

# Cucciolo



TV ÅNGSTIDNINGEN, NU ÄNNU TJOCKARE





## Ord Från Nya Ordföranden

Chockad var tillståndet jag befann mig i, när vi körde hem från Årsmötet. Visserligen hade jag sagt att jag kunde ställa upp som ledamot i styrelsen, men jag blev alltså (tvångs)vald till ordförande. Efter fem månaders Ducatiägande blev jag verkligen överrumplad. Årets banträff på Kinnekulle var första gången jag var på Ducceträff, så därför var jag väldigt negativ till att bli utsedd till "Il Duce" med min dåliga kännedom om klubben. På hemvägen när jag plågade min 450:a, så började plötsligt Håkan(84) att gestikulera våldsamt. Vi tog av på nästa avfart. -Du, säger Håkan. Jag har fått en ide! Då, förstod jag att detta kan nog bli rätt roligt ändå. Styrelsen har nu haft sitt första möte där både realistiska och galna ide'er kom fram. Vi har en förhoppning om att aktivera fler människor än de i styrelsen. Så därför ser vi iframemot, just Dessa förslag till oss eller varför inte själv försöka ordna en liten träff. Du har kanske ett favorittifik längs vägen? Skicka en vägbeskrivning till Cucciolo och en tid när vi alla kan träffas där, eller nu när snart snöstormarna drar in över oss, varför inte fixa en liten vinterträff? Men innan vi börjar tänka på vinterträff, så skall vi väl hinna med ett par härliga höstturer innan dess.

Vi ses på nästa träff

Ciao

Mats Håkansson

Ordf i Skånska(Svenska ?)Ducati Klubben

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 150:- 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, 181 60 Lidingö.

Adressändringar skickas till: Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 196 31 Kungsängen.

## Skvaller

900 SS

Tro det eller inte. Ducati 900SS har börjat tillverkas igen. I England! Det är Mick Byrne på Newton Equipment som ligger bakom denna sensationella nyhet. Newton tillverkar hjul och plastdetaljer samt tank själva. Resten köper de från Italien. Maskinen ser ut som en -75:a 900SS, men har Boschtändning, bättre reglage och överhuvudtaget förbättrad motor. Förmodligen är motorn likadan som på 900SS ca 1982. Man har också Brembos flytande skivor och tanken har flygtanklock. Exportpriset i England är £4500. Bara ett begränsat antal kommer att byggas. Du kan kontakta Newton på adress: Newton Equipment, 281 High Road, Leytonstone, London E11 4HH (01-555-6565).

EKRADE HJUL

Newton Equipment säljer även sina ekrade hjul enligt ovan löst. De är gjorda för 6-bulpts Bremboskivor och har givetvis aluminiumfälgar och rostfria ekrar. Hjulen kostar £375 per par och extra breda fälgar kan fås mot extra kostnad.

BULLRIG CAGIVA RACER

Trots hårda bullerkrav så har det sagts att Cagivas 500-racer bullrar så mycket att den är fullt jämförbar med 50-talets odämpade 2-taktare. Hur kan då detta komma sig? Jo, Cagiva har löst detta mycket fiffigt. Bullernivån mäts vid 8000rpm, och då går Cagivan tyst. Cagivans power valve öppnar nämligen inte förrän vid 9000rpm, och då blir det ett herrans liv. Cagivas konstruktör är på gång att konstruera en ny och mycket okonventionell racer. Den har dock blivit fördröjd. Konstruktören, Alain Chevallier, skyller på sina medarbetare på raceravdelningen. "De är alla gamla MV-mekaniker, och de vill bara bygga ännu en MV" påstår Chevallier.

DUCATI ENERGIA

Eugenio Lazzarini vann ju överlägset årets 125 VM i road racing på sin Garelli. Ja, hittills har han vunnit alla tävlingar i år. Nu kan man fråga sig hur Garellin kan vara så tillförlitlig. Det vet Cucciolo. Det beror helt på att den är utrustad med ett nytt experimentsystem från Ducati Energia i Bologna. Det är alltså frågan om ett brytarlöst tändsystem kallat Ducati Energy. Nu vet vi det.



#### KOMMANDE ARTIKLAR

De svenska höjtidningarna håller på att skärpa sig, utom Bike som skall göra ett reportage om en av världens fulaste MC-modeller : Sukisuki Katana..... Huuuuu. Nej, annat är det med MCM och Allt Om MC. Cucciolo kan redan nu tipsa om att hålla utkik i kommande nummer. Det utlovas HETA Ducatiartiklar. Hoppas deras upplagor ökar i dessa nummer. Sennaste numret av MC-Nytt (har inte kommit när jag skriver det här) innehåller en Cathcart-test av Lucchinellis 851-racer. Ni vet den som nu är uppe i hela 130 hk. Eller rättare sagt var i Maj. Nu kanske den är ännu stongare.

#### CASTIGLIONE-BRODER SKADAD

I Motociclismo (alla borde ha tillgång till denna underbara tidning) kunde man nyligen läsa en tråkig nyhet. Vid en åktur på en av Cagivagrupperns motorcyklar (Ducati eller Cagiva eller Morini eller Husqvarna) kolliderade Gianfranco Castiglioni med en bil. Han skadades ganska allvarligt i ena benet. Familjen Castiglioni hoppades dock att han snart skulle vara återställd igen.

#### GENERALDIREKTÖR HAR AVGÅTT

Cagivas generaldirektör Marco Lazzati har avgått från sin post vid motorcykeldivisionen för att ägna sig åt annan verksamhet inom Castiglioni-koncernen.

#### STULNA DUCATI

Kent Jörnevall har snackat med snuten och kommit över en lista över stulna Ducati som inte återfunnits. Se upp med följande hojar:

900 GTS -79	Halmstad	Ramnummer 855133
900 MHR	Eskilstuna	901488
600 Pantah	Malmö	701471
600 Pantah	Jakobsberg	701490
500 Pantah -81		DM500FLA662324

#### ITALIENTRÄFF

På Öland skall det bli en improviserad Italienträff lördagen före midsommar 1988 i Borgholm vid Ebbas Cafe kl 13.00

#### HÖRT I NORGE

DBIS värstingversion kommer att heta DBS. "Finnkopp"

#### HISTORISKT VETERANRACE

Kjell Saläng har kört hem första segern för Svenska Ducati Klubben. Han var anmäld genom klubben liksom många andra när MCHK och Linköpings MS arrangerade 22-årsracet på Sviestad den 2 Augusti. Kjell var totalt överlägsen i sin klass. Tyvärr får vi inte plats med något mer från racet i den här tidningen.

Omslag: Petrus hoj på träffen, foto Uffe Homström

Baksida: Olle Andersson varvar, foto Uffe Holmström

#### BOTT I DANMARK

Hade väntat mig en rapport från någon av deltagarna (hur var det med den Björn?). Fick i alla fall en resultatlista av Dan "Le Mans testaren" Gustavsson. Grattis Bue. Kan man kalla dig nordisk mästare nu?

1.	Bue David-Andersen (Norge)	Ducati 600 TT2
2.	Finn Villadsen (Danmark)	Kawa GPZ 500
3.	Lars Christensen (danmark)	Moto Guzzi
4.	Peder Spile (Danmark)	Ducati 900
5.	Dan "linslusen" Gustavsson (S)	NCR Ducati 750
6.	Olle Andersson (S)	Ducati 750 F1
7.	Blörn Andersson (S)	Ducati 750 F1
8.	Ulf Hansen (DK)	Ducati 900 MHR
9.	Fritz Trøst Hansen (DK)	Moto Guzzi
10.	Mortin Coff Andersen (DK)	Moto Guzzi
11.	Freddy Pedersen (DK)	BMW R100
12.	Jørgen Frost (DK)	BMW R100S
13.	Mogens Pedersen (DK)	BMW 1000
14.	Geirr Seterkleiv (N)	Ducati S2
15.	Björn Andersson (nej, inte han) (S)	Triumph
16.	Per Harms (DK)	DBZ 500 (??)
17.	Rune Sjöhom (S)	Honda
18.	Jesper Nielsen (DK)	Harley Davidson
19.	Per Christophersen (DK)	Tempo Twin (???)

#### NYHETER FRÅN FRANKRIKE

En notis i l'Ecco des Conti (franska Ducatiklubbens tidning) berättar att det äntligen finns en Ducatiklubb i Bologna (vi har faktiskt redan fått brev från dem om en träff som redan har varit, reds anm). Adressen är Via Bentrini 38, 40128 Bologna. Medlemskap kostar 20000 lire Thomas Lunde n

#### MERA FRANKRIKE

VAD ÄR CLUB MOTOCYCLISTE FORZA ITALIA FRANCE ?

Association Internationale des possesseurs de motos italiennes.

Monsieur Robert Hirsch grundade för 8 år sedan Franska Laverda klubben. Dock kände man sig efter ett tag lite rasistiska och tyckte att en klubb "monomarca" var tråkigt. Den sista December 1985 grundades på den gamla klubben en ny allitaliensk klubb med rubricerat namn. Observera att detta är en INTERNATIONELL klubb, och detta innebär att den är mycket utåtriktad och lätt att umgås med. Det är ju ett av klubbens ändamål att samla Europas "italisti". Var inte rädd att ta kontakt med ordförande Robert Hirsch (det blir inte förgäves). Han är 44 år och har i år köpt sin tjugosjätte cykel.

Robert Hirsch, 9 Square Weiller, 57500 Saint-Avoid, Frankrike.

Skriv på Eng. ty, fr.

PS Håll ögonen öppna efter FORZA ITALIA's aktiviteter i Cucciolo.

De rapporterar regelbundet.

Thomas Lunde n

#### LEI CAGIVA, LUI DUCATI

Cagiva åt henne, Ducati åt honom. Något i den stilen blir det om man översätter den senaste singelskivan från Marco Lucchinelli. Ja, ni läste rätt, Marco Lucchinelli, han som kör Ducati 851 Quattro Valvole. Det här är faktiskt sant, hur otroligt det än låter. Låten är skriven och producerad av Riccardo Borghetti. Han har gett låten ett trendigt sound med mycket syntar och synttrummor. Som kontrast har han lagt in en ylande elgitarr här och var. Marcos röst ger en härlig kontrast till den putsade bakgrunden. Låten innehåller två refränger kan man säga. En med bara Cagiva, den andra med både Cagiva och Ducati (man kan höra både ordet musik och elefant här och var). Skivan är utgiven på skivbolaget "Lucky" och har skivnummer LM 182. Cucciolos exemplar kommer från Bue David-Andersen i Norge. Ett måste för en sann Cagivist eller Ducatist. På omslaget kör Lucky Cagivas 500 RR.

TJENA MICKE

Jag är nu väl hemkommen från alla strapatser på denna gudsförgätna och sterila lilla vulkanö. Så som medlem i Cucciolos testpatrull kan jag rapportera följande:

Att "Lanzarote runt" är en lagom heldagsutflykt med många sevärdheter. Däremot tar det betydligt längre tid att komma dit.

Att Cagiva verkar ha satsat på en offensiv "reklamkampanj". För en 650 Elefant med spännig spanjack vid rullen flängde runt på gatorna, samt att det gick att köpa solglasögonsnoddar med Cagivalogon prydligt tryckt. Bevis medföljer (tack Annie, jag bär alltid solglasögon numera, reds anm).



"Spännig spanjack" Foto: Annie Seel

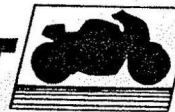
Att det till Cagivas ära (???) finns ett hojspel (samma som på restaurangen vid Vätternleden) där man sitter på en röd 500-racer med nr 7 på. Har inte Didier deRadigues detta nummer? Givetvis körde jag den och kom 2:a. Vilken väghållning.

Eftersom jag nu har avträtt min post såsom skandalös sekreterare ser jag mina lojala förpliktelse gentemot den ännu mer skandalöse fd ordföranden (???????, reds anm) förverkade, och råder därför att nyss nämnda person emigrerar till detta Cagivas förlovade land. OBS ta med din excellenta "off-roadmaskin" då vägarna är av samma klass som på Gotland.

Med vänl hälsn fd skandalsekreterar n Annie R. D. Seel

SVENSKA DUCATIKLUBBEN  
c/o Micke Werkelin  
Pyrolavägen 52  
181 60 LIDINGO  
Sweden

**SPONSORS**  
for  
**SPORT**



promotion and sponsorship consultants

4 Plymouth Drive  
Bramhall  
Cheshire SK7 2JB

26 August 1987

Dear Micke

Thankyou very much indeed for the returned Bimota entry forms and the cheque which arrived while I was away on holiday in Scotland. If there is anything I can ever do for you in the UK please let me know.

Last week I went to the Ulster Grand Prix with Tony Rutter, but unfortunately due to the sad accident in which Klaus Klein died we did not get any racing. Nevertheless we had a good time and at least I sold some more tickets for the Bimota.

On September 12/13th we are holding our first Battle of the Twins races, Tony Rutter will be racing a Bimota DB1 (not the 1st prize machine!) and over 15 Ducatis are also entered including Dave Raiton, Tony Moran, Bill Swallow and many others. I will let you know how the races went.

I also hope your races go successfully and look forward to perhaps seeing you in the Island next year.

Yours sincerely

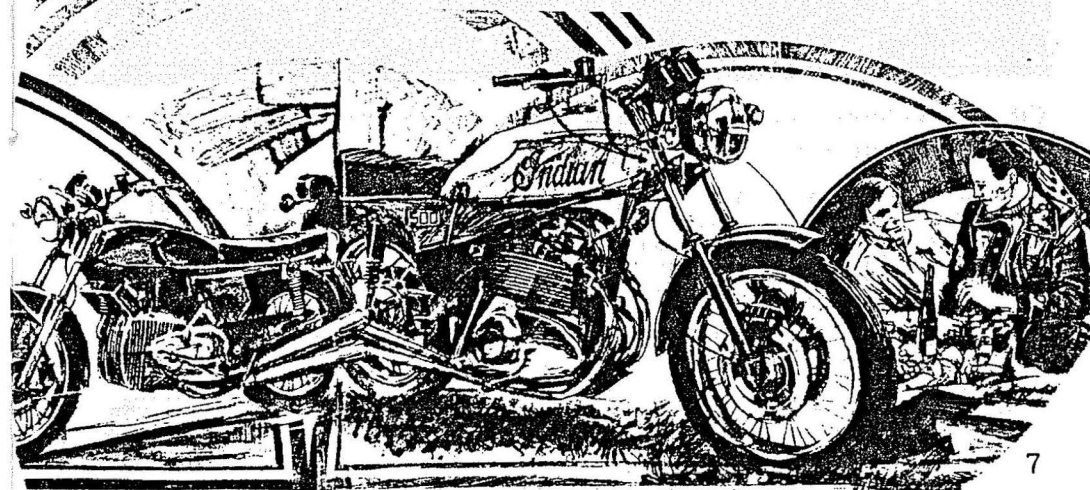
Anm. Det är Tony Rutter som skall dra fram vinnaren i lotteriet. MW.

Gordon Anderson.

ps This coming Sunday, I hope to buy a 600cc Pentah so will then be a fellow Ducati owner.

#### INDIAN-DUCATI

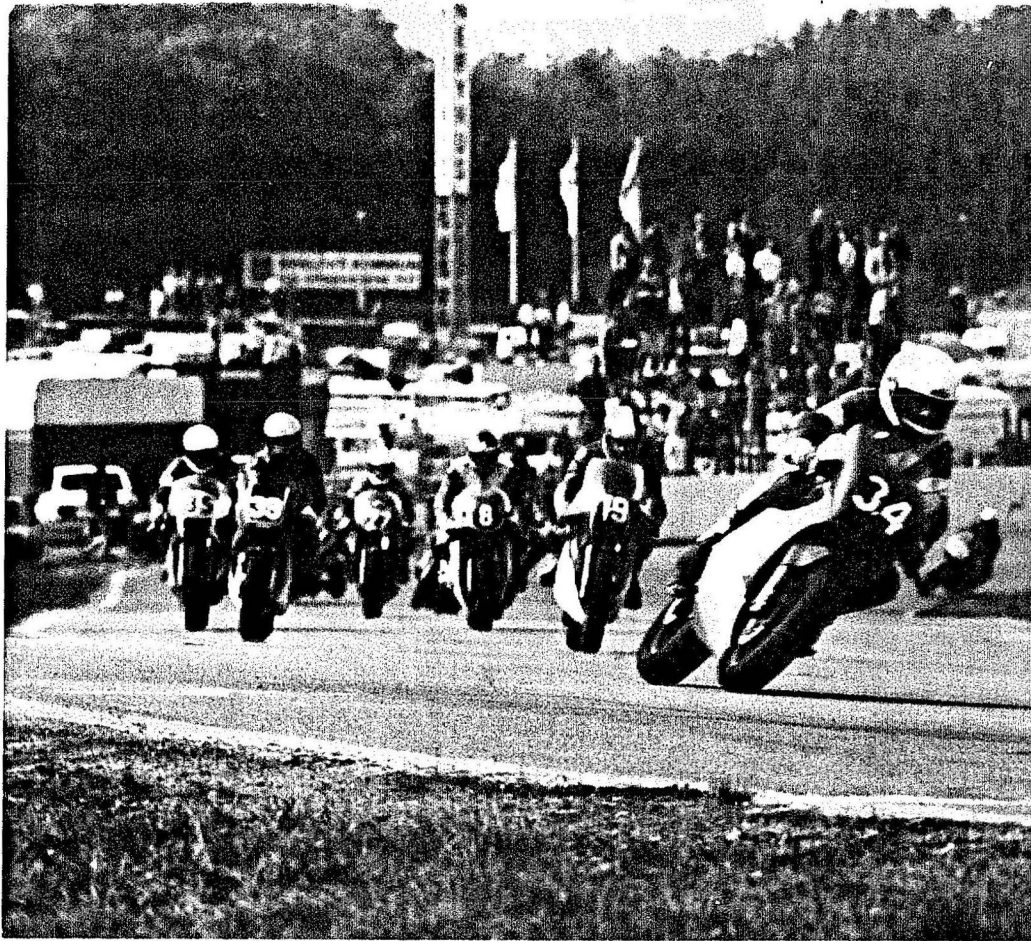
1976 var det på gång att Indian (vet i sjutton vem som ägde det namnet då) skulle montera Ducati-motorer i egna rammar. Det gällde både parallelltwinnen och V-twinnen. Av någon anledning blev det ingenting av samarbetet. Teckningen är ur Motorcyklist, September 1975





# BATTLE OF THE TWINS

## Ring Knutstorp



Olle (34) före Bue (19), Sam (39), Selerup (35) och Dan (8) på första varvet. Foto: UH.

Plötsligt bröts det monotona 2-takts och 4-pips ljudet av ett dovt muller. 34 stycken potenta 4-takts twins höll på att rulla fram till start på Ring Knutstorp. Det skulle bli det första BOTT racet någonsin i Sverige. Man såg hur publiken reste sig och gick närmare banan. Atmosfären var magisk. Tunga åskmoln kretsade runt omkring Knutstorp, men molntäcket bröts upp samtidigt som starten i BOTT skulle gå. Märkligt.



### KNÄSKRAP

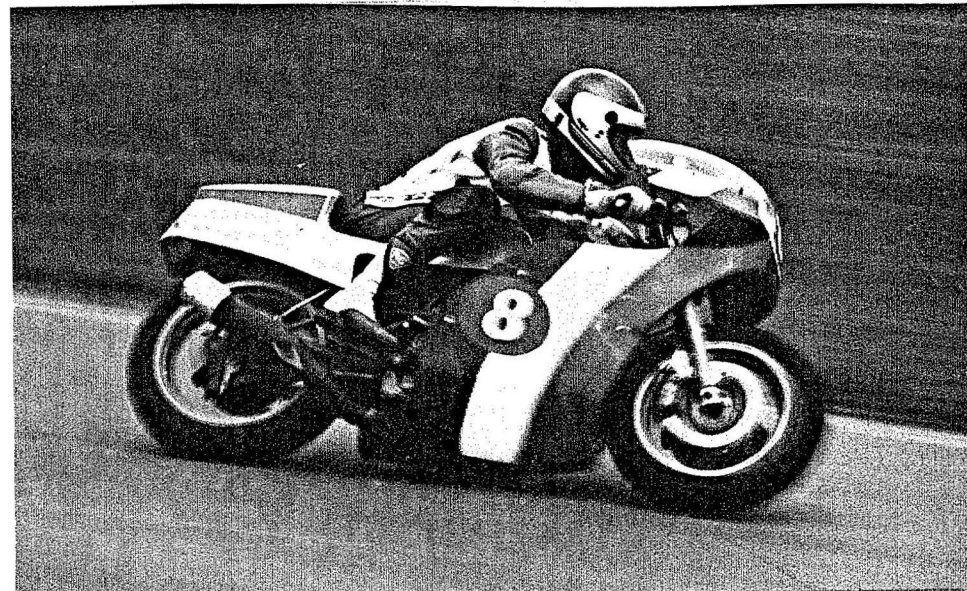
Det här var något alldeles fantastiskt. Av 40 ekipage som var anmälda hade 34 stycken kvalat in. 18 Ducati, 4 Moto Guzzi, 3 Norton, 2 Triumph, 2 BMW, 2 Laverda, 1 Kawasaki, 1 Honda och en Harley Davidson (!). Förarna kom från Sverige, Danmark, Norge och Finland. Bue David-Andersen hade snabbaste träningstiden på sin 600 TT2 före Olle Andersson och Per-Olov Selerup. Skulle loppet stå mellan dessa? Startflaggan lyftes och i ett ljudfyrvakeri gick Selerup upp på bakhjulet och tog täten. Han blev dock snabbt omäkt av Olle, Bue och Sam Toming som kom som skjutna ur en kanon från 16:e startposition på sin Montjuich. Sedan följde Selerup (Harris-Ducati 750) och Dan "Laverdatestaren" Gustavsson (NCR-Ducati 750). Ducati på de 5 första platserna alltså. Tempot var högt och Olle hade en betryggande ledning. Placeringarna var oförändrade till 4:e varvet då Sam plötsligt slog av på tempot samtidigt som han intog en märklig körställning på hojen. Han gick in i depå och förklarade att han slagit i ena knät i en kantsten. Han hade mycket ont och fick nästan lyftas av hojen.

### HARDA FIGHTER

Detta gjorde att superbikeföraren Micke Lundvall gick upp på 5:e plats på en ny 500:a Kawa med Conti!!!!!! Dan låg därmed 4:a och Selerup 3:a. Dan och Selerup hade sedan en enorm fight om 3:e platsen och vid en varvning på det 6:e varvet blev Selerup lite hindrad och Dan kunde smita förbi. På det 12:e och sista varvet hade Bue närmast sig Olle. I slutet på startrakan gick Bue om och upp i ledningen. Olle blev totalt överraskad, svarade blixtnabbt och gick omedelbart om igen. Vilket race! Olle behöll ledningen ända in i mål. Jublet visste inga gränser när Olle skar mållinjen. Det var dramatik ända in på sista varvet.

### DEBUTANTER FICK PENGAR

Alla som hamnade på prispallen var debutanter. Bästa A-förare var Selerup på 4:e plats. Olle fick 2000:- för sin 1:a plats + 1000:- för bästa Ducati, Bue fick 1400:- och Dan fick 600:- Juha Käki från Finland fick 1000:- för vackraste Ducatiljud på sin Bimotakamouflerade 750 TT1 produktionsracer (efter en liten kupp av ordföranden när Juha tvingades gå med i Svenska Ducati Klubben).





## TÄVLINGS-RESULTAT

BATTLE OF TWINS TÄVLING DATUM: 870906 12 VARV

POS	START	NR	FÖRARE	NAT	ANMÄLARE	KUBIK	MC-MARKE	KLUBB	SLUT-TID	HASTIG. POANG
										Km/h
1	34	OLLE ANDERSSON	S			750	DUCATI F1	HYLLINGE MS	14:45.771	101.395
2	19	BUE DAVID ANDERSEN	N			600	DUCATI 600	NMK OSLO	14:46.372	101.326
3	8	DAN GUSTAFSSON	S			750	DUCATI NCR	KORTEDALA MK	15:00.024	99.789
4	35	PER-OLOF SELERUP	S			750	DUCATI	HYLLINGE MS	15:01.171	99.662
5	36	MICHAEL LUNDHALL	S			500	KAWASAKI GPZ	LINKÖPINGS MS	15:03.995	99.350
6	11	BJÖRN ANDERSSON	S			750	DUCATI F1	HYLLINGE MS	15:10.456	98.645
7	29	ULF HANSEN	DK	SCUDERIA M D VOSS		900	DUCATI MH REPL	RRK VIKING	15:10.712	98.618
8	27	LARS CHRISTENSEN	DK	SCUDERIA M D VOSS		948	MOTOGUZZI LM	RRK VIKING	15:11.929	98.486
9	1	PER-ANDERS WALLIN	S			750	BISCAYA DUCATI	MESSENGEERS MCC	15:27.813	96.800
10	21	BJARKE NIELSEN	DK	FRODE SØRENSEN MC		750	NORTON COM 750 FMS		15:36.234	95.929
11	15	MIKAEL ERIKSSON	S			500	TRIUMPH	VASTRA MK	15:36.848	95.866
12	6	JUNA KAKI	SF			748	BIMOTA DB1	KOUVOLAN MK	15:42.344	95.307
13	31	PEDER SPILE	DK			950	DUCATI NCR	RRK VIKING	15:43.011	95.240
14	25	MAGNUS MARTINSSON	S			593	DUCATI 600	KORTEDALA MK	15:50.956	94.444
15	7	MARKKU HIRVONEN	SF			497	LAVERDA 500	RRC KOUVOLA	16:01.154	93.442
16	22	RUNE SJÖHOLM	S			498	HONDA TWIN	GRÖNDALS MC	16:02.373	93.324
17	28	FRIITZ TRØST HANSEN	DK	SCUDERIA M D VOSS		992	MOTOGUZZI CALI	RRK VIKING	16:04.831	93.086
18	18	ERIK DANCKER-JENSEN	DK			750	DUCATI 750	RRK VIKING	11 VARV	-
19	10	FREDDY PEDERSEN	DK			980	BMW R100	RRK VIKING	11 VARV	-
20	17	GEIRR SETERKLEIV	N			960	DUCATI S2	NMK OSLO	11 VARV	-
21	37	BENNY ANERØD	S				DUCATI		11 VARV	-
22	2	TIMO MERENTIE	SF			499	DUCATI 500 P	KOUVOLAN MK	11 VARV	-
23	9	BJÖRN ANDERSSON	S			750	TRIUMPH 750	LINKÖPINGS MS	11 VARV	-
24	12	KURT CARLSON	DK			750	TRIUMPH BONNEV	RRK VIKING	11 VARV	-
25	32	JESPER NIELSEN	DK			1000	HD XR 1000	APK	11 VARV	-
26	26	FLEMMING V JENSEN	DK			750	DUCATI 750	RRK VIKING	11 VARV	-
27	4	HANNU KOPONEN	SF			643	MOTOGUZZI	SML	11 VARV	-
28	5	JORMA LANTTA	SF			743	LAVERDA SFS	KOUVOLAN MK	10 VARV	-
29	33	KARE ANDERSSON	S			980	BMW	VASTRA MK	10 VARV	-
30	23	TOMAS JOHANSSON	S			1000	BISCAYA LEMANS	MESSENGEERS MCC	10 VARV	-
31	39	SAM TOMING	N			750	DUCATI	NMK OSLO	5 VARV	BRUITT
32	38	PIER CHRISTOFFERSEN	DK			900	RRK VIKING	RRK VIKING	4 VARV	BRUITT
33	16	LARS MACKLIN	S			828	NORTON	VASTRA MK	2 VARV	BRUITT
-	3	JUNA KYLLÖNEN	SF			864	DUCATI 900 NCR	KOUVOLAN MK	EJ KÖRT 1 VARV	

Dan, kranskulla, Olle &amp; Bue . Foto MW

## SPONSORER

Vad hade vi då fått alla pengar ifrån ? Det var nämligen Duce-klubben som fixat fram alla stälarna. Jo, 3000:- fick vi av Allt Om MC för en artikel om Ducati som Jonas håller på att skriva. 1000:- fick vi av Biscaya, 1000:- från bullerfonden och ca 1000:- från lotteriförsäljning på rtäffen. Ett stort tack till alla som bidrog.

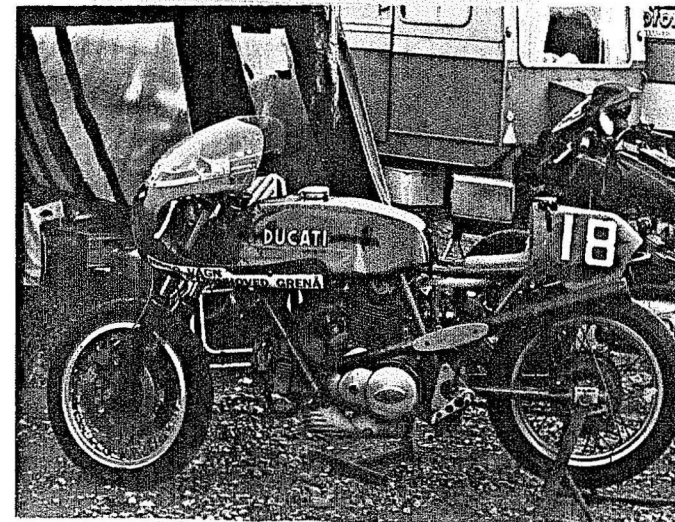
## TRIMNING

Vad var det för speciellt med Olles vinnarhoj då ? Inte mycket faktiskt (Olle körde ju enormt bra). 750 F1 -86, 40:or, slicks, Montjuich-kammar och 2-1 system. BOTT-racet blev en jättesuccé med största antalet anmälningar av samtliga SM-klasser på sista SM-deltävlingen. BOTT kan bli en tävlingsklass i Sverige om alla hjälper till med att efterlysa en sådan klass. Skriv insändare och gapa om det på allmänna platser. Det finns krafter som jobbar för ett nordiskt BOTT-mästerskap nästa år.

## Cucciolos utsända:

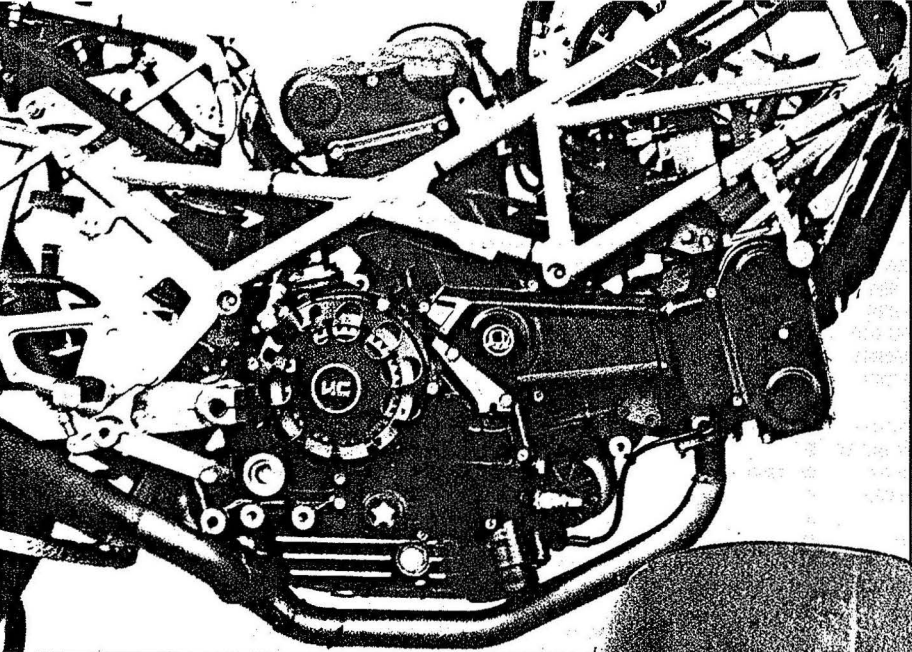
Micke Werkelin text och Uffe Holmström foto.

Vi fick faktiskt presskort. Det är vi malliga för.



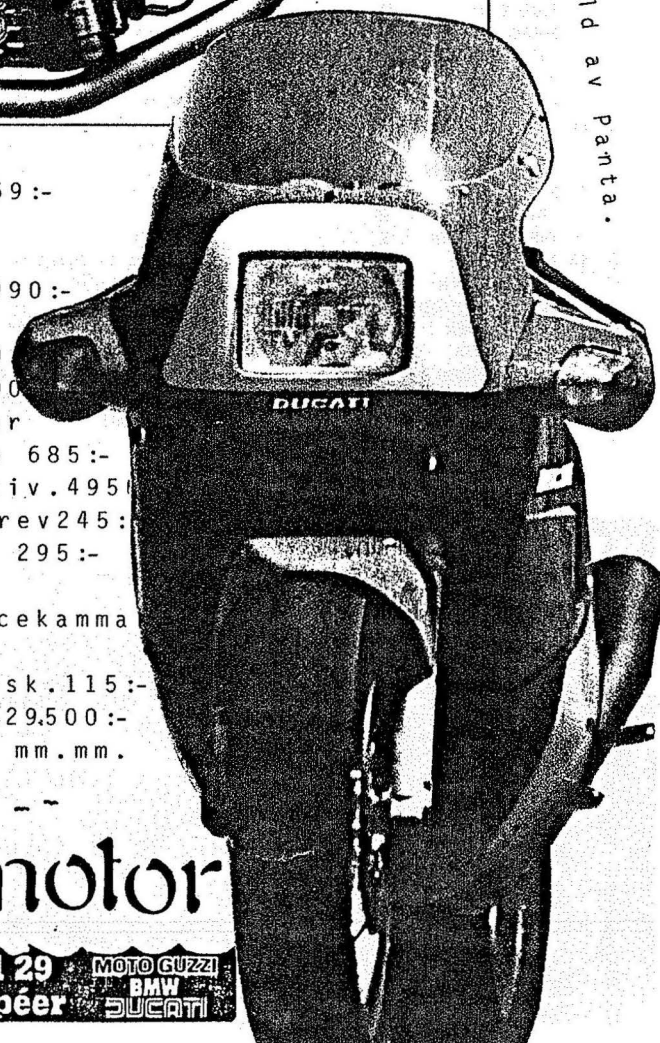
Dansk 750SS. Foto:





1:a QUATRO VALVOLEN beställd av Panta.

GODIS HEMMA JUST NU !  
 Oljefilter 600 mille 69:-  
 Oljefilter 900 49:-  
 2/1 till PASO 2900:-  
 2/1 Competizione F1 1990:-  
 2/1 conti krom 2300:-  
 Michelin radial t.PASO  
 veglia competizione 1200  
 Högkompkolv, Alutankar  
 Snabbtanklock typ paso 685:-  
 Trådekerhjul sats m.skiv.495  
 "Conti" typ 725:-, Framdrev 245:-  
 Bakdrev 245:- aluminium 295:-  
 Framskärm SS NCR 275:-  
 SS solosadel 1650:-, Racekamma  
 Commaselli gas 155:-  
 Genomskinlig flottörhusk.115:-  
 Sports Harris nya kit 29.500:-  
 NCR ram o sving 5900:- mm.mm.



# Biscaya motor

Hol Alingsås Tel 0322-301 29  
 små - men störst på européer



# MEDLEMSAVGIFT

På årsmötet blev medlemsavgiften höjd till 150:-

Det är givetvis inte utan orsak.

Bara tidningarna kostar lika mycket att göra som vi fick in i medlemsavgifter förut.

Därför befinner sig klubben för tillfället i en likviditetskris.

Vi har i och för sig pengar på "tröjkontot", men de behövs när vi skall ligga ute med pengar för bl a jackorna.

Därför vore vi tacksamma om Du vill betala in din medlemsavgift redan nu för 1988. Det gäller dig som gick med klubben före 1:a september.

Om du gått med omkring denna period så kan du vänta.

Vi kommer att precisera senare fr o m vilket medlemsnummer som skall betala.

Fyll i MEDLEMSNUMMER, NAMN, ADRESS, TEL HEM & TEL JOBB, DUCATIMODELL & REG NR

på medföljande inbetalningskort. OBS Medlemsnumret är mycket viktigt.

**OBS! 150:-**  
Pg 477 1371 - 4

Tack på förhand/ Styrelsen genom MW



# ÄNTLIGEN!

## 6-timmars Endurance Moppe-Race

Tid: Maj-Juni -88 (spikas senare).

Plats: Aspö Ring Skövde. En mycket kurvig gokartbana.

Regler: 2-4 förare + ev. mekare varav 50% av de deltagande skall vara medlemmar i Svenska DUCATI-klubben.

Klädsel: hjälm, skinnställ, handskar, stövlar.

Maskin: 50cc moped utan trampor, med original förgasare, cylinder, kolv, och topplock (får naturligtvis bytas till annan original reservdel under loppets gång). Den skall köras på ordinarie bränsle:

### Tillåtna ändringar av motor:

- \* Borrning av original förgasare fri bestyckning även ställbart munstycke
- \* Förstoring av insugs- och avgaskanaler
- \* Planing av topplock
- \* Byte till effekt/buller system
- \* Jackning av kolv
- \* Byte av utgående- eller bakdrev
- \* Eventuellt kommer det att vara tillåtet att montera ~~RESMO~~odromiskt ventilsystem på er tvåtakts moped. Även montering av partiokeleleminator kan komma ifråga, vi återkommer om dessa två trim senare.

Allt annat utom motorn står varje stall att fritt ändra, här följer några goda råd som man bör följa för att ha någon chans att vinna i detta sedan länge efterlängtade lopp.

- + Aerodynamisk utformning av ekipaget
- + Byte av tank till endurancetank med snabbtankslock
- + Lättning av maskin såsom borrning av lättningshål i bärande detaljer
- + M1R gaffel
- + TT-ram med monochock fjädring alternativt stelbensram
- + Slicks, regndäck behövs ej då vackert väder är beställt
- + Mutning av varvräkningspersonalen

## VARNING!

Ingående kontroller kommer att utföras under loppets gång och efter loppet, att ledaren följt de regler för trimning som tidigare nämnts (gäller ej så länge det arrangerande Tidholmsslaget leder).

Om 6-timmars loppet blir lyckat kommer ev. ett 24-timmars lopp att anordnas senare. Observera att det räcker med 2 medlemmar i varje stall, så ta din japps-åkande ~~kamrat MC-entusiast~~ ~~likasinnade~~ risätare och bilda ett stall. Anmäl er snarast till racet då vi blir tvungna att begränsa antalet startande lag till ca. 15-20 st.

Pris kommer att delas ut till:

- \*\*\* Segrande lag
- \*\* Sportigaste maskin
- \* Mest mekande lag



Så köp en gammal moped och:

# BÖRJA BYGG

För frågor eller anmälan ring:

Stefan Jakobsson  
0502-15103

Jonas Åsberg  
0502-11808

Ett: Finnkopp-Pinnoccio arrangemang

# KUNNGÖRELSE

Efter två succé artade europaturnéer (bl.a. på Isle of Man) meddelar vi här med att vi för att förenkla begreppen har antagit artistnamnen:



Finnkopp  
nr. 280



Pinnoccio  
nr. 110

ELL : Finnkopp-Pinnoccio meddelande

## -----DUCATI BLADET-----

Ducati-bladet skall komma ut som vanligt, det bestämdes på årsmötet. Men, det är inte klart vem som skall vara "redaktör". Därför får ni skicka material till: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö så länge. Agne kommer att sköta tryckningen i Göteborg, fotosättning verkar vara fixad (Il Duce:s syrra, tror jag). Vi söker någon som kan skriva ut texten och göra tidningens layout. Hör av er till MW eller Il Duce. Vi söker material också. Långa stories, korta stories och framförallt bra bilder med en liten bildtext. Skicka roliga, annorlunda, bra, underhållande bilder som har någon anknytning till klubben eller Ducati i allmänhet.

PRESSTOPP DEN 31:a OKTOBER

Cucciolo startar i detta nummer på mångas begäran, en ny artikelserie som kommer att kallas: Fråga Cucciolo. Till vår hjälp att besvara frågorna kommer vi att ha flera av Sveriges för att inte säga Nordens bästa experter inom respektive område.

Ibland experterna märks:

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| Jan "Partickel-Janne" Johansson       | -expert inom partickelfysik samt oljeläckage frågor |
| Micke "Märklin" Werkelin              | -tågexpert samt vägexpert                           |
| Micke Blom                            | -expert på att meka mille                           |
| Peter "Petta" Lindqvist               | -expert inom sitt område                            |
| Samt några mindre kända s.k. experter |   |

## FRÅGA GUGGILOLO

Fråga: Jag kör för närvarande en 900 MHR men har på senare tid börjat få problem med denna, även mina kamrater som kör 900 SS samt Mille har problem. Problemen är bl.a följande: Oljeläckage, brända regulatorer, brända generatorer kedjor går av, tändsystemet lägger av, batterier får bytas på löpande band samt många andra fel. Finns det något enkelt sätt att bli av med några eller alla dessa problem?

"Mekproblem"

Svar: Detta är en mycket svår fråga att besvara men expertpanelen har enats om att det bara finns ett svar på densamma: Köp en Cagiva Alazzurra



Fråga:

Jag var med senast vid bankörningen på Gelleråsen och förvånades över att min preppade mille inte lyckades köra ifrån någon av de fyra standard Cagivor som var där. De körde ifrån mig både på rakan och i kurvorna. Jag utgör mig för att vara en erfaren förare och har åkt flera gånger på bana men aldrig varit med om något liknande. Vad göra ???

"Förtvivlad"

Svar::

Att Cagivorna körde ifrån dig är inget du kan göra åt. Det förhåller sig nämligen så att när Cagivorna kommer upp i en viss hastighet börjar de att våbbla och letar sig själva runt banan med föraren hängande och slängande med ett krampaktigt tag i styret utan chans att kunna kontrollera ekipaget.

Fråga:

Jag läste i MC-nytt (nummer 8-9,-86) vid Alazzurra-testen att "Herrar, åk helst orakade, det passar sig liksom bäst" Kan även jag köra denna maskin?

"Saknar Skäggväxt"

Svar:

Nej

# MC MÄSSAN MILANO

FÖLJ MED PÅ EN LÖNANDE OCH SPÄNNANDE BUSSRESA TILL ITALIEN. MILANOMÄSSAN 1987 ÄR DEN FEMTIONDE I ORDNINGEN, OCH DETTA JUBILEUM FIRAS EXTRA. FÖR ÖVRIGT ÄR DET SOM VANLIGT: FABRIKERNAS VISAS SINA 88:or, TILLBEHÖRS OCH TRIMNINGSFIRMORNA FINNS PÅ PLATS, OCH I ÅR ÄR DET NÄSTAN 1500 FIRMOR FRÅN 25 LÄNDER UNDER ETT TAK.

VI BESÖKER MÄSSAN UNDER 2 DAGAR, SAMT FÖRMEDLAR ADRESSEN TILL DIN MC HANDLARE, ELLER TILL NÅGOT ANNAT SOM DU ÄR INTRESSERAD AV.

RESAN SKER MED MODERN HELTURISTBUSS, OCH VARAR 8 DAGAR, VARAV 5 NÄTTER PÅ HOTELL CERVO I MILANO, MED FRUKOST.

AVRESA 22 NOV. OCH HEMKOMST DEN 29:de.

PRISSET: 2595:- + ev. avbest. skydd 80:-

ANMÄLNINGSavgift: 350:-

Betala in på postgiro 68 38 09 - 8  
För vidare information, ring eller skriv till:

INTER ITAL resor

BOX 7037

220 07 LUND

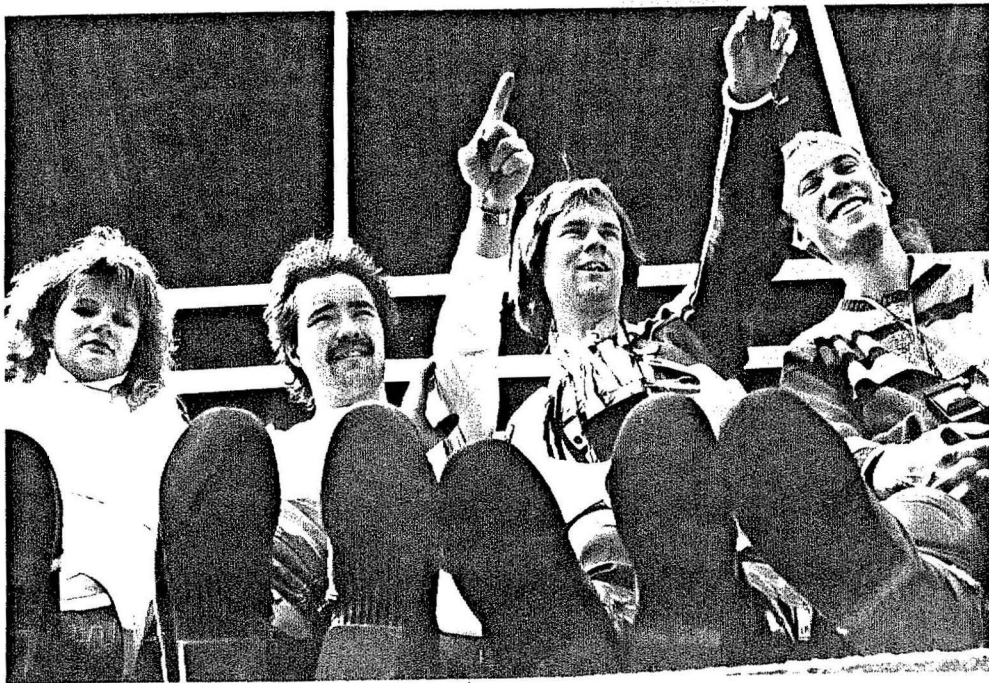
tel. 046-188002, 110527

# Snabb introduktionskurs i bortförklarings-konst

1. Svvara på någonting helt annat.
2. Fråga gärna någon "expert" som inte är insatt i frågorna t.ex. någon gammal gaggig "riktig MC-veteran".
3. Skriv gärna ett långt stycke om någonting som tar bort uppmärksamheten från sakfrågan. Typ: hur vackert det kan vara i naturen.
4. Anklaga istället den som anklagar, följ regeln: Anfall är bästa försvar.
5. Erkänn aldrig några fel.

För er som vill ha ett exempel från någon som gått denna kurs, kan läsa i Mc-nytt nr. 8 och Cucciolo nr. 4 Team Tours svar till M.W. Där man har lyckats med det omöjliga att få med samtliga ovan nämnda punkter.

Finnkopp



FOT

SPARK

FOTO: Finnkopp.

## Debatt

### KONSTRUKTIONSFEL PÅ DUCATI ?

Det förekommer mindre lyckade konstruktionslösningar på alla MC modeller och konstigt nog får man väl erkänna att Ducati inte är något undantag. Skillnaden jämfört med många konkurrenter från öster är dock att Ducati behåller sina modeller länge och därför ges tid att förbättra dem. Men, det har faktiskt hänt att man gjort grova missar och försämrat vissa modeläer. Mer om detta senare. För att få igång lite debatt skall vi ta upp några kända brister på V-tvinnarna.

#### 900

##### VEVLAGER

Nållagren i vevpartiet på 900:an fram till -83 är ett kärt samtalsämne. Det förekommer många teorier om vad som är fel. Fram till -78 års modell användes samma 36mm vevtapp i 860 GT & GTS som på gamla 750:n. 1976 fick 900SS en steppad vevtapp som var 36mm i ytterändorna och 38mm i mitten som också användes fram till -78. Vissa GTS lär även ha denna tapp. Under 1978 fick alla 900 motorer en rak 38mm tapp. Den användes fram tills Millen kom med sina glidlagrade vevstakar. Trots att det finns 3 olika typer av vevtappar med nållager så verkar ingen av de olika typerna gå sönder mer än någon annan. Det beror nog främst på hur motorn sköts och körs. Glidlagring, som Millen och Panahn har, är faktiskt en billigare lösning. Det finns för och nackdelar med båda typerna av lager. Nållagrets fördel är att det tål hårdare mekanisk påkänning utan att skadas. Det föredras bl a av dragracingåkare där man har mycket belastning på lagren pga högt komp och Nitrobränsle. Problemet är ständig metallkontakt, vilket inte glidlagret får ha, vilket gör att lagret ständigt slites mer eller mindre. Detta slitage kan man påverka så att det blir så litet som möjligt. Byt olja enligt föreskrifterna (300 mil) och kör hojen förstärkt. Belasta aldrig motorn hårt på låga varv (under 4000 rpm) och övervarva aldrig motorn. Efter ca 5000 mil bör man ta isär motorn och rensa slungfiltret i vevpartiet genom att ta bort de två renspluggarna och göra rent. Följer man dessa råd så bör nållagrena hålla mycket länge.

##### KOPPLINGEN

Slirande koppling är vanligt på 900:an fram till sent -83 då torrkopplingen kom. Recept: Byt till Surfex alu/stål koppling som har ett häftigt bett (finns nog på Biscaya).

##### TÄNDNING

Fram till -78 satt det Ducati Elettrotecnica och från någon gång -78 satt det Bosch. Båda systemen kan givetvis gå sönder. Det förstnämnda är ett system där givarna och elektroniken för den elektroniska tändförställningen (2-stegs) sitter i motorn innanför svänghjulet. Denna enhet går sönder ibland och då är det enklast att montera på ett Lucas Rita som har sina givare vid den bakre vinkelväxeln (topplocket). Bosch passar nämligen inte på dessa gamla 900:or. Lucassystemet ändrar tändförställningen i flera steg. Ducati systemet är ganska lustigt. Det är faktiskt en brytarlös magnetändning som jobbar helt oberoende av batteriet. Man kan köra utan batteri med detta system om man kopplar ur de separata gröna sladdarna som går in på tändspolarna från stopp-reläet. Motorn kan då inte stoppas med tändningsnyckeln, men det kan ju vara bra och veta i fall elsystemet har pajat .



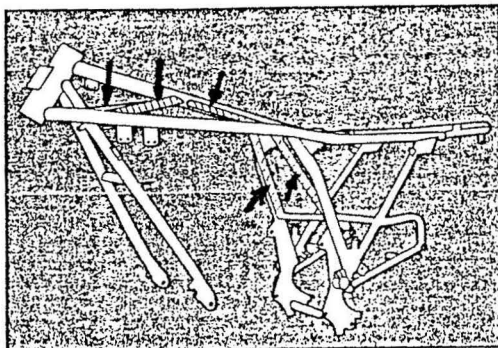
#### VENTILER

Både ventilsäten och styrningar är av ganska mjukt material på 900:an vilket gör att man får kontrollera ventilspelet ofta samt att styrningarna får bytas ganska ofta. När det gäller styrningarna så kan man byta till stålstyrningarna som sitter i Millen. De bör hålla mycket längre.

#### MILLE

#### RAMEN

Av någon anledning så modifierades ramen till det sämre på denna modell. Den mår faktiskt bra av att förstärkas enligt många. Det har förekommit många artiklar om den i bl a Motorrad. I Tyskland var Millen t o m förbjuden av TÜV ett tag. Ett förslag till förstärkning kan du se på skissen.



#### PANTAH

#### STARTMOTORN

Frihjulslagret till startmotorn är ett vanligt bekymmer på gamla Panthor. Det pajar och måste bytas.

#### SVINGLAGER

Trots att de smörjs av motoroljan så skall svingaxeln tas ur och fettas in var 500:e mil. Om man har glapp i bussningarna så finns det överdimensionsaxlar i 3 överdimensioner. Problemet är att hindra spån att trilla in i motorn när man skall brotcha upp lagren. Det kan gå bra om man har rikligt med fett på brotchverket. Svingen skall också shimsas axiellt.

#### REMMAR

På vissa 84:or och 85:or är remkugghjulen (till kamdrivningen) av plast. Byt ut dessa till stål. Det är nämligen nästan en regel att dessa plasthjul kårar upp remmarna.

#### KOPPLINGEN

Kopplingen var klen på 500:orna och tidiga 600:or. Den senare "storkopplingen" är bättre och passar på de äldre motorerna. Bäst är torrkopplingen som kom 85/86, men den passar inte på de äldre motorerna utan jättemodifiering.

#### ALLMÄNT

Det vanligaste allmänna felet är laddningsregulatorn. Den bör funka bra så länge man inte har något glapp i elsystemet. Men, av någon anledning så pajar dessa reläer på löpande band på nyare Duccar. Varför? Tål de inte 300 Watts generatoren, eller? Vi efterlyser någon som kan tipsa om hur man löser problemet och varför det uppkommer.

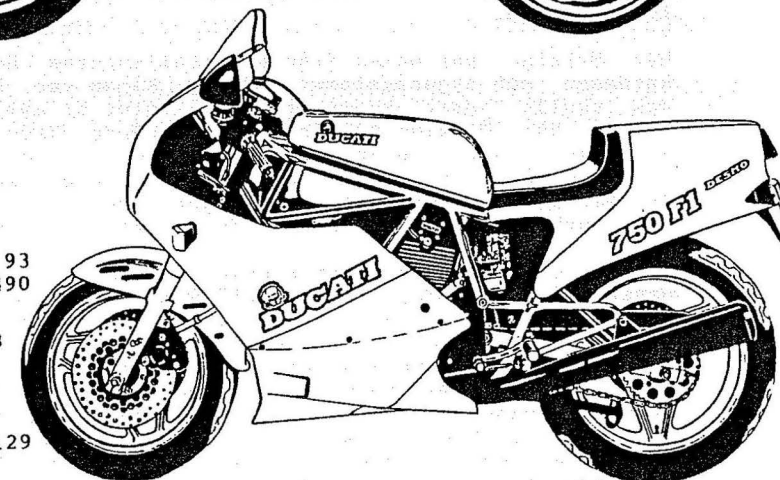
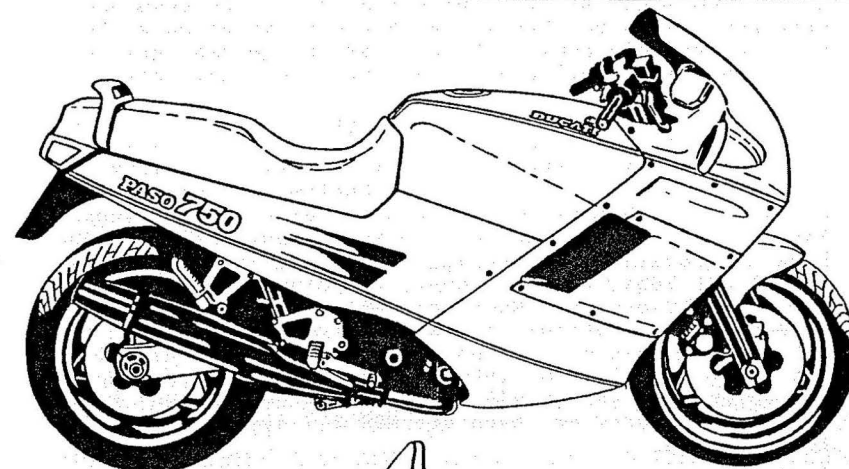
Av Micke Werkelin

# DEN ITALIENSKA UTMANINGEN CAGIVA-gruppen

**Cagiva  
Ducati  
Husqvarna  
Morini**

**Europas ledande mc-industri**

Representeras på landsvägssidan  
av H. Flöter Försäljnings AB.



#### ATERFÖRSÄLJARE:


AB Skand. Helma  
N:a Stationsgatan 93  
Stockholm, 08-340490

Malmö MC-City KB  
Kopparbergsgatan 3  
Malmö, 040-86870

Biscaya Motor AB  
Hol 1257  
Alingsås, 0322-30129

Bike AB  
Lextorpsvägen 997  
Trollhättan, 0520-72800

Lundgrens Motor AB  
Matsbogatan 18  
Avesta, 0226-52510

  
**DUCATI**

  
**CAGIVA**

## Ett offer för Nilsson & Carlsson Reijning flugan

Detta är historien om förvandlingen av Märtas töntiga Ducati TL.

När Märta lämnade sin röda Moto Guzzi på stallbacken hos Biscaya Motor och körde iväg på den vita fjösiga ducen kände hon ingen större glädje över bytet. Så småningom kroknade vägen och känslan av att det var en Ducati hon körde gjorde sig påmind. Motorn hade ett mysigt drag men kurvtagningen försvårades av det breda och höga styret.

Väl hemma började förvandlingen genom att byta styret till ett Tomaselli clip-on. Vilket lyft! Det blev en helt ny känsla i cykeln. Snart infann sig höstmörkret och det var dags att ställa av. Chefsmekanikern Gunnar började tillsammans med Märta smida planer på ombyggnation av hojen. En kåpa och en kaross som från början hade planerats som hembygge skulle ju inte kosta så mycket att köpa, tyckte Gunnar, dessutom kunde man ju få riktiga NCR-prylar. Märta gjorde ett överslag och anammade idén. Matzini som enligt ryktet skulle till Italien tillfrågades om han kunde fixa grejer, och visst det gick bra. Att man inte kan ha två siliciumdämpare på en rejs-TL var en självklarhet som chefsmeken snart övertygade Märta om. Även ett NCR 2-1 system beställdes från Italien.

När Matzini var hemma från sin Italienturne hade han karossen och avgassystemet med sig. Kåpan var beställd och skulle "snart" komma per post. Intet är som väntans tider. När Matzini tillfrågades om kåpan hade kommit satt den fast i tullen osv. Så äntligen, i mitten av mars kom kåpan. Nu skulle det på lite röfärg. Lackeraren såg märkbart bekymrad ut över kåpans ringa tjocklek. När kåpa och kaross hämtades var de en fröjd för ögat.

Nu var det "bara" att sätta sakerna på plats. Karossen passade inte riktigt eftersom stötdämparna tog i. Skulle man sätta sågen i den röda karossen? Nej, så kan man ju bara inte göra. En enkelstötdämpare kostar nån tusenlapp enl chefsmekens beräkningar och när Märta lagt på ca 100% för att komma närmare realiteten bestämde hon sig, trots svidande ekonomi. När Marzocchi-dämparen beställdes via Biscaya fanns det ingen på hyllan, vilket innebar att den fick beställas med il-post från fabriken. Leveranstiden inskränkte sig till blygsamma 6 veckor. Fästen svetsades på ramen och TL-swingen gjordes om med en F1 swing som mall.

Nu skulle kåpan dit. Problemet var bara att den fanns inget lyse i kåpan så det fick tas från TL-kåpan. Vidare passade inte kåpan till avgassystemet, centralstödet, framhjulet och ramen. Kort sagt; motorcykeln passade

inte till kåpan och kåpan passade inte till motorcykeln. MC-säsongen lurade bakom hörnet och en lätt panik började infinna sig. Resultatet av en rundringning blev en Panta-kåpa som Panta på Biscaya kunde erbjuda. Att skicka kåpan på lackning fanns inte tid till, så en OK-spray fick duga. Nu återstod bara att fixa nya fotpinnar av modell F1 och ett nytt sidostöd.

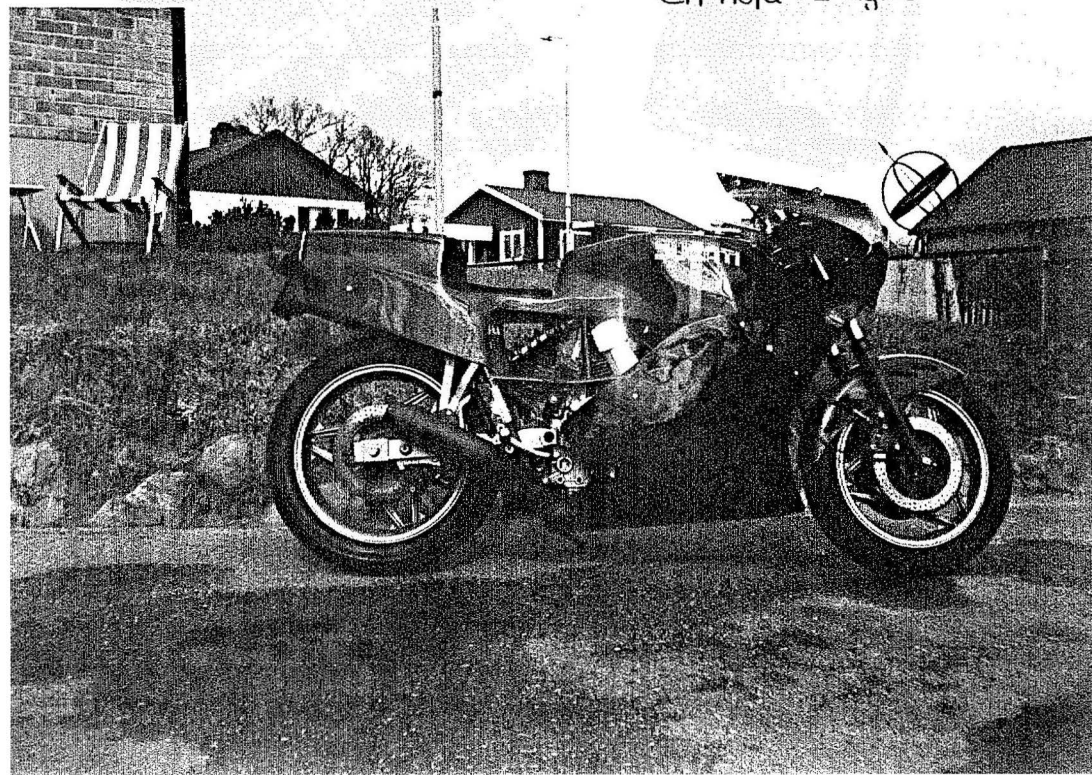
Och så en dag i slutet av april stod NCR-TL:n färdig för beskådning. Det nya avgassystemet lockade fram toner, hittills okända för en TL. Grannarna jublade.

Kommande vinter återstod div modifieringar. För att få den rätta kåpan på plats lånade Märta ett Oscam 16 tums framhjul. Då man inte kan matcha ett Oscamhjul med ett Campagnolohjul lånade Märta även bakhjulet. Eftersom chefsmeken inte vill ha NCR-prylar skrotades på hyllan lånade Märta en NCR-sving...

Efter modifieringarna var Märta mycket nöjd med sin glassigt röda motorcykel. Så var det dags för semester. Turen gick via England till Spanien och upp genom Frankrike. Och där i Nantes, bar det sig inte bättre än att Märta gick omkull i en dieselpöl. Den underbara NCR-kåpan och det fantastiska NCR-systemet gick åt skogen. Där satte Märta punkt för hysterin kring den kända vebodtrimmarfirmans produkter.

Foto: Cecilia Wittek

En nörd TL-ägare





Massor av överraskningar vid årets stora fest:

**Partikel-Janne stortrivdes  
på nobelfesten!**

Foto: Okänd skandalfotograf



Partikel-Janne, favoriten



Partikel-James  
fantastiska kväll  
med SILVIA

De heta urklippen som bevisar att Ducatiklubbens tentackler har lyckats nästla sig ända in i det svenska kungahuset. Vår egen superkändis Partikel-Janne, känd från bl a Isle Of Man och Esbjerg, kommer vi säkert att få se mer av i skvallerpressen.

Hälsningar Pinoccio, Tidaholm.

# Auto Alfa

för Reservdelar Trimning o.  
Renovering



Vi säljer Aeroquip stålomspunna  
bromsslängor

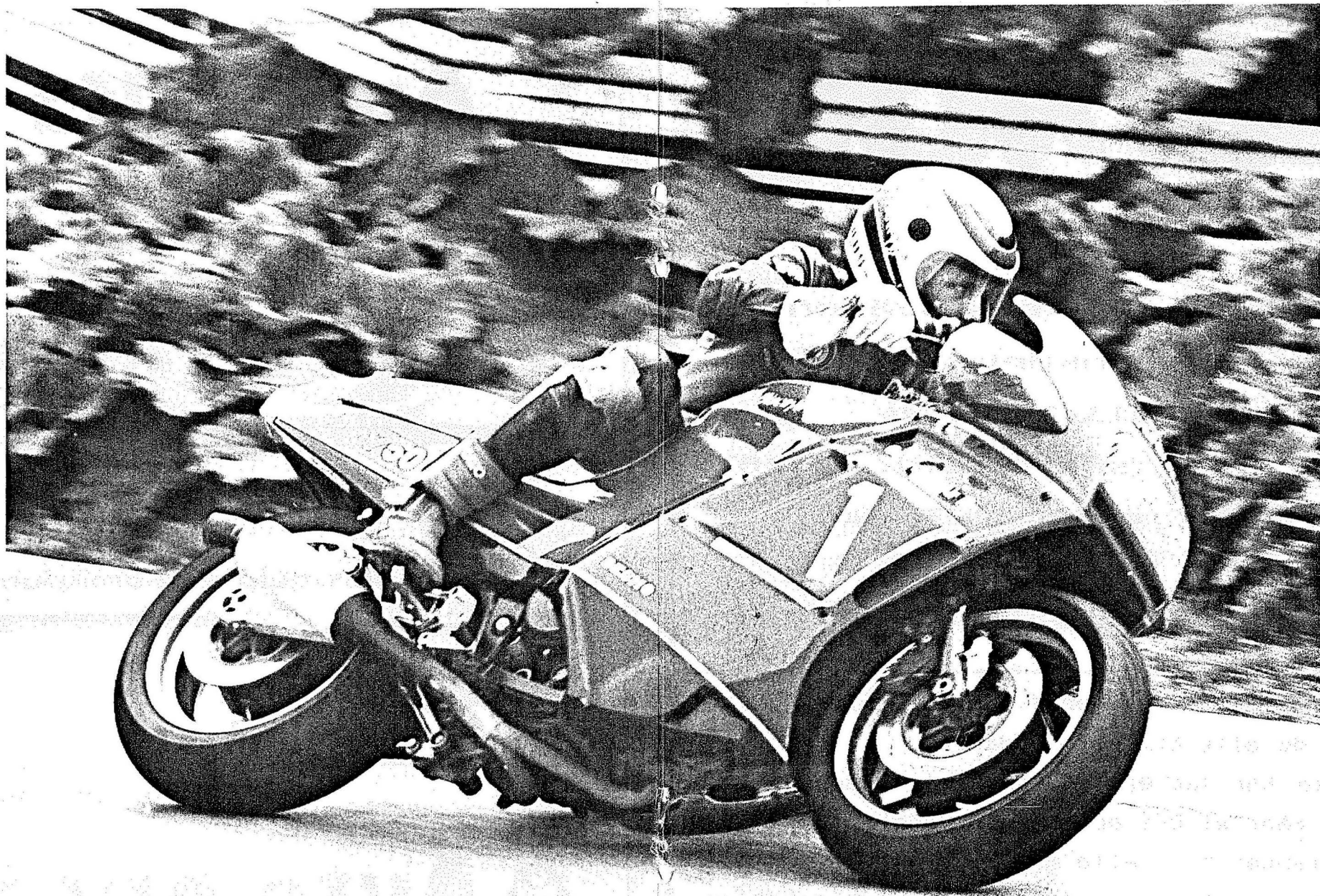


kontakta  
**Charlie Linnæus**

 **Auto Alfa** 

• Mölndalsvägen 34 • Box 14103 • 400 20 Göteborg •

Tel. 031 830 930



Panta Wallin mot en säker 9:e plats. Pangbilden är tagen av Uffe Holmström



# ALDÉN RACING

Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

---

Hos' Ducati-specialisten, ALDÉN RACING

finner du allt till din Ducati.

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

## TRÄFFEN

### TRÄFFEN

Det har blivit mitt öde att skriva om träffen varje år. Det är faktiskt ganska svårt. Den ena träffen linar den andra ganska mycket, men den här träffen kändes ganska speciell. Det här var det sista evenemanget vi skulle vara med om som styrelse och förhandsinformationen pekade på ännu ett fiasko detta regniga år 1987. Det var nämligen bara 35 st förhandsanmälda en vecka innan träffen.

### HUSQVARNA

Träffen började på Husqvarna fabriken i Ödeshög. Ulf Hansson, medlem nr 61 som jobbar på fabriken, visade ca 25 intresserade medlemmar runt i fabrikslokalerna. Det kändes dystert att veta att denna tillverkning snart skall upphöra i Sverige. Sedan Elektrolux köpte HVA så har man i princip inte satsat någonting på MC-tillverkningen berättade Ulf. Med tanke på detta är det imponerande hur man lyckats göra en av världens bästa endurohojar samt att man lyckats konstruera en ny fyrtaktare. Jag tror det var 1937 man lade ner tillverkningen av 35 TV (hette den så?) som var HVA:s sista gat-fyrtaktare tills idag. Fyrtaktaren är faktiskt den enda Husqvarnan som monteras i Sverige numera. Tvåtakarna skickas iväg som "byggsatser" till Cagiva i Italien.

Det var intressant att se hur en Husqvarna blir till. I en hall tillverkas ramar och svingar. I en intilliggande hall görs motorerna, gjutningen gör man dock inte här. En montör börjar med ett motorblock och tar med sig blocket på en liten vandring längs en bänk medan han plockar ner drev, axlar mm från en hylla ovanför ner i motorn. I slutet av bänken har han en komplett motor om han inte glömt något (vilket i så fall upptäckts senare på den rullande landsvägen).

I nästa hall monteras motorcyklarna. Montören börjar med en ram och plockar sedan på del för del tills hojen är komplett. Montören signerar sedan ett litet kort "Made in Sweden by Ulf Hansson". Detta lilla kort uppskattas mycket i USA. Slutligen provkörs hojen på den rullande landsvägen.

Det som imponerade mest var helt klart fyrtaktaren. Motorn är mycket liten, smidig och snygg. Vattenkylningen är snyggt gjord och kylarna liknar faktiskt oljekylarna på Pason. Vore kul att se den motorn i ett gatchassie. ESW lär redan ha tagit fram ett racechassie i aluminium. Vad som kommer att hända med HVA i framtiden är fortfarande ovisst. Personligen tror jag att man kommer att lägga ner samtliga 2-taktsmodeller och gör nya med Cagivas motorer i stället. Man har sagt att Cagivagruppens endurohojar skall bära Husqvarnanamnet. När det gäller 4-taktaren är det svårare att gissa. Cagiva har visserligen mycket fina nya 1-ståncor (med 4-ventilstopp som är utvecklad av Taglioni), men de är inte lika kompromisslöst gjorda för racing som Husqvarnan. Därför finns det kanske en liten chans att den kommer att tillverkas i framtiden. Helt klart är dock att Husqvarna skall vara ute ur Ödeshögfabriken mycket snart. Hur utvecklings och tävlingsavdelningen, som ligger en bit ifrån fabriken, berörs är också ovisst. Vill verkligen MC-konstruktörerna börja konstruera gräsklippare. Knappast.

### MOT TABERG

Efter HVA-besöket rejsade vi ner på gamla E4:an genom Gränna (Vilken stad) till Taberg. Våra träffar har alltid hållits på natursköna platser. Så även denna gång. En nästan nybyggd fritidsgårdsliknande byggnad som tillhör en orienteringsklubb låg vackert ca 10 meter från strandkanten till en liten insjö. Vi var väl ca 20st som övernattade. Alltså ingen större uppslutning än så länge.



## LÖRDAG, ÅRSMÖTE

Lördagen var liksom fredagen ingen vanlig 1987-dag. Det var varmt och ganska soligt. Någon gång efter 12-tiden började det att komma några Ducatister. Först någon enstaka, sedan i klasar. Ja, men skulle kunna ta till ett sånt kraftuttryck som att det välldes in Duccar. Som mest var vi drygt 60st Ducati. Ett oslagbart rekord ? Detta innebär att det kom ca 70-80 personer. Stackars Petrus som hade tagit till ordentligt när han beställde mat för 50. Det ordnade sig i alla fall på något tekniskt sätt. På eftermiddagen gick de flesta och besökte några gamla gruvor i Taberg-berget. Denna märkliga jättehöjd som enligt sägnen är en jättemeteroit som plöjde upp hela Vättern, när den kolliderade med jordytan, innan den så småningom stannade i Taberg. Sanning eller inte ? Den ser märklig ut i alla fall. Om du åker förbi någon gång så kan en fika på bergets topp rekommenderas.

Hela gårdsplanen sprakade i gälla färger. Hur är det med träderna ? Cucciolo tog sig en liten titt. Det kom 2 stycken 1-stånkor till träffen. Bravo. Så länge klubben existerat har det faktiskt aldrig kommit någon 1-stånka till årsmötet förrän i år. 450:orna tillhörde Håkan Månsson och Mats Håkansson (som nyligen hittade sin 450 i Dalarna. Den hade bara gått 37 mil.). Att bygga om en Darmah kanske är en ny trend. Det kom 2 st kraftigt ombyggda med uppdragna megafoner. Det drällde av Replicor och Panthor. 900SS var i år ganska ovanlig. Cagiva Alazzurra ägarna hade en egen "hörna" med egen flagga. Till råga på allt gick de utklädda till elefanter. Äckligt. 2st Paso dök upp och Anne Line Barkald kom på sin Monjuich. Vad såg vi mer ? DBI, Harris 900 & 600, 2st 900 NCR, 860 GTS, S2 och flera Fl:or. Har jag glömt nån ? Det får i så fall skyllas på det stora utbudet. Det diskuterades tekniska lösningar, favoritvägar och Paso fram till middagen. Jädrans, jag har glömt vad vi kåkade, men gott var det i alla fall. När alla mosat i sig efterrätten var det dags för årsmöte.

Jag glömde att säga det på mötet: Tack för att ni komm allesammans. Det kändes minst sagt skönt att avslua styrelsearbetet med något så här lyckat. Ni kan väl komma ihåg och anmäla er i tid till nästa gång. Nu fick de som betalat och anmält sig för sent ställa sig sist i matkön som straff. Ett ganska lindrigt straff. Hur själva årsmötet var kan jag inte avgöra från min position jag hade ovanpå bardisken. Jag tycker i alla fall att det kom fram många bra ide'er och tips. När vi skulle ta beslut om höjd medlemsavgift var vi i styrelsen lite oroliga. Det brukar alltid bli gnäll när man skall höja avgifter. Nu skulle vi höja med 50%. Jag höll på att smälla av när några i stället ville höja ännu mer, till 200:-. Det blev dock 150:- och ingen ville ha en lägreavgift. Den här klubben är inte normal, men det visste vi ju ? Den nya styrelsen blev vald (tvångsvald påstår dom själva) och mötet avslutades för att omedelbart följas av ett nytt.

## RESERVDLSPROBLEME I SVERIGE ?

Vi hade bjudit in Flöters för att diskutera reservdelsfrågor mm, men de kunde inte komma. Tomas Johansson från Biscaya var dock vänlig att ställa upp. Han började med att förklara läget i Sverige när det gäller reservdelar. Det är idag tre firmor som importerar reservdelar i betydande omfattning. MC-Huset, Biscaya och Flöters. Flöters, som borde ha ansvar för detta nu tar bara hem de vanligaste slitdelarna. MC-Huset har fortfarande mycket, men kommer väl förmodligen också bara att ta hem lättsålda delar. Biscaya, som är de som mekar mest med Ducati i Sverige, har därför varit tvugna att hitta alternativa inköpskanaler. Vi har alltså inget komplett reservdelslager längre. Hur vill ni ha det ? frågade Thomas. Det kom massor av synpunkter. Allt för många för att få plats här. Jag skall i alla fall nämna några.

MC-säsongen i Sverige är kort. Därför vill vi inte vänta länge på delar under sommaren sade någon. Ett förslag på hur Flöters billigt kunde få ett komplett lager var att man förutom sitt krock & slit-lager köper en reservdelschoj av varje modell. Då får man ett komplett lager på ett billigt sätt. Sedan plockar man ovanliga delar från reservdelschojen och beställer hem samma del på en gång. Då slipper man ha ett stort, kostsamt och utrymmeskrävande lager. En Paso t ex kostar uppskattningsvis ca 30000-35000 kronor (utan moms) för Flöters att köpa in. Man slaktar inte en Ducati så någon, och alla började skratta. Sänk priset på nya hojar, sade någon annan. Då säljs flera och det blir större efterfrågan på delar. Då lönar det sig inte heller att importera hojar och delar vilket blivit allt vanligare.

Det är svårt att göra en sammanfattning på vad som sades. Det märktes dock en viss oro. Dels hur det kommer att bli med delar till nya Duccar, och dels hur det blir med delar till 900/Mille. MC-Huset och Flöters är välkomna att ge sin syn på frågan till kommande Cucciolo. Insändare från medlemmar i frågan är också mycket välkomna (givetvis). Ett stort tack till Thomas som "vägade" ställa upp på detta möte.

Den här storyn börjar bli lång och sidan kort. Vi får väl avsluta. Sen tittade vi på Isle Of Man bilder - sen lyssnade vi på Petrus hoj utan insatser (vilket ljud) - sen somnade vi - sen vaknade vi - sen åt vi frukost - sen åkte vi hem.

Tack

Av Micke Werkelin, en gammal avlagd ordförande



Även riktiga touringåkare kom till träffen. Foto MW. 33



# INSÄNDARE

Efter att ha bevittnat succén med Battle of the twins på Knutstorp inser jag att höga ideal riskerar att gå förlorade.

I dessa tider av dekadens och annalkande kulturskymning är det dags att stå upp och säga ifrån! Skall eviga värden förtrampas av hunnernas horder medan Svenska Ducati klubben, kulturens riddare, icke lyfter ens ett oashandtag till värn och försvar?

Med idel Ducatister på prisbollen kan tyckas att allt är i sin ordning, men betänk käre vän att hela pallen var fylld av remvaxare!

Var är de riktiga motorerna?

Ädle kamskaftare. Skall vi som blivande minoritet, ättlingar av en utdöende ras, de sista bevararna av dr T:s förstfödda äse detta stillatigande? Nej!!

Personligen har jag två små önskinvar. Den ena är att du hjärtebroder, ja just du, skriver en rad till denna ärevörddiga tidning och håller med mig.

Eller naturligtvis, kommer med egna varianter och förslag.

Den andra är att klubben med sin nya eminenta styrelse i spetsen, inför nästa säsong, förutom de nu etablerade priserna inom BOTT även på något listigt sätt skramlar fram en prissumma, gärna femsiffrigt, till bästa kamskaft-Ducce.

Icke helt utan framtidshopp tecknar

Jonas Dahl

Hej Micke!

När jag läste den fina artikeln i Cucciolo nr 4 om La Carrera-tävlingen i Mexico, så kom jag ihåg att jag hade läst om den i Classic Racer också.

Steve Anderson skriver att Dave Ropers Matchless G 50 kom knappt upp i 200 km/h. Enligt CR toppade den 215 km/h. Den siffran ligger nog närmre sanningen, eftersom Roper hade en snittfart på 168 km/h, bara 8 km/h långsammare än Andersons Montjuich.

Montjuichen i all ära, men enligt min mening är det Roper som gör den största prestationen på den "gamla stänkan" som Anderson kallar den.

Vänliga Hälsningar

"Två cylindrar är en för mycket"

Nr 209

# Älskar man motorcyklar så gör man!



RESERVDelar FÖR ÖVER EN HALV MILJON

NU satsar vi hårdare än någonsin på DUCATI reservdelar, vi skall se till att DU som "DUCCE" ägare alltid får dina reservdelar i tid. Vårt motto: En DUCATI står aldrig still.

Vi har också fått hem 2-1 Marshall system till DUCATI 600 som Du får betala 1.995:- för och till 900/1000 vill vi ha 2.295:-

Powerfilter (liknar KN) till 900/1000 vill vi ha 138:-/st för.

Du vet väl att till äldre Ducati lämnar 20% rabatt på kosmetiska detaljer såsom tankar, sadlar, sidokåpor, skärmar, ramar och liknande detaljer.

# MC-HUSET

I Malmö AB

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

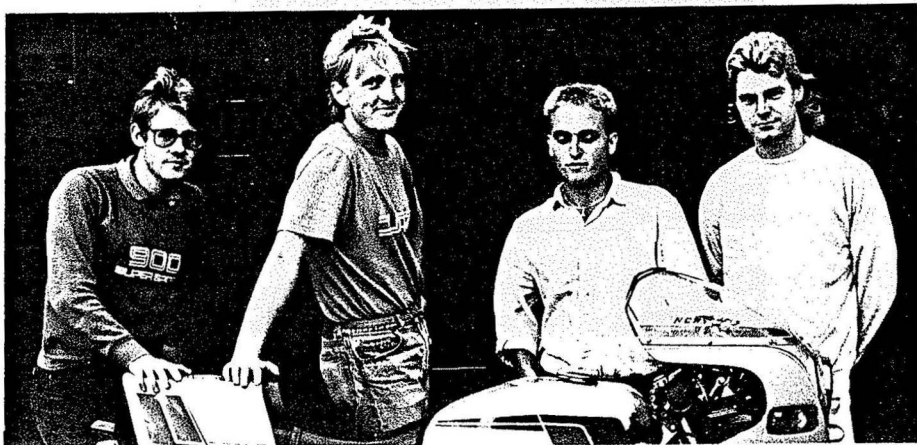
## TRONSKIFTET

"Styrelsen är död, länge leve styrelsen"

I egenskap av Cucciolos nyblivne utrikeskorrespondent (Skåne), har jag lyckats nästla mig in på den nya regeringens första inofficiella smyg-möte, som ägde rum under skumma betingelser en mörk fredagskväll på hemlig ort (Lund). Kommer styrelsen, nu när den flyttats närmare hemlandet, att bli en äkta italiensk regering (som sitter max 3 månader) eller kommer den fortfarande att präglas av skandinavisk laglydnad? Bedömningen blir förhoppningsvis något lättare när du läst följande, andlöst spännande, presentation:

## NYA STYRELSEN

"En doft av Italien"



Svenska Ducatiklubbens nya styrelse består alltså till stor del av skåningar, från vänster till höger:

### II DUCE:

Mats Håkansson, Storgatan (eg ganska liten) 14 A i Landskrona.  
Tel 0418-12978.

Rörläggare som lägger röret åt sidan då och då för att köra 900 SS eller 450 Desmo. Italienskt förflutet på Morini, samt mera centraleuropeiskt dito på Steinbach. Varit Italien troget sedan han parkerat Steinbachen i Kvällsposten-muren på Knutstorp. Har en mormor som vill bli drakflygare.

## SEKRETERARE:

Tomas Krysell, Örnvägen 90 i Lund. Tel 046-116289.

Påstår sig köra en modifierad Darmah-78, (Cucciolo kan avslöja att modifieringen består av en SS-kick) men har dock inte setts på de skånska vägarna sedan förra säsongen. Själv påstår han att det beror på att SEMKO tar sån tid på sig att S-märka hans egenhändigt konstruerade elsystem. Tomas är nämligen elektriker, och vägrar köra en hälsofarlig motorcykel.

## LEDAMOT:

Håkan Månsson, Vallbergsgatan 6 i Halmstad. Tel 035-126728, alternativt 0413-34193 (Eslöv).

Snart flygtekniker. Ambivalent karaktär som förutom 900 SS och 450 Desmo (2 st!) kör Norton ibland. Bilfantast som vid vadslagning nyligen lyckades bevisa att Lotus varvar 11000 rpm. På sin fritid renoverar han Lotusmotorn och drömmer om North American P 51 Experimental (Racer-version av flygplanet Mustang).

## KASSÖR:

Tore Håkansson, Hålsjögatan 13, Malmö. Tel 040-270766.

Ännu en elektriker, dock med färdigdraget elsystem. Var faktiskt ensam om att köra motorcykel (Pantah 600) till mötet! (Övriga ledamoter transporterade sig med Japanska bilar och andra pinsamheter. Skrämmande!) Ålderdomligt tyskt förflutet (BMW R50).

## FRÅNVARANDE, men ändå ledamot:

Björn Andersson, Grottåkravägen 54, Höllviken. Tel 040-452112.

Knäskrapare som jobbar på MC-City i Malmö när han inte sliter FI:ans däcksidor på Knutstorp. Anser att skrotbilar är optimala tävlingsfordon, och vill utöka skrotbilsracet till 24 timmar.

Med tanke på styrelsemedlemmarnas yrken, kan man förmoda att de blir ett fruktat team på tävlingsarenorna. Rykten cirkulerar redan om en gängad rörram med Draken-hjul och 50 Hz trefasmotor. Styrelsen lägger vidare stor vikt vid sin uppgift att förmedla italiensk kultur och livsanda. Man försökte muta mig med Parmesan, Lire och milt våld, för att inte trycka historien om hur ordföranden nyligen låg sjukskriven fem dagar i svårartad halsbränna efter att ha druckit en dubbel espresso. (Faktiskt sant!) Eller att tre av dem kört Suzuki 250i Fy! Nåja, samtliga ledamoter har lovat att sluta äta spagetti med kniv & gaffel, så än finns det hopp.

Uffe Holmström  
för Cucciolo  
i Skåne



Vad en motorcykel egentligen används till bestäms ibland av cykelns typ, ibland av förarens sinneslag, men oftast av kombinationen förare-MC.

Om man studerar stadens (godtycklig stad) mest centrala korvkiosk, finner man efter mörkrets inbrott en mängd färgglada trendputtar med lika färgglada motorcyklar som mest står och drar till sig allmänhetens beundran, eller kanske avsky... Morgontid kan man observera mindre motorcyklar på väg till förarens arbetsplats. Och så finns det dom som hänger en massa lådor på bågen (eller ännu värre, en sidvagn), och kör på en slags husvagnssemaster, fast utan husvagn.

Men det finns en annan kategori, om än ej så stor, som inte riktigt hör hemma någon stans. Ett mellanting mellan enstöring och flockdjur, som dels har bågen som bruksfordon och dels försöker finna sin identitet i en gammal myt: Skinnknutten!

Han (för det mesta) kör en minst 10 år gammal båge av icke-japanskt ursprung. En halvrisig BMW, en sportig engelsman, eller rentav en <sup>LAMENARE</sup> ~~BMW~~. Vadsomhelst egentligen, bara den är få-cylindrig och utrustad med "liggestyre" och ljuddämpare modell megafoner, förutom detta så lite som möjligt.

Iförd grovt läder av armémodell (givetvis svart) pendlar han flera mil om dan, och när han inte gör det gör han vad knuttarna förmodades göra på 50-talet: Stoppar en spätta i lika grovt läder och kör med buller & bång flera mil, för att sätta sig på ett skabbigt gammalt fik, ...i flera timmar!

Detta kan tyckas en aning meningslöst med tanke på att det förmodligen finns prydliga caféer betydligt närmre och att hans båge knappast är ett under av komfort, i varje fall inte för spättan.

Nästa vecka ses han på ett nytt fik, med en ny spätta. Vad han egentligen vill uppnå med detta vet han förmodligen inte själv, han bara njuter! Njuter av att bullra fram på krokiga landsvägar. Njuter av atmosfären som alla gamla hederliga fik utstrålar. Njuter av att ha en ny spätta på hönpallen som kanske lär sig uppskatta myten som levande, inte avsmnad och utbytt mot dagens trendputtar.

Och att bevara denna myt är väl ett skäl gott nog ...?

Skinnknutten Uffe (326)

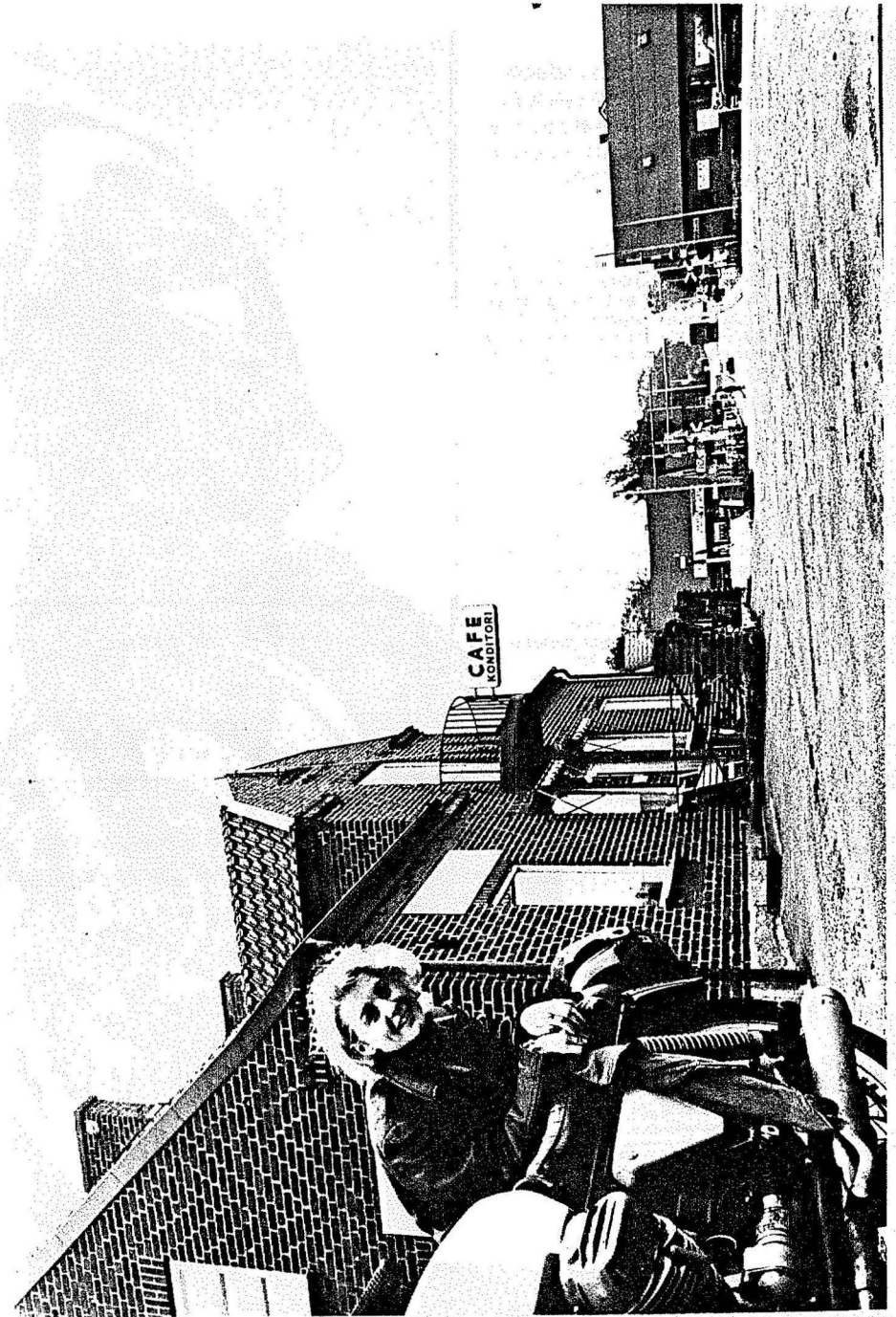


Foto : UH.  
Favoritspätta framför favoritfik

It has four desmo camshafts and eight valves. Water-cooled and fuel-injected, it weighs under 350 pounds, makes about 100 horses, revs past 10,400. Ducati's going to sell these things. Yeah? Yeah!

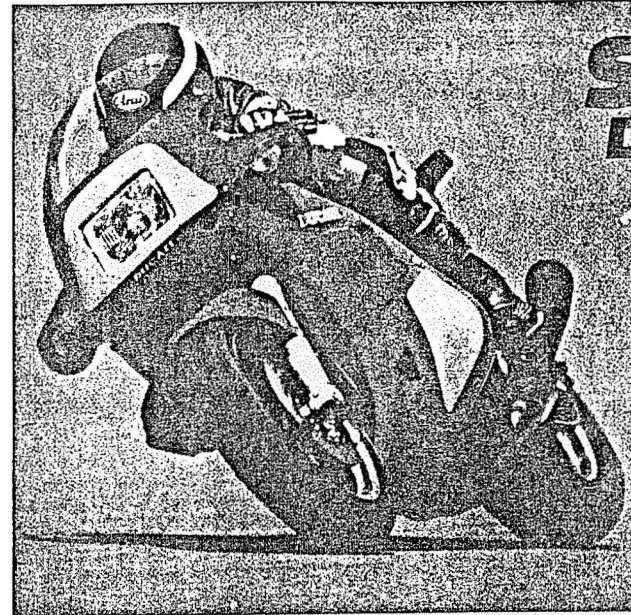
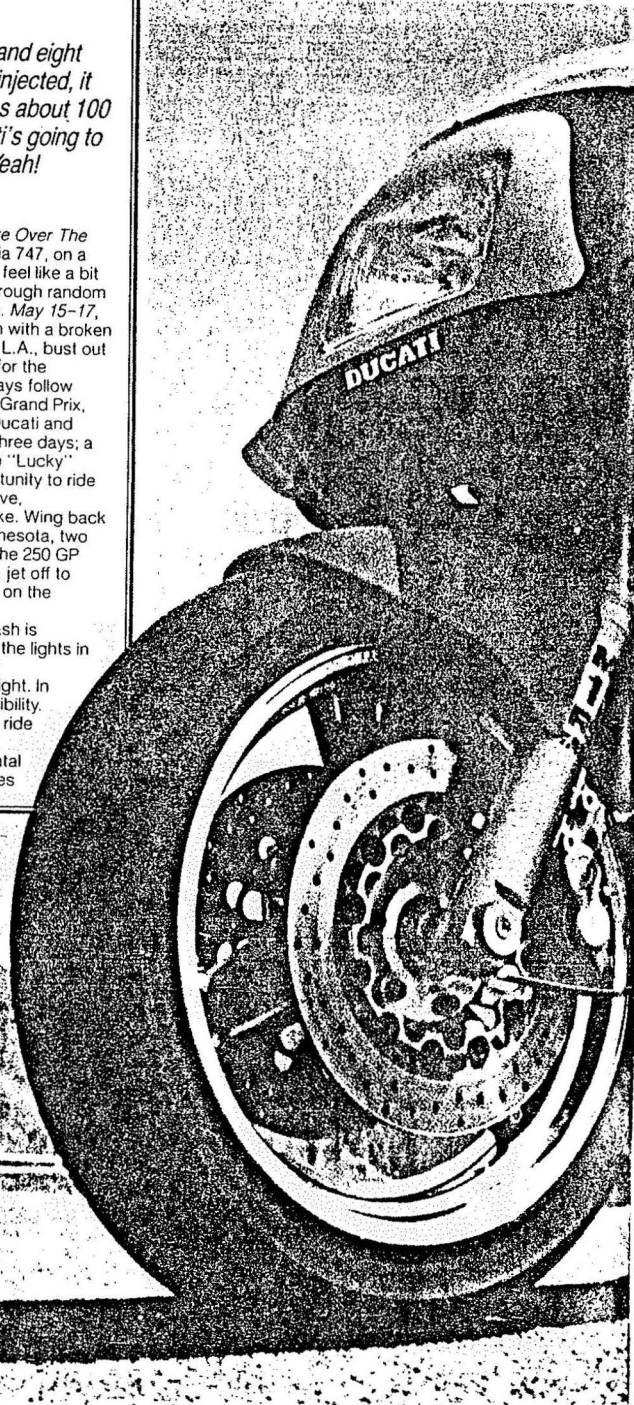
By Daniel Coe

□ June 10: *Outward Bound, Somewhere Over the North Atlantic.* Settling aboard the Alitalia 747, on a direct flight from Los Angeles to Milan, I feel like a bit player in three different movies, living through random cuts spliced together with no transitions. May 15-17, Road Atlanta, 250 GP race—limp in 14th with a broken expansion chamber. May 18, fly back to L.A., bust out to Willow Springs Raceway to test tires for the magazine that afternoon. Three office days follow quickly. May 22, fly to Italy for the Italian Grand Prix, May 22-24. Visit Cagiva in Varese and Ducati and Moto Morini in Bologna during the next three days; a couple of aberrant problems park Marco "Lucky" Lucchinelli's mount, and I miss an opportunity to ride Ducati's fuel-injected, twin-cam, four-valve, desmodromic, water-cooled 850 race bike. Wing back to Los Angeles, then fly to Brainerd, Minnesota, two days later. June 6-7, race to seventh in the 250 GP and fifth in the endurance series. June 8, jet off to L.A.; drag strip test the 9th. June 10, I'm on the noonday flight to Milan.

I have the easy schedule. The real thrash is happening in Bologna, where, I suspect, the lights in the garages of the group responsible for Lucchinelli's 850 have been burning all night. In part, *Cycle* magazine and I bear responsibility.

In May, Cagiva had arranged for me to ride Lucky's Daytona-winning race bike. That machine, a pure racer, is the developmental vehicle for a new generation of Superbikes

PHOTOGRAPHY: BRUNO DE PRATO



# Starship Ducati 850 Superbike

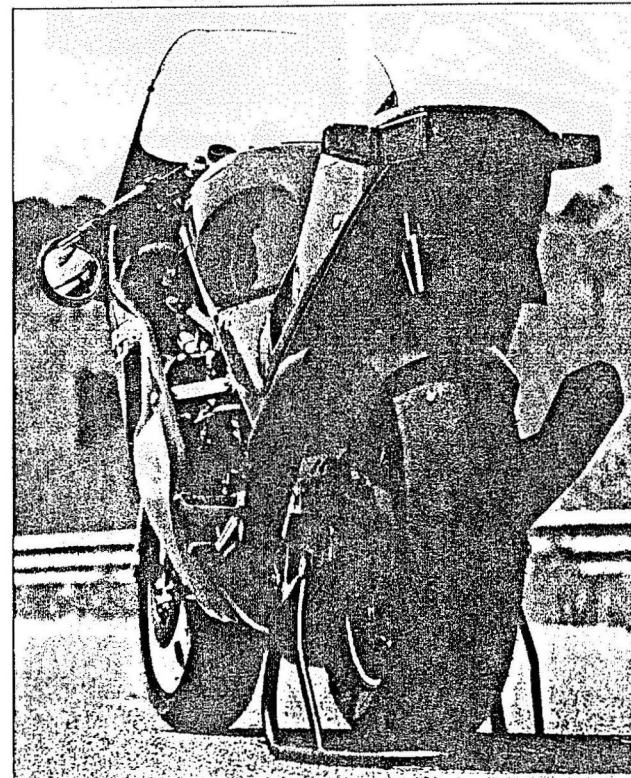
aimed at 1988's FIM World Championship Superbike series. But when I arrived in Bologna, Lucchinelli's 850 was in pieces, and there was nothing else to ride. Eager as I was to try out Lucky's starship, I knew *Americanos*—*Cycle* readers—would like to see something they might be able to buy sometime. What I really wanted to ride was Ducati's new Superbike—the bike which would be based on Lucky's 850 racer and which, on May 27, didn't yet exist.

I pointed out my interest in the Superbike to Sr. Gianfranco Castiglioni, Gianfranco and his brother Claudio own Cagiva, Cagiva-Ducati, and Moto Morini, along with far-flung manufacturing interests outside motorcycling. Together these Italian industrialists rule over about half of what was once the Roman Empire. At the time, I didn't realize Gianfranco Castiglioni's suggestions are taken as direct orders. My unwitting request and his enthusiasm for it would speed completion of the first Ducati 850 Superbike in a way I could never have imagined—until my second round-trip voyage to Italy two weeks later.

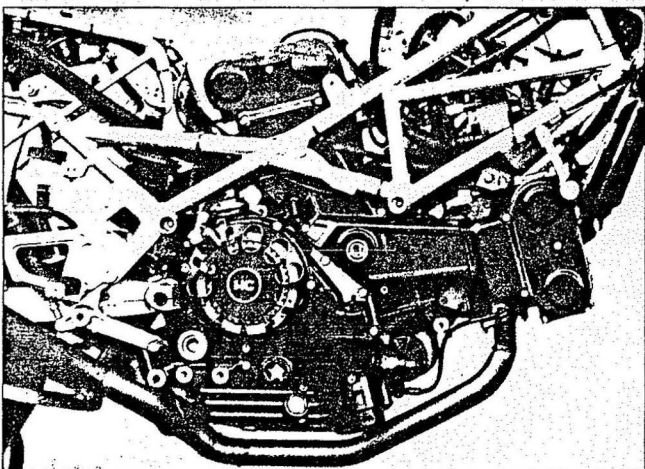
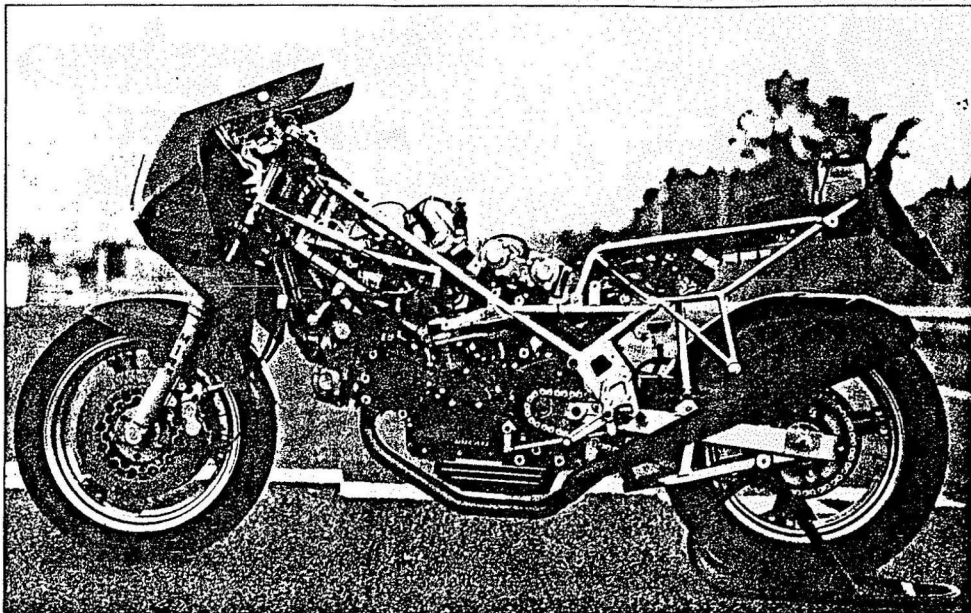
Now, cutting through the North Atlantic sky toward Italy again, I feel like a commuter. I figure a track day with Lucky's race bike lies ahead, followed by possible photo time with a non-running, mocked-up Superbike. My mind slips farther ahead to Loudon, where I'd race in six more days—after Italy, after a quick return trip to L.A., after another cross-hop flight to Boston. The Alitalia's jet engines pulse on and on. This kind of fast-reverse, fast-forward thinking makes me tired. Somewhere approaching Europe, I doze off.

Bologna lies an hour beyond Milan via turbo-prop. Once in the Bologna air terminal, I drop my bags in the middle of the lobby, and head for the telephone. Ducati/Cagiva's press/public-relations office is on the wire when I notice a commotion. A ring of Italian police, packing Uzis, surround my gear—my bags are under siege. I try to understand the uproar through a storm of unintelligible Italian. In airports so close to the Middle East, someone at last explains, unwanted luggage of any kind is assumed to be dangerous. Never has a *Cycle* duffel bag received such close attention. I retrieve my luggage and hail the nearest taxi outside.

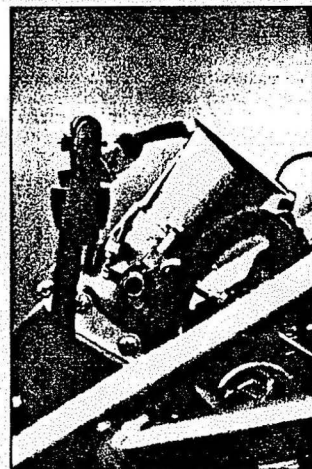
CYCLE







(Top) Bird-cage frame uses engine case as stressed member; aluminum swing arm pivots off engine case. Rear subframe carrying battery and electrics is a bolt-on. (Above) Desmo twin-cam heads have belt drive.



Proto-bike has mega mufflers and no filter system. Finished units will have filters, Paso-style silencers.

At the Ducati factory, I quickly hook up with Massimo Bordi, the 38-year-old engineering chief. We walk back to the race department where the technical crew has just finished loading a bike into the transporter. I see it and I'm floored—this is no quick-and-dirty mockup. In two weeks, this closely knit group of men has the first example of Ducati's Superbike completed and running. I have worked around the clock to build race bikes, and I know the agony these men

SEPTEMBER 1987

have endured to create this motorcycle on such an accelerated schedule. Two weeks ago I'd innocently asked for a street-version 850; now here it sits in front of me.

I look at Bordi. "All night, many nights," he explains.

Already mid-afternoon, time for conversation is short. The car-and-transporter caravan pull out of Bologna, heading for Autodromo Mugello, nestled in the lush foothills of mountainous

Northern Italy, about a 90-minute drive away. The last Grand Prix held at Mugello was in 1985, when Freddie Spencer won both the 250 and 500 races on NSR Hondas. The course is less accessible from urban areas than the much faster course at Monza, site of this year's Italian Grand Prix, yet the hilly landscape makes Mugello a wonderful spectator circuit—and the roller-coaster ups-and-downs of its 15 turns offer a challenging ride.

# Starship Ducati 850 Superbike

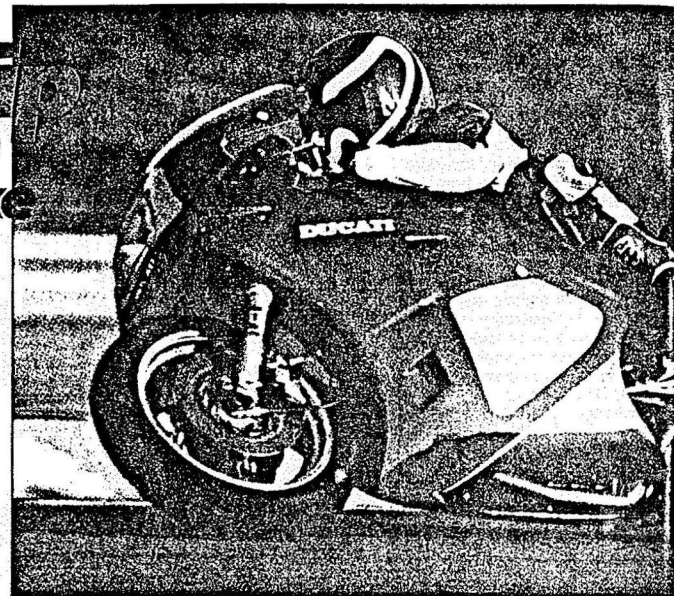
Marco Lucchinelli, 1981 World 500cc Champion and animated *bon vivant*, has arrived earlier. He's come to ride the 850 Superbike, check it out, establish approximate suspension settings, and vouch for its track worthiness. Since it is already late in the afternoon, I won't ride the 850 until the following day; my immediate concern is getting to know the circuit. Marco lends me his personal Paso. After sign-in, I jump into my gear, prepared to recon and research Mugello.

I sense a vague pressure building in the seemingly casual atmosphere of the paddock. The Bologna specialists and technicians who flogged day and night to build this Superbike are the same dozen or so fellows who constitute Ducati's racing team. They do what they do because they love it. Motorcycles are their special passion, and they're all still racers at heart. Franco Farne, for instance, crew chief in charge of the 850, raced factory singles in the United States (and elsewhere) in the late 1950s.

I can sense the curiosity these Italians must be feeling: Had they utterly wasted two weeks of their precious time to build a silk muff for a sow's ear? I feel the suspicion along with resignation, and I understand proper Italian propriety: "Whatever this unknown Yankee does—even if it's poke around or crash—we shall surely express sympathy, concern, understanding; we will always be polite, even though—depending on his performance—we might wish to throttle him on the spot." Because I've been in their shoes once or twice, I respect their apprehension. Do they know I know?

I roll Lucky's Paso out onto the course. In the pits, stopwatches are surely running. Okay, so what—I empty my mind of everything but the 3.26-mile course ahead.

The following morning I feel better. The pressure in the paddock has fallen 10 or 15 points—yesterday's stopwatches must have reassured the crew, but I regret burning down the Paso's tires and chewing up Lucky's pipes and pedals and pegs. Lucchinelli had tested the Superbike the preceding evening, keyed in its suspension, and recommended a tire change: Michelin slicks. The Superbike is ready.



And this motorcycle is gorgeous, an orchestrated blizzard of engine hardware—a work of art. The words "factory prototype" generally conjure up the image of a cobby, buckled-together runner far from production-line reality. For specially machines like this Ducati, that image is doubly misleading. The initial Superbike is beautifully crafted and finished, and small-batch production means for-sale units can be very close to prototypes.

Here's a run down the equipment hierarchy: The factory will campaign its own racing Superbikes, and these factory bikes will not be for sale. Ducati will also build about 30 motorcycles called "kit bikes." Primarily racing Superbikes, these machines will be sold to selected race teams. Like the factory equipment, the kit bikes will have 17-inch wheels, but not quite as much engine performance: less radical cam timing, different fuel-injection and ignition mapping, and perhaps an alternate exhaust system. Works bikes get six-speed gearboxes, while kit bikes will probably be five-speeders.

For racing customers, speed and serviceability must match up nicely. The factory wants kit bikes with competitive, proven race parts for teams outside factory doors.

To meet FIM homologation rules, Cagiva-Ducati will also build 200 street-racer 850s. These motorcycles will have 16-inch wheels—Montjuich-style with aluminum rims fastened on cast three-

spoke centers. These street-legal motorcycles will have full electrics, an air-filtration system and Paso-style mufflers. The engine will be tuned a bit softer yet, due to, among other things, remapped fuel injection and ignition timing. In street-going trim, this lightweight will likely produce something over 80 and under 100 horsepower.

This running prototype is a subtle blend of parts and stages. It's not quite one of the 200—lacking a filtration system and reprogrammed fuel-injection metering. With about 100 horsepower, it has less punch than Lucchinelli's racer, now reportedly making 130 horsepower. While the frame and fork approximate



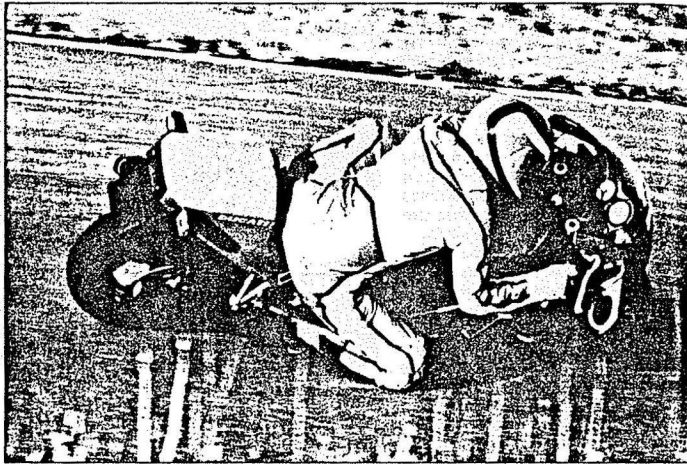
# Starship Ducati 850 Superbike

those of the race bike, the Superbike mounts 16-inch wheels and has a Marzocchi coil-spring rear-suspension unit rather than a springless gas shock. Marco's racing bike has been carefully tailored to him—the Superbike runner locates pegs, seat and bars in "standard" layout. The final Superbike prototype carries mega-mufflers which make it a bit quieter than the full-on racer, but much louder (and stronger) than a fully muffled engine.

Externally, the addition of lights, instrumentation, turn signals and mirrors distinguishes the Superbike. In prototype form, the multi-piece fairing is thin-gauge steel, hand hammered by Sr. Tibaldi, an extraordinary craftsman, now retired, who once worked with the likes of Mike Hailwood and Phil Read and now takes on special projects as a consultant. In Italy, the artful eye and skilled hand can swiftly produce a master model for later fiberglass replicas. Sr. Tibaldi's work, which is flawless, matches the other parts of this motorcycle.

At Cagiva-Ducati, spokesmen point out that two grades of materials and components are generally available in Italy: the best and most expensive, and the most common and economical. Those in-between grades from which most American and Japanese companies can select to meet their most cost-effective requirements are unavailable in Italy. In large-scale production, sheer volume often demands that bikes be built by different methods, with design and materials far removed from the prototype bike. As a limited-production machine, Ducati's Superbike will have all the top-line components: dry clutch, dual Brembo four-piston calipers, 275mm full-floating Brembo discs, slimline master-cylinders at clutch and brake levers, with racing-style remote reservoirs, etc.

Frame mavens may be looking for Ducati's aluminum chassis. Wonder of wonders, they'll find tubular chrome-moly steel. The ladder-and-latticework frame broadly resembles the structure found on the earlier air-cooled TT1 750s and TT2 600s, and the 850 is an elaborate amplification of those earlier racing twins. Triangulated straight tubing abounds; an upper cross member doubles as a water passage. The engine architecture and the ancillary equipment may not readily lend themselves to an aluminum twin-spar design, and the steel frame suits immediate purposes. This entire motorcycle demonstrates an economy of purpose because the Bologna group has a deep racing past: they are interested in what works effectively—parts which are trick for commercial fashion have little appeal.



The engine erupts into life. Boy, does it sound effective.

I'm in for a serious treat. At times like this, my palms begin to sweat, my pulse rate rises, and there's a slight, only self-detectable shaking in my hands. Take it easy, coaches the little voice in the back of my mind. Then another voice back there breaks in: Don't screw it up!

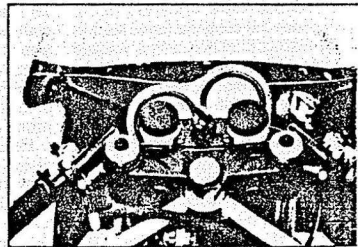
Times like this, I love my job.

Loud and responsive and mean, the engine has a hard-edged crack in its exhaust note. The thing sounds like a 1000cc in-line four-cylinder race bike.

Farne hands the bike over. I think of my first high-school sweetheart; I think of her father; he wasn't too impressed with me; Sr. Farne has the look of a father. Thanks and goodbye and see ya later.

At the end of pit road, with the course opening into turn one, nothing matters except me, the bike, the circuit. Everything else has no consequence: people, place, country—nothing. The 15 corners and the ways they connect grow more familiar to me now. A rhythm develops; the features of the course, the speed of the bike, the program my body recites—all play off one another. The Italians call Mugello the Cathedral in the Desert. I like this place.

As I gain a closer harmony with the circuit, my concentration settles in on the Ducati. The seat, sparsely padded,

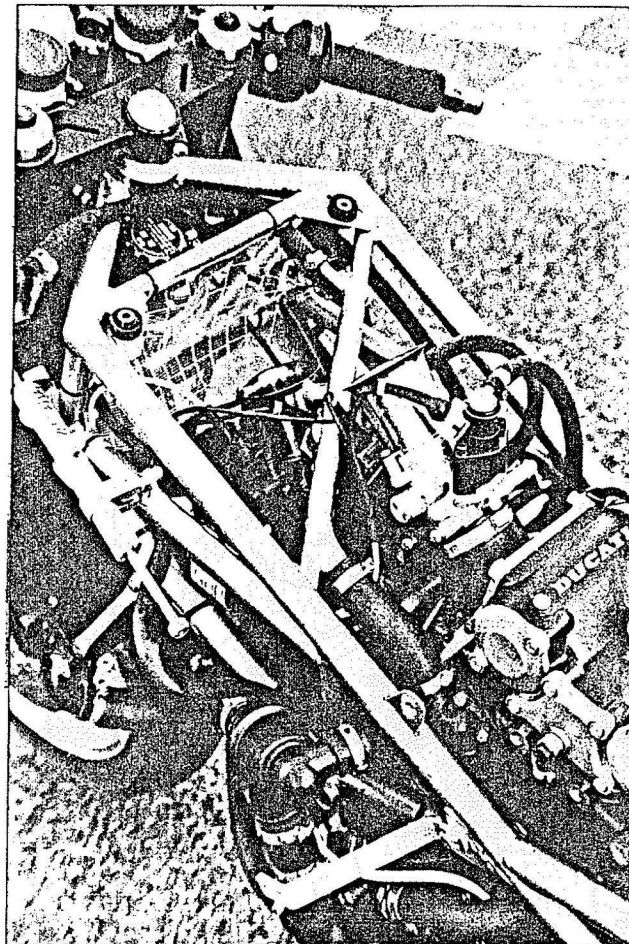


isn't uncomfortable—it positions me low; the bars are likewise low. With 16-inch wheels, the Ducati will feel unthreatening to shorter riders. The riding position is stretched-out, GP style, and the softly contoured tank supports my upper body, freeing my wrists and arms to become better tools for manipulating the bar controls.

Inside the still-air pocket of the fairing, I'm living in a private dyno room. Mechanical noise from the engine bay and the searing exhaust blast permeate every molecule of space. The noise is a good sign—the more a rider hears inside the fairing, the more efficient the streamlining is around him, while the sound of strong air turbulence always suggests the opposite.

The motorcycle fits me: seat, bars, pegs. The shift lever and brake lever

CYCLE



(both adjustable) scuff the pavement a bit; nothing serious. Chest-on-the-tank riding makes visibility through the wind-screen as important as streamlining, and the 850's large screen offers an unobstructed panorama with no blind spots. The fairing, designed for the track, would offer the street pilot less protection than it does the tucked-in racer at speed. Ductwork seals out and siphons off engine heat. Any heat is unnoticeable on the track, though street riding might prove a warmer proposition.

With the basic lines secure, I return to the pits. Marzocchi's technician softens up the M1R fork; under Farne's watchful eye the Marzocchi man bleeds off a little air. The 850 support organization is wonderful. Giuliano Pedretti, the factory's engine and electronics specialist, is right there. So is the frame specialist, Rugero

Nannini. I hope Sr. Tibaldi, the fairing master, isn't required.

Back to the course, back to the rhythm. Some riders might criticize the 850's steering; it seems at first slow and a bit heavy. But as cornering speeds increase, the slower, heavier feel translates directly in a secure, trustworthy communication. A rider needs that security to ride with absolute authority: brake/arrive/marker/snap. Feedback from the bike is completely positive, without twitchiness, surprises, or a subliminal advisory that says: "Front-wheel wash out may follow snap."

This bike uses a steering-head angle of 24 to 24.3 degrees with triple clamps producing 30mm of offset; its wheel-base measures 57 inches (1450mm). The firm suspension has 4.7 inches (120mm) of travel front and rear. Such a

setup minimizes the amount of chassis attitude change under acceleration, neutral throttle, and braking. In all hard-riding situations, this is a good thing.

Braking, for example, subjects the 850 to violent inputs. The binders, twin Brembo four-piston units acting on floating discs, are superb, allowing full use of the bike's Michelin slicks. The rear brake never overpowers traction. On the bar, the small lever-units leave the clip-ons uncluttered, and the brake lever gives a solid feel and minimum travel.

The hydraulically actuated dry clutch has a heavy lever, but action remains linear and consistent; "lurch" and "grab" are words outside this clutch's vocabulary. At idle the customary dry-clutch rattle is almost nonexistent. Ducati redesigned the new mechanism stronger and tougher, incorporating a cush-drive assembly. The old clutch was



almost marginal, and the 850's power mandated something better. In the same way, Ducati engineers and technicians have made subtle dimensional changes inside the crankcases; this package has quickly evolved from its 600/750 starting point.

The engine guarantees an exciting, exhilarating two minutes-and-change every lap. Through Mugello's 15 corners, short chutes, esses and front straight, the twin-cam desmo wails. This engine jumps to ten-four without hesitation; its ceiling is a bit lower than Lucky's full-race 850, which runs to eleven, the red-line for the kit bikes as well.

With fuel injection, the throttle on this desmo works like a volume control: a burst of noise and speed follows any movement, yet power is civil, without a



light-switch, on-off powerband. Revs comes quicker, and with greater ease, than any four-stroke I've tried, except HRC's four-cylinder RVF750 endurance bike. On the race course, there's plenty of tractability—the engine never impedes the rider. In strictly a street environment, this particular engine might seem less flexible, but one of these Ducatis calibrated for the public roads—with airbox and mufflers—could have a kind of power that is positively hydraulic. No street rider would believe a twin could behave like a four. I run the engine up to redline through a short chute, and wonder again: Who'd think this thing was a twin?

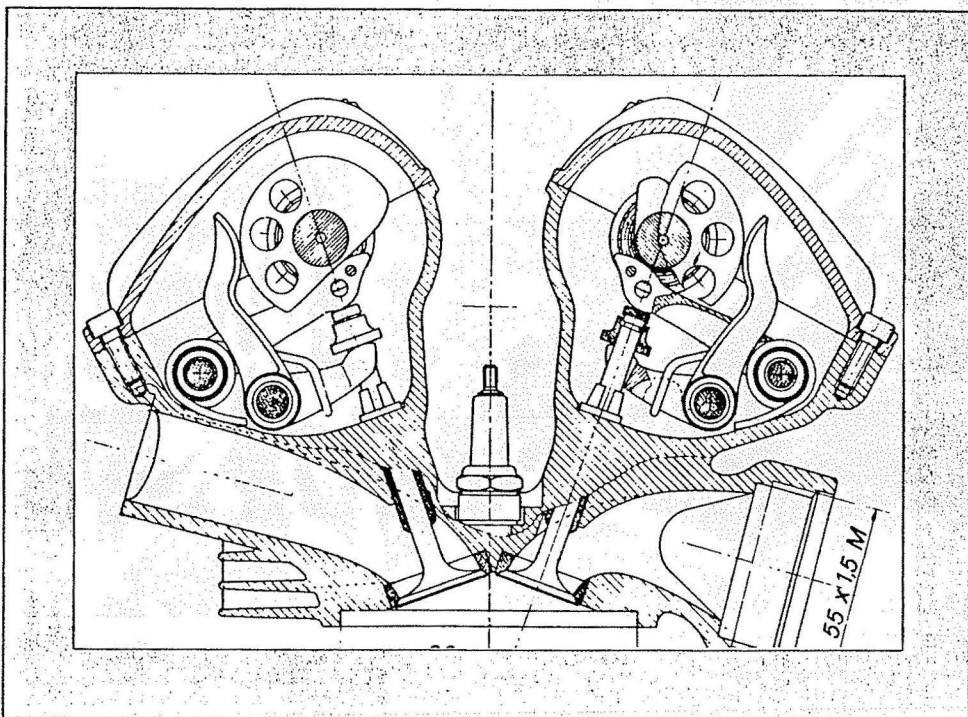
Willing, eager and aggressive, the engine encourages me to stretch the bike out—the noise drowning out those voices playing in the back of my head. The suspension changes have left the Ducati more poised over the faster, bumpier corners of Mugello. A bit quicker here, a touch more speed there. The 850 remains trustworthy, secure. Ground clearance is no problem. The faster I ride, the better the bike works.

Rhythm and speed. I'm lapping quickly enough now to know that tires, rather than the bike, will impose the final limits today. Ducati's development team hadn't had enough time to get the right match in street-legal tires for the right handling. So much the better. The

Michelin racing slicks, with a more tenacious grip than street rubber, allow me to press and extend the bike farther and in greater safety. Now I know: This bike's limits are way out there. The soft-compound rear slick eventually begins to signal by sliding: a little too soft, the tire gradually overheats and slowly loses its grip. It's time to deliver the 850 back to Sr. Farne's doorstep.

I ease the desmo into the paddock area. Great bike. Seventeen or eighteen thousand a copy? Whew! What will you take on trade? Two-fifty GP bikes? Toyota pickups? Alfa GTVs? Production begins later this year, so there's leeway for creative financing in December.

As for now, I've just got time to make the morning flight tomorrow. ■



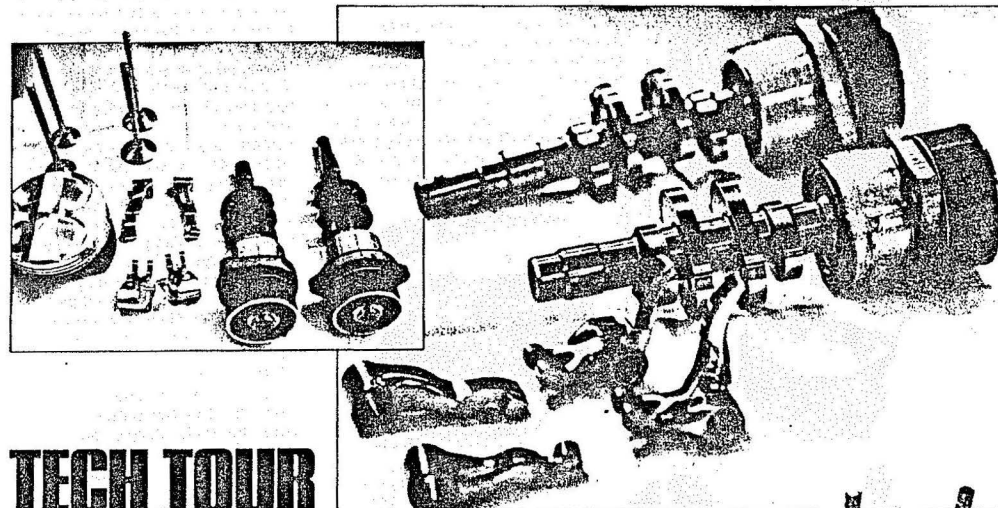
# DUCATI 850 TECH TOUR

□ Does the world need a twin that's as fast and sophisticated as a four? Is the concept marketable? Is it even feasible? Claudio and Gianfranco Castiglioni have tried to answer these questions with a surprising new bike. By buying Ducati and other European motorcycle firms, the Italian brothers are

determined to become Brand Five, to put motorcycles back on the list of major Italian exports. Accomplishing this goal means reckoning with Japan.

Obviously, trying to beat the Japanese at their own four-cylinder game is pointless, requiring impossible investment while offering little the public has

not already seen. On the other hand, as Laverda and Moto Guzzi have learned, no wide market exists for individuality unsweetened by performance, handling, and maintainability. The traditional 90-degree Ducati twin, for example, with its springless desmodromic valve gear, is individuality embodied, but the engine



## TECH TOUR

cannot reliably deliver modern Superbike performance while meeting noise standards. The two-valve Ducatis can be tolerably fast, but even without springs their large valves can overheat and break, and moving them with the violence performance requires means noise. Air-cooling means even more noise—too much noise.

What kind of motorcycle would constitute a viable Brand Five? It must be fast. It must be unique—distinctly non-Japanese. It must embody tradition. It must be sociable. And—above all—people must hear about it.

The most audible (the pun is intended) motorcycle at Daytona this year, in its implications for the future, was the pure-racing Ducati 850, ridden to victory by Marco Lucchinelli in the Pro Twins GP class. With horsepower variously reported as 116-119, the bike passed through the speed traps at more than 160 miles per hour. A complete departure for Ducati, the engine featured four valves per cylinder and water-cooling, technology now standard on virtually all contemporary Japanese streetbikes. Altogether unique, for Japan as well as Italy, was an IAW-Weber engine management computer system, controlling both the ignition timing and the fuel delivery of the Weber injection. We should expect to see such management systems on all motorcycles in the future—for optimum performance, fuel consumption, longevity and emissions control. It's noteworthy that this successful application comes not from Japan, but Italy.

In the past, Ducati examined and rejected a variety of four-valve engine designs, and indeed history points out many other companies which discov-

(Above) Bell-driven camshafts fit into head through doorways sealed off by end caps. Center two lobes on each camshaft control the right-angle closing rockers, which have one forked end and one shoe end. Opening cams use finger followers. This system departs from traditional Ducati setup, where one camshaft controls one intake and one exhaust valve via rocker arms. (Right) Opening cam bears on top of finger, underside nub depresses valve. Each finger has an eccentric spinrite system, which simplifies setting clearances compared to the traditional cap-and-top-nut system.

ered their first four-valve engines produced less attractive power than those engines' two-valve predecessors. The reason is simple: With air-cooling, it's difficult to achieve the flatter combustion chamber that shows four valves to best advantage. Unlike air, water easily gets down between the valves to cool the exhaust-valve guides and the tops of the flat combustion chambers.

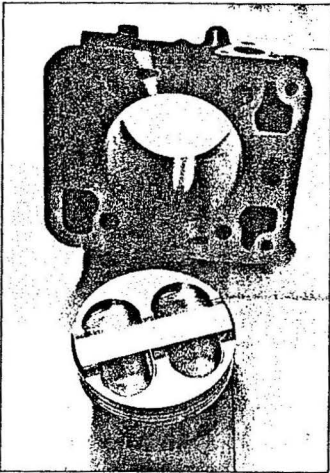
A company that keeps its own counsel in engineering is sometimes unaware of accepted practice in new technologies, and Ducati surely clung to the wide-valve-angle, two-valve, desmodromic engine through engineering, financial, and emotional conservatism.

The Castiglioni's collided with this kind of thinking—Brand Five's new engine would need water-cooling and belt-driven cams for noise suppression; water-cooling in turn invited the use of four valves in a Cosworth-like flat chamber

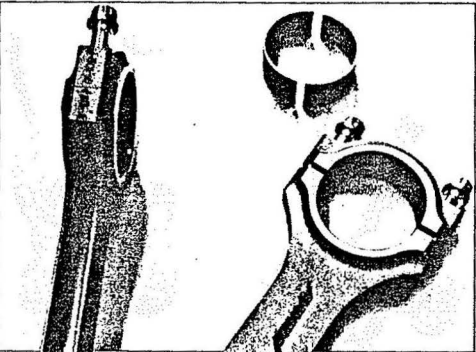
with a small included valve angle. And while we're adopting new features, why not embrace the best of current technology even before Japan does?

Kawasaki and Honda experimented briefly in the marketplace with fuel injection and electronic engine management, but the systems they used lacked the versatility to serve entire product lines. They dropped these products in favor of carbureted models, accepting compromises between performance and emissions goals. Ducati, on the other hand, decided to move straight to fuel injection and electronic control, using systems proven reliable and affordable in automobiles. To remain a Ducati, the engine would keep the vibration-suppressing 90-degree vee layout with desmodromic valves—it could use much of the existing tooling, and maintain much of the sound and feel of its predecessors.

Today, we honor the great Italian motorcycle.



Advances don't appear out of nowhere; neither do they come from tradition. Advances are what remain after development mistakes are corrected, and those mistakes cost money. The high cost of development is one reason Ducatis have undergone so few changes for so long—with the precarious state of the Italian motorcycle industry, the company simply couldn't afford mistakes. Today, every magazine article



(Top left) The cylinder accommodates the present 92mm bore, the largest ever used on a Ducati engine. Designers might increase bore to 94-95mm, which would give displacement of 906cc with the present 64mm stroke. Bores are treated with either Nikasil or Cermet, a metal-ceramic plating. (Above) The short, slipper piston, with graphite-coated sides, has high dome or cross bridge; in some photos it looks deceptively high. Compression is about 12:1. The great distance of the top ring from the piston deck is a holdover from the air-cooled era. (Left) Carillo-style rods, built by Frankl, are as long as possible in the interest of maximum power production.

torcycle designers of the classic period: Taruffi, Tagliani, Patoni, Carcano, Tonti, and others. We regret that the long fallow period of the Italian industry after 1958 could not offer similar opportunities to those who have followed them. Can such a renaissance happen again? Massimo Bordi, now in this late '30s, heads the 850 engineering team. He has done what the best development engineers have always done: adopt the best available technology (this practice was scornfully termed "copying" when Japan did it in the 1950s: where is that scorn today?) and use it to develop the understanding that leads to original work.

SEPTEMBER 1987

or press release on the 850 gives different specifications. Why? Both because the machine is undergoing such rapid development, and because Ducati plans several variants; as designers make the necessary mistakes, they isolate the correct solutions.

The 850 engine retains the basic bottom-end structure of the current two-valve, 90-degree twin. Cylinder dimensions are 92 x 64mm, with a bore-to-stroke ratio of just over 1.4:1. Displacement is actually 851cc. Figures differ on just where the 850's redline lies. Although initially the 850 had to rev to make its power, development has pulled peak-power rpm sensibly downward from eleven-plus to just under ten thousand. As gas-flow and combustion development raise average combustion pressure, the engine can run at a lower mechanical stress level and still produce exceptional power. The connecting rods

turn on pressure-lubricated plain bearings, which have a far higher overload tolerance than the older engines' roller bearings.

The racing engine uses titanium Carillo-style rods of Frankl manufacture—machined all over; the sports engine has been shown with more traditional Ducati H-beam steel rods. Large, phenolic-caged roller or ball bearings provide main-bearing support—historically, Italians prefer to use rolling-element bearings wherever they can. The forged steel crank has a single pin and streamlined counterweights. The cylinders are water-jacketed aluminum castings with Nikasil bore surfaces plated directly on the light metal. No heavy iron liner limits heat transfer, and no fins create noise through vibration.

In the cylinder vee is a shaft, driven at half-speed from the crank. Its right end carries the cam-belt pulleys; the left engages the water pump, carried on the left case cover. Water from the pump enters the cylinders first, then flows upward to the heads. Cooling the cylinders before the heads lets the water draw the most heat from the pistons. Not only does heat invite destructive detonation, it weakens the pistons as well—at boiling-water temperature, common aluminum alloys lose half their strength.

Besides, the heads need to be warm; if they're too cold, the engine loses power from combustion-heat transfer. At 10,000 rpm, the left-side pump circulates 26 liters of coolant per minute to the small, conventionally mounted radiator—compare this with the 60 liters/minute of the original TZ750 Yamaha two-stroke racer of similar horsepower. In line with current racing practice, the radiator is integrated into a pair of ducts designed to carry away hot air through the sides of the fairing and prevent this hot, thin air from entering the carburetors.

The cylinder heads have four valves, set at the 40-degree included angle of the Cosworth F2 powerplant. The race engine has 34mm intakes and 30mm exhausts, while the sports version has 32mm and 28mm sizes. The combustion chamber is Cosworth-like as well, relying more on turbulence from the intake process for rapid combustion than on nearer-TDC turbulence produced by squish areas. To this end, the chamber and valve faces are very smooth, offering minimum obstruction to charge motion during combustion.

Unlike those in Japanese engines, the exhaust ports do not join in the head; they're kept separate all the way to the manifold surface, joining in the pipe. Twenty-two-inch to 24-inch-long header pipes join under the engine, and exhaust

## TECH TOUR

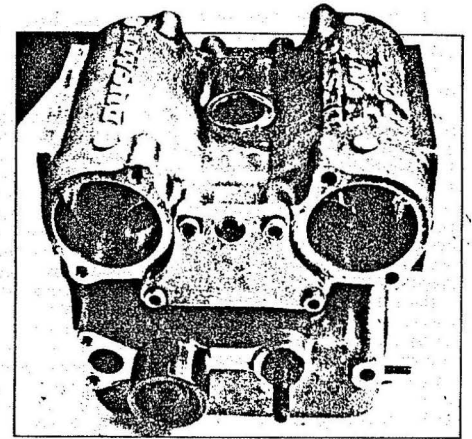
flows rearward in a 30-inch, long-taper megaphone. The intakes join in the head, and the necessary transition from oval to round is made in the rubber couplers that carry the injector bodies. The intake side has a steep, 45-degree downdraft so that bends in the crucial valve-port region keep to a minimum. The area of two 34mm intakes is equal to that of one of the 48mm intake pipes, which appear to be standard stacks from Weber carburetors. If 48mm seems large, remember that fuel-injection requires no venturi to produce a metering signal—the computer holds that information.

Each head holds a pair of four-lobe cams. The cams' right ends turn in ball bearings in deference to the belt-drive loads, and the left ends in bushings that permit oil pressure to enter the cams, lubricating the lobes through small drillings. Two lobes on each cam drive the opening fingers, and two drive the closers. Each finger has its own eccentric spindle for setting operating clearances, accessible beneath covers on the right and left faces of the heads. Hairpin-type helper springs assist valve seating at low speeds or during starting.

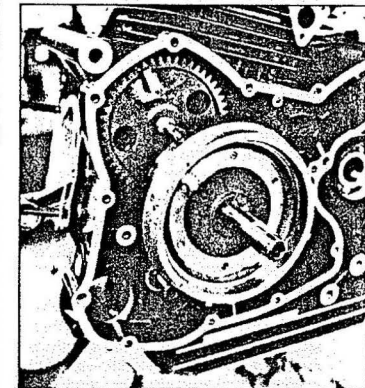
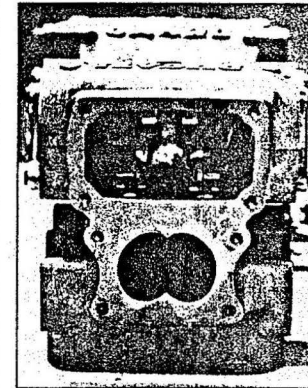
When they first appeared, desmodromic cams were laborious to calculate and demanding to make. Imagine the problems of ensuring that all the dimensions of two cam lobes, two rockers, and their locations in the head are such that, no matter what the angular position of the cams, a small and constant oil-film clearance always exists between lobe and shoe. Accomplishing this restricted Ducati engineers to a very few, rather antique camshaft profiles. With the advent of cheap, powerful computers and a strong Italian machine-tool industry, rapid development of these cams has become far easier.

The cams slip into the heads through tunnels, similar to the way in which the classic Offenhauser engines accept their cranks. This gives strong support, and, because the cam bearings are not replaceable, cam-bearing seizures cannot destroy the heads.

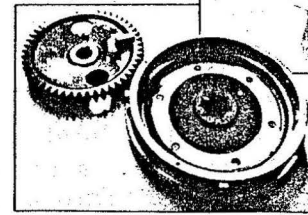
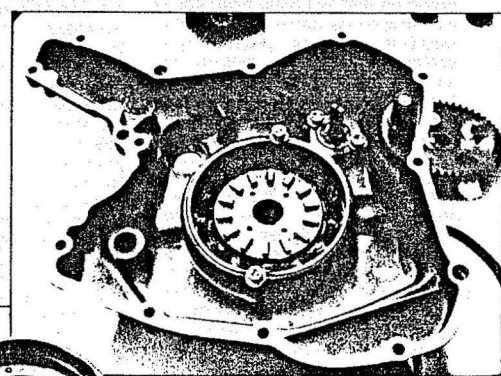
Some confusion exists as to exactly which valve lift and timing specifications the 850 uses. One set of published figures suggests Ducati has tried extremely long timings, with low lift and monster overlap. Four-valve racing engines currently use figures in the range of 250-280 degrees open (at 1.0mm checking clearance), with lifts in the 0.35-0.45 times valve-head-diameter range. One set of quoted figures for the 850 gives it over 340 degrees open, with overlap (time during which intake and



(Right) The basic head casting shows the open portals through which the desmo camshafts fit into the head; the rocker arms are in place in the head. (Below) View from the intake side (sans camshaft) shows the position of the various fingers and rockers for the two intake valves.



(Right and below) Inside the left outer case is an internal stator. A magnetic retractor in the case arms at the outer rim of the alternator flywheel and triggers off four tabs placed at 90 degrees. A second retractor reads the cam-drive pinion shown with the flywheel. This allows a computer to distinguish which cylinder is at TDC. (Right, above) Pinion and flywheel are shown in place.



exhaust valves are open simultaneously near TDC) and valve lifts of 0.31 times the valve-head diameter. Such figures were responsible for the "camminess" of old two-valve designs like the Manx Norton, which was "unstable" below

CYCLE



5000 rpm because most of the air pumped in was pumped out again before it could be used.

Such long timings are unnecessary today because modern four-valve designs can make their valves follow violent cam profiles without damage—opening and closing the valves more nearly where airflow demands it, rather than using long, sloping lift and closure to ease the load on parts. Certainly the Ducati doesn't behave like a Manx—this engine is extremely responsive from down low, with none of the fussiness of carbureted Japanese super-sports mounts.

The 850's moderate slipper pistons are very short and coated in graphite for gentle break-in. Deeply cut for valve clearance, they have noticeable domes indicating rather high compression, above 12:1. Snappy throttle response reinforces this supposition. We wonder just what this engine's peak-power ignition timing is, always a good measure of the combustion chamber's quality. The Cosworth DFV engine, which in 1967 pioneered many of the features used in this Ducati engine, fired at some 27 degrees BTDC—anything shorter than this is creditable indeed. Long timings above 30 degrees indicate combustion problems. Often, during development, designers use an extremely high compression ratio to fatten up bottom-end or mid-range power, but the super-thin combustion space that results is often very slow-burning and interferes with top-end power. Getting everything properly compromised takes time.

The Ducati engine has three conventional piston rings, all quite thin. The position of the top ring—some seven millimeters down from the deck—is a hold-over from the air-cooled era when rings had to be kept well away from heat, or immobilized by carbonized oil, they would seize in their grooves. Water-cooling practice locates rings only half this far down, minimizing the volume trapped between piston and wall, above the ring. This volume is a prolific source of emissions trouble, and also limits intake-disturbing jets of high-pressure gas long after the power stroke is finished.

All designers agree that best power requires the longest possible con-rods. The longer the rod, the less its angle during the power stroke and the less strongly the piston presses against the cylinder wall, reducing friction. Accordingly, Ducati set the wristpin as high as the ring pack allows, and used a 124-millimeter-long con-rod, for a rod-to-bore ratio of 1.93:1.

**Skvaller:** Bue David-Andersen har beställt en av de 20 race-hojarna, Panta Wallin har beställt en av de 200 gat-hojarna. Uppskattat pris på gathojen i Sverige: Minst 130000:-. Det är bara å'tömna spargrisen.

The 850's fuel-injection system begins with the haystack-shaped aluminum fuel tank, supplying an electric pump carried at the left of the front cylinder. The pump sends fuel under pressure to a distribution unit on the frame, at the right of the cylinder vee. Lines extend to the downstream-aimed electromagnetic injector valves, two on each of the two butterfly throttle bodies. The front throttle body carries an angular position encoder, informing the computer of the current throttle opening. The computer takes account of engine rpm, throttle position, engine water temperature, intake air temperature, and barometric pressure.

This puts the 850's fuel-injection system in the "open-loop" category; it does not correct its decisions by measuring oxygen concentration in the exhaust gas. To make this work, the computer contains an electronically programmable, read-only memory—EPROM—which is "burned" or permanently loaded with fixed instructions derived from actual dyno tests of engine fuel and ignition requirements. Such an EPROM will work on only one engine type, and only when that engine is in reasonably new condition.

By contrast, closed-loop systems on modern autos measure oxygen in the exhaust and adjust the mixture accordingly; they might even listen for detonation ping with cylinder-head-mounted microphones, adjusting the timing to control it. As the engine and fuel system age, the computer compensates accordingly. Since few super-sports motorcyclists allow their engines to age much, a closed-loop system is an unnecessary complication.

Ignition signals originate at a magnetic retractor, screwed into the top of the engine's left case half and triggered by four tabs at 90-degree spacing, on the outer diameter of the large alternator flywheel, spined to the crank. Engine-speed data is also generated here. The left cover carries the internal fourteen-pole stator inside. A second retractor reads from the cam-drive pinion, producing one pulse every two engine revolutions and allowing the computer to discriminate as to which cylinder is at TDC. To accomplish ignition and fuel injection timing, the computer notes the time of passage of the retractor pulse, and then counts off whatever delay the program instructions call for.

The chassis carrying these novelties is similar to designs holding previous two-valve twins—a multi-tube space frame, using the engine as a stressed member and pivoting its swing-arm from bosses cast into the rear of the vertically split engine cases. A Full-Floater-like vertical shock at the back handles rear suspension chores. Its construction allows rapid changes to the leverage ratio or progression of the linkage. At the front is a Marzocchi anti-dive M1R fork with 42mm tubes.

Wheelbase is given variously as 56 or 57.3 inches—certainly shorter than the current crop of four-cylinder Japanese Superbikes, and longer than today's super-short GP 500s. It will give some advantage to Ducati through the many chicanes in 1988's European Superbike races.

Weight is substantial at present—between 320 and 340 pounds. U.S. Superbike rules allow twins 1000cc displacement and 320 pounds weight, while European TT Superbike calls for a 308-pound minimum. The greatest barrier to weight reduction is Ducati's foundry technique, which results in lavish use of metal even in areas that don't require it. Just try to carry a Ducati engine across the shop single-handedly.

For a company that has already mastered the mysteries of the sheet-aluminum, twin-beam racing chassis (Cagiva's V-4, reed-valve, two-stroke 500 GP machine has finished as high as fifth this year—the best performance by an all-European-built racer in more than a decade), it may seem odd to find the Ducati 850's chassis constructed of steel tubing—the result of this material's part in recent Ducati tradition, or of the convenience of using versatile steel during development. Time will tell.

The Great Motorcycle Boom of the 1960s and '70s has resulted in a wonderful proliferation of fast, efficient, four-cylinder Japanese machinery. Can there be too much of a good thing? The market is restive and unpredictable. It has fostered the rebirth of Harley-Davidson and BMW, neither of which has met Japanese competition head on. We have seen the curious Paris-to-Dakar phenomenon and the scooter renaissance. Market fragmentation is the order of the day. Ducati believes it has an attractive offering in its 850, and the Castiglioni brothers are gambling that we'll agree. ■

## BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria  
skivbromsbelägg för MC

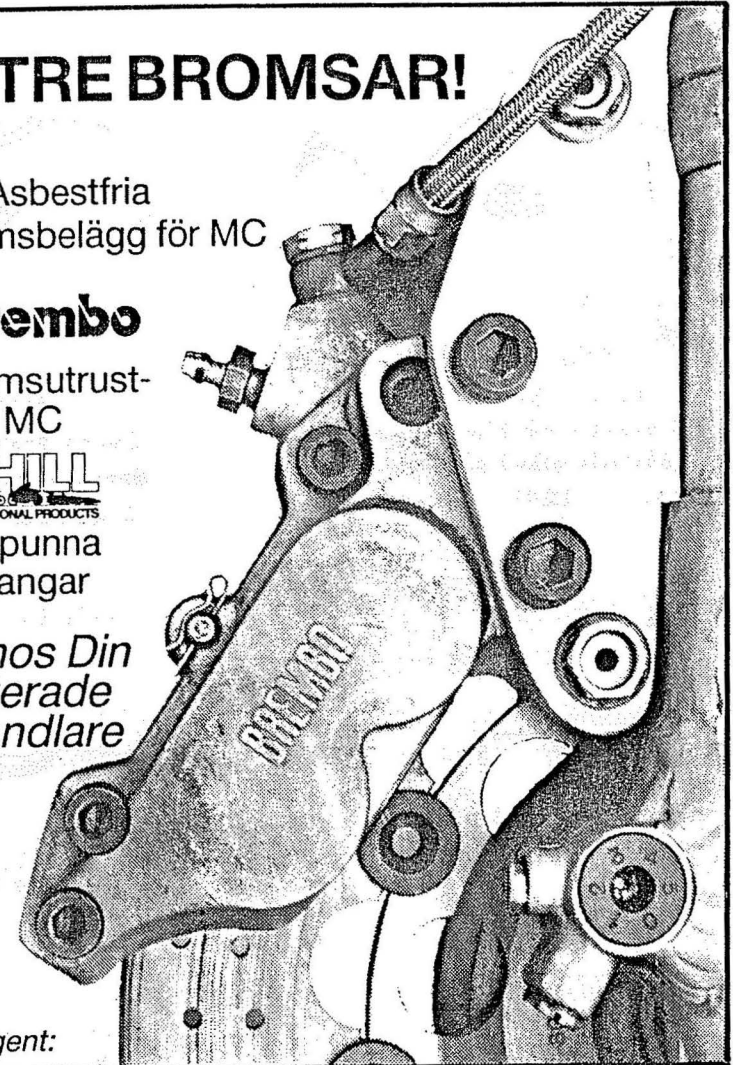


Skivbromsutrustning för MC



Stålomspunna  
bromsslangar

Finns hos Din  
välsorterade  
MC-handlare

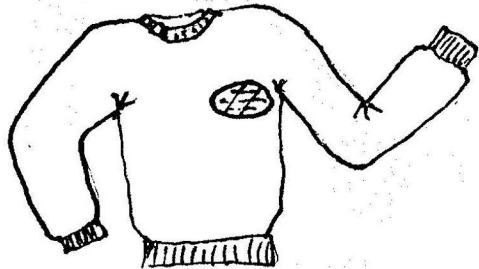


Generalagent:

**RYDAHLS**  
bromsspecialisten

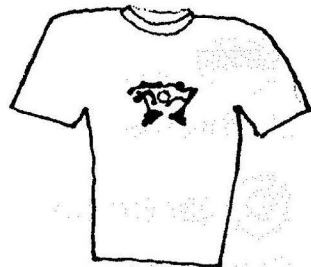
Box 12  
651 02 KARLSTAD  
Tel. 054-18 04 80  
Telex 66171 RYDAHLS S  
Telefax 054 11 62 97

# KLUBBPRYLAR!!



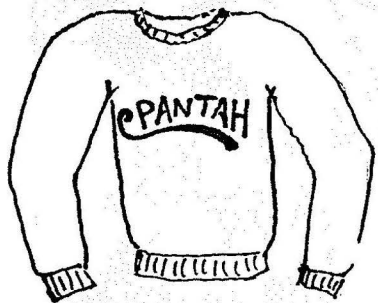
"KLUBBTRÖJAN"

Grå tröja med klubblogon  
i rött vitt grönt på bröstet.  
S-XL 120:-



"TVÅNGSTRÖJAN"

Svart t-shirt med  
desmosystemet i vitt.  
L och XL 75:-



"PANTAH-TRÖJAN"

Vit tröja, både t-shirt  
och college, med rött  
tryck.

S-XL college 120:-  
t-shirt 75:-



"SS-TRÖJAN"

Röd tröja, både t-shirt  
och college, med vitt  
tryck.

S-XL college 120:-  
t-shirt 75:-

Pg. nr. 60 44 52-3



"DUCCE-TRÖJAN"

Blå tröja, både t-shirt  
och college, med vitt  
tryck.

S-XL college 120:-  
t-shirt 85:-

Tygmärkena är  
restade.

TVÅNGSTRÖJAN är  
snart slut.

Jackorna är  
beställda

## DEKALER & ÖVRIGT

- Pantah-dekal, som tröj-  
tryck, 14 cm lång, 25:-
- 900 SS-dekal, som tröj-  
tryck, 16 cm lång, 25:-
- Klubbdekal, oval, som  
tröjtryck, 8 cm lång, 5:-
- "tvätaktatarnasvänner"-  
dekal, 1x9 cm, 10:-/lost
- Klubbtygmärke, som  
dekalen, 8 cm lång, 25:-
- Klubbnål, som ovan,  
15 mm lång, 25:-
- DUCCE-Logo service,  
för dig som lackar om. Alla  
färger och storlekar.

FRÅGOR? Ring  
Peter Lindqvist på telnr.  
08/7586933



#### Bytes

1 par toppar portade hos Newtons (2mm stöbre insug och utblås). Ventiler i rostfritt, Imolakam, bytes mot originaltoppar. Om du har problem med slirande koppling så kan du kontakta mig.  
Kent Jörnevall 031-287514

#### Säljes

Original överliggande Imolasystem (mycket vackert) säljes till högstbj.  
Kent Jörnevall 031-287514

#### Säljes

Till 860 GT. Allt utom motor och bakfälg. Papper finns. Säljes komplett eller i delar.

Anders 08-407944 eller 08-7443784

#### Säljes

Ducati 950 NCR. 60000:-  
Peter 08-7586933

#### Köpes

GTS-motor i hyfsat skick  
Peter 08-7586933

#### Sökes

Mutbar varvräkningspersonal till moppracet. OBS pengar att tjäna.

Prisexempel: 100kr/varv. Intresserad ?

Lasse Granqvist 099-306080

#### Säljes

Ducati 600 NCR (trimmad) -82. Säljes eller bytes mot 900SS eller MHR  
Mario 0753-86590

#### Säljes

Pantah 600 -82. 2-1 system, ny lack röd, stålomspunna bromsslantar, ensitssadel-fastback, nya däck & kedje-drevpaket (200 mil) mm, 1850 mil.  
Pris 35000:-

Rickard Petterson 08-384711

#### Säljes

MHR-ram -82, sving, SS-kåpa, bromsskivor, kompl gjutna hjul, Conti avgassytem. Ev tas Norton Featherbed före -60 i inbyte liksom 850-920 drivpaket (motor & låda).

Bo Österberg 013-133301 eller 013-134182

Presstopp, Ramen skall helst ha papper.  
Vill även köpa : Pantahgaffel med kronor, Hedlund eller Ducati-motor.  
Densamma Bo Österberg som ovan.

#### Säljes

MC-kapell, nästan nytt.  
Ronny 0303-26857

#### Säljes

Ett par ekerhjul till alla Ducatimodeller. Fram 2.50X18 med 2st 4-bultsskivor som är oborrade. Bak 3.50X18 med 1st 230mm skiva. Skivan är helt ny för året. Bägge har rostfria ekrar och låga kanter på alufälgar - Akront. Bakhjulet säljes utan drevkransen och fästet för detta (original passar).  
Pris: 5500:- Hjulen har byggts ihop i vintras och rullat ca 800 mil dvs som nytt. Byte mot Campagnolos kan diskuteras. Säljer även transkåpa till 900 med elstart - 500:- . Förresten, på fälgarna sitter det däck: Dunlop Arrowmaster 100/80X18 resp 130/80X18 ca 500 mil.  
Kent Jörnevall 031-287514

#### Ordnas

Kan ordna ramlager till 900:an billigt samt andra typer av lager.  
Anders 08-407944 eller 08-7443784

#### Säljes

NCR-kit och NCR 2-1 system till Ducce 900/1000 + något defekt Mille-kåpa.

Lars 0521-40769

#### Säljes

Moto Guzzi Le Mans II -79. Kanonskick.  
Magnus 0303-11942

#### Köpes

Ducati 250-450cc

Einar Lindqvist 0141-11572

#### Säljes

750 F1 -85B. Torrkoppling, flytande skivor, nya Vegliamätare, ca 350 mil.  
65000:-

Tommy Lindqvist 08-7613667

#### Säljes

900 Darmah -79 med Conti och sånt.

Kenneth Torstensson 0510-70337

#### Säljes

Ombyggd GTS -76 : 18000:- , Alazzurra 650 GT -86 : 33000:-  
Micke 08-7662284, 08-7678945, 08-7316440

