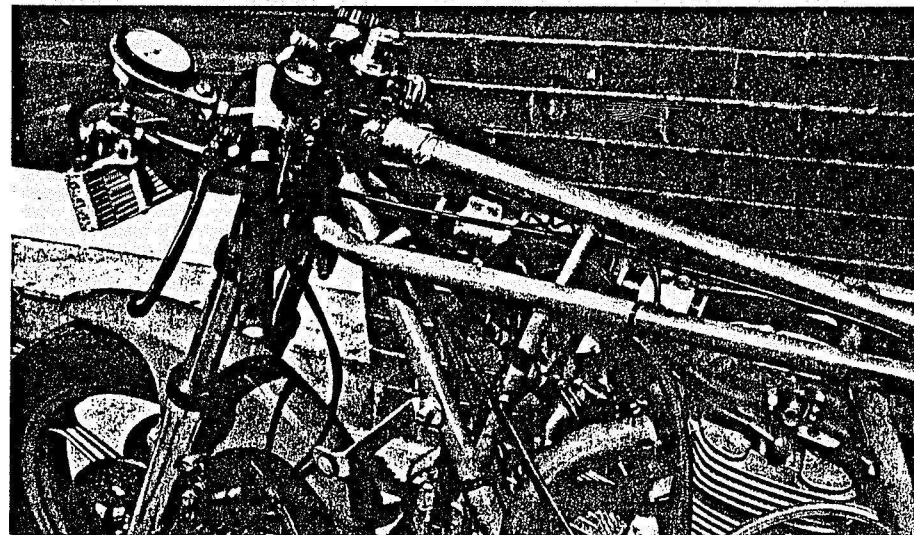
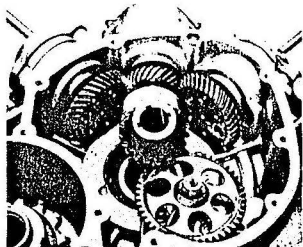
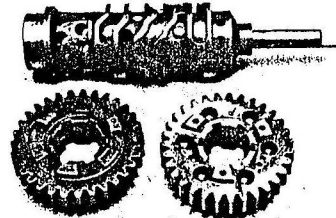
the back straight to the regular braking point for the Esses. But it wasn't Hailwood's intended spot this time. True, he popped above the screen in the approved 'I'm-slowng' manner. Certainly Cowie braked the Kawasaki hard, believing that if the place was Hailwood's choice then he (Cowie) had left it too late. And what happened? Mike let the Ducati roll for a few more feet. Then he braked. And then he was gone. It really looked as if the Kawasaki went backwards.

Over the remaining six laps, Mike the Bike pulled out a two-second advantage and the crowd revelled in the Hailwood super-show. Mike sat relaxed on the Ducati; the moving parts of the man were

hands which operated brake and clutch levers, left foot which shifted gears, and head that turned to spy the lay of the land (his gamy right ankle dismissing the use of the rear brake). The part of the riding leathers making contact with the bike's seat remained *in situ* throughout. So did his knees stay close to the tank.

The Mallory tarmac holed through the leather of his right boot, the material of his sock, and wore his little toe to a depth painfully close to the bone. The Hailwood Mallory lines didn't belong to other riders. When for instance, he entered Gerrards wide (as he always did), the line belonged to him and him alone. On one lap, Cowie decided to follow the master and found

Short engaging dogs have been eliminated in the works swiss-cheese fourth gear (right); the stock cog is solid. Timing chest is almost standard 750 issue, save the lightening holes in the gearsets of the camshaft drive trains.



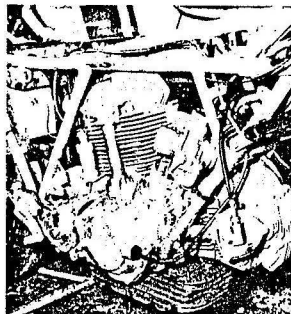
Thin-wall chrome-moly frame has extra bridging between downtubes and central backbone tubes.

## ISLE OF MAN DUCATI

himself in a terrible state of Kawasaki shakes.

So Hailwood gained victory on a bike that nobody would dare dub a Mallory special, because the track is at least 50 per cent hard and fast acceleration, and by no stretch of the imagination is the Ducati generously endowed in those departments. Mike won at Mallory after an absence of nine-and-one-half years, and he did two practice sessions on race day that lasted a total of 20 minutes. Fantastic.

The spectators knew they had seen the Master in action, and they acclaimed him with a spontaneous roar of approval. Some people, who should have known better, proposed ranging Mike alongside Roberts, Sheene and the young set in the Race of the Year—all the better to decide the destination of the "Best Ever" award.



Special light weight frame houses special engine; slimmed-down crankcase sump is unlike line-production bikes. Lucas ignition replaces standard points. Shortened intake trumpets boost power. Note oil-level glass in the sump.

Of course, it is ridiculous to make comparisons between the 38-year-old Hailwood (retired 1969) and the aces of today. In any case, Mike will prevent the attempt by refusing to entertain the idea of short-circuit scratching a TZ750 in youthful company. You'll get nowhere speculating over the effectiveness of his smooth style in 1978 competition. And, furthermore, Mike reckons he's unqualified to pass judgment on the knee-dragging buttock-shifting cornering exercises because they are not for him. He has never ridden that fashion and has no intention of starting. At the same time he refuses to condemn the acrobatics which "seem a bloody waste of energy" because "look how those blokes go."

One thing is sure: the Ducati matches Hailwood to perfection. Ducati power, weight, and handling characteristics are completely at one with ol' smoothy Mike;

great for late braking and driving hard through corners when two moves look as one; superb for rapid changes of direction and lean-to-lean maneuvers.

The Hailwood-Ducati connection places horsepower firmly in the context of relativity. The Sports Motor Cycles Ducati makes 80 bhp measured at the rear wheel. The modest figure sets the Ducati well down when compared with its works Honda rival, variously credited with anything from 85 bhp (Honda alibis) to 115 bhp (people thinking of numbers). If you say 100, you'll be a couple short of the certified reading obtained on an independent brake, though horsepower writ large on paper can be irrelevant to performance produced on the track.

On the Isle of Man, for one place, most of the Honda's advantage disappeared in the power absorbed pushing excess

(Continued on page 61)



weight and frontal area through the air. So when Hailwood fired up the slim-line Ducati, the island F1 affair assumed the proportions of a no-contest. Mike trundled through the six-lapper determined to keep things cool, and he kept the revs below 8500. At half distance his average stood at over 110 mph; he subsequently went cruising and knocked the speed back to 108.51 mph. After Hailwood finished, one minute 59.8 seconds later the second guy arrived to complete the 226 miles, and even Mike's men who *knew* he'd win could hardly credit how easy he made it. "The easiest TT I can remember," said Mike.

Hailwood and the Ducati could have destroyed most of the TZ750s in the Classic TT. His 108 mph average would have resulted in an easy fifth place; anything over 109.50 mph (well within his capabilities since his best Ducati practice lap was over 111 mph) would have given him third.

Hailwood's mini-comeback season took in four meetings and seven races, four of them on the Isle of Man. The four events that involved the Ducati resulted in two wins, one third place and a DNF, the latter at Donington Park (Britain's newest circuit) when he tumbled during an effort to make up for a 500 rpm shortfall. Earlier in the race, the Ducati had broken a piston ring, and that led Hailwood to force the Dunlops to a point that would not

tolerate his interpretation of the maximum permissible angle of lean.

Ducati rings react to being banged along the 74.4mm stroke at excessive piston speeds. Even short bursts of modest over-revving expose the rings to peril; 8700 is safe, 9600 marginal and 10,000 suicidal. Unlike a two-stroke racer, the Imola-cammed Ducati has a relatively flat power curve after reaching its maximum output, and this presents the rider with a time-saving option of letting the revs increase instead of changing gears. The problem comes with balancing instant race strategy with longer term reliability. Sports Motor Cycles' Steve Wynne says piston rings are the most fallible components in his race-prepared desmos. He also reports the Ducati appetite for lurching pistons and acknowledges the value of the Cook Neilson replica, teflon-coated pistons which played a part in Hailwood's winning jaunts.

Contrary to uninformed opinion, the Hailwood Ducati was not something extra special concocted at great expense by an army of Italian development engineers. Quite the opposite: economics take precedence over prestige at Ducati, and budgetary squeezes disallow a racing department that might cream-off engineering talent. The Bologna factory has no real race shop, since racing development is the domain of a little subsidiary company called NCR. Engineer Franco Farne

heads the small number of staffers whose limited-budget terms of reference give them free access to Ducati scrap. If they want to flow a cylinder head, for instance, the issue is a reject with broken fins. NCR men are also permitted to start shut-down machinery in the main plant during nights and weekends, and they regularly exchange technical information with Ducati design and production heads.

When Sports Motor Cycles placed their F1 order (October 1977), NCR was engaged on an endurance racing project, the one thing delaying the other. Initially Ducati had agreed to supply 30 engines conforming to—and taking advantage of—F1 regulations as interpreted by SMC. But as the mid-March delivery date neared, Mike's bike fell far below a fully-developed factory fireball ready and waiting to receive a few gallons of English petrol. Ducati finally shipped the bike to Britain for SMC to apply the finishing touches and their own racing mods.

The 860 F1-specification Ducati is a machine of many parts; part 900SS, part 750SS, and nothing if you're expecting exotic materials. NCR uses 900SS cylinder heads with reworked combustion chambers with two-millimeter oversize valves. The 750SS provides the pattern for the crankcases and bevel gear train and mechanical contact-breaker ignition. Gearbox internals are five-speed close-

ratio racing, cut from material straight out of Ducati's stock. The nonstandard dry clutch has an aluminum drum, sintered bronze plates and springs from the 450 single. Driven by a lightweight primary gear, the clutch resides part way under a ventilated cover. Because the clutch fits outboard, there's a special left side engine casting, cast in aluminum to stay on the safe side of F1 law. Also on the left can be found a small oil-filler plug, close to the base of the rear cylinder. The special crankcases have a spy-glass set in the sump's left-forward quarter, while an automobile cartridge-type filter protrudes from the bottom. The oiling extras were incorporated at the request of Steve Wynne, who confessed to worrying in equal parts over the original filtration equipment and the bureaucrats' reaction to the sump modifications.

Housing the engine is a frame that's fairly standard in configuration but special in the high-grade thin-wall tube construction. Suspension is Marzocchi all round, resulting in a curious combination of decent front forks and inefficient rear shocks. Campagnolo supplies the wheels; Brembo the brakes.

On arrival at the Manchester base of Sports Motor Cycles, the Ducati found itself in a familiar company. SMC holds agencies for Ducati, Moto Guzzi, BMW, Laverda, Triumph and Harley-Davidson. In the classic race-what-you-sell tradition, SMC is heavily engaged racing its trackable heavy metal (Ducatis, Moto Guzzis and Laverdas) in endurance, formula and production competition. Wynne is a bike freak who doesn't count a car among his possessions or wants, and who believes in racing to the very limits of enthusiasm and tax-deductible expense.

At the beginning, Wynne charged up numerous blind alleys in desperate pursuit of monster power, greatly enlarged capacities and wild specifications. Then he discovered the Great Truth: Doctor Taglioni had it right in the first place. So ever since, Steve has worked on the basis that if he turns out racers to Taglioni's first principle, which would meet with the Doctor's approval, then everything is All Right. In other words, the present-day Ducatis can be improved, but not improved beyond Taglioni's original. Anyway, back in the early days Wynne ambitions ran rife with plans for installing a dyno, but he managed to curb expensive tastes in favor of conducting R&D on a track-it-and-see scale.

Four years ago, Wynne put his first SMC Ducati on a circuit; almost simultaneously he discovered an expensive weakness in the crankpins. Overcoming that problem was a relatively simple matter of making 38mm pins (stockers were 36mm), machining larger holes in the flywheels, boring the rods to accept correspondingly larger big-end bearings, and polishing the wheels in the crankpin

areas. Nowadays the race-style Ducatis are factory equipped with German pins and bearings manufactured to the larger dimensions, so Hailwood's model was okay in that respect. The unpredictable behavior of the high compression pistons, however, remained a plague on the Manchester house of Sports Motor Cycles. Until, that is, Wynne got a pair of the rare Venolia pistons from America. Then he could boost the compression to 11:1 and sleep easily.

It must not be assumed that the bike only needed new pistons to fly. For like an out-of-crate racer it actually required a great deal of attention before being pronounced ready and able. NCR left the ports standard. The inlets ports in particular were far too small for racing. They needed to be opened up and that just about sums up Wynne's porting technology—something that's uncomplicated and unguided by heavy theory. He enlarges the inlets to become as big and straight as possible and cleans out the exhaust side without going mad.

Wynne attaches considerable importance to manifold length which, after a series of experiments, has settled to 10 inches (plus or minus 0.25-inch) as measured from the bellmouth entry to the valve center line. The length is achieved by cutting the bellmouth approximately in half, and the figure derived from testing on an airfield runway where straight line speeds could be measured at maximum rpm. The bellmouths were doctored between runs until attaining the optimum length, and subsequent dyno figures confirmed that the setup produced a wider power spread than did shorter or longer bellmouths.

The main problem on the exhaust front is to keep below 115 dB(A) while retaining the benefits provided by the Imola cam. Unencumbered pipes are out, but six-inch lengths of perforated-sleeved Triumph mufflers screwed to the long-taper pipes (headers are 24 inches) fill the bill nicely.

Wynne is something of a purist over valve timing, knowing that manufacturing tolerances in the bevels prohibit timing which conforms to his idea of the ideal. To introduce finesse into the timing business, he machines two additional keyways in the timing bevel and fits any one of a number of offset keys manufactured in .020-inch steps. According to Wynne, this vernier adjustment allows him to set engines with powerbands pitched to accord with specific circuits. Advancing the timing moves the powerband down and retarding makes the engine slightly more peaky, so there are a considerable number of possibilities contained in the 6000-9500 rpm band effective with the racing cam. In total, Wynne can parade five racing engines with different power characteristics.

In Wynne's estimation the gearbox is something to be left alone, except for

removing three shallow dogs from the fourth gear pinion. This is done in deference to the standard box's proclivity for jumping out of fourth (direct) gear when subjected to racing rpm. The shallow dogs are only there to reduce backlash in the stock 900SS. But under the pressure of racing they can hang up the box in partial engagement, and then produce a sudden surge which deforms the main dogs. So removing the subsidiary three makes for failsafe engagement.

All the gears are drilled for weight reduction, and the selector drum is positively peppered with holes. Drilling is a Wynne ploy for keeping overall weight to 360 pounds with everything on board, less rider and gas. Add 48 pounds for 24 liters of fuel, and the ready-to-race, full-range weight works out to 408 pounds.

Components on Wynne's "immediately discard list include the contact breaker set and the Marzocchi shocks. The Ducati ignition, which is inclined to wander during long races, is replaced by Lucas Rita electronic trigger equipment with its auto-advance mode locked. Girling gas shocks take over from Marzocchi because the old-fashioned Italian units are plain no good. Incidentally, Girlings spent hours at Oulton Park experimenting with instant-adjustable test shocks to make certain Hailwood had The Best.

Before Silverstone, a new bike was built to replace the damaged Donington Duke. At first, SMC thought that the crash damage was cosmetic, but the wreckage proved far more extensive on investigation. The clever Donington sand traps arrest crashing bikes with utmost finality before they make contact with the hardware—hay-baled concrete walls. (Car drivers are said to prefer sand and concrete to wire and Armco these days.) The Ducati entered the trap at 10,000 rpm, ingesting a lot of sand. And bang went those Venolias.

After the Donington experience Dunlop confirmed that the narrow wheel rim squeezed the rear slick and reduced the contact area when the "road ran off the tire." So, to increase the tire's effective radius, a 3.5-inch Campagnolo was obtained. It was also agreed that front end grip would improve from fitting a slick in place of the intermediate. Unfortunately, the slick produced vibration, not to be easily remedied because the Marzocchi lack sophisticated provision for varying damping. The final compromise solution was a slick tire and heavier fork oil.

Hailwood finished third at Silverstone. An easy third on the big horsepower track, after threatening the leaders (on Kawasaki and Honda), completing a 110-mph lap (0.02 mph slower than the record), finding five neutrals and their 'rescuer' home.

You want to know our conclusions? Mr. Hailwood's an ace. The venerable Ducati is a competitor—with Mike aboard. \*

Har du betalat in medlemsavgiften ? Det blev lite oklart och struligt i förra numret av Cucciolo. Du som inte fick något inbetalningskort har förmodligen blivit medlem efter 31:a Augusti, och då behöver du inte förnya avgiften för 1987. Du som glömt att betala, gör det snarast. Om du inte gör det så blir det här den sista Cucciolo du får. Även om du bytt hojmärke så vore det kul att ha kvar dig som medlem.

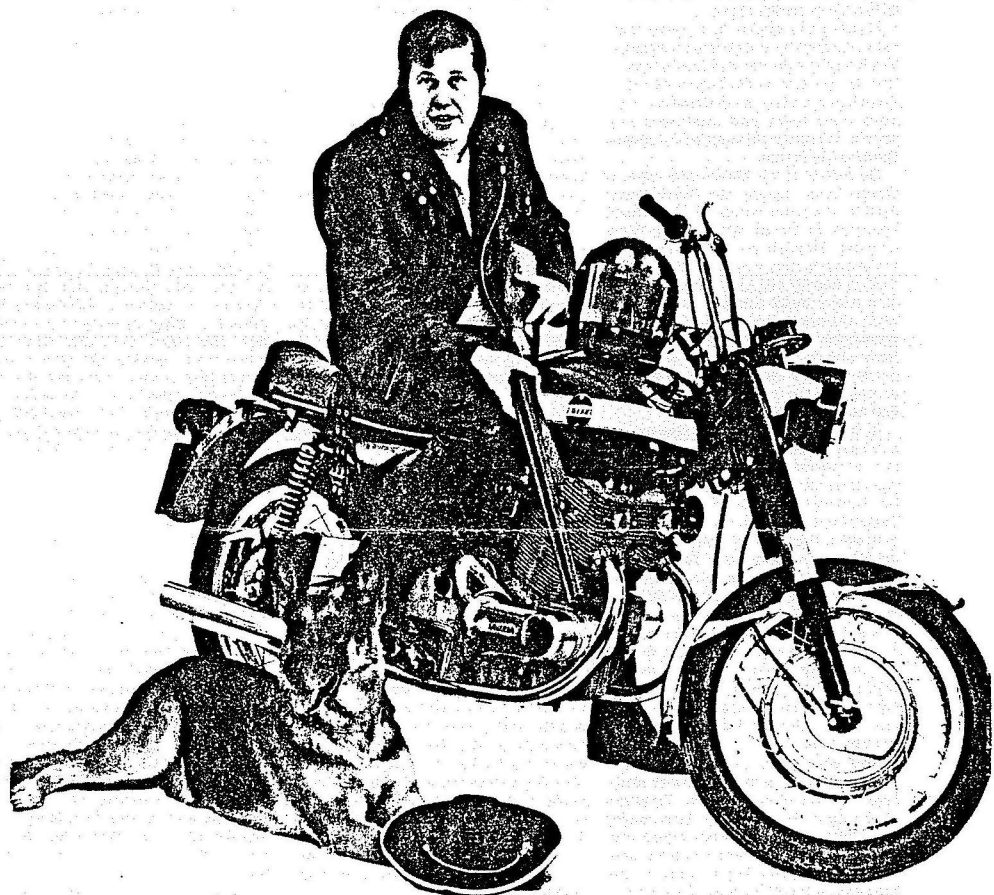
## Träffen

Årets Ducati-träff kommer att hållas 22-23 Augusti. Platsen är norra halvklottets självklara metropol, Sveriges navel, nämligen Taberg 1 mil sv om Jönköping. Arrangörer är TBR (Tubbebo Racing) och priset blir 120:- inkl mat & tak. Långväga kan komma på fredag em. Liggunderlag + badbyxor medtages eller skickas till TBR. Bet sen 30/6 Frågor ring: Petrus Andersson 0393-40244. Mer info senare.

# Obetald annons



# HI BOYS!

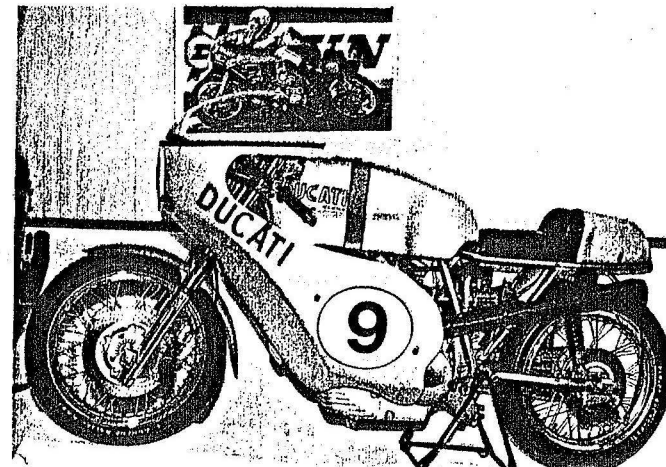


36 Auriol, den Franska öken-föraren, fick bryta Paris-Dakar-rallyt näst sista dagen då han ledde på sin Cagiva-Ducati. Servicebilen hade pajat. H-a vann.



Gio. Ca Moto är en firma i Bologna som har ett jättelager med Ducati-delar. Om du besöker Bologna så måste du besöka denna firma som håller till i en gammal bondgård nära Bologna flygplats. Adress: Via Bruschetti 6 , 40132 Bologna. Tel (051) 38 38 86. De kan tala engelska.

Gio. Ca Moto har också börjat bygga en replica i begränsad serie av Paul Smarts vinnarmaskin på "200 miglia di Imola del 1972". Priset är 15000000 Lire vilket motsvarar ca 82000:-



Om du tänker köpa en paso, men inte gillar den snygga röda kåpöverdelen utan glas, så har Gio. Ca Moto (uttalas djå'ka) i Bologna tagit fram en ny kåpöverdel med transparent plexiglas. Den kostar 350000 Lire vilket är ungefär 1900:-

	Italien	England	Tyskland
750 Paso	61062	56359	65095
Indiana 650	43312	42820	45566
Indiana 350	32652		
F3 350	42299		
F1 750	59859	59476	66723
F1 Montjuich	81229	82041	
MHR Mille	60987	61528	56021
Alazzurra 650		32810	36094
Alazzurra 650 GT		34861	

Detta är riktpriiser på Ducati i några andra länder. I dessa länder förekommer det ofta rabatter på Ducati vilket gör att Duccarna kan vara ännu billigare. Alla priser är i Svenska kronor.

## FYNDSIDAN

### Medlemmarnas privatannonser

Säljes

Darmah SS -79. NrR 2-1, trattar, nyrenoverade toppar, nyboorad, nya drev + kedja, nytt 45 Ah-batteri. Silentium medföljer. Pris 28000:-  
Bo Forsberg 0176-27044

Säljes

860 GTS -76, röd, halvrisig med Öhlin och 2-1 som ev kan säljas separat.  
Tomas Kollin 0492-13054

Köpes

Gammal och ful (?) Duce till ekonomipris.  
Annie Seel 08-7586165.

Köpes

Centralstöd till 900 köpes för "torrbrytning".  
Charlie 0322-50372 eller 031-830930.

## FYNDSIDAN

### Medlemmarnas privatannonser

Säljes

S2-sadel.

Tomas Kollin. 0492-13054

Köpes

900 Replica 80-84.

Mikael Ringvall. 036-100415

Säljes

Ny Ducati 750 F1 -86, pris 68000:-

Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

Laverda 1000 Jota -77. Original 19000:- eller ombyggd med alu-tank, ensits, 3-1 racesystem, BTZ-tändning, Öhlins mm till merkostnad. Byte Ducati.  
Petrus Andersson 0393-40244 efter 17.

Säljes

Moto Morini 500 -83. Röd, 2000 mil, Conti. "It may annoy, it may delight but it will never bore"  
Mats 0418-12978, 22733

Köpes

900SS eller tidig MHR. Kontant.

Mats 0418-12978, 22733.

Köpes

Darmah SS, 900 SS eller MHR max 35000:-  
Ram, sving, skärmar och topplock till MHR.  
Bo Österberg 013-133301

Säljes

Moto Guzzi Le Mans III -82 i absolut toppskick. Cykeln har rullat 4700 ärliga mil, motorn 3900. Omlackad sv/v med pearl i klarlack, både snyggare och starkare än original. Utrustad med: Marzocchi 38mm fram, Öhlins gas bak, ISR justerbara Clip-on, Agostini helkåpa och glasfiber/lädersadel, Stucchi tillbakaflyttade fotpinnar, Lafranconi ljuddämpare. Bör ses. Slumpas för 34000:- eller högstbjudande.

Tor Ljunggren 054-165493 eller 161180.

# TILLFÄLLE (T)

som aldrig kommer åter.

LMCK:s postorderfirma LiKab erbjuder:

OBS! Vi säljer numer endast övriga produkter.

Yxa till styckpris	69:-
Sellbergssäcken (rö el. svart)	365:-
Motorvägskarta	45:-
Campingmasugn, hopfäll- bar. (Äkta från Mora)	34:-
Gör din egen yxa	
Atthaskiti	43:-
Rövtvättare 5-pack	15:-
flaskborstmodell med två ändar (S,M,L)	
25-pack	60:-
Ficklampa med diesel- verk, bullertestad!	55:-
Fluortejpsortiment:	
A4-ark	20:-
10-pack	180:-
räfflad	25:-
Black Smash	25:-
XL	29:-
Hjälmförgasarklocka	150:-
Tankbeautybox	395:-
Kryddsnurra	15:-
(vad man ska ha den till)	

SNOTT UR LMCK:S KLUBBTIDNING  
"FLÖDAREN"

Vissa av våra produkter kan vara tillfälligt slut i lager.  
Har du svårt med betalningen? Utnyttja LMCK-lånet. Låna upp  
till 50:- med marknadens effektivaste ränta: 114%.