

Cucciolo

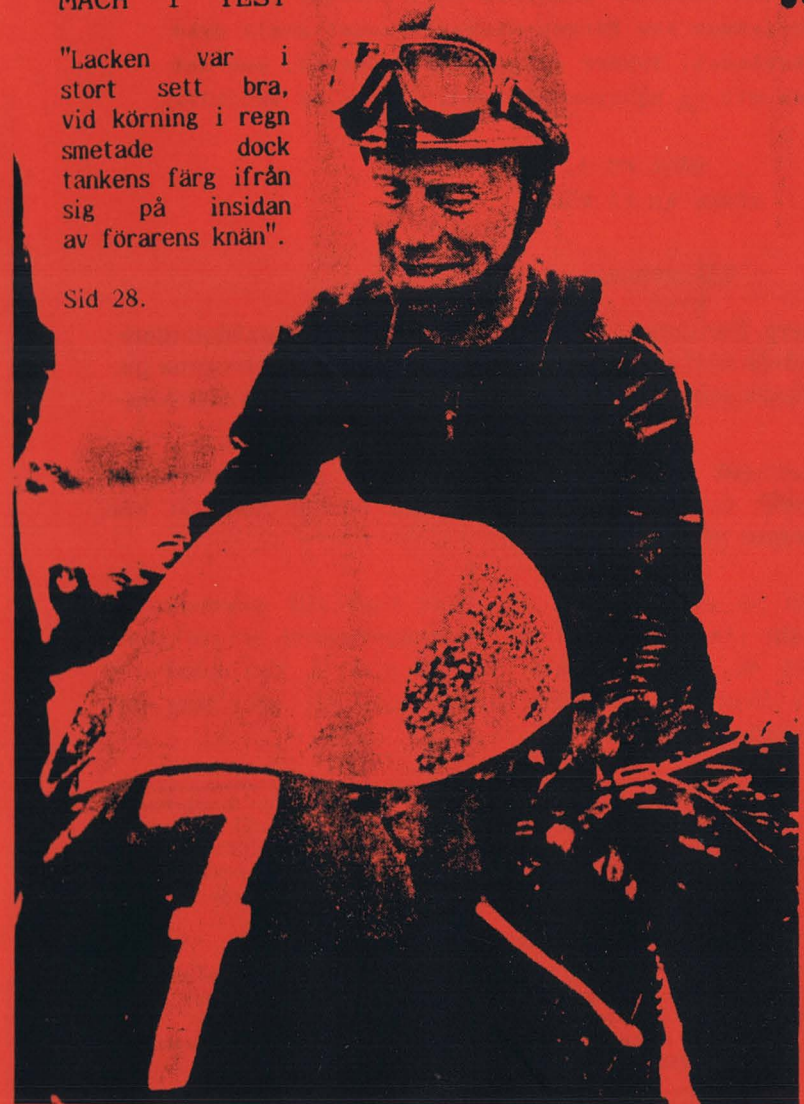


1988

MACH 1 TEST

"Lacken var i stort sett bra, vid körning i regn smetade dock tankens färg ifrån sig på insidan av förarens knän".

Sid 28.



ORD FRÅN ORDFÖRANDE

I dessa deprimerande vintertider dyker det ibland upp ljusglimtar som förgyller tillvaron. Att få se en 851 S är en typisk sådan ljusglimt. Vi som inte var där får istället glädja oss åt den kommande nordiska BOTT serien.

Ett annat glädjeämne som förhoppningsvis snart skall dyka upp, är Ducatibladet. Tyvärr saknas det material, men det får jag hoppas att ni hjälper mig med, i form av artiklar, foto m m.

HÅLL UT !
VÅREN ÄR PÅ VÄG !

Hälsningar

MATS

Lennart Högberg, Karlskoga MK. Hemmahörande i Värmlandsbro utanför Säffle. Tävlade med stor framgång i 125cc och 250cc- klasserna på Ducati och Bultaco, senare även på Yamaha 250cc. Flerfaldig Svensk Mästare.

Bilden på omslaget och bilderna i mitten på alla 60-talshjälfar är hämtade ur Leif Rosells suveräna böcker som du kan läsa om på annan plats i tidningen.

Jag vill passa på att framföra ett stort tack till annonsörerna som ställer upp ytterligare ett år. Annonspengarna är verkligen välkomna. Det är ju också kul att se vad vi kan köpa för Ducatigodis i Sverige. Ett lika stort tack till alla som ger bidrag till tidningen. TACK.

Red.

Cucciolo utges av Svenska Ducati Klubben och ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna (upplaga ca 400 ex). Radannonser är endast till för medlemmarna och är gratis. Företag får endast annonsera helsida (200:-/nr) eller halvsida (100:-/nr). Material till tidningen är mycket välkommet och skall vara Cucciolos stora redaktion tillhanda senast den 20:e i varje udda månad. Material skickas till:
Cucciolo c/o Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö.

Medlem i Svenska Ducati Klubben blir man genom att sätta in 150:- på postgironummer 4771371-4 där man anger namn, adress, tel hem, tel arb, MC, reg nr. Adress till klubben (ordföranden)
Svenska Ducati Klubben c/o Mats Håkansson, Storgatan 14A, 26131 Landskrona. Tel: 0418-12978. 0418-22733

Adressändringar skickas till: Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 19631 Kungsängen.

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögn

NEWTON

Newton, i London, håller på att ta fram de gamla läckra runda motorkåporna. Både tid när leverans kan ske och priset är okänt. Newton kan dock leverera Omega 87mm fr o m Februari, med all säkerhet för under 1000:-, tullat, moms och hemma vid dörren (för två stycken naturligtvis). Det är fö en svensk, Bengt, vid Omega i England som ser till att lyckliga Ducatiägare får sina Omegakolvar.
Bo Österberg

HÄLSNING

Vi har fått någon slags hälsning från Tyskland -jag förstår inte ett ord- som lyder:

Die Familie Pirone von der Villa Löwenherz.
Wünscht Dir und all Deinen Motorradkameraden einen gästen Rictsch in's Meice Jahr und eine ucfollfreie Saison 1988. Verbunden mit einem Danke schön für 1987 und der Hoffnung auf em Wiederschen.
Norbert+Paula Martha im dec 87 "Frohe Weihnachten"
Villa Löwenherz P. Pirone , 3741 Lauenförde/Weser.
Alla felstavningar beror på redaktörens svårigheter med att tyda glosorna.

MCHK "23-årsrace"

Har nöjet att berätta att det blir ett 23-årsrace 1988, 30-31 Juli på Sviestad. Får hoppas på lika framträdande Ducati placeringar (1:a 250 Kjell Saläng och 2:a 125 Torbjörn Lindgren). Definitivt blir det fler Ducati, om man får tro ryktesfloran. Från Finland har det kommit förfrågningar från Markku Saari -Ducati Club Finland- om deltagande på MCHK:s evenemang.
Förutom 23-års racet ser MCHK:s program ut som följer:

15 Maj	Sviestad	(kl 10-14)
11-12 Juni	Karlskoga	(Hela dagen)
2-3 Juli	RR SM Sviestad	med klassiskt heat
16 Juli	Knutstorp	(kl 12-17)
20-21 Augusti	Falkenberg	(Hela dagar)
17 September	Sviestad	(10-14)

Vill man veta mer så går det bra att kontakta mig som vanligt:
Mikael Kyander, Tegnergatan 55, 11161 Stockholm, 08-103224.

MERA HETA NYHETER

Fl:an har ju gått ur produktion. Men, vi kan glädjas åt att en ersättare till denna "moderna klassiker" dyker upp redan i vår. Kan vi gissa lite så blir det väl lite modernare bakfjädring.

NYA ÅTERFÖRSÄLJARE

Förutom de återförsäljare som står i Flöters reklam i detta nummer så har det tillkommit fyra nya:
Gerts Cykel & Motor i Ängelholm, Oves Motor i Olofsström, MC Tekno i Karlstad samt Beviks i Linköping.

NYA FL:an

Den väntas få Parsons motor. Enligt rykten ska den kunna fås med antingen hel eller halvkåpa. Låter spännande.

MC-MÄSSAN

Cucciolos utsände besökte MC-mässan i Alvsjö och kan kort konstatera: den bästa MC-mässan någonsin. Okey, japsarna hade väl mest kraft att visa upp med backväxel som den största nyheten, och man saknar fortfarande tillbehörsfirmor och andra små importörer. Men, det var inte en massa discotrams i år. Inga rullskridskor, skateboards, discomusik, motvacklade långträdare, dragracingbilar etc. Nej, det var en renodlad MC-mässa i en av de mindre hallarna. Cagiva, dvs Husqvarna-Flöters, hade en monter som slog alla med häpnad. Där visades minst 20 olika modeller upp: 851 Strada, 750 F1, 750 Santa Monica, 750 Paso röd, 750 Paso vit, Cagiva 125 Freccia röd, Cagiva 125 Freccia röd-vit-gul, Moto Morini 501 Camel, Moto Morini Excalibur, Cagiva 750 Elefant, Cagiva 350 T4 civil och militär samt en uppsjö med olika Cagiva och Husqvarna offroad/cross. En urhäftig hoj var ESW-racern med Husqvarnas 4-taktsstänka och ram i vackert dragna runda stålror. I monter träffade vi Hans Blomqvist, Norbert Kuntze (fd HVA, nu monterbyggare åt Cagiva) samt försäljningschefen för Cagiva-gruppen Giacometti. Det fanns även andra intressanta monter. Sula visade upp tre Laverdor, inga nyheter precis, men fin monter. Grahns gjorde Cucciolos utsände besviken genom att endast visa en Le Mans, i och för sig med det nyuppfunna 18" hjulet, men vart tog den nya snygga 350 Falco vägen? Aprilia hade en jättemonter i proportion till hur små de är i Sverige. De visade upp ca 5 olika 125:or och offroad. Vespa visade upp sina senaste med Pirelli Phantomdäck. Pirelli förresten, de hade den goda smaken att ha en Paso i sin monter. Svitäl visade upp Marvicfålgar, bla fålgarna som sitter på Montjuich, Santa Monica samt 851. Denna fålg är faktiskt billigare än den treekrade magnesiumfålgarna. Svitäl tar även hem Termignoni 2-1 samt endast ljuddämpare till alla Ducatimodeller.

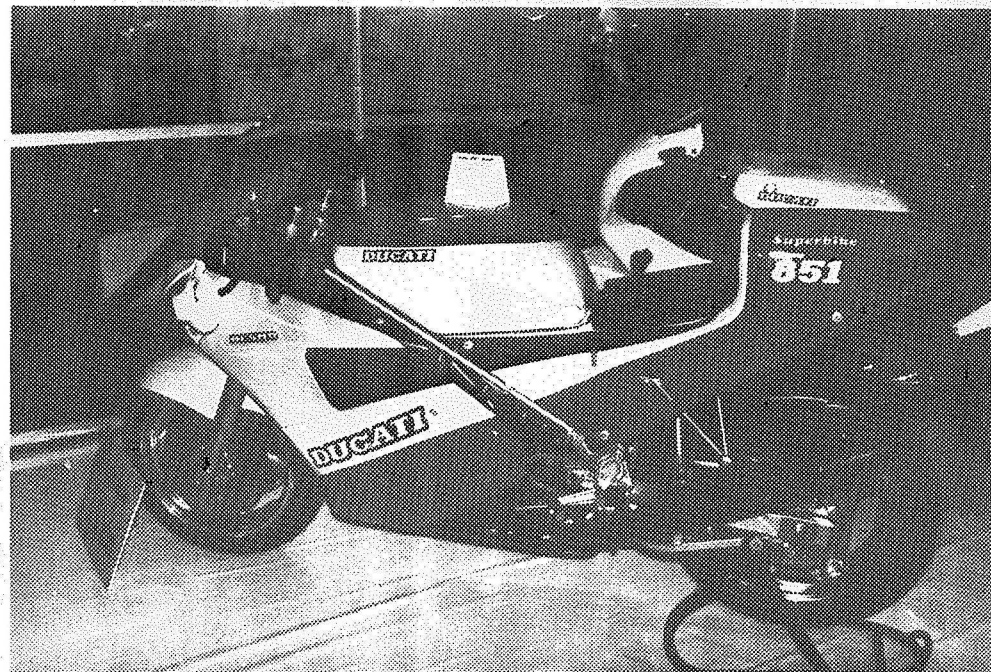
Rydahls visade upp bl a nya 4-kolvs Brembo-oken. Pris 2457:-/st. Flytande bromsskivor kostar för 280mm 1841:-, radialcylinder 995:- och bromsvätskebehållare 120:-

Laverdaklubben och Guzziklubben fanns på plats men inte vi. Det var nog riktigt satsat. Klubbarna hade en ganska undanskymd plats, men vill någon ställa upp nästa gång så finns vi nog där. Anders Låthbergs 860 Harris stod i Rapidos monter och Karin Olssons F1 stod i Spader Dams monter. Det fanns alltså Ducati spridda över hela mässan. Med stor tvekan traskade Cucciolos utsända vidare på mässan och in i en japsmonter, närmare bestämt Hallman och Eneqvist. Det visade sig att de blivit generalagent för Bimota. De skämde ut sig totalt genom att meddela att de inte var intresserade att ta hem DBI:an, katastrof. De man saknade med, förutom Guzzi, var de engelska maskinerna som Norton Wankel och Matchless-Harris-Rotax. Till sist årets Ducepriser

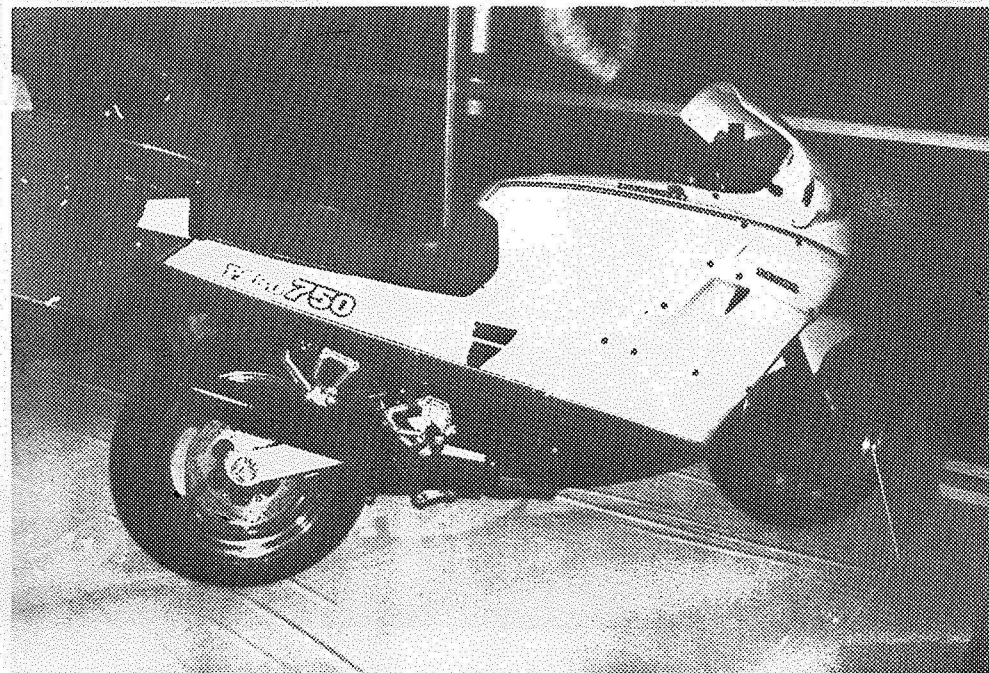
Modell	Pris	Accis	Moms	Ca-pris på gatan
Cagiva Freccia 125	28129	1760	7011	36.900:-
Cagiva T4 350 E	32989	1760	8151	42.900:-
Cagiva Lucky Explorer 750	51975	2700	12825	67.500:-
Ducati F-1 750	59265	2700	14535	76.500:-
Ducati Paso 750	59915	4480	15105	79.500:-
Ducati Santa Monica 750	76680	2700	18620	98.000:-
Ducati 851 Strada	107460	2700	25840	136.000:-
Ducati 851 Corsa	126900	2700	30400	160.000:-

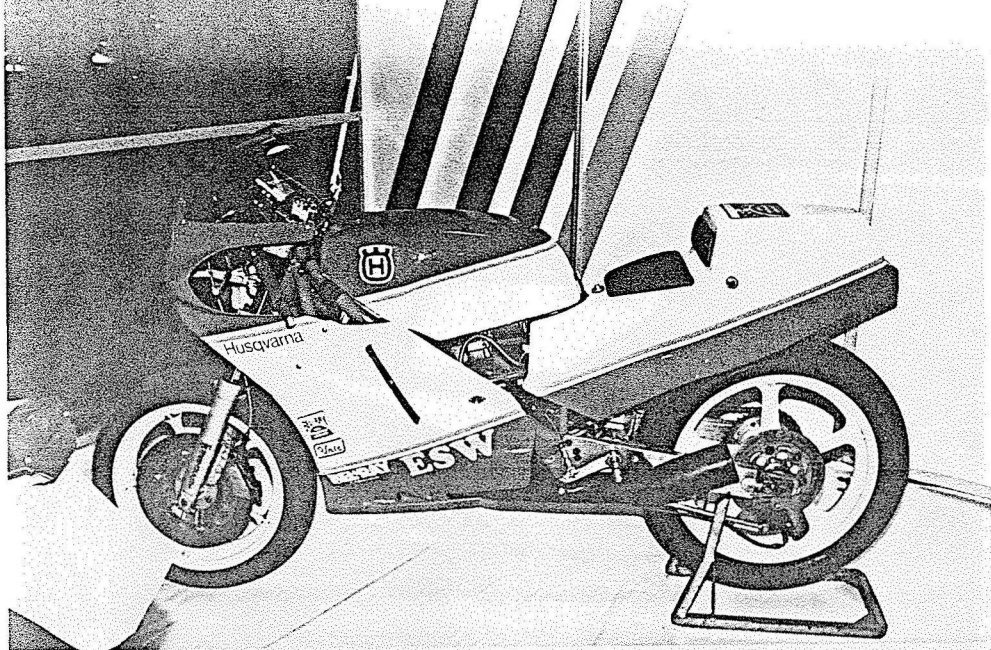
Förresten. Det var ju två jättenyheter på Pason: Mattsvarta gaffelkronor och avsaknad av den löjliga dekalen Controlled Air Flow. Tack för det.

MW

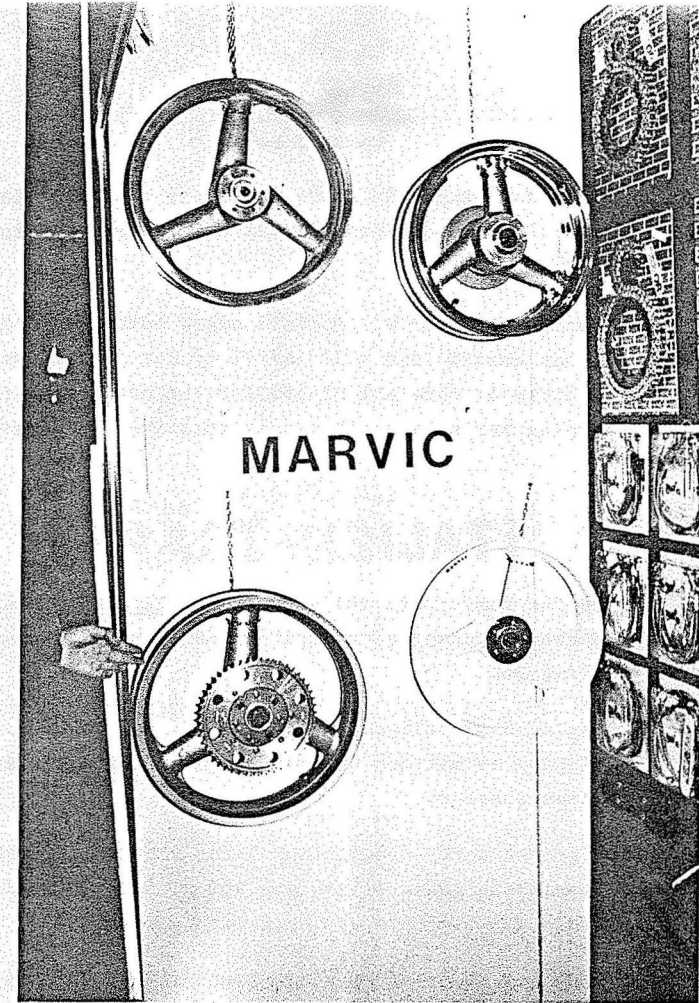


Ovan: 851 Superbike Strada visades till publikens stora förtjusning upp, dock med "mock-up" motor. Nedan: vit Paso. Foto MW





Ovan: ESW-Husqvarna 500 1-stänka med vacker rundrörssram.
Nedan: Anders Lithbergs S60 Harris i Rapidos monter. Foto MW



Bland tillbehörs-
montrarna hit-
tade vi bl a SVIAL
som visade upp
Marvic och Termig-
noni mm. Foto MW.

INFÖR SOMMAREN.....

Nu är det på tiden att Ducatiklubben börjar visa sig på träffar runt i vårt avlånga land. Det finns knappast ett bättre sätt att börja på, än att åka på ITALIENTRÄFF S. Hjärtasjöbadet utanför Lönsboða ligger dessutom i ett av Sveriges naturskönaste områden (Skåne!?), vilket knappast kan göra träffen mindre intressant. Vägbeskrivning och resällskap står touringkommittén för i form av

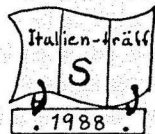
medlem 340
Karin Ohlsson
tel 08-7958839 hem
08-234340 jobb

CIAO!

Vi är ett gäng från norra Skåne som tänker hålla en Italien - träff i år. Det är på tiden att det arrangeras en även i Sverige eller hur?

Under hösten har vi träffats några mörka kvällar och diskuterat. Vi har kommit fram till vad VI tycker är ett mycket bra resultat. Nu återstår bara att NI ställer upp och kommer, (på vår förundersökning har alla varit mycket positiva till träffen).

ITALIEN-TRÄFF S



Träffen kommer att hållas den 10 - 12 JUNI i Hjertasjöbadet utanför Lönsboda. Kommer ni norr ifrån så ta väg 121 utanför Älmhult mot Olofström.

Campingen är belägen vid en sjö. Vi öppnar fred. kl. 16.00 med försäljning av mat och dryck. Det finns riktiga toaletter och varmvatten duschar.

Vi kommer att ha sedvanliga lekar för Italien frälsta t ex Kast med liten Honda tank. På kvällen kör vi disco i ladan och förmodligen kommer ett band att spela på lördagskvällen.

I och med vi inte har någon klubb som stöttar oss ekonomiskt måste vi ha förhandsanmälan. Det sker via PG 424 76 29-1 till Ulla Dagsberg. Priset är 60:-/pers inkl. märke, årsbricka och fika (givetvis även camp). Senast den 27 MAJ vill vi att ni skickar in pengarna.

Undrar ni efter något så hör gärna av er till Ulla Dagsberg 044-65341, 41900 eller till Jocke Svensson 0451-85156.

PS Uppgifterna kommer även att stå i SMC Kalendern!

Till ER som planerar märkesträffarna för 1988, var snäll och ta hänsyn till denna träff. TACK!

Ulla Dagsberg

125 dBA

Insändare

BÄSTE CHEFREDAKTÖR

Efter att förgäves ha letat i flera av den förnämliga publikationen Cucciolo efter någonform av upprättelse måste jag tyvärr meddela att någon sådan ej stått att finna. Undertecknad anser sig negligerad till en nivå som endast kan jämföras med antalet meter man borrar efter gas i Siljansprojektet. Hr Chefredaktören får helt och till alla delar ta på sig ansvaret för de depressiva följder ett sådant remarkabelt svagt agerande kan åsamka undertecknad. Grundet till detta mitt agerande är följande:

I en större artikel fick vår småländske representant på världens F1-banor en mängd rosor och lovord och den i övrigt ytterst seriösa publikationen Cucciolos ansvarige utgivare sjöng sin lov i flera tonarter över sagde världsstjärnas val av tvåhjuligt fordon. I betraktande av ovan nämnda lov-sånger skulle jag ödmjukt vilja påpeka en detalj i sammanhanget.

Varför är det ingen som skriver om mig och min PASO ??? Med hopp om bättring och en genuin tillönskan om en God Jul och ett Gott Nytt Här tecknar jag, Albert E. Fleischman alias 338.

PS. En hälsning till killarna både i verkstaden och försäljningen på MC-City i Malmö som verkligen ställer upp i alla lägen.

PPS. Ett tack även till Blomqvisten på Flöter som lånade ut en PASO till oss under Tekniska Mässan. D.S.

Bästa Albert E. Fleischman.

Det här är ett ganska välbeprövat knep. Undvik att skriva om klubbens medlemmas så skickar de säkert in något själva. Och titta, det funkar. Här har vi nu fyllt ut 1/3 av sidan. Du kan väl skicka ytterligare ett bidrag när du köpt dina Conti till Pason. Skulle vara fint med en beskrivning av hur dom låter. Var du verkligen först med PASO i Sverige förresten. Jag tvivlar (provokation ger säkra svar).
Red.

ARBETSMILJÖFRÅGOR

Vad skådar mitt öga -hörselskyddstest i Cucciolo 6-87. Har herrarna Finnitt-Pinocchio skickat en artikel om öronproppar till Cucciolo istället för till tidningen ARBETSMILJÖ som normalt bör publicera sådana tester och som normalt sysslar med arbetsmiljöfrågor. Om herrarna Finnitt-Pinocchio skall ägna sig åt skyddsarbete så bör de vända sig till skyddsombuden på sina arbetsplatser. Om de (må gud/dr T. förlåta dem) anser att man ska ha hörselskydd hemma i sin egen verkstad så är det ett hän och ett inkräktande på den personliga integriteten. I hemmapulverkstaden ska det inte vara tyst som i en egyptisk pyramid. För att höra rak rock ur odämpade högtalare fodras öppna öron. Jag kräver en förklaring av redaktionen varför de har publicerat propp-testet. Jag förväntar mig att liknande material i fortsättningen skickas till respektive specialtidning (eller papperskorgen) och att vi skall slippa dylikt i Cucciolo.

BJÖRN OLSSON
Svar: Va? Jag hör inte vad du säger. Jag har inte fått ur de 3M-proppar ur mina öron som Finnitt-Pinocchio skickade till mig som muta så att jag skulle ta med artikeln.
Red

ETT STORT TACK TILL BULLERFONDEN

Jag vill tacka S. Cullman och bullerfonden som på ett utmärkt sätt hjälpte mig när jag utan orsak och grund blev beskylld för att "med motorfordon orsaka onödigt buller". Det var varken buller eller onödigt. Det var en kväll när jag tagit ut min Duce efter några dagars stillestånd. Ni vet lite fukt i trattarna. Jag skulle njuta av ljudet i det öppna räjssystemet och var tvungen att dra ut den till 6500-7000 på växlarna från macken till trafikljusen vid Biltema. Döm om min förvåning när jag stått vid rödljuset ens tund då två MC-poliser vilt fäkyande tvärnitar på var sida om mig. Den ena tecknar åt mig att stänga av hojen och leda in den på en cykelbana.

- Hur fort kan det gått? tänkte jag för mig själv.

När jag fått cykeln till cykelbanan är snuten mest intresserad av utseendet och ljudet, hastigheten är det ingen som säger något om. De frågar ivrigt om den är besiktigad så här.

- Javisst säger jag, men med en bakskärm också. Bakdelen är ombyggd så skylten sitter direkt under dynan som enda skärm.

- Ja, vi får kalla hit en expert och göra besiktning, säger snuten.

Löjligt tänker jag att en MC-snut inte kan besiktiga en MC. Experten anländer efter en stund och ber mig starta hojen.

- Stäng av, skriker han, det här går inte. Han är inte ett dugg imponerad. Det hela slutar med böter för ljudet och ombesiktning för trattar och bakskärm. Det här hände samma vecka som en riksbekant spion avvek från permission, så det gäller för ordningsmakten att upprätthålla förtroendet för medborgarna när polispar och annat utreds.

Hej Från Bengt Johansson, 51, Linköping

BREV FRÅN NORDISKA MÅSTAREN I BULLER

Hej Micke. Tack för brevet som kom med Cucciolo. Du frågar om jag förstår svenska. Jag måste säga att, inte så mycket men jag försöker att skriva något. Det var inte ert fel att du blandade ihop mig och Juha Käki. Förvirringen berodde på att vi har två BOTT-tävlingscyklar som vi delar på fifty/fifty. En Laverda 750 och en Ducati 750 TT1. Vi skickade anmälan till tävlingen som sade att Juha skulle åka Ducati och jag Laverda. Senare på Knutstorp lottade vi om cyklarna och jag "råkade" få tävla med Ducatin. Men nästa sommar har vi egna cyklar för BOTT. Juha köpte en ny Laguna Seca. Hoppas att det blir många BOTT-tävlingar 1988 i Norden. I Cucciolo var det annons om "moppe-endurance". Det är möjligt att vi kommer med 1 eller två moppar från Finland. Har SvenskaDucati Klubben monter på MÖ-Mässan i Januari? Det är synd att vi har mässan i Helsingfors samma veckoslut. Min och Juha's cyklar skall vara i finska importörens monter så jag kan inte komma till Stockholm. Huh-huh, detta brev är för långt för mitt svenska språk, men jag hoppas du förstår det.

Jorma Lantta

AGNES MANDELSNITTAR

250 gr margarin

3dl socker

3hg mjöl

2tsk van. socker

2hg hackad mandel

2hg hackad blockchoklad

Blanda och bred ut i långpanna (smord). In i ugnen

175° 20-25 min. Skär i trekant, det blir ca 70st.

Insänt av Agne Friman.

VARFÖR MAN ÅKER JAPANSKT

Jag måste skryta med att jag har en av de snyggaste och vackraste motorcyklar som någonsin har tillverkats. Det är en Japansk supermaskin med otrolig mängd utrustning som inte ens finns på flygplan. En mycket bra detalj är den automatiska farthållaren med inbyggd farth begränsare som slår till när hastigheten kommer upp i 250km/h. Det finns också en autopilot som talar om vilken hastighet man kör i och kontrollerar att det inte går fortare än hastighetsbegränsningarna för då ringer den direkt på mobiltelefonen upp polisregistrets dator och polisanmäler mig. Sedan skriver den ut böter på en inbyggd skrivare och det går inte att köra vidare förrän jag betalat böterna. Men om man kör t.ex. på autobahn kan man skruva upp turbotrycket och accelerera till 250km/h på 3 sekunder. Om man inte hittar någon fin rak väg utanär tvungen att köra på kurviga vägar finns det en finess som heter överbalanseringskompilatorautomatik och det innebär att om man skulle råka luta motorcykeln för mycket i en sväng så fälls omedelbart ett stödben ned och rätar upp cykeln. Naturligtvis är back, varningsblinkers och blinkerstuta samt 84 andra nödvändiga funktioner inbyggda med tillhörande lampor och reglage.

Jag har hört talas om att det ska finnas en Italiensk motorcykel vid namn JUCATI, jag såg en sådan på bild en gång, det var en underlig och ful skapelse. Det verkar som om ägarna till detta märke skäms över sina ekipage eftersom de bara åker på små och krokiga vägar. Ägarna verkar också vara mycket underliga då de går in för att åka så obekvämt som möjligt samt att plocka av alla de finesser som borde vara standard på alla motorcyklar. Det sägs även att ägarna smeker sina pyklar innan de går och lägger sig, de vill ogärna skiljas från dem och skulle de sälja "skräpet" gråter de !!! Själv köper jag alltid en ny cykel på hösten, då det varje år kommer ut en ny version med mer elektronik så måste jag sälja den på våren, annars får jag inte sålt den. Hela sommaren går jag och funderar över vad de små påhittiga japanerna ska fundera ut till nästa årsmodell. Men hela vintern kör jag min dröncykel som då har dubbdäck, en stor rymlig hytt och naturligtvis klimateanläggning. Tyvärr gick en IC-krets sönder i den fantastiska stödbensnedtagaren så när jag stannade välte min fina 2-tons cykel och då slog tjuvlarmet till och kortslöt allt med påföljd att den tog eld, så nu får jag köpa en ny. Min nästa motorcykel blir nog en bil.

BREV FRÅN BOLOGNA

Av Cucciolos specielle correspondent Ian Gowanloch i Bologna.

(Översättning Lars Ekeman)

Kära DOC,

Livet i Bologna är njutbart. Papperskriget med byråkratin för att få uppehållstillstånd är nu vunnit. Det finns de som inte ropar högt av glädje över min närvaro här. Det är nämligen så att jag nu ikläder mig statusen att vara direktör för en Italiensk firma. Med andra ord är jag numera en sorts pseudoitalienare.

Vädret är förstklassigt fantastiskt. Pastan och vinet också fantastiskt och alla "Bella Signorina" likaså.

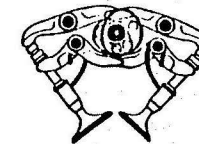
Det är mycket intressant att befinna sig i ducativärldens mittpunkt och observera utvecklingen och vilken riktning denna har tagit under Cagivas era. Några sanningar har blivit uppenbara. En del är fortfarande ett mysterium. Jag misstänker att de flesta ägare av den traditionella Ducatiprodukten tycker att utvecklingen mer eller mindre har totalt sparat ur. Jag medger att detta också är min uppfattning. Jag är emellertid ur vissa synvinklar beredd att delvis ändra mig. Cagiva har en stor del av den Italienska marknaden. Marknaden i Italien är fortfarande mycket stor. Den är dessutom förhållandevis väl skyddad genom importrestriktioner och höga tullar. Detta gör att Ducati/Cagiva har ett starkt övertag prismässigt gentemot den orientaliska oppositionen.

MOTO DUCA

The Newsletter of the Ducati Owners Club of N.S.W.
Registered by Australia Post - Publication No. NBH - 5042

Så långt långt finns logik. Men misstaget att inte erbjuda en mer traditionell produkt jämsides med den nya utvecklingen, kan jag inte förstå. På så sätt har Cagiva övergivet en etablerad marknadsnisch och misslyckats i att finna en ny, som jag ser det. Att kalla det som nu pågår för en läroperiod är att ta till i överkant. Framtiden får utvisa om den väg utvecklingen nu har tagit, har varit en rätt satsning.

" Var och när kommer det att ske? Jag hör alla fråga. Sök sanning är svaret men allt jag kan finna är en förlorad skörd, sådd av en blind man. " (Milligan) Det finns en klar strävan mot att fullfölja utvecklingen av fyrventilstoppen. Utan att vara föroartig mot Ingenjör Bordi är det ingen överdrift att påstå att hans arbete saknar mycket av den eleganta symetri och enkelhet som kännetecknade hans store företrädare. Kanske har tiderna förändrats. När nu mc buller tar en stor del av lagstiftarnas uppmärksamhet i anspråk och marknadens krav på fler och fler hästkrafter som aldrig helt kan utnyttjas, bara växer, så kanske enkelhet hör till en svunnen epok. Om det är på det sättet så är sannerligen fyrventilaren modern. Helt enkelt därför att den inte är enkel.



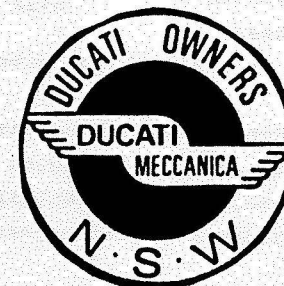
Och hur kommer fyrventilaren att se ut? Ducatiägare var en gång i världen stolta över skärpan och utstrålningen ifrån sina maskiner och framförallt från motorn. Det fanns och finns ingen som inte lyfter på ögonen inför den " äkta " Ducatin. Sanna mina ord! Fyrventilaren är inte vacker. Jag tror att en hemlig önskan hos alla traditionella Ducatiägare är att man även i fortsättningen döljer eländet bakom en helkåpa.

Så långt om det nya. För det gamla och framförallt om reservdels-hållningen finns det några goda och några dåliga nyheter. De dåliga är att fabriken endast har komplett lager till de allra senaste modellerna. Det vill säga de som har några få år på nacken. De goda nyheterna, är att en entusiastisk " Aussie " nu bor i Italien, och kommer att försäkra sig om att det som finns kvar, går till Australien.

Många och varma hälsningar

I.G

(Ian Gowanloch är Ducatihandlare och medlem i D.O.C. Australia)



INTERNATIONELLA STYRELSEMÖTET

Jag skickade i förra numret med en kopia på inbjudan som klubben hade fått till det första europiska Ducati styrelsemötet. Efter att ha ringt och pratat med en av organisatörerna, Klaus Meyerhofer, och då fått beskedet att 12 klubbar tackat ja till inbjudan, ansåg vi i styrelsen att det var viktigt att även Svenska Ducati klubben skulle vara representerade vid detta mötet. Tidigt på morgonen fredagen 18/12 var därför fyra styrelsemedlemmar (Mats, Tore, Tomas och Björn) på väg till Hannover. Framåt 19-tiden kom vi fram till värdshuset där vi skulle träffas. Vi var de första som anlände, men innan vi hade fått ner vår första öl, dök Klaus Meyerhofer upp. Tillsammans avnjöt vi därefter en utmärkt måltid i form av en jäger (schnitzel). Framåt 21-tiden dök även två österrikare upp, varav den ene var minst sagt upphetsad när han visade bilder från det första BOTT-racet i Österrike ! Vi hade väldigt lätt att förstå honom, eftersom han ingående hade studerat den svenske kocken i mupparna !

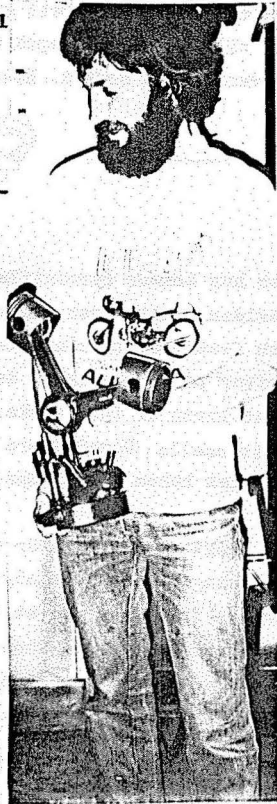
Med lätthet läste han ur Cucciolo:

HÖNIHÖNIHÖNIHÖNINININININJA !!!

(Läses fort !)

Denna mycket sympatiska österrikare hette Ewald Grillmayer, och var redaktör för det österrikiska klubbladet. Efter ett tag kom även Wolfgang Riess (club Hannover), och ett par personer från Essenklubben. Ducatiklubbverksamheten är rätt rörig i västtyskland, eftersom det finns minst 5 klubbar, varav club München är den största. Vår uppmärksamhet riktades efter ett tag till Wolfgang Riess, som visade sig att äga en av de 2 st riktiga Mike Hailwood TT-Ducatina !!

Nästa morgon vaknade vi med förhoppningarna om att alla anmälda klubbar hade anlämt. Tyvärr var så ej fallet, utan mötet fick uppskjutas till på eftermiddagen. När mötet äntligen kunde komma igång vid 3-tiden var följande länder representerade:



ÖSTERRIKES EGEN
SVEN CULLMAN !!

INTERNATIONELLA STYRELSEMÖTET (forts)

Sverige, Danmark, Västtyskland (Offersberg, Schnordorf, Essen, Hannover och München), Holland, Belgien, Schweiz, Österrike och Frankrike. Även Ducati Meccanica var inbjudna, men enligt Klaus Meyerhofer som helgen innan besökt fabriken, hade de sagt att de inte hade något intresse av detta möte !! Mötet började med att klubbarna fick berätta om sin bakgrund, aktiviteter m m.

På dagordningen stod sedan :

Europeisk Ducatiklubb- och racingmästare :

Klaus Meyerhofer hade ett förslag om hur en Europeisk Klubbmästare skulle utses. Efter en lång diskussion förkastades detta förslaget, eftersom det handlade om sådana långa avstånd att åka emellanå. Tyskarna började istället en diskussion om vad det skulle kallas när klubbarna hyrde en bana ! Klubb- och racing eller klubbträning. Denna emellanåt hetsiga diskussion varade i ca 30 min. utan att vi förstod någonting !

Internationell Ducatitidning :

Organisatörerna tyckte att klubbarna gemensamt skulle göra en storslagen internationell tidning med diverse Ducati berättelser m m. De flesta klubbarna tyckte att man hade nog med arbete att göra sin egen klubb- och racingtidning. Istället beslutades att en mindre tidning skulle göras. Varje klubb skall göra 2 st A-4 sidor, på dessa sidor skall det stå om klubbens bakgrund, kommande aktiviteter under 1988 samt att någon passande bild skall läggas in i artikeln. Artikeln skall skrivas på tre språk: Engelska, Tyska och Franska.

(Lasse Ekeman brukar varje år skicka ut ett info-blad till de utländska klubbarna. Han har därför fått den tvivelaktiga äran att göra dessa sidor.)

När denna samtalspunkt var över, hade klockan hunnit bli 19.00. Organisatörerna beslöt då att avsluta mötet, eftersom de flesta var rätt trötta vid det här laget. Våra förslag (Internationell Ducatitidning i Europa och internationellt annonsblad) kom tyvärr ej upp till diskussion. Efter ännu en läcker måltid och diverse skvaller med olika klubbrepresentanter kom vi i säng.

Hemfärden gick lyckligt, trots en påhälsning hos Hailwoods Ducati !



» THE LEADERS OF THE PACK »

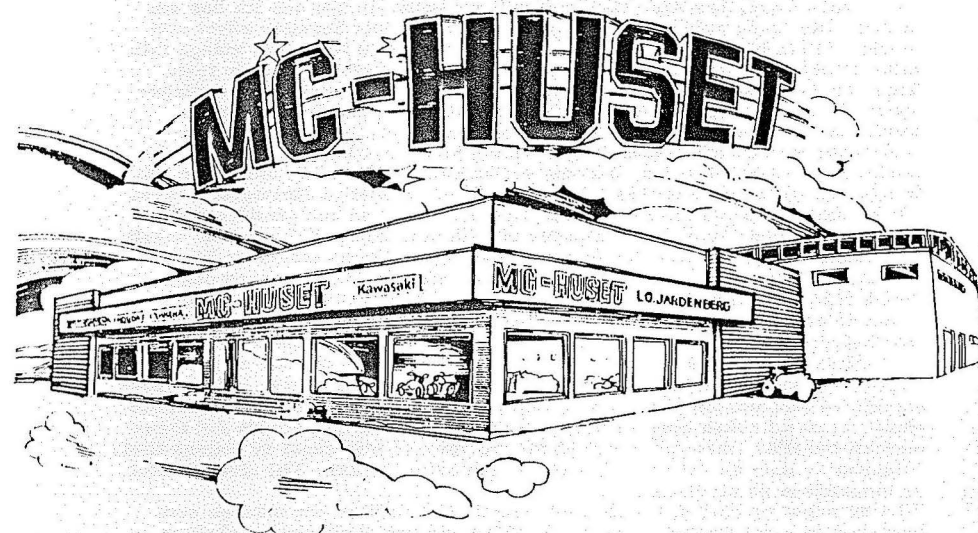
I början av januari samlades vi till styrelsemöte, en av samtalspunkterna var tysklandsmötet. För vår del blev mötet en liten besvikelse, det råder därför lite delade meningar i styrelsen om vi skall delta inästa möte som äger rum på samma plats i november. Trots allt, så knöts viktiga personliga kontakter.

På nästa årsmöte får vi ta upp och diskutera om det ligger i klubbens intresse att delta i kommande internationella styrelsemöte.

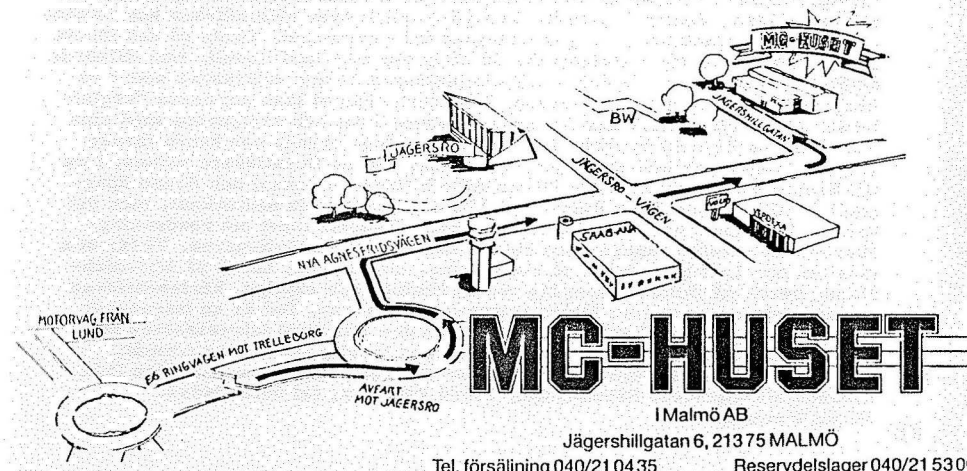
Resplikat av Mats

Gedkänt av Tore, Tomas och Björn

Välkommen till



Ett helt hus med motorcyklar, mopeder reservdelar och tillbehör



I Malmö AB

Jägershillgatan 6, 21375 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 0435

Reservdelslager 040/21 5300

POSSÖRSIDAN

*Nya innespråk för dig
som vill hanga med*

NYA DUCCE BOKEN

The Untold Story, har Alan Cathcart valt att kalla sin nya och 2:a bok om Ducati. Vad titeln syftar på vet i sjutton då boken inte berättar något nytt precis. Titeln kanske, lite missvisande, syftar på de fina och i många fall unika bilderna. För detta är en bildbok med lite kompletterande text. Boken är 128 sidor tjock och nästan alla foton är i ett mycket bra 4-färgstryck. Tonvikten läggs dels på olika racemaskiner, allt från 50-talets Marianna till dagens 851S via privata specialbyggen, och dels på olika prototyper som av olika anledningar aldrig kom i produktion. Här kan vi, genom att studera bilderna, bedöma själva vad vi gått miste om under alla år pga den stela byråkratiska ledningen på det då statliga företaget. I vissa fall kanske inte prototyperna var så lyckade, men t ex den otroligt vackra on/off-roadhojen "Utah" som visades på Milanomässan 1977 var helt enkelt 10 år före sin tid. Motorn är en mycket snygg 1-stånsversion av Pantahmotorn. Vi får även se bilder på de två senaste (?) V4:orna varav den första från 1976 var okänd för mig. Den var vattenkyld vilket Taglioni redan då ansåg var nödvändigt för kommande bullerkrav. Det tyckte inte fabriksledningen, så Taglioni gjorde den mer kända oljekylade 1000cc V4:an med effekt upp till 150 hk. Boken behandlar också sgan om hur en ny Cagiva 650 sportmaskin blev Bimota DB1 och hur en ny Cagiva Mille sportmaskin så småningom blev PASO. Köp Cathcarts senaste bok för bildernas skull. Texten i boken blev en liten besvikelse för mig (jag trodde det fanns mer att berätta), men det beror på att jag väntade mig annat av bokens titel. Bilderna är mer än väl värda de 140:- som boken kostar. Till sist ett citat ur innerfliken på omslaget:

"Det är något mycket speciellt med Ducati motorcyklar och männen som bygger dem - det är tveksamt om en sådan här bok skulle kunna skrivas för något annat märke. Folk skulle inte bry sig om andra märkens modeller som inte kom i produktion, men dom bryr sig om Ducati bara för att Ducati, liksom ett annat stort italienskt märke Ferrari, är byggt av och för folk som bryr sig om". Kan det sägas bättre ?

MW

LEIF ROSELLS BÖCKER, "Sveriges mest omkörde" & "Ett namn i programmet"

"Om du vill vara lycklig i en timma, drick dig full
Om du vill vara lycklig ett år, gift dig
Om du vill vara lycklig en mansålder, köp Aermacchi".
Denna otroliga slogan kan man läsa i Leif Rosells nya och 2:a bok "Ett namn i programmet". Den är en av många detaljer i Leifs böcker som gör dem så roliga att läsa. Texten upptäckte Lelf på en skylt över affärsdisken hos Lawton & Wilson i England som var generalagent för Aermacchi. Titeln på den första boken verkar lite väl självironisk. Så dålig var inte Leif Rosell. Han tillhörde skiktet av åkare som låg och slogs om platserna bakom stjärnorna som t ex Börje Jansson och Kent Andersson. I böckerna kan vi läsa om dessa "vägluffares" öden och äventyr när de turnerade runt i öst och västeuropa med sina Ford Taunus Transit bussar. Lelf träffade många okända och kända förare som han beskriver helt auveränt i böckerna. Många Ducatiläkare nämns, t ex Ulf Svensson, Benny Aneröd, Göran Alde'n (Malco i boken) och Bruno Spaggiari. Till och med Tony Rutter har fått något uttalande nedtecknat, men det var ju långt innan han åkte Ducati. Böckerna handlar mest om roaddracing-åkarens liv utanför banorna och endast lite om själva tävlingarna. Vi får bli läsa om hur Lelf blev sugen på roaddracing, om lumpen, besök på Malcofabriken, besök på Bultaco (som låg vid en illaluktande soptipp, kärleksaffärer och glivetvis resorna som bildar stommen i böckerna. Det är en intressant road racingepok som Lelf skriver om, och den blir ännu intressantare av Leifs roliga sätt att skriva. Om du vill vara lycklig ett bra tag framåt, köp Lelf Rosells båda böcker. De kostar ca 180:-/st och kan beställas från Ribboda MC-Service, Ribbohyttan, 71600 Fjugesta, tel 0585-24081.
Micke Werkelin

TÄNDSYSTEM

Vi har lyckats få reda på lite data om den magiska burken från Ducati Energia som innehåller ett microprocessorstyrt tändsystem och som tog VM-guld genom Garelli i 125cc road-racing VM. Förändringen på detta system kan hållas absolut optimal genom att den kan ändras i hela 512 steg (jämför detta med gamla 900:ornas 2 steg). Detta innebär att tändningen på Garellin ändras för varje 25 varv/minut man höjer varvtalet. Om detta system kommer till 4-taktarna eller inte kan vi ju bara gissa än så länge. Men ett gott tips är nog att vi får se något liknande även på 4-taktarna. Det sitter ju förresten något liknande på 851:an.

ELEKTRISK STÖTDÄMPARE

Kanske inte något för Ducatiägaren, men Marzocchi har nyligen presenterat en elektroniskt kontrollerad och programmerbar stötdämpare med en bl a en stegservomotor som enkelt justerar dämpningen.

DELLORTO DESMO

Dellorto har presenterat en ny generation förgasare med desmodromisk styrning av trotteln (med 2 wirar per förgasare, vanlig wire och retur) samt en ny typ av accelerationspump. Den första förgasaren i den nya serien heter PHBR och är till för 2-taktare.

DUCATI-CHOPPER I BOLOGNA

På den årliga motormässan i Bologna i December hade den italienske sångaren Beppe Manigila en monter där han hade något slags musikaliskt "sit-in". I hans monter stod dessutom en Ducati-chopper med Indiana-motor vilken tydligen tillhör honom. Om Ducatifabriken tänker producera något liknande skall vi inte spekulera i här. Men vi kanske återkommer med en bild.

AVGASSYSTEM I TITAN

Den italienska firman Leovinci har tagit fram avgassystem helt i Titan. Än så länge bara till japshojar, där ett 4-1 system väger 2,8 kg, men vi kan hoppas att de gör ett system till Ducarna också. Men, det kostar 14000 kronor. I Italien!

"ett förbannat gnäll..."*

Med en djup rysning red jag på de mjuka kolvslagen från min nyförvärvade Ducati 860 GT av 1975 års modell. Åh! Fabio, vad skönt det var att byta bort bambustaketet.

En rå maskin som utgjordes av den traditionella kamskaftsmotorn med ventilfjädermekanism, kulspetsvippor, kickstart och annat skoj. Ceriani gaffelben och kraftiga stalekrade fälgar som lätt rostar innifrån hörde också till.

Sin första säsong i min ägo tog mig cykeln tur och retur till Athen, Grekland, utan större mekaniska problem.

Påföljande säsong orsakade första rundan runt kvarteret kabelbrand. Cykeln som jag köpt tre år gammal för 10.900 (nypris 17.000) var inget vrak för detta. Det var dags att kontakta återförsäljaren för reparation.

Det var dock högsäsong och man var synnerligen ovillig att ta emot en cykel med ett komplicerat elfel. Verkstaden hade helt enkelt för mycket att göra med garantiservice på nyare cyklar. För övrigt var inte min cykel försedd med original elreglage. Att dessa var samma som vid köpet bevekade ingen. Till slut föll de ord som jag inte hade trott vara möjliga: "Ta cykeln härifrån bara!"

Det kandes som soppatorsk i 160 knyck.

Näväl, det finns inga ducatiisti som ger upp lätt. Jag skrev till de tre mc-tidningar som vid tidpunk-

* citat ur ett brev till Cucciolo nr 6, 1987 från LO Jardenberg (MC-HUSET). Fortsättningen lyder: "...från ducatiklubbens medlemmar..."

ten var aktuella och redogjorde för att jag ditintills vägrats reparation i sex veckor. Detta var tillräckligt för att jag vid ett senare besök helt överraskande skulle få en svans av personal efter mig som erbjöd mig att ta dit cykeln för omgående reparation. Jag skulle dessutom få ett bakdäck, gratis!

En journalist hade tydligen ringt dem och andrat om det var sant det som stod i mitt brev. Det var det nog, om skall döma av reaktionen.

När verkstaden hade tittat på cykeln konstaterades ett motorhaveri som man inte kunde ge någon förklaring till. Själv kunde jag se att insexbultar som håller generatorm var urgängade och i sitt lösa tillstånd skadat motorn.

Reparationen kostade 5.649 kr (i 1979 års penningvärde) som jag betalade kontant över disk. På detta belopp fick jag sedan vid två tillfällen kravbrev.

Återförsäljaren, vars logo och adress du finner härunder, var vid denna tidpunkt generalagent för Ducati i Sverige.

Med en djup rysning vände jag ryggen åt den dystra byggnaden på Jägershillsgatan i Malmö.

Thomas Lundén medlar 185

MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillsgatan 6, 21375 MALMÖ

Tel. försäljning 040/210435

Reservdelslager 040/215300

MEKTIPS

REGINA:s o-ring kedja

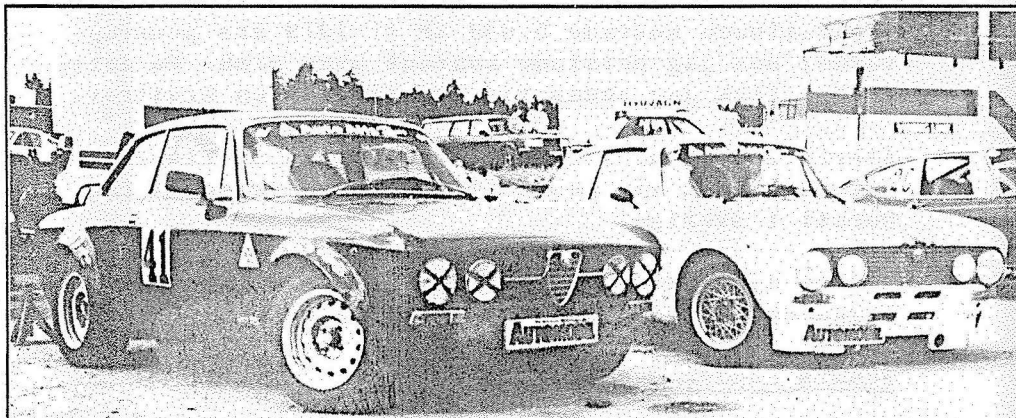
Det har kanske felaktigt kastats en del smuts runt Regina kedjans kvalitet.

Vid besök i Regina:s monter på Fiera Di Milano påpekar deras representant följande;

- Undvik spray. Använd högkvalitativ transmissionsolja SAE 80/90 typ Castrol Hypoid el. likn.
- Kontrollera kedjedrevens läge. Inget vinkelfel eller "off-line". Du kan själv kontrollera detta genom att sträcka upp och kika längs kedjan om den följer EN linje. Spänn upp genom att lägga i ettan och vrid hjulet bakåt eller sätt en mejsel mellan kedja och drev.
- Tänk på att Ducati:s vridstarka motorer gör att kedjan belastas hårt vid låga varvtal.


Regina var under fjolåret med om att vinna ett antal VM-titlar, bl. a. på Virginio Ferrari:s Bimota i F1...

M 268, Tor



Mats Mörths vinnarbil i roadspport B

Det är vi som bygger dom snabba Alforna

Auto Alfa 

Trimning Reparationer
Reservdelar

Castrol oljor

Mölnadalsvägen 34 Box 14103 400 20 Göteborg Tel. 031 830 930

BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria
skivbromsbelägg för MC



Skivbromsutröst-
ning för MC



Stålomspunna
bromsslangar

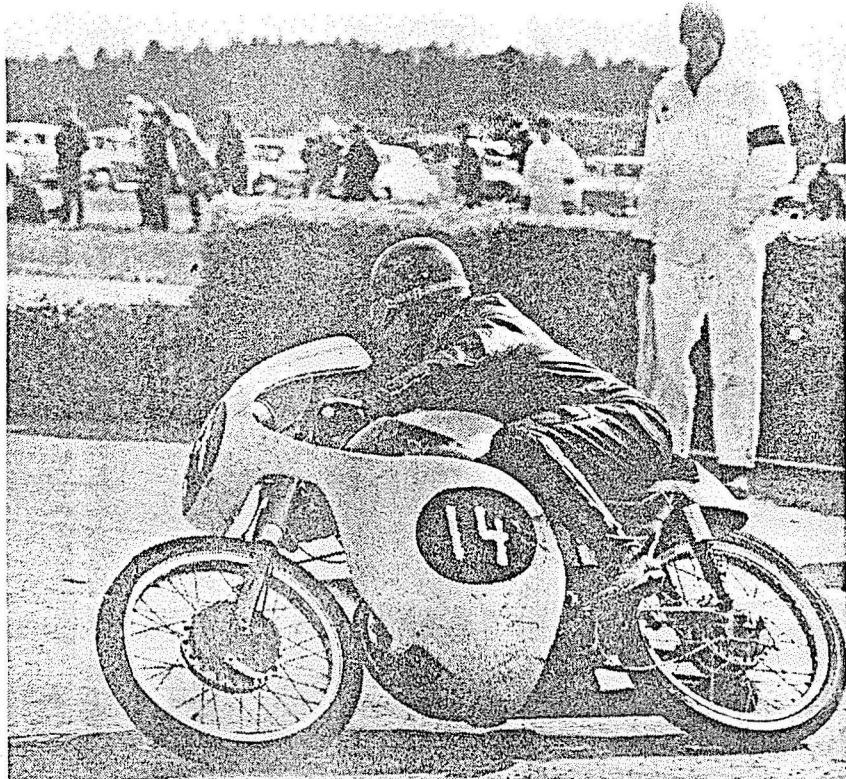
Finns hos Din
välsorterade
MC-handlare

Generalagent:

RYDAHLS
bromsspecialisten

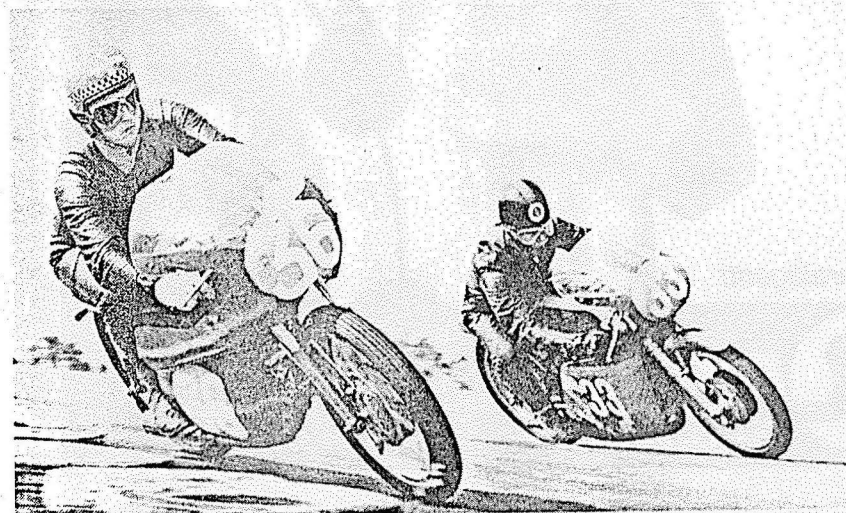
Box 12
651 02 KARLSTAD
Tel. 054-18 04 80
Telex 66171 RYDAHLS S
Telefax 054 11 62 97





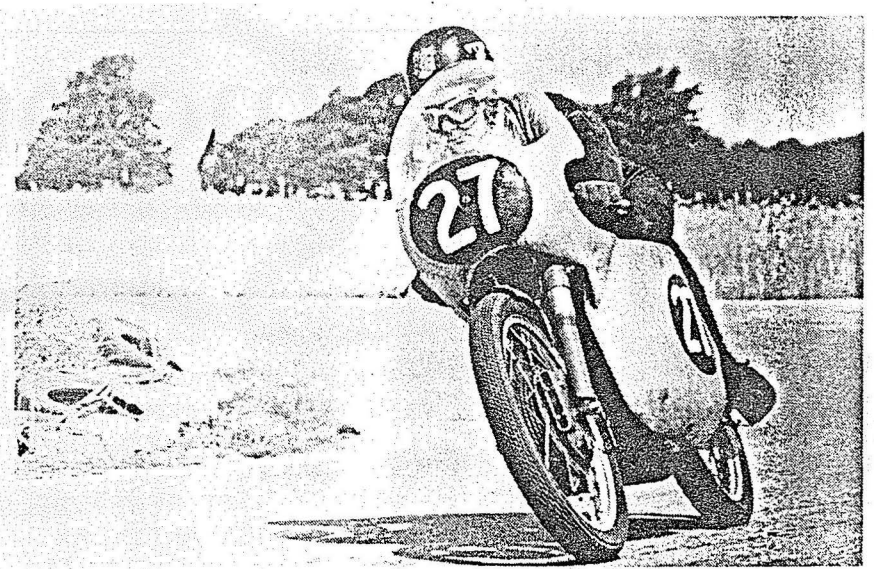
1960 ordnades en tävling endast för juniorer. Den kördes på Skarpnäcks flygfält och segrade i 125cc-klassen gjorde Ingemar Blomqvist, Norrköping på Ducati.

Foto Bertil Nilsson, Motorbild



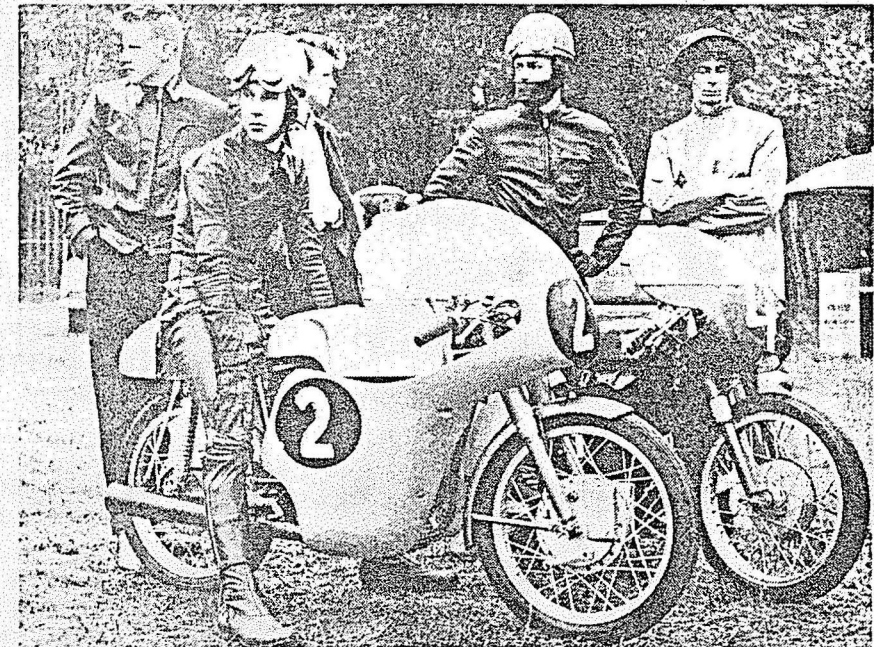
Benny Aneröd, Aermacchi och i ytterspår Leif Rosell, Bultaco under 250cc-loppet i Knutstorp 1966.

Foto Ingvar Nilsson, Motorbild



Billy Nicklasson, SMK Göteborg. Ducati-förare som senare blev en av eldsjälarna bakom Kvibergsloppet i Göteborg.

Foto Ingvar Nilsson, Motorbild



En bild från Västkostloppet 9/7 1961. Föreställande Ulf Svensson och Stig Holmblad väntande på utsläpp till träning. Längst till höger syns Seppo Snellström. Båda förarna grenslar 125cc Ducati.

Biscaya motor

EUROPÉAN MOTORCYCLES

HEJSAN !

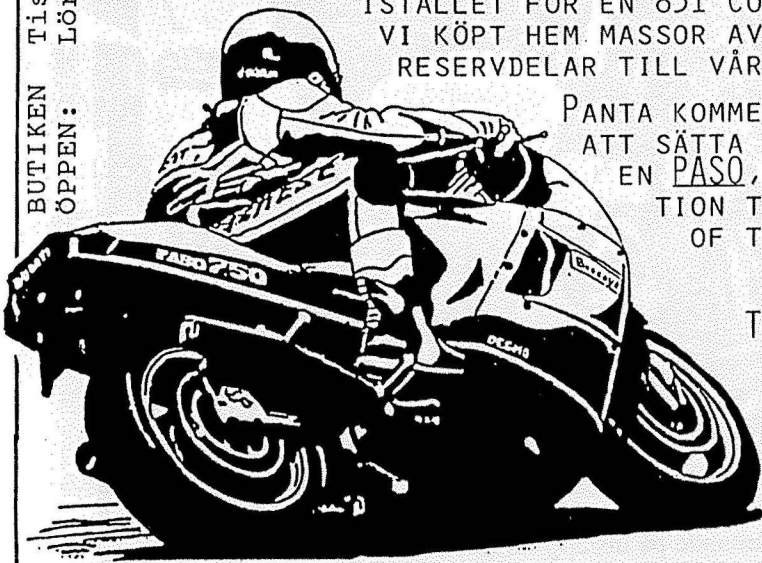
EFTER VÄRMEBÖLJAN I VINTER KOMMER DET TROLIGTVIS ATT FORTSÄTTA MED SOL OCH 40-50 GRADER VART HELA SOMMARN. SÅ DET GÄLLER ATT HA HOJEN KLAR INNAN VÅRSOLEN KOMMER FRAM.

- * INFÖR -88 HAR VI UTÖKAT VÅRT RESERVDELSLAGER MED NÄSTAN DUBBELT SÅ MÅNGA ARTIKLAR.
- * NYSS HEMKOMMET! GRIMECA 4-BACKS TRUMBROMS 1950:- +MOMS
- * PASSA PÅ! 750 F1 GÅR EV. UR PRODUKTION SLÅ TILL DIREKT INNAN DE TAR SLUT.
- * ELLER VARFÖR INTE EN ALAZZURRA 650 BEG. 38900:-
- * OBS! PANGPRIS PÅ SPORTS/HARRIS NYA RAMKIT MED VIPPARMSFJÄDRING 500,600,750,900,1000
- * DEMENTI: VI HAR GJORT EN OMPRIORITERING, ISTÄLLET FÖR EN 851 CORSA 8V HAR VI KÖPT HEM MASSOR AV DUCATI RESERVDELAR TILL VÅRT LAGER

PANTA KOMMER ISTÄLLET ATT SÄTTA BÄGFILEN I EN PASO, FÖR PREPARATION TILL BATTLE OF TWINS.

TREVLIIG SOMMAR ÖNSKAS AV

PANTA
TOMAS
ANETTE



Tis. - Fredag 12-18
Lör. 10-13, Mån. stängt

BUTIKEN
ÖPPEN:

Biscaya motor AB

Telefon 0322-30129

Telex 12442 FOTEX.S aff. BISCAYA

Hol 1257

S-441 93 Allingsås

Biscaya motor

HOL, ALINGSÅS

EUROPÉAN MOTORCYCLES

TEL. 0322-30129

Paso 2-1

OBS!
Måndagar stängt

URVAL MOTORDELAR:

* Trimkammar 900/1000	par	3450:-
* Trimkammar Pantahmotorn	par	3350:-
* Högkompr. kolvar Ø87 900	par	1690:-
* Högkompr. kolvar, passar 600 org.cyl.	par	2750:-
* Hårdare kopplingsfjädrar 900 (kort mod.)	sats	65:-
* Hårdare kopplingsfjädrar 500/600/650	sats	90:-
* Lamellsats Surfex 900	sats	675:-

SPECIALDELAR:

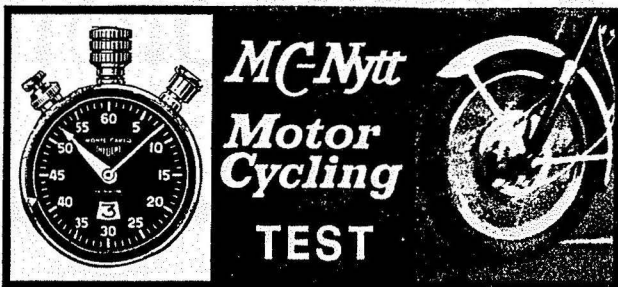
* Lucas Rita kompl.tändsystem 900/1000		1690:-
* Vinkelväxelfönster mycket exklusivt		675:-
* NCR sidostöd höger 500/600/900/1000		490:-
* Aluminiumtankar Imola, NCR, F1	c:a	2200:-
* Kåpglas, låg mod. Pantah, 900SS, Hailwood		580:-
* Imola solosadel		1690:-
* Förlängt kopplingsgrepp (lättare utväxlat)		295:-
* Tommaselli gashandtag		155:-
* Tommaselli clip on guld		440:-
* Original gummihandtag typ 900SS-80		75:-
* Malossi koniskt vinklat luftfilter	par	247:-
* Malossi alu.trattar div.längder, nät	st	149:-
* Malossi alu.trattar dito utan nät	st	120:-
* Öhlin stötdämpare		1640:-
* Fotpinnsatser Tarozzi 900S2, Alazzurra	sats	925:-

AVGASSYSTEM URVAL:

* Conti 2-1 krom Pantah		2300:-
* Gianelli 2-1 svart Pantah/900/1000		2100:-
* Alu. 2-1 900/1000		2100:-
* Conti ljuddämp.F1 org.typ, kortare, svartkrom		1590:-
* Montjuich ljuddämpare obehandlad		1690:-

SPECIALPRIS JUST NU:

* Bakdrev stål org.pris 490:-	Biscayapris	245:-
* Bakdrev aluminium	Biscayapris	295:-
* Framdrev 900/1000, Pantah ej F1	Biscayapris	245:-
* Laddn.regulator 20% under org.	Biscayapris	1095:-
* Ramlager 900/600 50% under org.	Biscayapris	550:-st
* Spin on oljefilter org.pris 98:-	Biscayapris	69:-
* Oljefilter 900 org.pris 69:-	Biscayapris	49:-



DUCATI "MACH 1"

FEMVÄXLAD ITALIENSK SUPER SPORT MASKIN

För en del år sedan var Ducati ett vanligt märke i Sverige. På TT-banorna härjade deras racermaskiner med Varg-Olle och Bengt "Spöcky" Svensson i teten och på landsvägarna plillade små ettriga sportmaskiner med Ducatmärket på tanken. Trots att importen under några år legat nere, är intresset för Ducati fortfarande stort och det finns en särskild svensk klubb för ägare av detta märke. För dessa och alla andra älskare av Italienska maskiner presenterar vi nu en Ducati 250-kubikare som månadsens test.

● Sport och racer är epitet som alltid varit förknippade med Ducati och deras senaste modell, "Mach 1", är inget undantag. Det är en super-sport-version av den berömda Daytonamodellen med vassare kam, större förgasare och ventiler samt femväxlad låda. "Mach 1" ligger på gränsen till racermaskinernas domäner och med hjälp av några trimningsdetaljer går det lätt att konvertera den till tävlingsmaskin. Som sådan är den en idealisk nybörjaremaskin för den som vill prova på TT-åkningen (tuning men likväl vill ha kvar möjligheten att åka landsväg). Vägghållning och bromsar är definitivt av tävlingsklass. Enda skönhetsfläcken är den alltför höga utväxlingen, vid landsvägskörning orkar den aldrig upp i toppvarv på femman. Högsta hastigheten noterades därför på fyran och även på denna växel krävdes gynnsamma förhållanden för att motorn skulle varva ut.

Summering: Typisk italiencare — en super sport maskin — en rashäst.

PRESTANDA

Tyvärr var maskinen alldeles för högt växlad både på femman och fyran. Trean var däremot något för låg för att tillåta körning med bottengas längre sträckor.

Femman är en ren överväxel, som strängt taget bara är användbar vid stark medvind eller i nedförslut. Om man ville

ge avkall på accelerationen, var det dock möjligt att använda femman i stället för fyran vid en marschfart på 80 km/tim eller så, detta för att spara bensin.

Motorn var mycket stryktålig och stoppade utan protester för en fullgaskörning 80 km i sträck på motorväg. Bäst trivdes den då i fyran. "Mach 1" skulle dock vara en snabbare maskin om den vore avsevärt lägre växlad. Med nuvarande växling marscherar den nära 130 km/tim utan vibrationer eller symptom på trötthet.

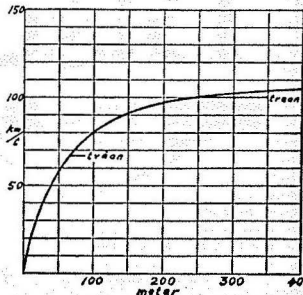
En någorlunda storvuxen förare, 175 cm lång, klockades för 124 km/tim i snitt över den elektroniska mätsträckan. Med en mindre förare i sadeln blev snittet drygt 130. Förarens luftmotstånd betyder alltså mycket, när det gäller en sådan här småcker maskin, som dessutom är överväxlad.

Ettans växel var förvånansvärt hög med tanke på att det finns ytterligare fyra växlar. Utan svårighet gjorde maskinen 65 km/tim på ettan. Tillsammans med täta steg till tvåan och trean gav detta en enastående backtagningsförmåga.

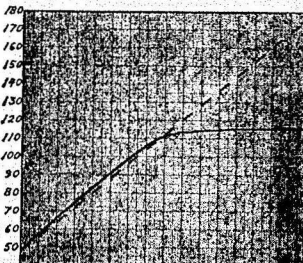
Den högrätmade motorn gick rent på alla varv, även de lägsta, och svarade perfekt på gasen. En motor som är byggd för att köras hårt och som trivs med detta.

KÖREGENSKAPER

En körställning av racersnitt, stabil och väl dämpad fjädring samt moderat vikt var



Accelerationsdiagram för 400 m med stående start.



Den enormt stora felvisningen vid hastigheter över 110 km/tim torde bero på ett fabriktionsfel hos just detta exemplar.

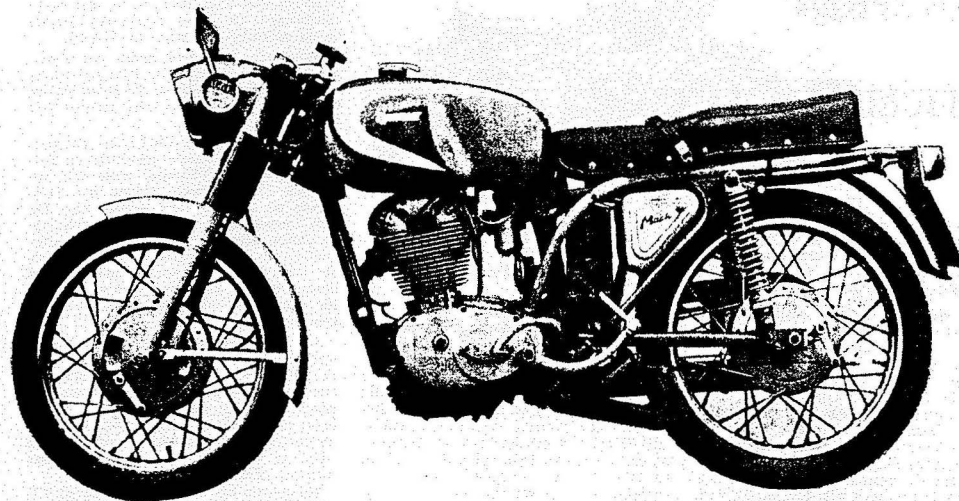
egenskaper, som bidrog till suverän kurvtagningsförmåga. Inga delar av maskinen kunde ta i marken och den följde perfekt det rätta spåret genom en kurva, även om detta var i snävaste laget.

Den var ganska känslig för kraftiga vindar och i gropiga kurvor skuttade framhjulet ibland något. Det senare berodde på gaffelns ganska hårda dämpning.

TRANSMISSIONEN

Fem lägen i växellådan kräver en snabb och säker växlingsmekanism och med 28 hästar i motorn behövs en robust koppling. Den som köper en "Mach 1" får bägge delarna.

Balanserna i motorn är mycket små och ger därför ringa svänghjulseffekt. Tillsammans med korta, distinkta rörelser hos växelmekanismen resulterade detta i myc-



TESTDATA

Testningen utförd på MIRA-banan, alla värden uppmätta med elektronisk tidtagning.

Konditioner: Svag, växlande vind, kallt, våt asfalt. Förarevikt 73 kg, klädsel tvådelat ställ, hjälm och stövlar.

Bränsle: Högoktanigt.

Toppfart noterad vid slutet av 1.300 m med stående start, liggande förare.

Fram: 129 km/tim*). Retur: 120 km/tim*). Medelvärde: 124 km/tim*).

Bästa varvhastighet med flygande start, liggande förare: 122 km/tim*).

Medeltid för stående kvartsmilen (400 m): 17,8 sek.

Bromssträcka med bägge bromsarna från 50 km/tim: 11,0 m.

Bränsleförbrukning: Vid konstant hastighet av 50 km/tim 0,26 l/mil
Vid konstant hastighet av 80 km/tim 0,34 l/mil
Genomsnitt för 800 km körning 0,34 l/mil
(Osäkert värde, se text.)

*) Femmans växel ej använd.

ket snabba växlingar. Växelspaken är av tå-hål modell. Ett par av testförarna fann den vara alltför låg för hälen. Tyvärr gick inte detta att ändra på, avgasröret begränsade i praktiken spakens läge.

Lamellerna släppte inte riktigt vid stillastående, varför det var besvärligt att få in friläget. Det gick dock lättare från tvåan än från ettan. Vid växling under körning fungerade kopplingen normalt. Efter det tvåan passerats, behövde man emellertid inte koppla ur vid fortsatt uppväxling.

BROMSAR

Bromsarna tog mjukt och säkert. Bägge var mycket effektiva, frambronsen tillräckligt för att låsa hjulet.

Det sätt på vilket man kunde gå för fullt in i en kurva, bromsa sent och sedan lägga ner maskinen hårt, vittnade om dess möjligheter som TT-maskin.

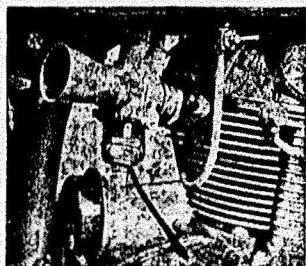
Ingen av bromsarna påverkades av väta.

BELYSNING OCH ÖVRIG UTRUSTNING

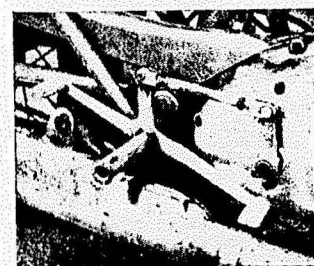
Belysningen fyllde knappast lagens minimikrav. Helljuset förmådde bara kasta en ynklig stråle några meter framåt och parkeringsljuset var nästan osynligt på en i övrigt upplyst gata.

Den dåliga belysningen har dock sin förklaring. Testmaskinen var försedd med en Vänd!

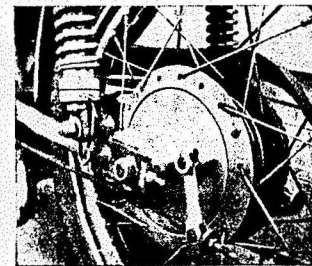
1 Lutande Dell'Orto förgasare med 29 mm insug. På bilden syns också den kapslade, vertikala drivaxeln för den överliggande kameran.



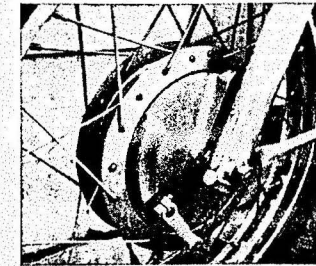
2 Fotstegens placering långt bak kräver "fjärrkontroll" av växellådan via en länkmekanism.



3 Med hjälp av en liten bygel i nederändan på bakstötdämparna går det lätt att ställa om dämpningen.



4 Den effektiva, enkelverkande frambronsen är helt vattensäker, trots att den har luftintag för kylningen.



SAGT AV TESTGÄNGET

Den perfekta maskinen för en nybörjare inom TT-sporten.

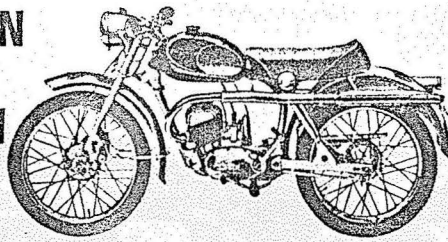
Ljuset är inte precis avsett för snabb mörkerkörning — ungefär lika effektivt som ett startljus!

Uppför sig mycket bra på vägen men kräver påpasslighet vid hård sidvind.

Jag körde om en Bonneville I 110 knutar och hade likväl två växlar till att göra det!

Tor att det vässade inte gick att fylla upp, annars hade man aldrig kommit använda kicken.

SILVERPILEN IN MEMORIAM



Husqvarna Vapenfabrik har lagt ned produktionen på Silverpilen, dess legendariska "evergreenmodell" vilken oavbrutet årligen producerats från 1955 till 1965, d. v. s. under elva hela åsonger. De sista Silverpilarna lämnade Husqvarna Vapenfabrik före årsskiftet. Det finns fortfarande maskiner ute i marknaden hos återförsäljare, men några fler leveranser från fabrikanterna blir det inte tal om.

● När Husqvarna Vapenfabrik på nyåret 1955 presenterade denna maskin, var den frukten av ett allt mer gäende konkurrensläge när det gällde de dåtida lätta motorcyklarna. Det fanns, förutom en hel del strömärken, tre huvudsakligen aktiva fabrikanter inom Sverige som koncentrerat sig på att tillverka och sälja motorcyklar under 75 kilogram. Dessa "tre stora" var Monark, Nymnabolagen (NV, sedermera Crescent) samt Husqvarna. Efterhand som lättmotorcykelmarknaden vek från att ha varit en bruksmarknad, där små enkla maskiner såldes till "framochullbakatilljobbetkären" (se f. ö. Wickes krönika "Sett från sadelplats" i föreg. nr.) till att bli en hobbymarknad för allt yngre årgångar förare, så drevs fabrikanterna också att göra maskinmaterialet allt attraktivare för denna yngre

köpkrets. Ett led i denna strävan var att bygga en så förhållandevis snabb och axkraftig maskin som möjligt inom ramen av 75-kilogramsgrenen. Husqvarna var först med att pressa in en 175-kubikare i sin helt nya Silverpil år 1955, i tätt följd kom så Nymnabolagen med sin 175 cc "Jet-Crosser" och Monark med sin 200-kubiks "Blå Stinget", vilket medförde att Husqvarna året efter, dvs. 1956 också de kom med en 200-kubikare "Guldpielen" kallad. Huruvida köpkretsen avlöpt vet väl ingen — möjligheterna att vi idag haft en 360:a för 16-åringar hade väl rent teoretiskt åtminstone inte varit alldeles otänkbara — om inte myndigheterna blandat sig i det hela, och utom lagen påkrävt att fabrikanterna själva skulle begränsa sin produktion till 175 cc. Monark fortsatte av bara farten med

200-kubikare, men såväl detta märke som Nymnabolagen sällades ut av den enkla anledningen att själva marknaden sviktade till ordentligt vid slutet av 50-talet.

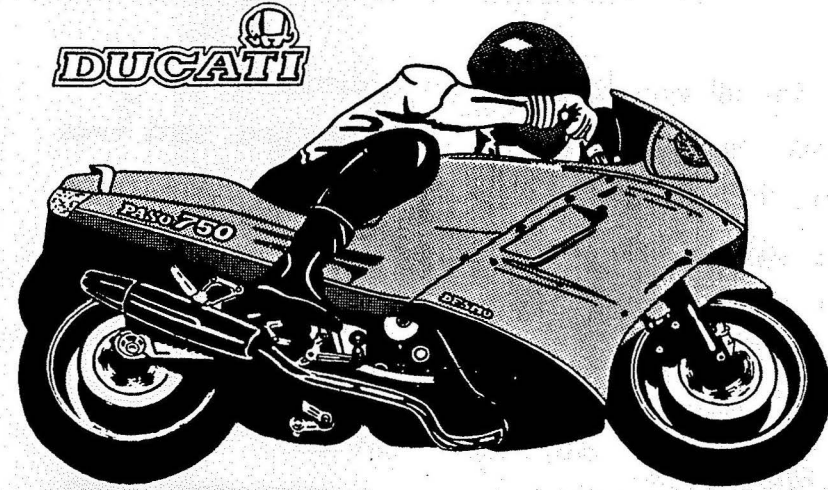
Husqvarna blev med andra ord tämligen ensamma om att sälja lätta motorcyklar, ända tills för ett par år sedan då en begynnande invasion av små japaner har förmerkat.

Ensam är dock inte alltid stark. Att vara enda märke som kunde presentera en motorcykel, enkom tillämpad inom den nuvarande 75-kgs-formeln hjälpte inte Husqvarna att sälja så värt mycket mer. De alla senaste åren har Silverpilsförsäljningen därför närmast fått ses som mer eller mindre en goodwillhistoria från Husqvarnas sida. Rent affärsmässigt hade artikeln kunnat klippas av långt tidigare, utan att för den sakens skull bokslutet på fabriken hade behövt rubbas.

Att Silverpilen inte längre tillverkas är emellertid inte detsamma som att Husqvarna har upphört eller tänker upphöra med motorcykelindustrin. Motocrossmaskinerna är en allt mer expanderande sektor inom motorcykelmarknaden på fabriken, den nationella marknaden är därvid tämligen stabil år efter år, och exportsidan bara ökar och ökar.

Husqvarna har dessutom gett sig på TT, visserligen i smält jämfört med förr men ändå... Det finns vissa skäl för att man skall våga hoppas att landsvägsåkning med Husqvarna inte nödvändigtvis skall behöva upphöra med Silverpilens nedläggning. Det kan komma nya och större maskiner avsedda för Super-Sport på landsväg.

DUCATI



FOR A FEW DOLLARS MORE

DUCATI "MACH 1" □ □ □ □ förs fr föreg sid

enkel generator med bara två fältspolar. Nyare modeller har dubbelt så stor generatorseffekt.

Hastighetsmätaren av fabrikat Veglia var graderad upp till 240 km/tim!!! Den ringa storleken gjorde den svår att läsa och visaren pendlade alldeles för mycket. Dessutom visade den rena fantasissiffrorna vid högre hastigheter, något som framgår av diagrammet. Man får väl antaga, att det rörde sig om ett fabriktillfäll hos just detta exemplar av mätare.

Borde inte varvräknare ingå som standardutrustning på en sådan här maskin?

Vid två skilda tillfällen observerades att vägmätaren stegade fram fel siffror. Uppgifterna om den totala bränsleförbrukningen måste därför tas med en viss reservation.

Maskinen gick lätt att lyfta upp på det höga centralsudet. Passformen på locken till de bägge verktygsådnarna var dålig, vatten och smuts läckte in i dessa.

KÖRFÄLLNING

Styrets och fotstegens inbördes placering påminde mer om en racermaskin än en sportidol. Detta gjorde att liggande körfällning blev den naturliga vid snabb landsvägskörning. Föraren hade då faktiskt den mest bekväma positionen.

Med sittande körfällning kom en del av kroppstyngden att vila på underarmarna. Trots detta var det inte alltför trötta att dagligen köra en tremilsträcka i stadstrafik.

SERVICE

Inga större anmärkningar här tack vare tillräcklig verktygsåds och de flesta delar på maskinen lätt åtkomliga.

Demontering och montering av bakhjul

tog 10 min., eftersom detta också krävde delning av kedjan och losstagning av bromsvidren. Locket över brytaren kläms fast med en enkel fjäder, kontroll och justering klarades av på 3 min.

Oljan i sumpen smörjer både motor, växellåda och transmission. Den tappas ur genom en enda bottenplugg. Oljepåfyllning gick lättare genom luckan till kopplingen än genom påfyllningshålet ovanpå motorn. Tid för oljebyte 5 min.

Att kontrollera nivån i batteriet tog hela tio minuter, eftersom det var nödvändigt att ta bort batteriet från dess plats under sadeln.

Ventiljustering är definitivt ett verkstadsjobb eftersom det kräver demontering av toppen! Några justerskruvar finns nämligen inte, man måste shimsa*) ventilhatten med tunna brickor tills spelet blir korrekt. Justeringen brukar dock stå sig åtskilliga hundra mil.

SLUTOMDÖME

Testmaskinen hade körts närmare 500 mil under en tremånadersperiod innan vi fick låna den. Detta märktes på utseendet, främst då de rostangripna fälgarna.

Lacken var i stort sett bra, vid körning i regn smetade dock tankens färg ifrån sig på insidan av förarens knän.

Motorn var enastående oljelät, bara runt vevhusventilationens utlopp syntes spår av olja. Skrammel kunde märkas från främre stänkskärmen och nummerplåten.

SPECIFIKATION

MOTOR: 249 cc encylindrig fyrtakare, cylinder och topplock av lättmetall, cylinderdiametrar och slaglängd 74x57,8 mm, enkel överliggande kamaxel driven av vertikalt axel via vinkelreder, kompression 10:1,29 mm Dell'Orto förgasare, vätsumpsmörjning med oljepump av kuggjulstyp.

Motoreffekt enligt fabriken: 28 hk vid 8.500 varv.

EL-UTRUSTNING: CEV växelströmsgenerator 6 V, batteritändning med automatisk reglering, strålkastare 25/25W, batteri 6V 13ah, tändningslås.

TRANSMISSION: Femväxlad låda i block med motorn, pedal av råhjal typ på höger sida, utväxlingsförhållande 5,4, 6,1, 7,5, 9,6, 14,1:1. Hastighet vid 8.500 varv/min, ettan 69 km/tim, tvåan 101 km/tim, trean 130 km/tim, fyran 159 km/tim, femman 180 km/tim. (Observera att detta är teoretiska värden, i praktiken öskade motorn inte uppnå 8.500 varv på de högre växellåda.) Kuggjulstransmission med snedskurna drev, flerskivig koppling i oljebad, gummistötdämpare inbyggd i baknavet.

RAM: Enkel, öppen rörarm där motorblocket ingår som bärande del. Fjädring: Marzocchi teleskopaffel med oljedämpning, bakfjädring av svängarmstyp med ställbara oljestötdämpare av fabrikat Marzocchi.

HJUL: Stålfälgar, fram ribbdäck 2,50x18", bak 2,75x18", fullnavsbromsar, fram 18 cm diameter, bak 15 cm.

TANK: 18 liters stältank med utrag för knäna, snabbtänklöck, dubbla kranar.

STANDARDUTRUSTNING: Centralstöd, styrbroms, Veglia hastighetsmätare graderad till 240 km/tim (0), kopplingshandtag med justerbar ordning, clip-on-styre, Giulari dubbelsadel, fallbar kick och dito vänster fotsteg, dubbla verktygsådnar.

FÄRG: Rött och silver.

VIKT: 127 kg fulltankad.

TILLVERKARE: Ducati Meccanica Spa, Borgo Pangale, Bologna, Italien.

SVENSK GENERALAGENT: Annu ej klart.

*) Shimsa = justera ett spel genom att lägga in mellan två brickor. Kommer av det engelska ordet shim, som just betyder tunn bricka.

Jo, visst kostar den lite mer. Konstigt vore det annars. Med allt den erbjuder av stil, finish och kvalitet.

Av fart, väghållning och komfort.

Av det där som kallas personlighet och karisma. Som är så svårt att definiera, men som betyder så mycket.

En Paso ser man inte i varje gathörn. Och det är som det skall vara. Det är ju inte en motorcykel för vem som helst, utan för finsmakaren.

Förresten inte för vilken handlare som helst heller, utan för de bästa.

Det är därför de är så få.

Återsäljare:

AB Skand. Helma, Tel: 08-313306
N:a Stationsgat. 93, Stockholm

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

Lundgrens Motor, Tel: 0226-52510
Matsbogatan 18, Avesta

Gen. agent:
H. Flöter Försäljnings AB
Jonvägen 2, Huddinge
Tel: 08-7740240

Biscaya Motor AB, Tel: 0322-30129
Hol 1257, Alingsås

Bike AB, Tel: 0520-72800
Lextorpsv. 997, Trollhättan



FRÅGA CUCCIULO

Fråga: Jag såg till min häpnad i en italiensk tidning att Cagiva har bytt logo till den vackra som finns nedan. Nu undrar jag om möjligen klubben kan börja sälja den som logo-service, då jag ska lacka om min elefantbepryddad hoj.

" DUCATI FI ägare"

PS. så här ser den nya logon ut:

CAGIVA

Svar: Visst ska vi fixa fram den, det finns säkert många DUCATI-ägare som skulle vilja ha den. Slå bara en signal till Lasse Granqvist så ordnar han det.

Fråga: Vad är det för gökar som tror att Cuccelieu är en skämttidning? Varför inte införa mer censur och större självkritik. Skärpning!!
"Alvar Lig"

Svar: Du har helt rätt Alvar och vi kommer därför att starta två fast återkommande inslag kallade NUMRETS RIS och NUMRETS ROS. NUMRETS RIS kommer att gå till någon eller några personer som uppför sig/ skriver/säger något olämpligt och därmed skadat DUCATI klubbens rykte på något vis. På liknande sätt kommer vi också att ha ett NUMRETS ROS som ska gå till den/de som gjort en god insats

OLJEBYTE

Oljebyte från multigrade till singlegrade på 900 ?
Då man ej skall blanda dessa oljor är det ju nödvändigt att motorn blir helt tömd från den gamla oljan. Hur skall man fixa detta på ett lätt sätt ?
Svar till Serios transfusion.

Cuccilos expertpanel var tvunget att tillkalla ett extra möte i frågan då stor oenighet fanns. Efter mötet enades dock experterna att det enklaste sättet att få ut den gamla oljan är att ta bort bottenpluggen efter man har kört motorn ordentligt varm. Om oljan är mycket gammal och det är -50 grader Celcius så kanske man får dra ut oljan med en tång.
"Experterna"

Nog snodde väl Fabio sina ide'er från BMW? Titta på en BMW 500RS-motor.

Yours truly Håkan Bjelkengren

Nu ska vi se. Boxermotor - nej, längsgående vevaxel -nej, direktdriven växellåda, nej, Kardan- nej, kamskaft -JA. Kan det var detta du menar? Nja, det är väl inget särskilt unikt för varken BMW eller Ducati. Det finns dock en stor skillnad: BMW har oss experter veterligen aldrig sålt någon gathoj med kamskaft vilket bl a Ducati, Velocette & Norton har gjort. Till och med Ariels Square Foour hade kamskaft i början meddelar den äldsta experten. Millen var väl förmodligen världens sista motor med kamskaft som tillverkades. Det är synd, men det är väl för dyrt att tillverka.

**NUMRETS
RIS**

NUMRETS RIS går denna gången till: Originaltöntarna för sina insatser

**NUMRETS
ROS**

NUMRETS ROS går denna gången till: Bullerfondmedlemmarna för sina saknade insatser

Best	Resttid	Ant pers	Tot.pris	Pris/pers
	07-05-26--06-08	2 (32, 25)		
Resmål	Hotell	Inkvartering	Mat	
Isle of Man, England				

Håkan Bjelkengren:

Resenärerna bokade bl a färja Göteborg-Newcastle och Heysham-Douglas på Isle of Man t o r. I Team Tours broschyr angavs flera olika alternativ vad gäller färjeavgångar, men den kombination som bokades innebar ifråga om hemresan att färjan från Douglas skulle anlända till Heysham kl 8.30 på morgonen och att färjan Newcastle-Göteborg skulle avgå kl 13.00 samma dag. Resenärerna färdades på motorcykel de 20 milen mellan Heysham och Newcastle.

Till följd av dåligt väder ankom färjan till Heysham drygt en och en halv timme för sent, d v s efter kl 10. Dessutom fick resenärerna vänta ca 30 minuter innan de kunde köra av färjan. Eftersom ingen vägbeskrivning lämnats från Team Tours tog resenärerna den väg till Newcastle som rekommenderades av medresenärer. Resenärerna höll hastighetsbegränsningarna "gott och väl" på vägen till Newcastle och stannade bara vid ett tillfälle för att tanka. Trots att någon vägbeskrivning eller karta över Newcastle hade lämnats av Team Tours lyckades resenärerna genast hitta till hamnen.

Färjan hade väntat i 45 minuter efter ordinarie avgångstid men hade just lagt ut när resenärerna kom fram. Resenärerna tvingades därför övernatta på hotell i Newcastle och tog färjan till Esbjerg dagen därpå. Därefter reste de med färja Knudshoved-Halskov och Dragør-Limhamn.

Resenärerna förlorade båda en halv arbetsdag och fick köra ca 10 mil extra på grund av förseningen.

Resenärerna anser att Team Tours bör ersätta deras utlägg i anledning av den missade färjan. Eftersom resenärerna valt en kombination av färjeavgångar som angetts i Team Tours broschyr har bolaget ett ansvar för att resan går att genomföra i praktiken i enlighet med vad som bokats. Färjorna tillämpar "flytande" tidtabell och är ofta sena. Detta borde Team Tours ha tagit med i beräkningen.

Resenärernas extrakostnader uppgår till 1 124 kr varav 440 kr hotell i Newcastle, 100 kr färja Knudshoved-Halskov, 74 kr färja Dragør-Limhamn, 340 kr förlorad arbetsförtjänst för Bjelkengren (4 tim) och 170 kr förlorad arbetsförtjänst för medresenären.

Bjelkengren har skrivit en artikel om resan i Tidningen MC-nytt.

Yrkande: 1 124 kr.

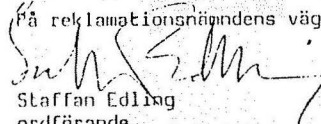
Team Tours:

Team Tours finner inte skäl till kompensation.

Svaromål, se bilaga B.

Håkan Bjelkengren:

Team Tours uppgift om att färjan ankom till Heysham kl 9.00 är oriktig, färjan ankom efter kl 10. Resenärerna valde den kortaste vägen till Newcastle. Det var inte nödvändigtvis den snabbaste vägen men om resenärerna gjorde en felbedömning om vilken väg som var den bästa beror det på att Team Tours inte lämnade några upplysningar om vilken väg som var den bästa.

Anmälare	Motpart
Håkan Bjelkengren P1 530 Hofferup 240 21 LÖDDEKÖPINGE	Team Tours Box 63 146 00 TULLINGE
<u>Tvisten</u> Försening vid hemresa från Storbritannien	
<u>Yrkande</u> 1 124 kr	
Parternas ståndpunkter samt övrig utredning, se föredragnings-PM, bilaga A	
<u>Nämndens bedömning</u> Genom att marknadsföra olika kombinationer av färjeavgångar mellan Sverige-England och England-Isle of Man får Team Tours anses ha påtagit sig ett ansvar för att den uppgjorda tidtabellen skall kunna hållas. Team Tours har sålunda inte gjort någon som helst reservation för behovet av tidsmarginaler på grund av risken för förseningar. Av utredningen framgår inte annat än att resenärerna har tagit sig de 20 milen mellan Heysham och Newcastle på en tid som normalt borde ha räckt till för att de skulle hinna med färjan från Newcastle. Någon försummelse kan därför enligt nämndens bedömning inte läggas resenärerna till last. Resenärerna bör därför ha rätt till ersättning för sina direkta utlägg i anledning av förseningen. Vad gäller yrkandet om ersättning för förlorad arbetsförtjänst utgör detta en sådan följdskada som enligt nämndens på de allmänna resevillkoren grundade praxis inte berättigar till ersättning. Team Tours bör således genast betala sammanlagt 614 kr till resenärerna. Beslutet är enhälligt. På reklamationsnämndens vägnar  Staffan Edling ordförande Övriga ledamöter: Karin Engström, Bert Strömberg, Inger Sävelid-Eriksson och Marianne Öberg Föredragande: Per Sundberg Reds kommentar: Rättvisan segrade till slut! Nu är det väl lättare att kräva pengar för Ni andra som blev försenade också. Det skulle också förvåna mig om Team Tours vågar att arrangera en lika dåligt planerad resa igen.	
/EL	

Hej Mikkel!

Här är kopior på ett brev jag skickat till SMC. Jag vet att du har en hel del åsikter om SMC och bullerlagen så jag tänkte att du är rätt person att ta del av dem.

Det aktuella förslaget är rätt otäck, jag tror inte man kan få tillstånd en beslagtagning av hela hojen (det är nog mer ett skrämshot och så SMC kan säga -ja men de tar ju inte hojen i alla fall-) men tänk dig ett par Imolakrökar skickade till skrotning....

Kommer Ducatklubben att blanda sig i debatten på något sätt? Jag tror inte SMC blir så där jätte-sprudlande glada faktiskt när en medlem skriver dem direkt på nägan hur de ska göra (jag har nämligen haft en längre debatt med Bjucken om punkt 8 i mitt brev tidigare).....klaga på att medlemmarna klagat och aldrig kommer med konstruktiva förslag är SMC bra på..... men mina aningar om maktkamp och vi-vet-bäst attityder från andra håll gör att jag är lite tveksam om min säd ska falla på hälleberget eller...okej det kan gå jättebra också. Du kan väl kontakta mig, ring hem 312 789 eller till firman.

With hopes of thunder rolling out the right pipes,

Kjell

ur D.N. Jan-88

Kjell Sveholm

Uppvakning om mc-buller

Stockholms gatuborgarråd Lennart Rydberg (fp) ämnar i vår uppvakta justitieminister Anna-Greta Leijon (s) i syfte att få bukt med motorcykelbullret i Stockholms innerstad. Sveavägen är den mest drabbade gatan. Rydberg skrev för ett halvår sedan

till justitiedepartementet och kommunikationsdepartementet för att få stöd för en lagändring. Den skulle gå ut på att polisen kan ta av mc-förarna ljuddämparen om den inte uppfyller de krav som ställs när det gäller högsta tillåtna buller. Därmed får cykeln körförbud tills en ny ljuddämpare monterats. Miljöborgarrådet Inge-
mar Josefsson har senare

velat skärpa tonen, att hela motorcykeln skulle kunna bli förverkad, och vi har ingenting emot att kommunen samordnat begär en skärpning för att åstadkomma laglydnad bland dem som nattetid öser på, bland annat på Sveavägen, säger Peter Skoglund, borgarrådssekreterare vid gaturoteln.

Nu är det dags att vakna. Det är nog bara SMC som kan hjälpa oss. Men tyvärr verkar de stå på myndigheternas sida.

MW

Cucciolos redaktion håller just nu på att testa en bättre begagnad skrivmaskin. En Canon S-60, en riktig värsting som har obetydligt större utbredning på redaktionsbordet än ett A4-papper och som inte är högre än en tändsticksask. Trots detta har den finesser som en PC-dator. Skriv gärna insändare och tyck till om stilen. Skall Cucciolo investera i maskinen?

Har ni sett TV-serien "Goda Grannar"? Om inte så har ni missat något. I två avsnitt var redaktörens GTS-special med och i ett av dessa avsnitt även samme redaktörs 650 Alazzurra GT. Kameran zoomade snyggt in tankdekalerna, men hade jag haft GTS:en kvar (den såldes 2 dagar efter inspelningen) så hade jag stämt TV. Den lilla griniga ungen sattes upp mycket oförsiktigt på tanken... I dessa avsnitt kunde man dessutom se ett Ducatiblad liggande på bordet i klubblokalen (Lidingö MCK:s lokaler) samt en tavla på väggen som föreställer den i den här artikeln nu mycket omtalade redaktören.

Apropå Cagivan. Den var inte lika lättsåld som Duccen. Först sattes annons in i Cucciolo, ingen ringde. Sedan annons i Gula Tidningen, en ringde som "skulle återkomma"... Sedan annonserades i Bike, de satte av någon anledning in annonsen under "reservdelar och tillbehör" -ingen ringde. Sedan annons i MC-folket (ja, SMC:s tidning) -ingen ringde. Sedan efter utskällning av Bike per telefon så satte de in annonsen under "övrigt" trots att de hade en "Ducati" rubrik, givetvis så ringde ingen (skall inte försöka annonsera där igen). Sedan fyra stycken annonser i Gula Tidningen som, trots att de talade om att hojen varit med i TV, inte fick någon att ringa. Så nu är Alazzurran inte till salu längre. Den ska byggas om. Alltså, det är inte lönt att försöka ringa på Cagivan nu. Jag tror förresten att den var för billig. Folk blev misstänksamma när de såg priset.

På grund av det kommande byggprojektet så blir det förmodligen inte så mycket tid över med att fylla ut nästa nummer av Cucciolo. Därför är det minst lika välkommet som hittills att ni skickar in artiklar. Det har ju inte varit någon större brist på artiklar i och för sig, men en liten påminnelse skadar ju inte för att underlätta "görandet" av nästa nummer. Presstopp som vanligt den 20:e i udda månad vilket betyder den 20:e Mars. Där skall vi försöka få med en kalender med årets olika evenemang som kan vara intressanta för klubben. Skriv och tipsa om du vet något kul som andra borde åka på.

MW

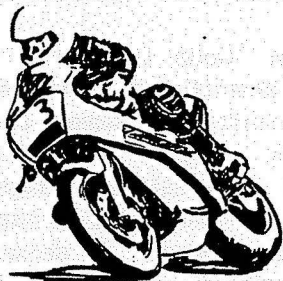
MC-NYTT:s

NORDIC TWIN CUP

KONTAKTMÄN:

Sverige: Björn Andersson
Gottåkravägen 54
236 00 HÖLLVIKEN
Tel hem: 040-452112, arb 86875

Danmark: Fritz Tröst Hansen
Kattinge Bygade 24 B
4000 ROSKILDE
Tel hem: 02- 402416



Norge: Bue David-Andersen.
David-Andersen Motor AS
Aslakveien 20 (Röa)
OSLO 7

Tel hem: 02-521828, arb 520209

Finland: Juha Käki
Vuorilaaksontie 8 E 38
45 700 KUUSANKOSKI

Tel hem: 051-44888, arb 17701

NORDISK CUP FÖR TVÄCYLINDRIGA MOTORCYKLAR;
"BOTTI-ÅTTA".

Lite mer än halvvägs i planeringsarbetet är det klart med fem arrangörer i Norden att köra separata twinlopp och förhandlingar pågår med ytterligare någon arrangör. De datum som är klara är följande:

30/4-1/5 Hyllinge MS Knutstorp (SM)
21-23/5 NMK Oslo Anderstorp (2 lopp, Norskt mästersk)
11-12/6 Saarijärvi MK Kemora (Finskt mästersk)
30-31/7 Riihimäki MK, Räuskälä Airport
20-21/8 AMK/FMS Djursland (Int+DM)
17-18/9 NMK Follo, Gelleråsen Karlskoga

Vi siktar mot att köra sju separata heat där de fem bästa resultaten räknas i sammanräkningen.

Intresset och entusiasmen förefaller vara stort både från förare och publik och för att kunna greppa ungefär hur många svenska förare det blir vill jag att alla (även de som jag vet ska köra) som planerar att åka BoTT i år skickar mig ett kort med namn, adress, tel, vilken utsträckning du tänkt tävla samt vilket maskinmateriel du tänkt använda. Detta är även för att jag ska kunna sätta samman ett "register", för att ni ska kunna få rätt information så snabbt som möjligt. Skicka helst kortet inom den närmaste två-veckors perioden till:

Björn Andersson
Gottåkravägen 54
236 00 HÖLLVIKEN

Förare med A, B eller D-licens får deltaga.

Anmälan ska ske på vanligt sätt till respektive arrangerande klubb. Vid svårighet att få tag på inbjudan (tex vid tävling i annat land) ska inbjudan distribueras via respektive lands kontaktman.

Motorcyklarna ska ha två cylindrar, fyrtakt, minst 450 cc. Fri trimning och fritt vad gäller däckval, hjul, ramförändringar, bromsar. I övrigt ska motorcyklarna uppfylla resp. lands reglemente vad gäller säkring av oljebultar mm, för att kunna passera teknisk kontroll.

Färgen på nummerskyltarna ska vara för A och B-förarna vit med svarta siffror. För debutanter röd bas med vita siffror.

Utföres av ordinarie besiktningspersonal. Godkänntärke utgörs av 1 st MC-NYTTdekal. VAR BEREDDA PÅ LJUDKONTROLL, 110 dB!

Enligt följande: 1:a plats - 15p,
2:a - 12p, 3:e - 10p, 4:e - 8p,
5:e - 6p, 6:e - 5p, 7:e - 4p,
8:e - 3p, 9:e - 2p, 10:e - 1p.

Vid X separata heat räknas de X-2 bästa resultaten i poängsammanräkningen.

Vid varje lopp ska, förutom de priser som utdelas av arrangören, prispengar till minst de tre bästa delas ut. Summorna bör vara i storleksordningen; 1:a - 1500SEK, 2:a - 1000SEK, 3:e - 500SEK. (Detta kan dock komma att variera). Dessutom är strävan att märkesklubbarna i resp. land ger någon form av pris till bäst placerade mc av det fabrikkatet.

Slutsegraren i cupen ska även erhålla en inteckning i en vandringspokal samt (om

möjligt) en här ospecificerad penningssumma. Strävan är att prissummorna för 1-3:e placeringarna ska sökas hos resp. lands lokala handlare och importörer eller andra företag som har intresse i BoTT. Mot detta ska de få motsvarande reklam.

Varje land ska med tre förare, som namnges vid första tävlingen, deltaga i en inofficiell landskamp. Dessa tre förare måste vara samma hela säsongen och efter sista tävlingen sammanräknas deras poäng och det land som fått flest blir följaktligen vinnare av äran att vara bästa BoTT-nation i Norden.

En BoTT-tröja kommer att säljas och vinsten att handhas av BoTT-kommittén på ett postgirokonto i Sverige. BoTT-kommittén består av de nordiska ländernas kontaktmän samt Benny Aneröd och Oscar Ecstrand, två erfarna svenska förare. Det administrativa arbetet sköts från Sverige. "Vinsten" från tröjorna ska i första hand användas till reseersättningar eller startersättningar för att om möjligt säkerställa ett större (läs: tillräckligt stort) startfält vid varje tävling.



MOPPERACET FLYTTAT

Mopperacet har flyttats från 22:a till den 21:a Maj på grund av BOTT-tävlingar på Anders-torp.

Detta för att de som så önskar ska kunna varva ned efter det intensiva, hetsiga, spännande och fartfyllda mopedracet med ett litet lugnt Battle Of The Twins race.

En Finnkopp-Pinnoccio ändring

DU HAR VÄL BETALAT MED-
LEMSAVGIFTEN? 150 kr.
TILL Pg 4771371-4.

Skottlossning vid bankrån

■ Första Sparbanken vid Rudbotorget i Lidingö utsattes på onsdagen för ett väpnat rån. En minut före stängningsdags klockan 18 kom en lång man med luva

nerdragen över ansiktet och halsduk för munnen in i banken med ett hagelgevär. Han sköt ett skott mot taket innan han fick pengarna. Sedan försvann han – troligen på en motorecykel.

Hur mycket han kom över var på onsdagen oklart.

Det räckte till alla fall inte till en Pasa.
"Wilroy"

CAGIVA I ARGENTINA

Cagiva har ju sedan något år haft samarbete med Zanella i Argentina. Zanella skall nu producera Freccia och Cruiser 200 till det imponerande antalet av 3000 per månad. 40% av dessa skall säljas på den inhemska argentinska marknaden. Cagiva har åtagit sig att sälja Zanella i Italien, då framst moppar.

ALDÉN RACING

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

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

Besöksadr. Hackeforsvägen 1
Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

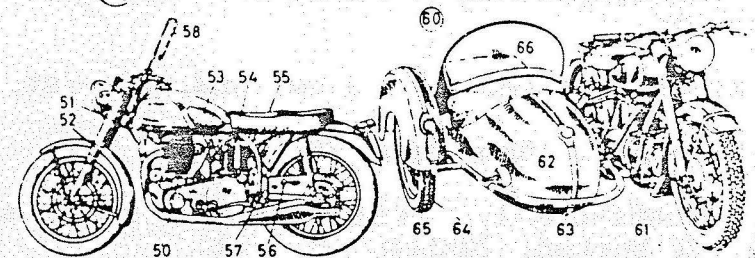
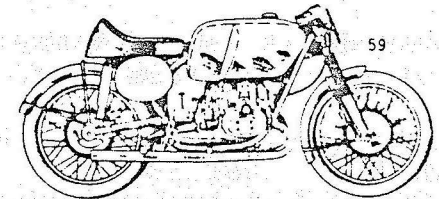
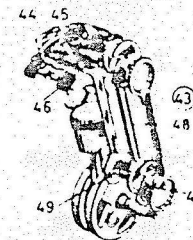
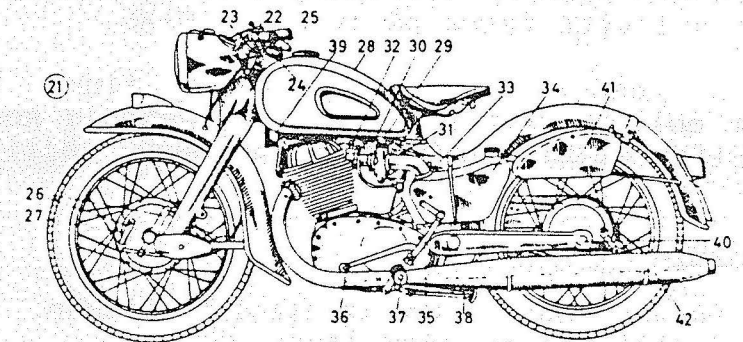
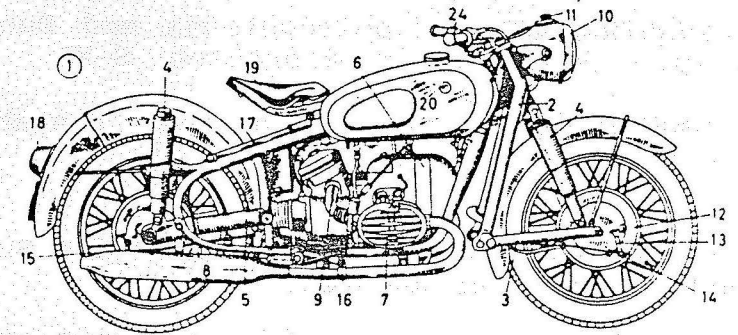
ORDLISTAN

En fortsättningsserie i 3 delar. Endast i Cucciolo.

La motocicletta (il motociclo)

1-59 motocicletta *f pl* ad un posto.

- 1 la motocicletta (il motociclo) con motore *m* a valvole *f pl* laterali, bicilindrico, a quattro tempi, motore con cilindri orizzontali contrapposti;
- 2 il telaio tubolare con sospensioni *f pl* anteriore e posteriore elastiche
- 3 il braccio di collegamento (braccio di guida) della ruota anteriore
- 4 la sospensione telescopica a molle *f pl* (il telescopio elastico)
- 5 il forcellone oscillante posteriore con albero a giunto cardanico
- 6 il motore a cilindri contrapposti
- 7 la testa del cilindro
- 8 il silenziatore di scarico
- 9 il condotto di aspirazione *f*
- 10 il fano (il proiettore, la luce) della motocicletta (del motociclo)
- 11 la chiavetta per accensione *f*
- 12 il freno del mozzo
- 13 la levetta di comando del freno
- 14 il cavo di comando del freno
- 15 il tamburo del freno della ruota posteriore
- 16 il pedale di comando del freno posteriore
- 17 la pompa per pneumatici da motociclo
- 18 il fanalino posteriore
- 19 la sella a sbalzo con copertina di sella
- 20 il mirchìo di fabbrica;
- 21 la motocicletta (il motociclo) con motore monocilindrico a valvole *f pl* in testa con lubrificazione forzata;
- 22 il minnettino di comando del gas
- 23 l'interruttore *m* dell'abbagliante *m*
- 24 il pulsante dell'avvisatore *m*
- 25 il frenasterzo
- 26 le leve parallele di comando del freno
- 27 il mozzo anteriore con grande freno ad espansione *f*
- 28 il serbatoio di carburante *m* del motociclo
- 29 il cavo di controllo del gas
- 30 il cavo di controllo dell'aria
- 31 il pulsante del carburatore
- 32 il nitro combinato con presa di riserva (con rubinetto di riserva)
- 33 il telaio in lamiera stampata a gusci
- 34 il serbatoio dell'olio
- 35 il pedale di avviamento
- 36 la leva a pedale *m* di comando del cambio
- 37 l'appoggiapiedi *m* del motociclo
- 38 il cavalletto pieghevole del motociclo
- 39 l'avvisatore acustico
- 40 l'asse *m* della ruota posteriore
- 41 la cassetta per accessori del motociclo
- 42 il tubo di scarico, un diffusore (un silenziatore) per la riduzione dei phon emessi;
- 43 l'imbiellaggio a valvole *f pl* in testa;
- 44 il bilanciante di comando delle valvole
- 45 l'eccentrico (la camma) di distribuzione *f*
- 46 l'albero di distribuzione *f* delle valvole in testa (il perno dei bilanciari)
- 47 l'eccentrico
- 48 la biella di comando di distribuzione *f* (biella di comando delle valvole in testa)
- 49 il cuscinetto a rullini;
- 50 il motore a cilindro verticale a valvole *f pl* in testa
- 51 la targhetta con numero e tipo
- 52 la forcella telescopica anteriore
- 53 il ginocchiere del motociclo
- 54 la batteria (l'accumulatore elettrico) del motociclo
- 55 la sella biposto del motociclo
- 56 il copricatena con tappo d'ispezione *f*
- 57 l'appoggiapiedi *m* per secondo passeggero
- 58 il parabrezza sul manubrio (parabrezza del motociclo)
- 59 la motocicletta (il motociclo) modello sport;
- 60 la motocicletta (il motociclo) con carrozzetta laterale (con motocarrozzetta, con sidecar *m*):
- 61 il motore monocilindrico verticale a quattro tempi con valvole *f pl* laterali
- 62 il corpo della carrozzetta (corpo del sidecar)
- 63 il paraurti della carrozzetta
- 64 la ruota laterale della carrozzetta
- 65 la luce laterale
- 66 il parabrezza della carrozzetta



21 •

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

SÄLJES

Japansk summer att koppla till blinkersen. Ger ett tydligt beep-beep ljud när man använder blinkersen. Originalmonterad på bla Cagiva Alazzurra. Väcker garanterat uppmärksamhet på Isle Of Man. Säljes till högstbjudande.

Micke Werkelin 08-7662284.

SÄLJES

Sidostöd passande 860 GT 860/900 GTS samt 900 Darmah. Pris kan diskuteras.

Micke Werkelin 08-7662284.

Säljes

Ducati 900 S2 -83. Röd/silver, Conti + 40 Del`Orto Absolut nyskick.

Bengt Nord 0418-63947

Säljes

750 F1 -85. Endast 400 mil. Pris 65000:-

Göran Alde'n 013-113690, 155594

Köpes

Original 2-sits 900SS eller liknande oavsett skick.

Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

Vevparti kompl monterat & balanserat med Carrillo värstingstakar (till 900).

Kent Jörnevall 031-287514

Köpes

Camagnolo magnesium 5-ekrade fälgar fram & bak till 900SS samt avgassystem NCR 2-2.

Charlie Linnaeus 0322-50372

Säljes

DUCATI 750 F1 -86. 1135 mil, toppskick, Pirelli MP7:or, kedja, alu-bakdrev, Malossi-trattar ingår. Pris: 69.500:-, ev. rabatt för sympatisk köpare.

Tor Ljunggren 054 - 161180, 165493

Säljes

Till 900SS: Original Borrani ekerhjul med skivor och nya ekrar, fräsch ensitssadel, tank 900SS -82, div drev & packningar som bonus.

David Holmström, Wingårdsg 11B 41654 Gbg 031-842495

Säljes

NCR-tank/dyna, verktyg till avgasmutter, Silentiumljud-dämpare, lamphållare i aluminium till 900.

Lars Rapp 0521-40769

Säljes

Ingen ville köpa min Alazzurra, så nu provar jag att sälja delar i stället: Kåpa, tank, sadel, sidokåpor + annat småkrafvs säljes billigt.

Micke 08-7662284

Säljes

Tank, sadel, skärmar, sidokåpor i bra skick (metallic blå) + annat småkrafvs till 860GTS -76 säljes billigt till någon som behöver originaldelar.

Micke 08-7662284

Säljes

Till 1-cyl Ducati. Div nya delar. Lista mot svarsporto.

Håkan Bjelkengren PI 530, 24021 Löddeköpinge 046-775789

Säljes

Till 900: Ram och sving med kedjustering 4000:-, Ducati-hjul med skivor 2500:-, Vevaxel isärtagen och rengjord -behöver ny vevtapp, större rullar och upptagning av hålen i stakarna vilket f.n. kostar £125 hos Newton Equip-.

Jag vill ha 2500:- för vevan och stakarna. Oljepump fräsch 800:-. Jag tar gärna Imolakammar som dellikvid eller köper dom utan byte. OBS priserna kan förmodligen diskuteras.

Bosse Österberg 013-133301, 134182, 206219

Säljes

Pantah 500 -81. Toppenfint originalskick. Pris 23000:- ev byte Fiat XI/9

Dan Högberg 0510-66397

DUCATI-TRÄFF I STOCKHOLM

Årets Ducati-träff kommer att hållas i närheten av Stockholm.

Närmare bestämt i Tullinge den 27-28 Augusti.

Det kommer att kosta ca 160-170 kronor inklusive övernattnig och käk. Vi räknar med rekord mycket folk. Minst 70 personer tack vare det för många centrala läget. Inbetalningskort kommer att skickas med nästa Cucciolo. Då vill vi att ni betalar in omgående. Strulet från förra årets träff då de flesta betalade sista veckan får inte upprepas. För att undvika detta kan man ju tänka sig att höja träffavgiften för de som betalar sent.

Hursomhelst så hoppas vi att det skall bli en lika bra träff som förra året. Vi kommer förmodligen också att ordna ett besök hos generalagenten.

Mickarna

TILLÅTET-FÖRBJUDET

I Kina är allting förbjudet som inte är obligatoriskt.

I Sovjet är allting förbjudet även om det officiellt är tillåtet.

I Tyskland är allt förbjudet som inte är uttryckligen tillåtet.

I England är allt tillåtet som inte är förbjudet.

I Italien är allting tillåtet även om det officiellt är förbjudet.