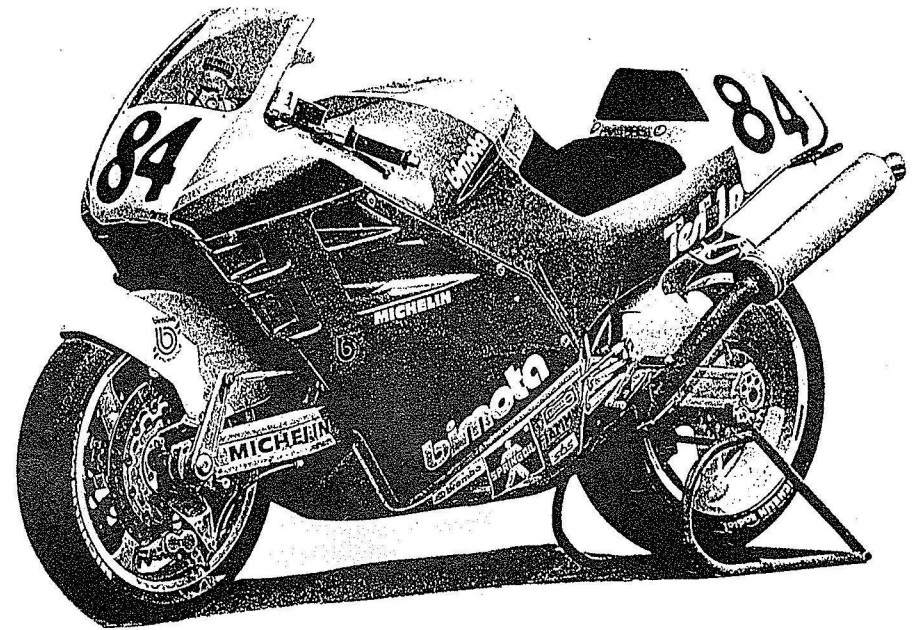


Cucciolo

Snabbare än sannolikt.

Nr 5/1990

Nr 29 sedan Nr 1



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN

Svenska **DUCATI** Klubben

Cucciolo

Cucciolo är Svenska Ducati Klubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 400 ex. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlem kan annonsera för 10:-/annons. Företag får endast annonsera halv eller helsidor enligt följande priser: Två helsidor: 450:-/nr, En helsida: 250:-/nr, En halvsida: 150:-/nr. Företag kan även distribuera broschyrer, kataloger, dekaleringar och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 500:- + ev extra portokostnad (pga högre vikt). Bidrag till tidningen skall vara den väldiga redaktionen tillhanda senast den 20:e i varje udda månad. Material skickas till:

Cucciolo c/o Stephan Hoffmann, Högbergsgatan 68 A, 116 53 Stockholm.

1:e obefintliga utgivare: Stephan Hoffmann, tel h 08-643 53 19, a 08-58 04 42.

1:e obefintligare utgivare: Jan Johansson, tel h 0758-768 87, a 08-730 19 15

Cucciolo is the club magazine of Svenska Ducati Klubben and is sent to all the members and to Ducati clubs all over the world. There are a little more than 300 members in Svenska Ducati Klubben. The address to Cucciolo is: Cucciolo, c/o Stephan Hoffmann, Högbergsgatan 68 A, S-116 53 Stockholm, Sweden.

STYRELSE/BOARD

Ordförande/President: Jonas "Pinnocio" Åsberg, tel 0502-142 85

Kassör/Cashier: Camilla "Frippe" Friman, tel 031-88 20 27

Sekreterare/Secretary: Carina "Mattan" Mattsson, tel 0303-184 43

Ledamot/Member: Lars "Marlon Brando" Höjer, tel 0303-919 25

Ledamot/Member: Stefan "Finnkopp" Jakobsson, tel 0502-151 03

Man kan bli medlem i Svenska Ducati Klubben om man sätter in 150:- på postgiro 4771371-4. På inbetalningskortet plitar man ner namn, adress, tel nr hem och arb, Ducatimodell och reg nr.

ADRESS/ADDRESS

Svenska Ducati Klubben, c/o Jonas Åsberg, Åstorpsvägen 9 A, 522 00 Tidaholm.

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

Skicka alltid till/Do always send to: Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 196 31 Kungsängen, tel 0758-768 87



TRÖJOR OCH DEKALER

Peter Lindqvist, Kometvägen 15 7tr, 183 33 Täby, tel 08-758 17 65, pg 604452-3

BULLERFONDEN

1990: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45

1991: Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 196 31 Kungsängen, tel 0758-768 87

BANKKOMMITTÉ

Karin Ohlsson, Rinkebysvägen 65/202, 163 74 Spånga, tel 08-795 88 39

Stefan Josefsson, Bergslagsvägen 123 B, 730 30 Kolsva, tel 0221-519 34

Stefan Jakobsson, Aspelundsgatan 6, 522 00 Tidaholm, tel 0502-151 03

LOKALA KONTAKTMÄN

Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47

Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84

Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45

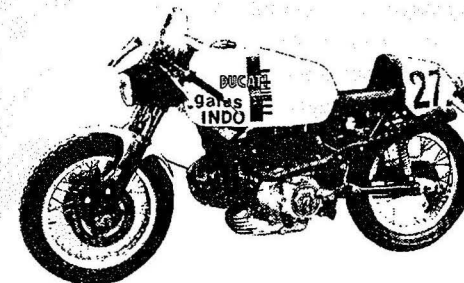
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

FOREIGN COORDINATORS

Lars Ekeman, Sandviksvägen 56, S-162 40 Vällingby, Sweden: England, The Netherlands, Denmark, Finland, Japan, Italy (correspondance in English please).

Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, S-952 00 Kalix: Germany, Austria, Switzerland (correspondance in German please).

Tomas Lundén, Pionjärsgatan 44, S-582 65 Linköping: France Luxembourg, Switzerland (correspondance in French please).



Lars Höjer och Micke Werkelin har på ålderns höst dragit sig tillbaka och nytt folk bemannar redaktionerna världen över. Via satellit står Stockholmsredaktionen i ständig kontakt med informatörer, spioner, journalister, angivare mm. På det viset är vi alltid först med det som hänt och ibland före det som kommer att hända. Så skall det vara. **Det är Cucciolo!** Universums bästa tryckta alster!

Så tycker jag att en redaktör ödmjukt skall uttrycka sig. Framför allt första gången man är redaktör. Det kan ju vara sista chansen. Eller första.

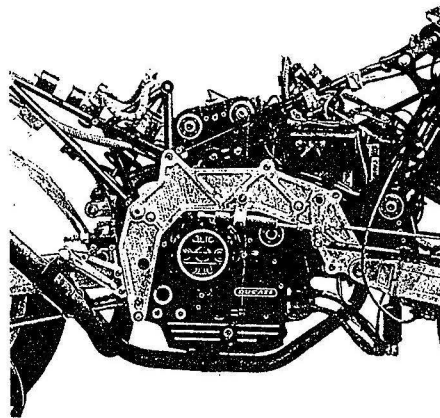
Ett antal personer har utmärkt sig i framtagandet av detta nummer. De belönas med att få sina namn i tryck samt ett stort tack från den obefintliga redaktören; Micke Werkelin, Jan Johansson, Lars Höjer och till sist Tommy Öhman som varit utan sin redaktion ett tag. Bidragsgivarna får också ett tack. Tack.

Detta nummer innehåller en innovation. Utgivningsdagen av Cucciolo definieras härmed som dagen den kommer i brevlådan. Det innebär att Cucciolo **alltid** är i tid. Inte ens Dagens Nyheter kan skryta med det.

SH

INNEHÅLL

5	Ordförar'n säger sitt
7	Senaste nytt
13	Kulturhistoria
14	Billiga trimitips från Falkenberg
15	500 GP
21	Grabbarnas dröm: DB1
25	BoT info (bättre sent än aldrig)
28	Brev från England (otydligt)
30	Ducati 900 SS (Sport Showa)
31	Skandal-Acklinga-Vann
41	Cucciolo har läst
43	Italienträff
46	Årets Ducatist!
47	Årsmötet urartar till filmfestival
49	Superbike
53	Gnällsidan-personliga påhopp!
56	Tvångsbok
60	Ducati 907 i.e.
63	Bimota Tesi 1D
65	Borgo Panigale
67	James Bond rapporterar



Omslag: Bimota Tesi 1D

När man ska ge sig ut på långsemester i europa på en Ducati känns det om inte dumdrigt äventyrligt, ändå lite spännande och pirrigt. Jag menar, det är ju ändå en liten bedrift att åka två så långt på en motorcykel som är gjord för helt andra ändamål än touring. En motpol till vardagstryggheten.

Åtminstone tyckte jag så ända tills vi i Scandiahavnen träffade på en engelsk gentleman på väg hem till England via Holland. Vi slog oss i slang och han berättade att han gjort en "liten" sväng genom Östeuropa till Sovjetunionen. Vidare till Balltikum och färja till Stockholm. Genom Sverige och i Jönköping avslag på tempot p.g.a en brusten ventilfjäder. Detta låter uppseendeväckande ända tills man vet hans maskinval för färden. Då blir det en hjältesbedrift! Han åkte på en Velocette 350 av årsmoddell 1929!

Ja, detta tänkte jag på när vi plågades i spöregnet i Belgien. Det gick lite lättare då.....

JONAS

DUCATI

Det var ett tag sen vi tog hem Ducati-jackor till klubben. Lars Kjellberg ringde nyligen (igen) och sa att han känner en som kan ta hem, eventuellt egendesignade, jackor. Det skulle vara maxat med en Svenska Ducati Klubben jacka!?. Räkna med att jackan kommer att kosta en tusing.

Förhandsintresse, synpunkter mm lämnas till Lars på tel 0226-111 39.

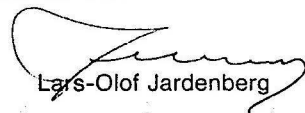
JACKOR

Älskar man motorcyklar så gör man!



I snart 30 år har motorcyklar varit mitt liv. Jag har tävlat i 25 år, jobbat med MC i 21 år. Jag har vunnit ett SM guld, ett SM silver och ett SM brons i motocross. Jag har blivit tvåa i Novemberkåsan (som jag är dj. stolt för). Jag har varit med i svenska landslaget 12 gånger, jag har blivit STOR GRABB, jag har tävlat i hela Europa, jag har sålt över 10000 motorcyklar, jag har kört touring på motorcykel i USA, Canada, Mexico, Afrika samt i öst- och västeuropa.

Jag kör fortfarande cirka 2500 mil landsvägshoj om året, och ibland ställer jag upp i någon SM-tävling i motocross och plockar lite poäng (senast 86). Men för det mesta så leker jag med min Endurohoj, så en sak är säker, älskar man motorcyklar så gör man – och jag gör det och jag kan det.


Lars-Olof Jardenberg

MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögner

DUCATI 1991

Ducati kommer med en hel del nyheter 1991. Men, Mikuniförgasare och Showa framgafflar från Japan är väl inte precis nyheter som tilltalar Ducatister! Hur sjutton kan man vara så dumma att man smäcker på produkter från Japanska underleverantörer? Hellre en trilskande Weber än tusen perfekta Mikunis! Det är en fråga om känsla. Är det allt gnäll över Webern som lätt till denna drastiska åtgärd från fabriken? Vi får väl forska i saken. Att Mikuni förmodligen funkade perfekt selar ju ingen roll. Hellre Dell'Orto i så fall. Ässå Showa framgaffel, nej, jag orkar inte tänka på det. 851:an kommer i tre versioner 1991.

851 Strada får Showa framgaffel (!), Öhlins bakstötdämpare och nya backspeglar. Sport Production 3 får förstärkt koppling, lättat svänghjul, en del kolfiber plast, nytt avgassystem, Öhlinsgaffel och stötdämpare. 851 Racing blir en ren produktionsracer och skall tillverkas i 50 exemplar. Den blir ännu vassare och blir ca 10kg lättare än SP3 med bl.a tank i kolfiber, Brembo Oro (guld) och Marvic mag-hjul.

Paso får 17" hjul och äntligen insprutning. Följdaktligen får den heta 907 Paso.

900 Supersport får Mikuni förgasare (!!), Showa gaffel (!!!), Öhlins stötdämpare, Brembo 320mm och en ny halvkåpa (äntligen en spännande nyhet).

750 Sport får ååå Showa, Öhlins och enkel skivbroms fram ! (knappast en förbättring), samt suck ... Mikuni.....

NY HUSQVARNA

Cagiva skall inom kort släppa 600cc versionen av 4-takts Qvarnan. Man skall också släppa en enfärgs-version av 900 Elefant.

MITO

Motociclismo testade nyligen Cagiva 125 Mito och mätte upp 30,2hk på bakhjulet (en mindre än Aprilia). 400m tog 14,508 sekunder (snabbast i klassen) och toppfarten var 163 km/tim. Utan kåpa kostar hojen ca 26000:- i Italien. Med kåpa kostar den ca 30000:- vilket är ungefär lika mycket som konkurrenternas maskiner kostar (Aprilia och Gilera).

FABIO 70 ÅR

Den 20 September (samma dag som Cucciolo hade presstopp) fyllde Ducatis legendariska konstruktör 70 år. Svenska Ducati Klubben skickade en bukett blommor innehållande bl.a. orkidéer. Fabio är nämligen en stor orkidéfantast! På svenska skrev vi: "Hjärtliga gratulationer önskar Svenska Ducati Klubben".

NYTT MARVIC HJUL

Marvic seglar i medvind. Bl.a. använder 90% av Superbikeåkarna Marvic. Nu har man tagit fram ett nytt s.k. hybridhjul i kompositmaterial som väger ca 0,5kg, men kostar ca 15000:-

CUCCILO I MOTOCICLISMO

Gissa om man blev förvånad när en bild ur Cucciolo föreställande Partikel-Janne, Peter Lindqvist och Maurizio Bavaresco publicerades i Motociclismo. Det visade sig att jag (M.W) skickat bilden till Maurizio efter vårt besök 1988 och att Maurizio gett bilden till Motociclismo som publicerade bilden när de skrev om märkesklubbar i Augustinumret!



FÖRFINAD SATURNO

Gilera Saturno (som nu inte har någon generalagent i Sverige) har fått en liten ansiktslyftning. Dubbla upplagda kromade avgassystem ersätter det tidigare enkla/svarta. Det gamla fula kedjeskyddet har tagits bort. Den finns nu också i andra färger än rött!

BoM-FÖRSÄKRINGSSTRUL

Det såg mörkt ut för Lockarps-deltävlingen av "Cucciolos Battle of the Motorvelocipeds" (BoM) ett tag. SVEMO drog åt sig öronen och ville inte längre försäkra evenemanget som "enklare motortävling". Fullt förstäeligt, ingen skulle väl komma på idén att kalla Isle of Man för enklare motortävling heller. Problemet löste sig dock, tävlingen blev klassad som "enduroträning med tävlingsinslag på tillfällig bana med permanent beläggning, licensierad temporärt" eller något i den stilen. (Jag minns inte riktigt, det var ganska krångligt.) Den "temporära banlicensen" kunde betalas för ett eller tre år i stöten!? Det hela blev litet dyrare än tidigare, ^{men} anmälningavgifterna kommer även i fortsättningen att förbli hutlöst låga. Stort tack till SVEMO som jobbade hårt på vårt fall— "det är ju en väldigt fin ungdomsverksamhet, det där".

Som parantes kan nämnas att medelåldern på Lockarp var 30,2år.

Mera om Triumph.

Till omvärldens stora förvåning löper allt enligt planerna i Hinckley. I Köln presenteras två trecylindriga roadsters. Dom kommer att heta ingenting mindre än Trident. Det, om inte annat, är att sticka ut hakan jättelångt.

Samma hojar med helkåpa, sporttouringmodell liksom, har dom döpt till Trophy. Cylindervolymerna blir 900 och 1200 CC.

Inte nog med det. Det kommer två fyrcylindriga modeller också. Hemliga ännu så länge. Det blir dock riktiga sportmoppar med helkåpa och för tusenkubikaren ca 130 hästar. Den får en lillebror på 750 CC. En sån cykel kan man bara döpa till Daytona. Det sista dock en spekulation, men något skumt måste det vara eftersom så lite har sipprat ut just om dräparversionen.

NYBYGGE

Spiddekaogårna lär ha köpt en pall motordelar billigt! Denna pall ska nu bli den heta racer man ~~sedan~~ länge hotat med. Förmodligen innebär detta att deras EGLI-Compact är till salu. Intresserad av att bli racerhjalte? Ring Mats Håkansson 0418-~~XXXXXX~~ 22733!

Twin från Gilera.

Gileras chefsingenjör, Federico Martini, har fått klartecken att utveckla en nittigraders (hoppsan) v-twin på hela tusen kubik. Det är naturligtvis Saturnon som får släppa till cylindrar och toppar. Just nu är det, det enda som är känt om Federicos planer.

Cucciolos välinformerade och minnesgoda läsekrets erinrar sig kanske vad som ryktades i nr 21 för mer än ett år sedan. Japanske Gileraimportören C Itoh hade gjort (låt it göra?) en v-motor av två Saturno... Se där! Återigen gammal skåpmat. Cucciolos känsliga öron uppfångar allt.

ps

EUROPATOPPEN

Det säljs ganska lite hojar i Sverige jämfört med övriga Europa. Topplistan i antal hojar sålda 1989 ser ur så här: 1) Frankrike 110922 2) Italien 109541 3) Spanien 106976 4) Västtyskland 95764 5) Storbrittanien 68735 6) Schweiz 30772 7) Grekland 16500 8) Holland 12039 9) Österrike 8331 10) Belgien 7359 11) Portugal 7000 12) Sverige 5894 13) Finland 4457 14) Danmark 1098 15) Norge 981. I antal per 1000 invånare blir listan: 1) Schweiz 4,7 2) Spanien 2,7 3) Frankrike 2,0 4) Italien 1,9 5) Västtyskland, Grekland 1,6 7) Storbrittanien 1,2 8) Österrike 1,1 9) Finland 0,9 10) Holland 0,8 11) Belgien, Portugal, Sverige 0,7 14) Danmark, Norge 0,2

AVHOPP?

Rennabteilungs andreförare har köpt en Gilera. Vissa rykten skvallrar om ett tvåmaskinsstall, andra om ett avhopp där fejd har utbrutit om vem som äger rättigheterna till Rennabteilungs många patent. Cucciolo har försökt nå stallet för en kommentar, men denna har varit oanträffbar.

ORIOLE REPLICAS

1991 släpper Cagiva en replica av Oriolis Paris-Dakar vinnande Cagiva Elefant, förmodligen med insprutning (vinnar hojen hade, host, hmmm, Mikuni).

Inför IFMA.

För att ingen skall sväva i ovisshet nämner jag här vad som erfarits ur bombsäker källa: Hela Ducatis produktion av 900 SS är såld. Finns inte en niohundra att uppbringa i hela Europa, basta!

I köln kommer efterträdaren att visas och den kommer att skilja sig rätt obetydligt från föregångaren. Mindre ändringar av utseendet på tank och kåpor. Webern ersätts av österländska instrument som min skrivmaskin inte kan stava till. Två singelförgasare blir det emellertid. Ingen insprutning ännu alltså.

Av outgrundlig anledning utgår den hävdvunna framgaffeln och ersätts av en oppånervariant från landet bortom österlandet. Denna lite lätt reviderade niohundra kommer att börja levereras i februari antagligen. Priset kan möjligen, obs möjligen, hållas oförändrat.

Sjuhundrafemtin avrättas som väntat. Det kommer en efterträdare, också en sjufemti, men mera spartansk och prisvärd. Det är ju poppis med nakna hojar så då blir väl den här det då, spartanskt så det förslår.

Pason döps om till 907 i.e. (inezione elettrico, insprutning alltså) Utseendemässigt mindre och magrare och mer åt Freccia-hållet. Men det stannar inte vid utseendet. Ramen blir oförändrad. Hjulen blir sjutton-tummare både fram och bak vilket åtminstone jag hade för mig att dom var redan förut. Motorn får som sagt insprutning, självfallet från Weber. Priset blir gissningsvis obetydligt högre än för 900 SS efterträdare. Då återstår väl bara att kolla banktillgodohavandet?

Det sista ganska onödigt för en harmonisk NCRinnehavare, men som en näsvis yngre kusin behagade uttrycka det: Du har ju bara en..... Ducati alltså.

Själv har han jag vet inte hur många Trident. Dom tycks föröka sig själv. Åsikter från sådana personer får givetvis tas för vad dom är.

ps

VURPA

Randy var skadad, så det blev inget superteam för Ducati på Suzuka 8-timmars. Det blev i stället Stefano Carrachi och Massimo Broccoli som fick köra. Det höll dock bara i fyra varv då Caracchi vurpade, utan att skada sig som väl var.

LYRISKA

MCN var minst sagt lyriska när de nyligen fick provköra Richard Avents Ducati 888. Man hade svårt att finna ord, men orden man fann är värda att nämnas. "På lägre varv nådde vinande rem-ljud och vilda kamaxelljud från den desmodromiskt kontrollerad 8-ventils teknik öronen. Det är inte ett starkt mekaniskt knackande, utan ett mekaniskt ljud som säger -come on, varva mig-". "Vrid om handtaget och ge gas. Hör stora mängder Lincolnshire luft sugas in genom luftburken. Hör hur sommarens fågelsång drunknar i 10.000 obscena telefonsamtal". "Alltting digitalt från Weber tillåter dig posera i stan utan motorstopp för att sedan flänga runt en bana med allt på max. Plötsligt har dataprogrammerare blivit underbara människor". "De slanka uppdragna ljuddämparna, stämplade med de magiska orden RISERVATO COMPETIZIONE börjar resonera och du är låst i den mest äkta motorcykelsensationen på gatan". "Växellådan är en tätstegad sexväxlad affär och du kan inte ha en affär med en sexigare låda". "Av alla homologiserade superbikes för gatbruk är det här DEN. Den behöver inte miljoner varv (som OW01) eller en kronisk körställning och för hög förstaväxel (RC30). Den är helt rätt och väl snabb". "Om du vill göra resten av ditt tråkiga liv totalt meningslöst, provkör en 888 när du vet att du aldrig kan köpa en". !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Elektron. (Specifik vikt ca 1,8. Smältpunkt ca 625°)

Sammansättning %	Material-former	Brottgräns kg/mm ²	Formbarhet		Glödgn.-temp.
			Kall	Varm	
97,5 Mg-1,8 Mn-0,5 Ce-0,2 Si	Plåt	25—28	—	—	—
92,2 Mg-6,5 Al-1 Zn-0,3 Mn	Smide	30	Mindre god. Efter bearbetning anlöpning till ca 175°	God. 300—400°. Hålltid upp till 20 tim.	300° 1 tim.
90,7 Mg-6 Al-3 Zn-0,3 Mn	Gjutgods	16—20	—	—	—

Kulturhistoria.

1983 upptäckte arkeologer vid Umeå universitet en stenåldersboplats vid Älvnäset i Vuollerim. Senare undersökningar har daterat den till ca sextusen år gammal. Det är ett lite förargligt förhållande eftersom det tvingar forskarna att ändra historieuppfattningen helt och hållet. Av allt att döma är det frågan om permanenta bosättningar. I den mån människorna haft kontakt med andra stammar så är det troligen östliga sådana i Ladogaområdet.

För så länge sedan hade Östersjön en helt annan kuststräckning och den nuvarande Luleälvens dalgång utgjorde en vik som hörde samman med havet. Det som verkligen får tanken att svindla är att dom upptäckta lämningarna återfanns bara några ynka centimeter ner i mossan. Området är en typisk tallhed, och hur det nu kommer sig så blir det ingen humus på sådana ställen. Alltså kan man tänka sig att det såg absolut likadant ut för sextusen år sedan. Ofattbart.

Undersökningarna pågår fortfarande och har lett till rekonstruktion av ett stenåldershus och en hel del redskap med förebild från det som hittats vid utgrävningarna. Ett besök kan rekommenderas. För grupper kan man ordna särskilda visningar och middag på stenåldersvis, bestående bla av bäver lagad i kokgrop. En mycket mera kulinarisk delikatess än tex björn.

En privat Gallup i somras avslöjade, helt slumpmässigt förstås, att mycket få Ducatister var bekanta med området "längst i norr". Men Bologna och andra ocentrala städer kände dom utan och innan. Det finns ju undantag. Eva och Anne-Line tex. Men dom valde fel väg (E-fyra) och det straffade sig genast med kollaps i elsystemet. Andra, som Peter och Nina valde rätt väg och fick självfallet en bekymmersfri resa. Nu fick ni flera tips samtidigt. He he..... ps

På hotellet, baren i Vilhelmina, finns en skylt med avstånd till olika världsmetropoler. Det framgår att det är närmare till Hamburg än Nordkap.....

Falkenbergsresan

Albert & Albert fick tillfälle att utgöra svans då sydsveriges tre hårdaste 900 SS piloter skulle åka till Falkenberg för att beskåda BOTT-evenemanget därstädes. Vi kände naturligtvis en icke föraktlig stolthet att med våra standardutrustade 750:or få färdas i samma grupp som dessa Pete Thomas-trimmade, specialutrustade, högpotenta värstingmaskiner och tillika racerhojar knappast lämpliga för landsvägskörning.

För att Albert & Albert inte skulle få en alltför kaxig inställning till livet fick vi sitta och lyssna på dessa tre fantastiska 900-motorers prestanda. Enligt de tre piloternas utsago var var och en av dessa maskiner något exceptionellt i sitt slag. Vi fick oss till livs en mängd data underbyggda av hastigheten kontra varvtalet i varje växel. Mest 5:e växeln för där gick det som var och en förstår fortast.

På motorvägen började dock Albert & Albert fundera i något annorlunda banor. Då våra små, ovidkommande, hårlösa och tråkiga cyklar tuffade fram i 80 km/tim samtidigt som vi blev omkörda av en aldrig sinande ström fyrhjulingar rejsade de tre 900-piloterna på i ett rasande tempo. Det märkliga var att då dessa oerhört potenta maskiner framfördes i + 30 fart dvs. 120 km/tim och Albert & Albert lugnt körde i körskoletempo (80 km/tim) gick alla motorcyklarna lika fort. I enlighet med det ovan skrivna har vi totalt tappat förtroendet för dessa i egna ögon makalöst insatta och erfarenhetsfyllda Ducatiägare. Efter kontroll visade det sig nämligen att en s.k. Pete Thomastrimning som kostar

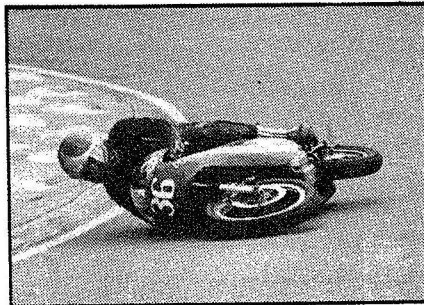
oräkneliga tusenlappar, endast består i att "trimma" hastighetsmätaren till en glädjemätare av sällan skådat slag. När dessa s.k. hårdingar dessutom utrustar sina hojar med tank och avgassystem från Blomster-mola (konstig stavning, måla ska det väl vara) börjar man som novis att undra.

En sann naturidentisk upplevelse av

Albert & Albert

'Really handles . . .'

'IT'S true, it's true, everything they said about Ducati handling is true!' Pete Boast, a 19-year-old from Lincolnshire, appears blissfully unaware that he has just fallen to earth on his 350 Duke in the *Classic Bike Magazine/Kenning Tyres* round at Brands Hatch, where several other riders went down on the damp and slippery track.



Classic Racer, hösten -83

500 GP

Så gjorde äntligen Cagiva vad man borde gjort för länge sen. Man drar sig tillbaka från GP-racing. Tillbaka, för att komma tillbaka förmodligen. Frågan är hur länge man skall vänta. Randy har själv gett antydningar om att Cagiva skall komma tillbaka i stor stil. Mycket tyder på att man från och med 1993 maximerar cylinderantalet till 2. Då kanske Cagiva har en försig maskin, liksom Bimota och ev. Aprilia.

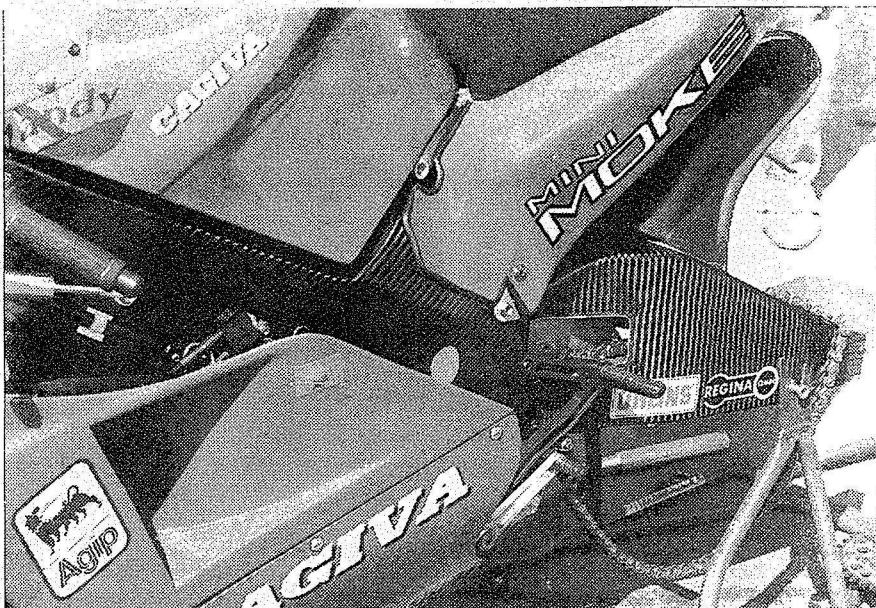
Bimota skulle debuterat i Frankrike i Juli, men det lär dröja tills tidigast den 15 Oktober då Bimota planerat att ställa upp i de italienska mästerskapen på Vallenuga. Möjligen kommer Patons fabriksförare Vittorio Scatola att köra Bimotan. Bimotas förare Grant Hodson har tydligen inte alla papper klara för att få köra i Europa!



I Englands GP den 5/9 gjorde Randy det bästa loppet hittills i år på Cagivan. Trots torrt väder kom han 6:a, 1 min och 8 sek efter vinnaren (Schwantz), och trots ett stort effekthandikapp. Haslam och Barros kom 10 resp 11 efter en tuff fight genom hela loppet.

Sveriges GP inleddes innan det började med att Eddie Lawson torskade dit för fortkörning nån stans i Småland. Han lyckades pina upp hrvolvon i över 160! Det bidde 800 spänn i böter. I racet testade Eddie Acke Risings nya sexkolvs-bromsar. "Som att vinna Nobelpriset" tyckte Acke. Randy fick en bra start, men hojen dog med tändningsfel på det 14:e varvet. Barros och Haslam kom 9:a och 10:a och blev dessutom varvade.

I Tjeckoslovakiens GP den 26/9 testade Randy en ny ram i kolfiber- armerad plast som tagits fram med hjälp av Ferrari! Randy var mycket, mycket nöjd med hojens väghållning och uppförande, men en slirande koppling gjorde att han fick nöja sig med en 11:e plats före Ron Haslam. De blev i alla fall inte varvade den här gången!



Going out in style — the new carbon fibre frame, designed by Ferrari, used on Randy Mamola's Cagiva at Brno.

Mamola's carbon bonus

I Ungerns GP den 2/9 vrupade Randy redan på första varvet. Varken Barros på 9:e plats eller Haslam på 11:e plats blev varvade, men Barros var en och en halv minut efter segraren -Doohan- i mål. Det blev Cagivas sista framträdande i 500-cirkusen. Randy var mycket ledsen över att inte få köra sista racet på Philip Island i Australien. Nytt i Ungern var annars Cagivas kåpa med en massa små hål i! Det är det allra senaste inom aerodynamiken.

MW

Isle of Man -91

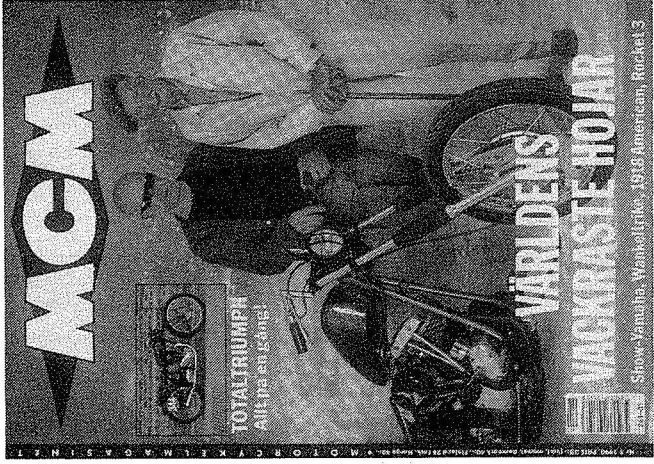
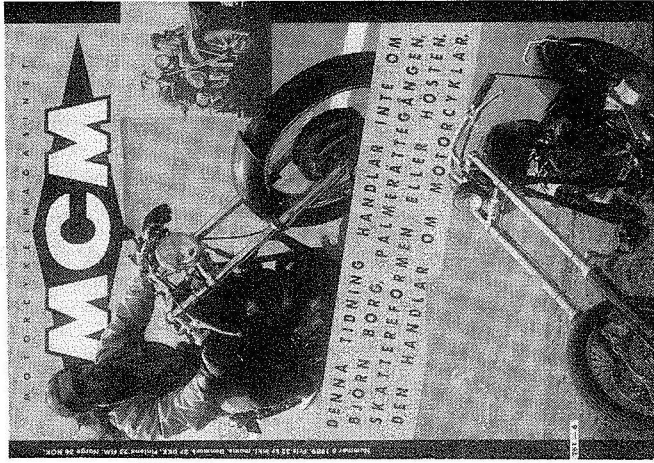
Är du intresserad av att åka till "ön" i början av juni nästa år? Resan ordnas av den mycket kända firman Team Tours. Priset är inte klart ännu, men i år (-90) kostade det från 4.325:- med färjor, hotell och halvpension i nio nätter. Ring och boka dig via Stefan "Finnkopp" Jakobsson så bokas vi gemensamt på samma hotell.

Snarast tel. 0502 - 15103



P * R * O * V * A

EN ANNORLUNDA HOJTIDNING!



NYA SPÄNNANDE **MCM**

DEN ÄR INTE SOM DU TRODDE! KÖP 2 NR OCH DU FÅR ETT

G * R * A * T * I * S

**DU
SPARAR
35:-**

Beställ på talongen här intill.
Det är bara att fylla i, klippa ur
och stoppa på lådan. Portot
betalar MCM. Du kan också ta
en kopia, eller beställa på tele-
fon eller telefax! MCM, S:t
Göransgatan 62, 112 33 Stock-
holm. Telefon: 08-51 53 60.
Telefax: 08-50 23 49.

JAVISST!

Självklart vill jag prova nya,
spännande MCM. Jag betalar bara
70:- för två nummer och får ett
nummer gratis (jag sparar 35:-).

Namn _____

Adress _____

Postnr/Ort _____

Var god texta!

Frankeras ej
MCM
betalar portot

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 Sthlm

Om Sverige, det bästa av länder.

Ibland blir man alldeles förstummad. Nyss tex. Klockan är 00.10 och riksprogrammet avbröts av ett viktigt trafikmeddelande. En brådskande ambulanstransport på väg från Arvidsjaur till Piteå krävde trafikanternas särskilda uppmärksamhet och hänsyn.

Nu är det ju kolossalt lugnande att se till vilka ytterligheter våra trafiksäkerhetsvårdande myndigheter är beredda att gå till. Säkerligen sände trafikanterna en tacksamhetens tanke till våra omtänksamma myndigheter för att dom slapp oroa sig för plötsligt framdykande, ylande ambulanser.

Flisnisse från Lundbergshus och hans kompis från Stenvalls trä och timmeroskar från Blattnicksele. Fast Oskar hade nog redan hunnit hem. Han har nog rätt lugnt till baki älgjakten då drivningarna kommer igång på skarpen. Annars är ju trafikmiljön inte så betungande. Sen man krånglat sig över järnvägsöverkorsningen i Aborrträsk kan man räkna hastighetsbegränsningarna på ena handens fingrar och vägkorsningarna på den andra.

Inte ens i civilisationen i Pite behöver säkerheten bli lidande. Ner under viadukten vid E-fyran och upp över bron över älven och till höger in på den femti meter breda timmerleden som förutseende nog går praktiskt taget rakt fram till akuten. Det måste ha tagit minst femtien minuter. Ännu en seger till vårt föregångsinriktade trafiksäkerhetssamarbete.

ps

★ Paul Newman

den amerikanske skådespelaren, är påtänkt för huvudrollen i den amerikanska filmproduktionen kring Enzo Ferrari, den världsberömda italienske bil-

konstruktören. Och det kan väl passa Newman, eftersom hans intresse för snabba bilar och motorsport är väldokumenterat sedan flera år tillbaka. Regissörsbudet förväntas gå till Sidney Pollack.

-BIMOTA DB 1- EN BORTGLÖMD KLASSIKER?

Låt oss börja med (den uttjatade?) bakgrunden. I Juni 1983 träffade Cagiva ett avtal med Ducati Meccanica om att Ducati skulle förse Cagiva med motorer till Cagivas planerade motorcyklar mellan 350cc och 1000cc. För att snabbt komma till skott började Cagiva med att köpa även chassien till Pantah (från Ducatis underleverantör, Verlicchi) och på rekordtid hade man 350 & 650 Alazzurra klar. Men, man ville ha ett modernare chassie till Pantahmotorn, som snart skulle komma i en 750-version. Man hade inte resurser själva, så Bimota i Rimini anlätades för att ta fram ett nytt chassie.

Bimota var ett företag i en ekonomisk svacka. Man var vid denna tidpunkt nära konkurs! Chefsdesigniern sen starten, Massimo Tamburini (Ta i BiMoTa) hade hoppats av och ersatts av Federico Martini. Martini kom lustigt nog från Ducati och var en av Taglionis närmaste män när Pantahn togs fram. Bimota behövde stålar, så Martini kastade sig över



konstruerandet av en ny Cagiva landsvägsmaskin som skulle ersätta Alazzurran. Året var 1984. I Maj 1985 blev det klart att Cagiva skulle köpa hela Ducati Meccanica (året efter köpte man också Ducati Elettro-nica/Energia).

Nu behövde man en riktig designavdelning till att ta fram nya modeller. Man anställde då Massimo Tamburini som jobbat med racing ihop med Roberto Gallina efter han hoppade av Bimota. Tamburini fick i uppdrag att ta fram en ram till den stora Mille-motorn. Martinis arbete med den nya 350/650 Cagivan var nu klart. Hojen var en vacker sport-tourning maskin, med betoning på det sportiga, och byggd för 2 personer. Tamburini fick nu äran att betygsätta sin efterträdare verk. han förkastade bygget! Visserligen var det ett mycket fint bygge, men den vackra och komplicerade rörramen skulle bli alldeles för dyr att tillverka i stora serier.

Tamburini fick då uppdraget att komma med ett eget förslag. Han omarbetade ramen han redan gjort till Millen och presenterade..... PASO! Som alla vet så försvann Mille motorn ur produktion och Pason var ett faktum. Men när Pason presenterades på Milano-mässan 1985 hade Bimota redan presenterat sin DB1. Man fick förmodligen en del ersättning för projektet som Cagiva nobbade. Men ännu viktigare var att man blev lovade att få köpa motorer från Ducati! Man modifierade ramen (tog bort en del onödiga rör) till ensits och presenterade DB1. Först som ren racehoj, och senare som gathoj. Skillnaden mellan dessa var, förutom trimningsgraden, inte stor. Racehojen hade aluminiumbakram och landsvägshojen hade stål. Och vilken ram! Ett vackert fackverksbygge med raka triangulärt sammanfogade krommolybden-rör. Detta var dedan förpackat i en av de vackraste karosser som skådats! DB1:an var hojen som startade den inkapslade trenden som följdes av Paso, Honda, Norton.... Det fanns inkapslade hojar förr, men det var scooterliknande skapelser. Det här var nåt helt nytt.

Bimota var som sagt i behov av pengar, och förbeställningarna haglade in på den lilla (den var liten som en 250!) Bimota-Ducatin. Störst var intresset i Japan, där de flesta DB1:orna hamnade så småningom. Här gjorde Bimota ett litet misstag. Hojen hade redan visat sig konkurrenskraftig på bana. Man ledde bl.a. VM F1 loppet på Misano 1986 som Lucchinelli senare vann på en F1:a. En oförglömlig scen från detta lopp är när Tardozi kommer in i depån för att tanka och tappar kopplingsgreppet innan motorn stannat och går omkull mitt bland förvånade mekaniker! Tyvärr fick man bryta tävlingen. Bimotas lilla misstag var att man tog fram landsvägsversionen lite väl fort. Man behövde ju stålarna, fort!

I grund och botten var DB1:an en mycket fin race-hoj. Detaljarbetet var perfa. På Bimotavis så var många detaljer urfrästa ur homogena aluminiumstycken. Ramen var ett konstverk! Hela bygget var mycket kompakt, och problemen kom när man skulle hänga på utrustning för gatbruk. Batteri fanns det i princip ingen plats för, men man lyckades hitta ett utrymme ovanför motorn. Placeringen gjorde att man var

tvungen att skruva ur motorn för att få i och ur batteriet! Tanken, som var en separat enhet i plast under karossen, var luftad med en slang som hade en backventil som skulle hindra bensin att åka ur vid inbromsning. Ofta släppte den inte in luft heller, med motorstopp som följd. Bensinkranen fanns dels av vacuumtyp som inte öppnade tillräckligt så att motorn dog vid hård körning. Sen fanns det med vanlig on-off kran som var i det närmaste oåtkomlig. Sidostöd kom förmodligen till i sista stund, det svetsade man fast i ena ljuddämparen! Resultatet var att hojen vek sig om man belastade stödet för hårt med demolerad ljuddämpare som följd (minst). Bakglödlampan var mycket svår att byta, Bakkutsen fylldes med vatten vid körning i regn. Den rektangulära strålkastaren passade bra in i designen, men YAMAHA logon i glaset såg mycket billig ut.

Dessutom var hojen slö! För att klara hårda bullerkrav (i Japan?) hade man monterat luftfilter och ljuddämpare som var så tätta att de effektivt ströp motorn. Motorn var annars samma som i F1:an, med torr-koppling. Vaghållningen var bland det bästa som dittills gjorts. Den långa fjädringsvägen bak gjorde dock att man kunde få den att ta i om man la ner den i ojämna kurvor. Reservdelarna blev hutlöst dyra. I och för sig kunde man använda Ducati originaldelar till motorn, men både fram och bakdrev (med inbyggd ryckutjämnare) var Bimota special. Framdrevet lär gå på femtonhundra spänn och bakdrevet nästan det dubbla! Lite väl onödigt att tvingas byta ryckutjämnare när man skall byta drev!

Allt det här låter som om hojen vore kass, men så är det inte. I grund och botten är DB1:an den perfekta kurv-bus-hojen. De flesta problem kan man åtgärda och kringgå ganska enkelt. Det är dock ganska olik Bimota att cykeln är ett "halvfabrikat". Om man vill inverstera i en udda "Ducati", som förmodligen bara kommer att stiga i värde, så är DB1 förmodligen det bästa man kan satsa på. Det togs in 4st DB1:or till Sverige 1986. Alla dessa har varit till salu den senaste tiden med ett prisläge från 70000:- och uppåt. Det är inte så mycket mer än vad man får ge för en begagnad F1:a

MW

I Sverige finns också ett par DB1 SR som var den sista modellen. Produktionen upphörde 1988 då Ducati upphörde med produktionen av F1 motorn (med "rättvänd" bakre topp). SR:en hade samma motor som Montjuich/Laguna Seca/Santa Monica. Den var alltså betydligt vassare. Kanske hade man åtgärdat barnsjukdomarna också. En av SR-hojarna i Sverige lär vara den absolut sist tillverkade! I höst startar tillverkningen av den nya navstyrda BIMOTA-TESI-DUCATIN.....

SE HIT!

Vi vill ha BILDER

till ett nytt
DUCATI BLAD
med bildtexter.



Micke Werkelin
Pyrolavägen 52
181 60 Lidingö

Presstopp på nyårsafton!

BoT

Battle of the Twins

Detta blir ett ganska kortfattat info pga tidsbrist. Som ni ser så dominerar finnarna cupen i år medan danska mästerskapen är ganska jämt fördelad mellan svenskar och danskar. Anledningen till att finnarna är i topp är först och främst att det tillkommit ett par killar som åker verkligen fort. Den ene av dem, Pertti Komujärvi, hittar vi på 14:e plats på den officiella resultatlistan från Finlands deltävling i

TT1-VM. Som ni vet hade arrangören fruktansvärda problem med tidtagningen och varvräkningen och enligt initierade källor borde Pertti varit runt 8:e-9:e plats. Anledningen till hans något tillbakaskymda position i sammandraget i cupen är hans höj, en Ducati 888 SP, har spökat lite. I Finland fick han något slags elfel och på Anderstorp gick en vevstake av på träningen på fredagen.

Kemora 7-8/7

1	Ari Kääriäinen	SF
2	Kjeld Sörensen	DK
3	Arho Jeminen	SF
4	Olle Andersson	S
5	Juha Käki	SF
6	Mikko Komonen	SF
7	Jorma Lantta	SF
8	Björn Andersson	S
9	Vesa Lehtinen	SF
10	Fredrik Jönsson	S

Knutstorp 14-15/7

1	Kjeld Sörensen	DK
2	Olle Andersson	S
3	Ulf Hansen	DK
4	Anders Jörgensen	DK
5	Björn Andersson	S
6	Sören Kolind	DK
7	Peer Christophersen	DK
8	Peter Lindkvist	S
9	Per Korsgard	DK
10	Fredrik Jönsson	S

Rudskogen 21-22/7

1	Ari Kääriäinen	SF
2	Pertti Komujärvi	SF
3	Jack Dönnestad	N
4	Kjeld Sörensen	DK
5	Olle Andersson	S
6	Dag Lövaas	N
7	Juha Kyllönen	SF
8	Torbjörn Grafström	S
9	Juha Käki	SF
10	Björn Andersson	S

Anderstorp 28-29/7

1	Ari Kääriäinen	SF
2	Kjeld Sörensen	DK
3	Dan Gustafsson	S
4	Juha Kyllönen	SF
5	Juha Käki	SF
6	Torbjörn Grafström	S
7	Mikko Komonen	SF
8	Stefan Sahlsten	S
9	Jorma Lantta	SF
10	Sören Kolind	DK

Ställning MC-Nyts Cup

1	Ari Kääriäinen	60p
2	Kjeld Sörensen	49p
3	Juha Käki	39p
4	Olle Andersson	24p
5	Juha Kyllönen	22p
6	Jorma Lantta	21p
7	Mikko Komonen	19p
8	Dan Gustafsson	18p
	Torbjörn Grafström	18p
10	Pertti Komujärvi	17p

Ställning DM

1	Kjeld Sörensen	42p
2	Olle Andersson	24p
3	Ulf Hansen	16p
4	Ari Kääriäinen	15p
5	Anders Jörgensen	11p
	Björn Andersson	11p
7	Dan Gustafsson	10p
	Carl Frederiksen	10p
9	Fredrik Jönsson	9p
10	Juha Kyllönen	8p

Standarden på hojar och förare är högre i år än tidigare. Det är betydligt hårdare konkurrens och varvtiderna på de främsta är mycket bra. Förra året kunde man hävda sig ganska bra med en Ducati 750 eller en 1000 kubiks Guzzi, men i år är det endast Ducati 888 som gäller.

I Norge var det vattenkyllt på de sju första platserna. Bästa placeringarna för icke-851:or är två 3:e placeringar, den ena med en flinta-Ducati, dock i ett modernt Bakker-chassi. Bästa icke-Ducati är Peer Christophersen på Yamaha med en 7:e placering på Knutstorp. Det roligaste annars är att trean i cupen, Juha Käki, kör en vanlig luftkyld 750 Ducati, dock borrad till 818 cc.

Det gynnar ju knappast klassen om det blir som en RD 350-cup. Publiken vill se olika hojar på banan och kunna peka ut sin favorit. Dock är det ju fortfarande den enda klassen som välkomnar specialbyggen och låter ägare/byggare/förare leva ut sin kreativitet och använda sina idéer och tekniska kunskaper fullt ut. Därför ser vi med glädje på hur Peter Lindkvist kör fortare och fortare på sin hembyggda Yamaha TR 1 med standardmotor på 60 hk. Nästa säsong finns det en fullvässad motor i den ramen. På gång har vi ännu ett Yamahabygge, i Blekinge håller som bäst en ISR-Yamaha på att ta form. Motorn är den femventilade Tenéré 750:an. Förhoppningsvis får vi se den rullande i slutet av säsongen.

Det kan inte sägas för många gånger: fler specialbyggen och udda byggen vitaliserar klassen. Fast det måste gå fort ändå!

Det var dagens kåseri, nu till lite tråkigare

nyheter. Hyllinge MS hade beslutat att inte köra ett rent debutant BoT vid sin B-tävling på Ring Knutstorp 1-2/9. Anledningen var bl a att man av kostnadsskäl tvingats banta hela tävlingen till en en-dagarstävling. Och då finalen i cupen gick på Mantorp Park samma helg ansåg man att man inte fick tillräckligt förarunderlag för att köra en BoT-klass. Vi respekterar detta beslut. För uppklassningen är det ju mindre bra. Det var bara en tävling (Falkenberg 25-26/8) som gav uppklassningspoäng och det är ju lite lite att utgå ifrån. Räkna därför med, du som tycker att du är duktig och hade räknat med att klassa upp dig i BoT i år, att prövning om A-licens kommer att ske individuellt. Skriv en ansökan till SVEMO, du har kanske resultat i andra tävlingar som slår lika högt som en vinst i en debutanttävling. Vi måste göra något radikalt åt detta problem till nästa säsong.

Glöm inte bort att köpa dina nya däck hos EURO-DÄCK i Göteborg. Däcken heter METZELER och Åke eller Christer hjälper dig mer än gärna. Tel. 031-52 03 15. Servicen och priset är bästa tänkbara.

Delarna (eller hel ny hoj) till din racer handlar man i Sverige hos BISCAYA MOTOR. Har man åkt fyllebåt till Finland går man till MOTO-ITALIA.

Hejdå, vi ses i Falkenberg 25/8.

Björn

Battle of the Twins-Kommittén
c/o Björn Andersson
Gribbylundsvägen 44
183 68 TÅBY
tel. 08-732 37 24
fax 08-774 55 60
Pg 66 08 01-36 18

HOS SVITAL HITTAR DU VÄRSTINGPRYLAR TILL DEJ OCH

D U C A T I

TERMIGNONI avgassystem

MARCHESINI magnesiumfälgar

REGINA KEDJA

NEWFREN bromsbelägg och lameller

MARVIC streetline fälgar (componibla)

MIGRIPS gummihandtag (original på 851 m.fl.)

CORNER skinnställ

JOLLISPORT handskar (mod. Lucky eller Mamola)

FREN TUBO stålomspunna bromsslangar

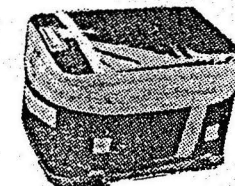
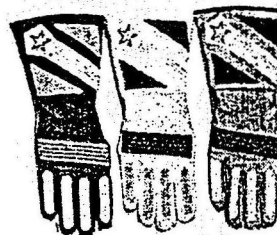
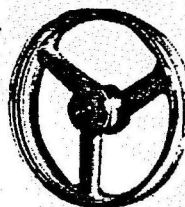
CLOVER tankväska med sugkoppar (perfekt till alutank)

EQUIPMENT ELITE packväskor m.m.

För vidare information om produkter och återförsäljare ring Italienspecialisten,

S V I T A L A B

Tel. 08/441154 Mobil tel. 010/100808





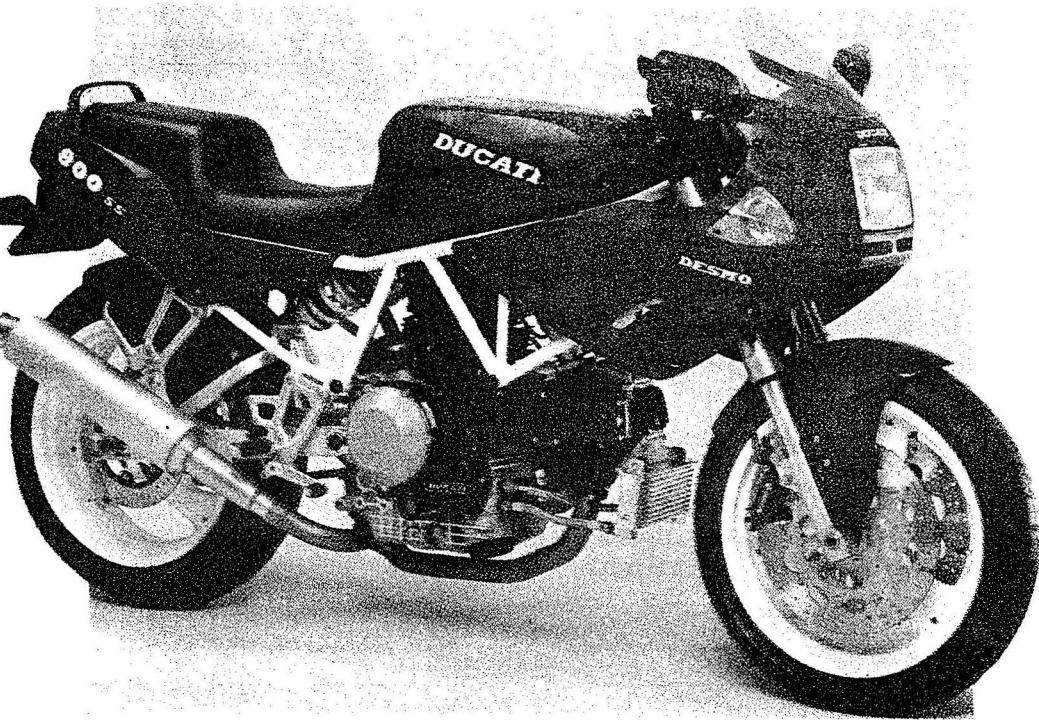
29/5/1990.

W.H.F. BLACKWELL
2 PENSEY VALE
BRACKNELL
BERK'S
ENGLAND
RG 12 3YA

Dear Mr. Chaman.

Would anyone
of your members, be interested
in buying a brand new
Dry Clutch assembly, as per
photo copy for a 250/350/
450/ Duke single, its a
lovely assembly. have not
made them for 14 years so
I have been told.

Yours
Wavich
Blackwell



DUCATI 900 SS

Ducati har tänkt helt rätt när man tagit fram en strippad Supersport och kallat den för 900SS. Helt klart har man haft den mycket lyckade pionjären Gilera Saturno som förebild. Men, det ser inte lika stilrent ut som på Gileran. Bilden

visar förmodligen en prototyp då vissa motordelar är lackade och andra inte. Oljekylarens placering stör också en del. I övrigt ser det bra ut, eller hur? Maskinen kommer också att finnas med helkåpa, precis som förut. Mikunifögasare och Showa (!?) gaffel får man dras med.

MW

Desmodurs. Name applied to various isocyanates used first in Germany during or before World War II for synthesis of plastics, resins, flexible adhesives, artificial leather, tanning agents, cross-linking agents, and foam insulation. Desmodur H refers to hexamethylene diisocyanate $C_6H_{16}(NCO)_2$. Desmodur T refers to tolylene diisocyanate $C_6H_4CH_3(NCO)_2$. Desmodur R refers to $HC(C_6H_5NCO)_2$. See Igamids, polystal, and I-gummi.

Desmophens. Polyesters based on adipic acid and polyglycols, used in Germany during World War II. These materials were condensed with isocyanates to produce polymers of the Igamid type.

BoM

Battle of the Motorvelocipeds

svensk motorsports största

SKANDAL

sukiyaki racing diskade

ACKLINGA

racing girls

VANN

tjejcupen

Den 670m långa banan var kall i den tidiga morgonen och molnen hopade sig. Frusna läderklädda ungdomar i trettioårsåldern lät blicken vandra mellan himlen, banan och konkurrenternas mopeder. Det var dags för final i Cucciolos 'Battle of the Motorvelocipeds'. Flera timmar före start hade de flesta lagen samlats för att fintrimma, kolla in motståndarnas mopeder och utöva psykologisk krigsföring.

Debutant- och tjejlaget Gruppo 888 hade nonchalant lutat sin fabriksbyggda racer mot en vägg medan förarna lyste med sin frånvaro. (Ollenelli - känd från en annan men mindre betydande motorsport - lär ha varit inblandad i tillkomsten av maskinen) Utrustad med den välkända Y..a-motorn såg den ut att ha goda chanser till en bra placering.

Skulle den bli ett hot mot storfavoriterna Rennabteilung nrl3 med sin starka och tillförlitliga Gilera? Rennabteilungs stallchef, som nyss flugit ner från stockholm, trodde dock inte det, och syftade på den höga vikten. Ryktena sa också att Gileran hade blivit både accsnabbare och mer högvarvig inför Lockarpstävlingen, så utsikterna för deras närmsta konkurrenter nrl Acklinga Racing Team såg inte ljusa ut.

Tvivlet ökade när deras chefsmekaniker sågs jobba febrilt med att slipa ner insidan av toppen, medan försteföraren provkörde mopeden med en provisorisk topp, som såg ut att härstamma från en Puch. Undertecknad hörde någon i laget säga: "Det blir en veckas semesterinnan nästa rejs". Had e man förlorat hoppet att nån gång komma före Rennabteilung?

Lag 10 Finkeloil Racing Team - som delade en gigantisk mekanikerbuss med lag7 Team Sukiyaki - såg dock ut att ha fått nytt hopp sedan förra tävlingens förlorade bakhjul. Mopeden var redan då mycket snabb, men chassiet såg ut att vara byggt för en mindre knixig bana än Lockarp.

Team Sukiyakis moped såg också ut att vara byggd för höga farter och mjuka kurvor, med den tysta vältrimmade motorn med fint botten- drag borde den kunna kamma hem en del VM-poäng.

En timme före start kom regnetoch det andra debutantlaget nr21 Janeček Wanderer Racing Team gav sig utpå banan för träning. Den vackra Jawa-Guzzin tilldrog sig ett visst intresse från publiken, som redan börjat samlas vid banan, och man kunde höra djupa suckar vid båda vurporna, som kom i snabb följd efter varandra. Samtidigt lämnade lag 14 Spiddekaogårna Landskrona, efter att ha justerat kedjan och monterat ett nyladdat batteri i sin Egli-Com-pakt.

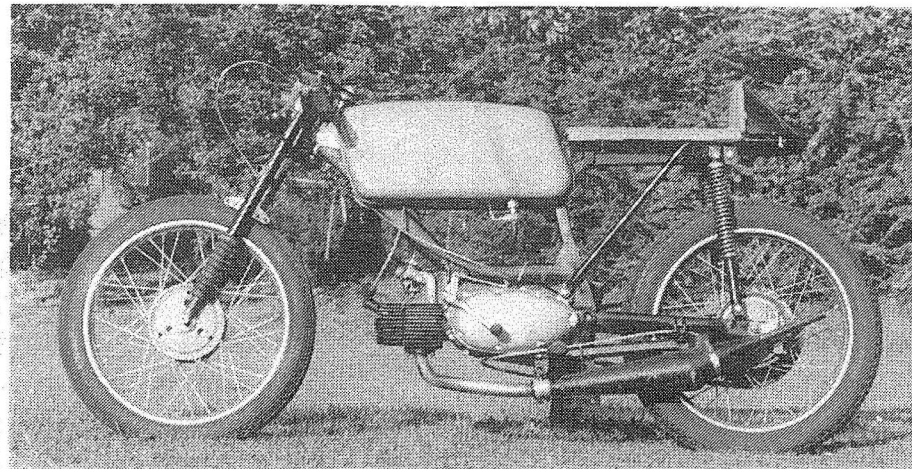


Acklinga inför starten. Notera enorma kylflänsar i titan. (Foto: S. Kverrhare)

Tjejerna i lag 69 dök plötsligt upp och gav sig ut på träning; en på mopeden och två efter skjutande mopeden runt banan. I lag21:s depå viskades om en glömd choke, men det var det ingen annan som kunde tro. Till slut startade mopeden och vi skulle få se vad vindret gick för... Den gick långsamt! Var det Ollenelli eller rykten som varit framme?

Desto bättre gick lag 2 Fourstroke Forevers moppe. Men den var kanske mer välputsad och byggd för utseende än snabb.

Det helsponsrade laget 8 Storclaus Lillclaus kickade! igång sin Puch och gav sig ut genom en skog av reklam (för ett välkänt bensinbolag) på banan. En viss förbättring i maskinen kunde märkas, sen debuten i förra tävlingen.



Jawa. Notera förgasarens placering. Gick som ett skållat troll i början tack vare rikligt inflöde av vatten i motorn. När banan torkat upp kom problemen. Kylning? Tilldelas härmed priset som snyggaste nykomling i VM-serien. (Foto: Patrik Persson)

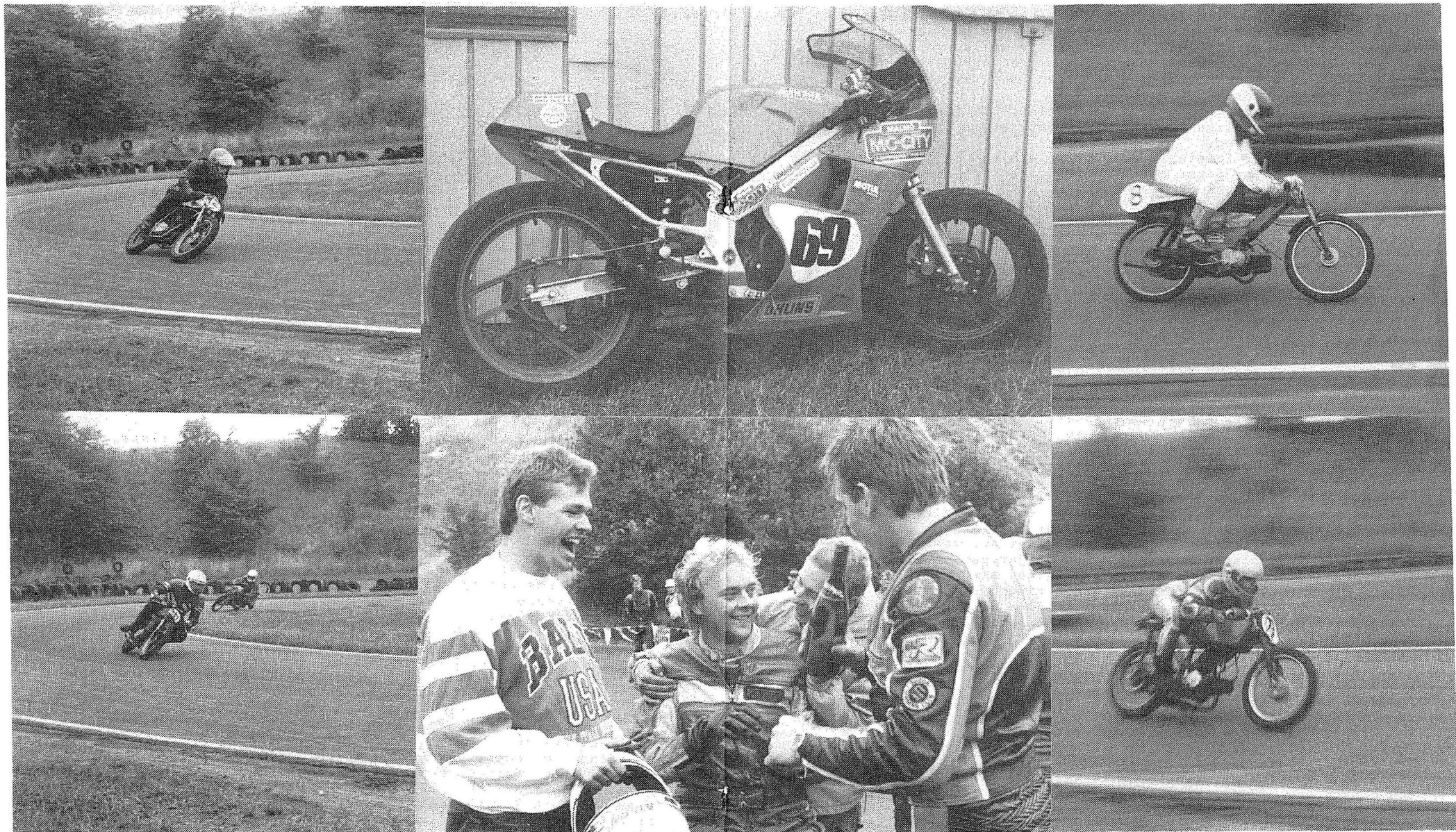
Lag 1365 Rågsveds Ramellikullers var som vanligt på plats, men behöver inte vidare kommenteras.

Strax före start kom Spiddekaogårna till banan och gjorde sitt träningsvarv på parkeringsplatsen. Kilen till framdrevet gick av och arbete med att göra en ny började.

Frågorna före tävlingen var många: Skulle storfavoriterna Rennabteilung än en gång visa sin överlägsenhet och vinna både finalen och VM? Kunde något av de nya lagen, trots brist på rutin, placera sig på prispallen? Hade Finkeloil verkligen fått ordning på sitt bakhjul? Fanns möjligheten att Spiddekaogårna, trots sitt föräldrade motorkoncept, kunde sticka upp? Skulle det sluta regna, och skulle Partikeljanne bli sist...? Listan kunde göras oändlig.

Banchefen gör bana klar för start och mopederna ställer upp i omvänd nummerordning. Förarna samlas på motsatta sidan av banan och man kan bara ana vad de tänker. Spänningen är fullständig i andlös väntan på startflaggen. Det enda som hörs är regnet mot mot den blanka asfalten. Koncentration. Muskler spänns och där går starten. Förarna rusar över banan till sina mopeder. Ur motorvrål och tvåtaktsrök kommer nr7 tätt följt av 10 och 13. Resten är en röra av mopeder. Svår trängsel. Nr8 kickar febrilt för att försöka få igång Puchen, medan fältet försvinner in i första kurvan. Först är Sukiyaki tätt följt av Janeček som rasande snabbt gått om Finkeloil och Rennabteilung. Acklinga avancerar snabbt, och efter första varvet leder Sukiyaki följt av Rennabteilung som pressat hårt i den våta asfalten, för att gå om Acklinga och Finkeloil. Sukiyaki kör försiktigt och utnyttjar sitt fina botten drag, medan Rennabteilung får pressa hårt för att försöka komma i ledning. Acklinga avvaktar tätt efter. Men vart tog Janeček vägen? Är förraren kanske inte van vid europeiska fordon?

I andravarvet får Rennabteilung ett elakt kast i hårnålen och tappar koncentrationen. Två kurvor senare går de av banan i ett gnistregn och lägger sig på sjunde plats efter Rågsveds Ramelikullers. Vad har hänt med den tidigare så överlägsna väghållning?



Överst till vänster, sedan medurs: a) Rennabteilung b) Gruppo 888 c) Team Storclaus Lillclaus
 d) Janecek Wanderer Racing Team e) Segrarna Finkeloil Racing Team f) Acklinga Racing Team
 jagade av Finkeloil dito. (Foto S. Kverrhare)

Sukiyaki håller en säker ledning medan Acklinga och Finkeloil slåss om andraplatsen. Rennabteilung kämpar sig upp genom fältet, för att två varv senare smaka på gräset i samma kurva som tidigare. Man går uppgivet i depå, där det talas om däckstryck och styrgeometri, och Spiddekaogärna kommer äntligen ut på banan, med fungerande kraftöverföring.

Janeček har tydligen fått mekaniska problem, och föraren gör för oss åskådare obegripliga tecken till depån, efter att ha sprungit halva banan med moppen.

Rennabteilung byter fotpinnar och förare och kör nu försiktigare. Första varpan kommer först efter andreförarens fjärde varv. Är detta slutet för det så ärorika laget?

Acklinga börjar nu få smak på efterlängtdad seger, och pressar hårdare, men lägger moppen i en kurva, och blir tvungna att gå i depå för reparation av bromsvätskebehållare. En reparation som tar lång tid och man förlorar ca tio varv.

Under första halvtimmen lyckas äntligen Finkeloil gå om Sukiyaki, och man verkar kunna hålla ledningen.

Spiddekaogärna får snurr på sin oväxlade Sachs och lägger sig oväntat på tredjeplats, och lika oväntat verkar man kunna hålla

ledningen. Enda direkta hotet är Fourstroke Forever som efter tre halvtimmar, liksom Spiddekaogärna, avverkat 80 varv.

Regnet förhåller sig omvänt proportionellt till varvtiderna, och det märks när regnet efter halva loppet börjar avta. Rennabteilungsmaskin är tydligen regnkänslig för nu börjar det gå riktigt fort. Gileran klockas för 48,15 sekunder, vilket är mycket svårt att slå även om Acklinga kryper ner mot samma tider.

Detta ger en snittfart på drygt 50 km/h. Med tanke på att bilarna som vanligen syns på banan har två drivande hjul, borde de också ha dubbla snittfarten. Men bilarnas rekord på 74,2 km/h står sig följdaktligen slätt mot mopparnas ohyggliga farter.

I de få blöta fläckar som finns kvar ser en del sin chans att fortsätta vurpadet och mopparna förlorar fortfarande sina kåpor. Spiddekaogärnas brytarkabel går oförklarligt av, varvid man lägger sig på sjätteplats. Depåpersonalen börjar genast sökandet efter den skyldige till sabotaget. Spaningarna slutar i det egna ledet - dock utan resultat. (Misstankar riktades mot en av stallets egna förare, som hade observerats hålla igen i långa kurvan). Tredjeplatsen övertas av Acklinga, som tappert kämpar vidare trots alla missöden.

Finkeloilgår oförklarligt sämre och måste i femte timmen lämna ifrån sig ledarpositionen till Sukiyaki. Rennabteilung verkar kunna hålla sin fjärdeplats.

I sjätte timmen blir trafiken mellan varvräknartornet och depåerna nästan tätare än på banan. Sukiyaki och Finkeloil inleder en våldsam kamp om ledningen, och båda har efter fem och en halv timme avverkat 344 varv. Acklinga är inte ute ur leken, bara fem varv efter. Fourstroke... och Rågsveds... har brutit, och övriga lag verkar hålla sina positioner. Minuterna tickar iväg. Varv läggs till varv och kampen går oförtröttligt vidare. Ska någon av maskinerna ha rera efter alla plågsamma timmar? Ska vi få se fler vurpor på Lockkarpns nu ganska torra bana?

Nu börjar det viskas om att protester lämnats in, främst mot den tystgående och starka nr7 Sukiyaki. Ska loppet avgöras vid besiktningen?

Endast minuter återstår, och det verkar som om Finkeloil ska ta hem segern. Men än kan mycket hända.

Finkeloil först in på sista varvet, och loppet verkar vara avgjort. Sukiyaki går efter Finkeloil över mållinjen med 379 varv avverkade när loppet flaggas av, och banan fylls av publik, teammedlemmar och StorclausLillclaus' niojda sponsorer.



Finkeloil visar upp spektakulär åkstil. Notera avgasrörspipan! Magnesium. (Foto: S. Kverrhare)

Banchefen avbryter skumpadrickandet och beordrar med allvarlig min mekanikerna att blotta cylindrarna. Besiktningsmannen mäter cylindervolym på de tre snabbaste lagens maskiner, och konstaterar med illa dold förvåning att Finkeloils och Acklingas moped mäter knappa femti kubik, medan Sukiyakis ligger på knappt SEXTIO!!! Sukiyaki diskade! Skandal! Var det verkligen möjligt?

Ommätning. Ommätning igen. Faktum kvarstår. På andra plats placerade sig alltså istället Acklinga (den eviga tvåan?) och tredjeplatsen övertogs av Rennabteilung, som alltså åter lyckats erövra VM-titeln med sina totalt 25 poäng. Vi hoppas på årlig kamp mellan sporstmän och -kvinnor i nästa tävlingssäsong i VM-serien Battle of the Motorvelocipeds.

RESULTAT LOCKARP

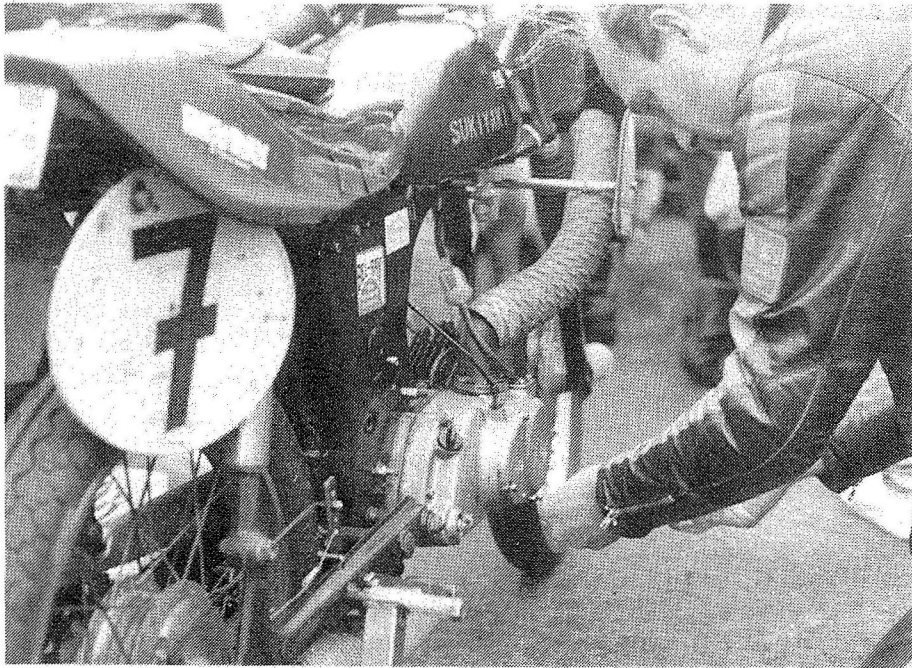
Sten Kverrhare

1	10	Finkeloil Racing Team	379 varv
2	1	Acklinga Racing Team	376
3	13	Rennabteilung	365
4	8	Team Storclaus Lillclaus	341
5	14	Spiddekaogärna	339
6	69	Gruppo 888	327
7	21	Janeček Wanderer Racing Team	323
8	2	Fourstroke Forever	169
9	1365	Rågsveds Ramellikullers	72

Banlängd	670m
Tillryggalagd sträcka (vinnare)	254km
Medelhastighet (vinnare)	42km/h
Snabbaste varv?	50km/h

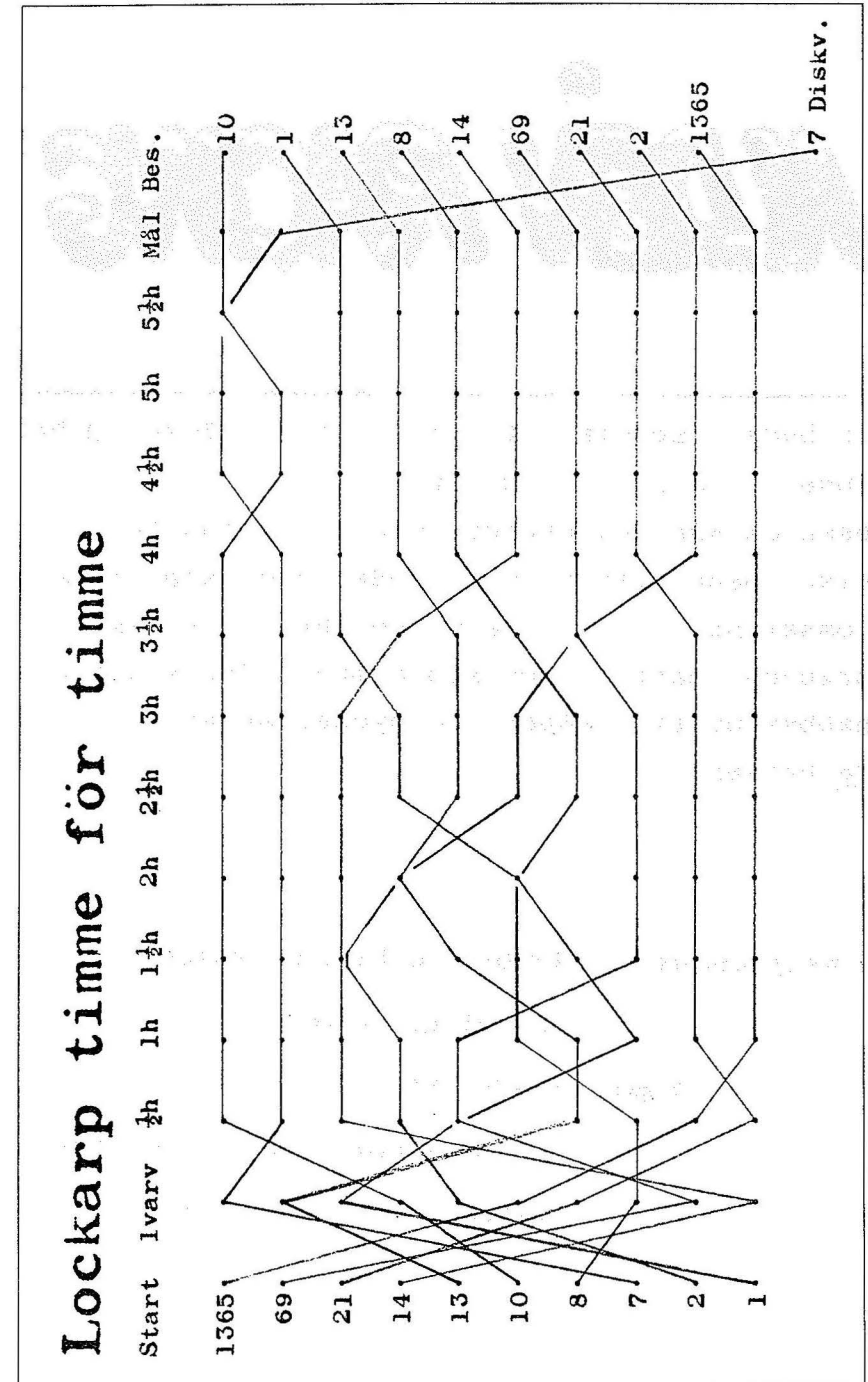
SLUTRESULTAT VM

1	13	Rennabteilung	15	10	25
2	10	Finkeloil Racing Team	2	15	17
3	14	Spiddekaogårna	10	6	16
4	1	Acklinga Racing Team	3	12	15
5	7	Team Sukiyaki	12	0	12
6	2	Fourstroke Forever	8	3	11
7	8	Team Storclaus Lillclaus	0	8	8
8	4	Lag Framtiden	6	0	6
9	18	Scuderia NCR	5	0	5
10	11	Acklinga Racing Girls	4	0	4
10	21	Janeček Wanderer Racing Team	0	4	4
12	69	Gruppo 888	0	3	3
13	1365	Rågsveds Ramellikullers	0	2	2
14	6	Graues Demens Schweden	1	0	1



FUSKMOPPE. (Foto: S. Kverrhare)

Tabeller och diagram: Uffe Holmström.



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

Cucciolo har läst...

senaste nytt från Clas i sjön. Redan när man ser omslaget inser man att detta är en av höstens litterära höjdpunkter. Där exponeras en vrålhäftig luftkyld V2:a som liknar Lambrettas 250 cc racer från 1951. Klassisk ram med grovt centralrör gör inte saken sämre. Inne i den drygt 280 sidor långa katalogen kan man finna en uppsjö med "måste" prylar.

Redan på sidan 15 finner man ett fynd! Nålfilssatser med 10 eller 12 filar. Priset är 319:- respektive 29:- och visst kan man vara utan två filar om man har 10. På sidan 151 visas en glaskrossindikator som är direkt kopplad till larmcentralen. Bra att ha på badstranden. På följande sida annonseras en elektronisk sirén med "woi woi woi"-ljud. Den ger ungefär 110 dB och är således ypperlig till att kalibrera tomgångsvarvet med. Katalogen är välskriven och bra illustrerad. Rekommenderas varmt!

SH

sommarnumret av Classic Racer. Det var inte mycket att ha. Kanske därför man skickade med en poster. Hailwood 1978 från I o M på ena sidan och Ago 1967 på andra. Bara att välja. Tidningen är fylld med en massa engelska järn förutom en trevlig artikel om Kreidler 50 cc -63 samt en om Georg Meier. Lågt andrahandsvärde förutspås trots att Hailwood hade mönstrat fram och slicks någon annanstans.

SH

"A History of Aircraft Piston Engines" av H. Smith. 260 sidor som i stort sett bara handlar om motorer! Några ritningar och sprängskisser bryter av på ett pedagogiskt sätt, liksom ett fåtal bilder på hela flygplan. I övrigt handlar det om motorer.

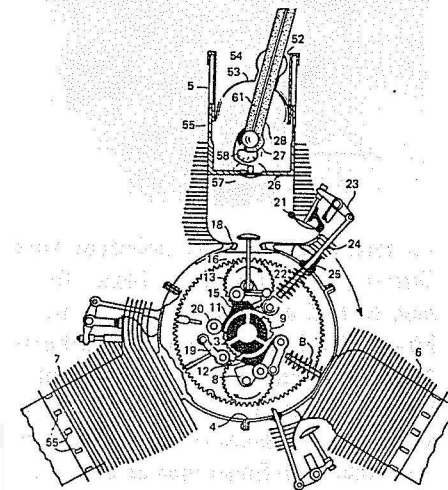
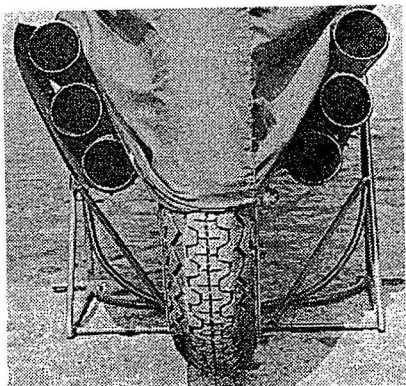


FIG. 11-4 An unidentifiable early "inside-out" rotary, believed to have been designed by the notorious "Mad Anthony" Mainbearing while smoking something illegal. (Courtesy of A. O. Sherman.)

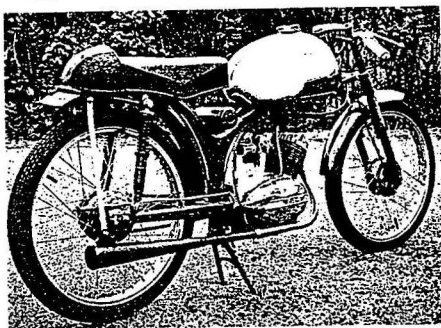
Den som är intresserad av hur man konstruerar en 2-cylindrig boxer där vevaxeln har två vevslängar och cylinderna mitt emot varandra finner snart lösningen i denna bok. Hur man konstruerar dito boxer med tre vevslängar är också beskrivet. Kan man önska sig mer? Den här boken är ett verk som skänker läsaren en känsla av lycka och harmoni ända fram till sista sidan. Sedan blir man förbannad för att det inte var några hundra till.

SH

höstnumret av Classic Racer. En pärla! Priserna rasar redan i höjden. Full av intressanta artiklar, eller vad sägs om "Circuit Special", "Worlds Fastest", "Thirties 250s" och "50 cc Sterzi". Där finns en fin 4-sidors artikel om Dunlop racing-sulor.



I ett reportage från 30 års jubiléet av Moto Giro (typ Mille Miglia för bågar) finner man en bild av Umberto Masetti på en 851:a. Bildtexten lyder: "Umberto Masetti, Ducati 851, in San-Gemini, before finishing the course in an ambulance". Visst är det värt 35 kronor! Sist i tidningen finner man en artikel om det italienska motorcykelfabrikatet Sterzi. 50 cc stånka som gav 3.5 hästar vid 9.000 varv. Inte dåligt för en 31 år gammal moppe som är så gullig.



SH

nr 1 och 2/1990 av BMW klubbens alster Bumsen. Där kan man bland annat läsa följande: "Apropå allt och ingenting: Jag har inte lyckats övertyga Yvonne om det förträffliga med värmehandtag till min K100RT."

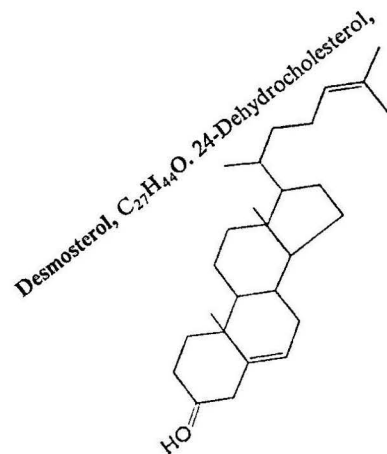
SH

nr 3/1990 av Guzzi klubbens verk Moto Guzzi Giornale.

SH

nr 18 av danska Ducati klubbens tidning Ducati Expressen. Det märks klart och tydligt var den har sina ideal. Nu når man inte riktigt ända fram, men vilka gör det? Läsaren erbjuds 48 sidor intressant läsning om banåka, Morini 350 Dart, racing, vino rosso på Knutstorp samt allt annat som är ett måste. Chefsredaktören Peter S. Leisted gnäller lite om uteblivna brevsvår från svenska Ducati klubben men i övrigt svävar det en positiv anda över tidningen. Man behöver inte vara entusiast för att springa iväg till kiosken och köpa ett exemplar.

SH



Italienträffen 1990

Så kom de då, först så mullrade det i skogen, sen såg man dem, en, två, tre kom de körande längs den slingrande vägen upp till träffpunkten. Italienåkarna hade just börjat samlas till den tidiga årliga julfesten.

Överallt började det nu höras små pysljud (ljudet som uppstår vid demontering av en viss dryckesförpackning) och pratet om nya kammar, svingar och diverse plastattiraljer, men allt överröstades snart av Christers nya brölände Duce.

På lördagen var det några som körde iväg på utflykt, men de flesta valde att stanna kvar, (fredagens batalj var hård). På eftermiddagen var det dags för lekarna, vi inledde med tjejernas tankkast, därefter herrklassen. Vinnarna blev:

Damer	Herrar
1:a Karin Nyman	1:a Pälle Ekholm
2:a Helena Grieffe-Ekholm	2:a Thomas Johansson
3:a Charlotte Ladefoged	3:a Hans Helgesson

Därefter vidtog Tre-kampen, en hård men rättvis tävling. Den inledande grenen, 25m såpad byggplast och plastadidas var en uppskattad tävling, det var inte många som stod upp. Andra grenen var endurokrocket och den avslutande bestod av några gastronomiska övningar. Segrande lag blev Laverda Brothers.

Efter diverse prisutdelningar och lotterier, var det dags för rockbandet "Waiting for Sheila" att riva av några låtar. Det blev bra ös och musiken tystnade inte förrän den franska H4 skulle till att börja lysa.

Söndagsmorgonen började det lugnt med ett stilla sommarregn som höll de flesta kvar i tälten, regnet upphörde vid 10-tiden. Vid två-tiden hade alla kört iväg, det är lika sorgligt varje år att se dem köra hem, men liksom flyttfåglarna hittar de tillbaks nästa år.

I år kom det 100 st cyklar:	42 st Moto Guzzi,	33 st Laverda,
	22 st Ducati,	2 st Benelli,
	1 st Aprilia	

Längsta färdsträckor:

Utländsk åkare:	Peter Gallina, Västtyskland, 113 mil på en Benelli 125
Svensk:	Gunnar Johnsson, Sundsvall, 88 mil, Laverda
Tjej:	Susanne Ekdahl, Stockholm, 58 mil, Laverda

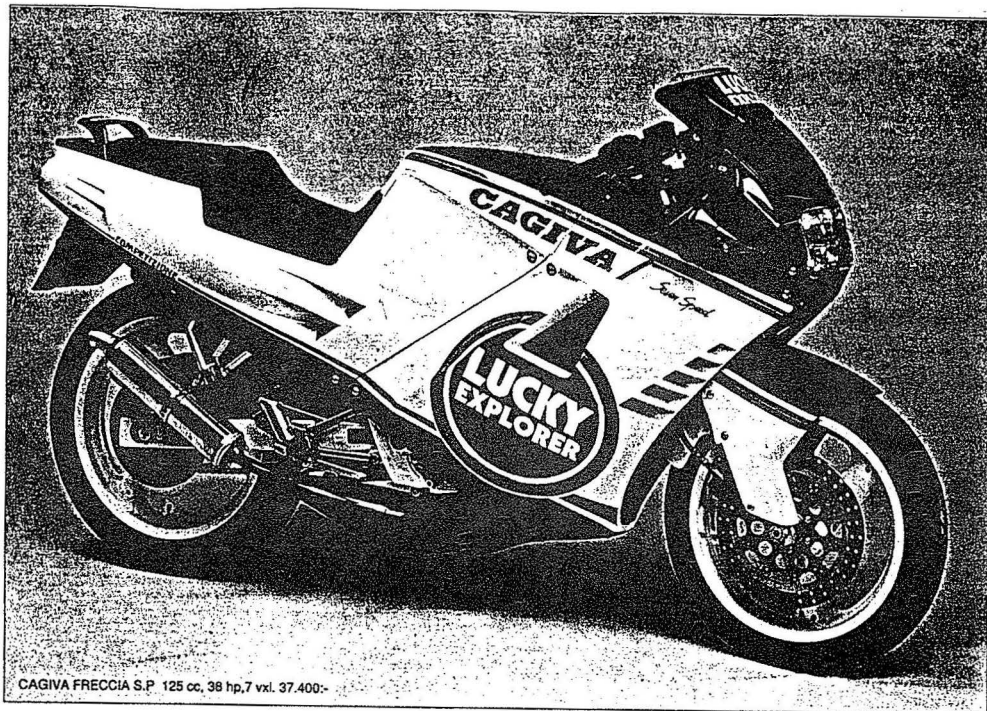
Vi passar även på här att tacka våra sponsorer:

Oves motor i Olofström, Guzzi Center i Arboga, MC Paddock i Klippan, MC Center och Kristianstad MC Service i Kristianstad och Italia Parts i Växjö.

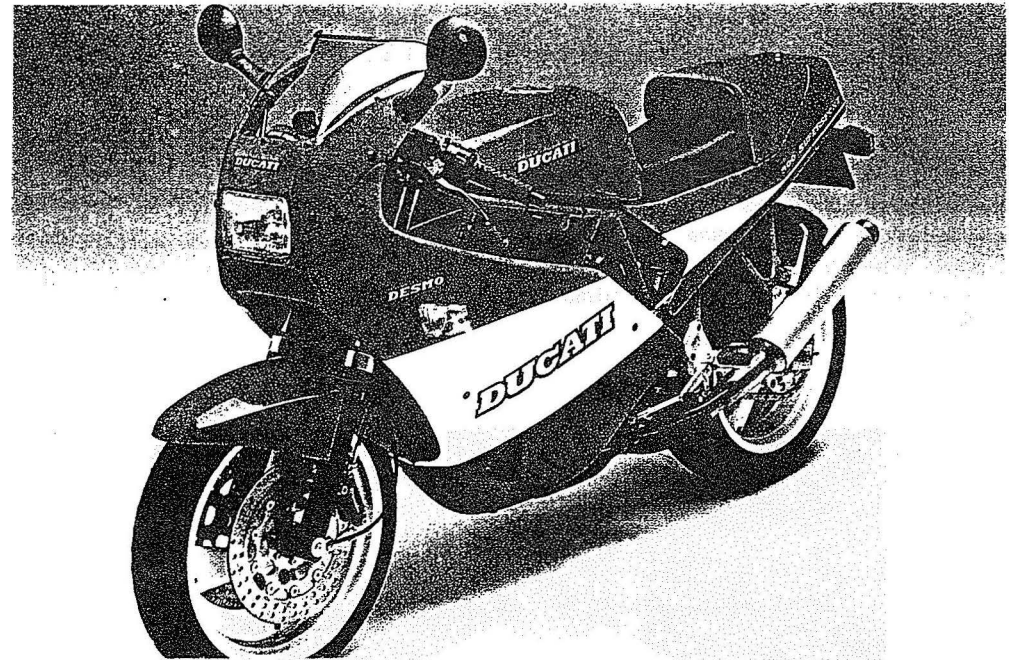
Vi vill även tacka alla deltagare och vi hoppas att ni hade lika roligt som vi.

TACK

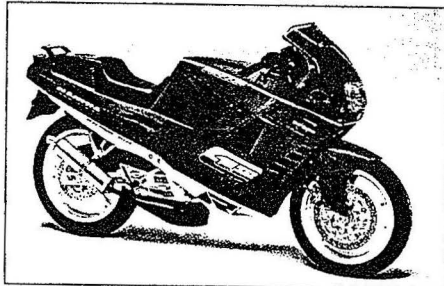
Martin, Ulla, Thomas, Jocke och Clay



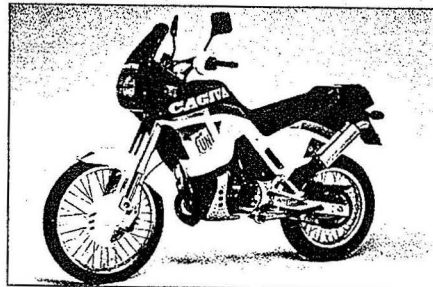
CAGIVA FRECCIA S.P. 125 cc, 38 hp, 7 vxl. 37.400,-



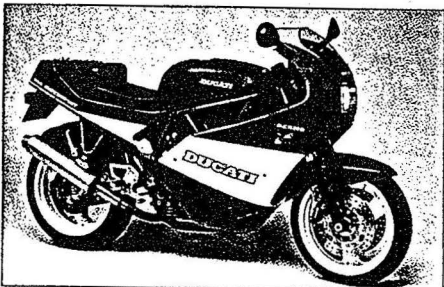
EN MODELL FÖR VARJE PERSONLIGHET



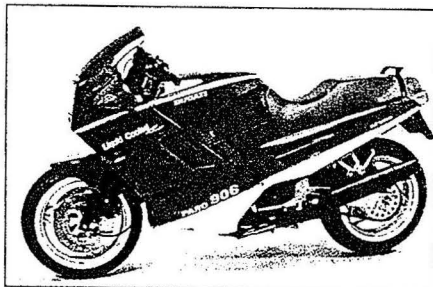
CAGIVA FRECCIA C 12 R. 125 cc,
32 hp. 7 vxl. 32.900,-



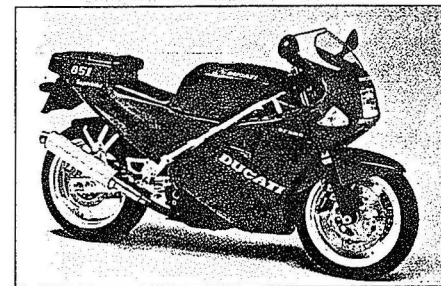
CAGIVA N 90 125 cc, 31,5 hp,
7 vxl. 31.900,-



DUCATI 900 SS 83 hp. 79.000,-
DUCATI 750 SPORT 75 hp. 69.000,-



DUCATI 906 PASO, 88 hp, 78.900,-
DUCATI 750 PASO, 75 hp, 64.900,-



DUCATI 851 S.P., 126 hp, 134.000,-
DUCATI 851 STRADA, 104 hp, 109.000,-

BISCAYA MOTOR, ALINGSÅS, 0322-301 29
CYKELVERKSTADEN Ö. VISBY, 0498-782 82
HALVARS MOTOR, ESKILSTUNA, 016-35 10 46
KARLENS MOTOR, LINKÖPING, 013-21 11 18
KARLSTRÖMS MOTOR, SALA, 0224-111 66
KNÅDA SPORT, EDSBYN, 0271-340 75
MC-CITY, MALMÖ, 040-868 70
MC-HÖRNAN, SÖDERTÄLJE, 0755-635 31
MC-PADDOCK, KLIPPAN, 0435-157 20
MALMS MOTOR, JÖNKÖPING, 036-18 73 47
MOTOR TEMA, KALMAR, 0480-115 65
NMI, ÖDÅKRA, 042-20 58 00
OVES MOTOR, ÖLOFSTRÖM, 0454-423 55
PEMAS RACING, ÖREBRÖ, 019-18 93 44
SAMURAJ MOTOR, SOLNA, 08-83 27 28
SPORTSER TOOLS, KINNA, 0320-129 82

IMPORTÖR:

**NORDBECKS
MOTORIMPORT**

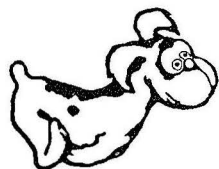
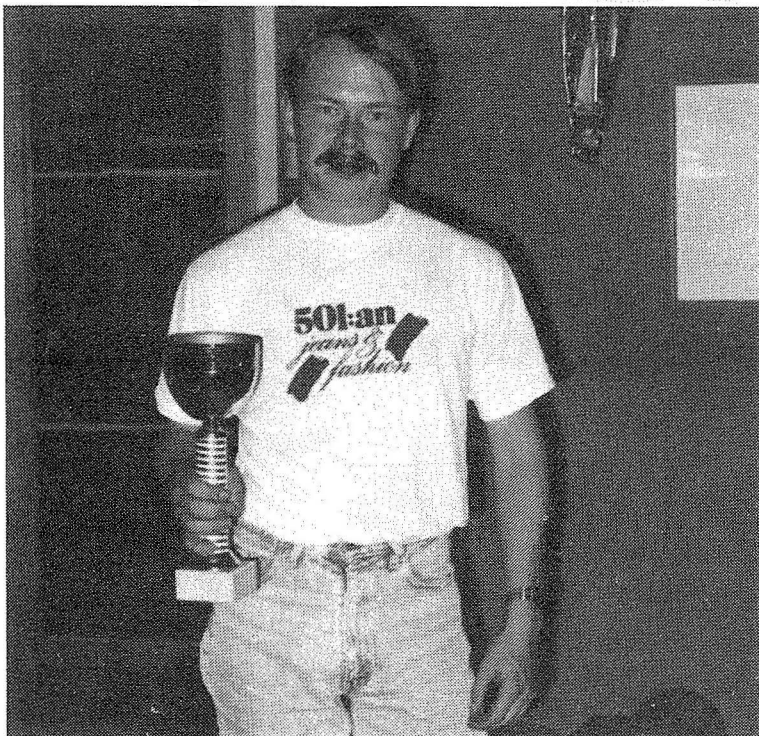
ÖDÅKRA, TEL:042-20 58 00

DUCATI CAGIVA

ÅRETS DUCATIST

En enig jury kunde på årsmötet utnämna Göte Broman från Östersund till Årets Ducatist. I och för sig hade han plockat bort radarvarnaren på sin MHR, och han hade inte åkt 20 mil fel i år. Men hans höj var klart skitigast på träffen vilket tyder på att den körts ända från Östersund. Genom en hel del regn sades det. Göte får behålla det fina vandringspriset till nästa årsmöte. Cucciolo vill härmed gratulera Göte till den fina utmärkelsen.

MW



Rapport från årsmötet och träffen.

Här kommer ett kort men inte desto mindre rafflande samm-
andrag från Sv.Dk:s årsmöte-90.

Färd mot Norrköping i gråkallt, ruggigt väder. Väl framme fick vi äta en synnerligen god och värmande soppa till takt-
erna av den Italienske smörsångaren Marco Luchinellis senaste dunka-dunka hit.

Uppställning och fotografering av våra Duccar (guzzis). Och för de hängivna mc-entusiasterna (3 st) fanns en snitslad bana att åka i den vackra bråvikens omgivning. (på land alltså)

Dags för årsmöte: I ett rasande tempo slaktades punkterna en efter en. Konstigt nog valdes sittande till mötets ord-
förande resp. sekreterare (som för övrigt satt i Kungälv, så det blev Lars Höjer istället).

Det hela flöt på förvånansvärt bra ända tills mötet nådde fram till punkt 16 som löd: Moral och kultur. Diskussion. 1990, ännu ett förlorat år? Det var självaste Partickel Janne som öppnade truten och höll ett långt luddigt föredrag på temat: Postmordernismens biverkningar i den infrastruktur som födelsetraumat gestaltar i ett framskridet tidsperspektiv. Majoriteten somnade givetvis och när de vaknade var mötet över.

Två saker förutom Partickel Jannes monolog slog styrelsen med häpnad. Dels att styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret, dels det skärpta föredrag klubbens allerte revisor Lars Magnusson höll vid dagordningens punkt 7. Han visade på ett imponerande sätt hur vaken han är i sitt uppdrag, strängt!

Efter årsmötet var det dags att glufsa i sig av bordets dingnande håvor, som det heter. Norrköpingsborna hade verkligen inte legat på latsidan, vad det gäller mat-hållningen.

Nu var det hög tid att kasta sig in i träffens s.k kulturblock. TV och video släpades fram och de kultursvultna Ducatisterna bänkade sig förväntansfullt. Det var storpremiärkväll för en av höstens mest spännande filmnyheter, nämligen Battle of the motorvelocipeds i regi av ingen mindre än Österlens Fellini, Ulf Holmström.

Filmen visade sig vara mycket experimentiell och futurisk. Regisören hade valt helt oprövade grepp som t.ex att låta materialet spela huvudrollen istället för människan.

Filmen var på en och samma gång mystiskt sökande och stälkallt realistisk.

- Jag har velat skildra människans kamp på allt mer krympande ytor, mot det matreella och alla strävanden mot makt och korruption, säger Ulf i en intervju.

Filmen är högst sevärd och Cucciolos kulturredaktion ger den betyget: 4 hundvalpar.

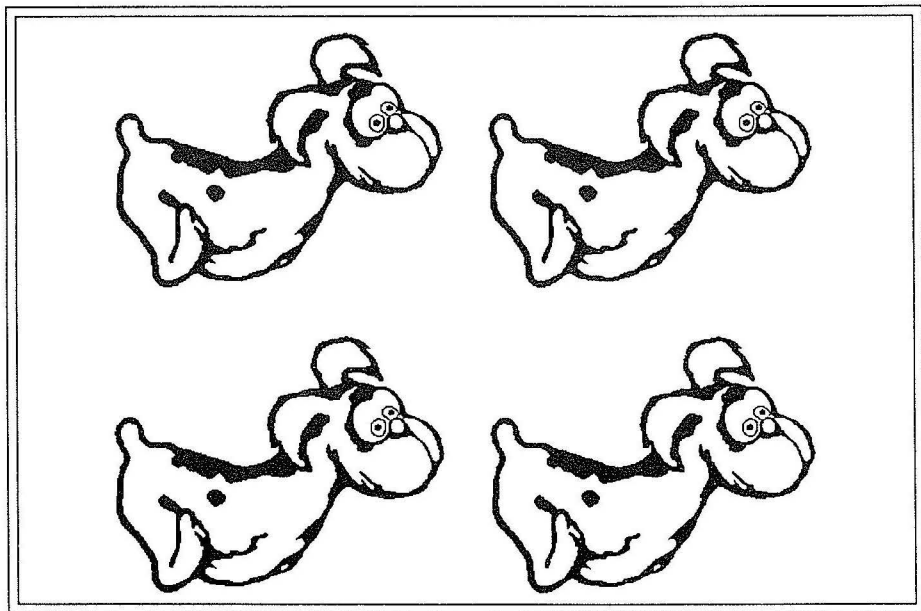
Efter denna dramaturgiska urladdning klev Lars Höjer fram och visade en film om höst-modet 1990. Det ska vara utsvängda byxor, korta jackor och kraftiga polisonger. (Då ni flickor och cagivaåkare)

Filmer i all ära, men kvällens klimax kom nog när klubbens sailor nr 1, Gunnar Nuija berättade om det hårda livet till havs. Och utförligt beskrev hur man gör när man drejar bi, revar gomseget och hur ofta kölsvinet måste matas.

Så blev det natt, morgon, frukost och hemfärd.

Tack, Norrköpingsbor för ett mycket trevligt arrangemang!

JONAS



SUPERBIKE VM RAYMOND ROCHE ÖKAR!

Det har bara gått ett Superbike-lopp sen förra Cucciolo. Det första gick på Sugo banan i Japan den 26 Augusti. Med Falappa skadad hade man flugit Jamie James från USA för att fylla upp Ducati-teamets lediga hoj. Monti tog starten i det första heatet följd av Pirovano och Chandler. Roche hade, som vanligt, en mycket dålig start och fick jobba hårt för att avancera genom fältet. Efter tio varv låg han femma efter Pirovano, Chandler, Monti och Goddard. Publiken var vild över Roches fina åkning! På 17:e varvet gick Roche om Chandler som då var i ledning. Sen var det bara att hålla gänget bakom sig in i mål! Vilket race! Innan andra heatet blev det ett kraftigt åskväder. Monti tog starten även i det andra heatet och Roche fick ännu en dålig start. Tyvärr fick heatet brytas då 3/4 av loppet gått efter att Doug Polen sprängt motorn på sin Suzuki.



Flera förare vurpade i oljan som spreds ut på banan, men resultatet räknades på varvet innan loppet flaggades av. Chandler vann heatet på sin Kwacka före Goddard och Monti. Roche hade hunnit att avancera till en 6:e plats före Jamie James som var 7:a även i det första heatet. Detta innebär att Roche ökade sin ledning i VM då Mertens bara lyckades bli 8:a och 11:a. Lucchinelli meddelade att han tänker åka nästa race den 7 Oktober på Monza. Jamie James skall också ställa upp där, och Falappa har meddelat att han skall köra där bara två månader efter han bröt båda benen och slog huvudet! GP doktorn Claudio Costa skall bedöma om det är möjligt! Det innebär i så fall at fyra Ducar ställer upp på Monza!!! Skall detta bli Ducatis första riktiga VM-titel (med full konkurrens)? Vilket Ducati-år!

HEAT1 1) RAYMOND ROCHE, F, DUCATI 2) Monti, I, H-a 3) Chandler, USA Kwacka 4) Pirovano, I, Yama 5) Goddard, AUS, Yama 6) Phillis, AUS, Kwacka 7) JAMIE JAMES, USA, DUCATI 8) Polen, USA, Suzuki 9) Osaka, Japan, Yama 10) Kato, Japan, Yama. Snabbaste varv, Roche: 141,4 km/h.

HEAT 2) 1) Chandler 2) Goddard 3) Monti 4) Pirovano 5) Phillis 6) ROCHE 7) JAMES 8) Mertens, BEL, H-a 9) Saito, Japan, Yama 10) Morrison, GB, H-a. Snabbaste varv, Goddard: 141,4 km/h.

Sammanlagt efter Sugo: 1) RAYMOND ROCHE 253 2) Mertens 208 3) Pirovano 187 4) Merkel 186 5) McElnea 130 6) Monti och Plillis 106 8) Rymer 96 9) Falappa 94 10) Andersson 75

Det andra loppet gick på Le Mans i frankrike den 9 September. Roche gjorde det igen. Han vann båda heaten!!! Dessutom vann man dubbelt i första heatet genom Jamie James andraplats!!! F.d. Ducati-åkaren Baldassare Monti hade lyckats knipa åt sig pole position. Han tog starten i första heatet tillsammans med Pirovano och Fogarty. Roche fick som vanligt en dålig start. James fick en bättre start och gick snart upp i täten. Efter 21 varv hade Roche kört om alla utom James, som dock välvilligt släppte förbi sin teamkollega. Publiken blev naturligtvis vild över hemmaidolens framfart på den mullrande Duccen.

Andra heatet öppnade som det första. Roche fick en dålig start och James en bra. På 17:e varvet gick tyvärr James omkull. Roche var snart i ledning igen och vann heatet före Pirovano och Mertens. Stefano Caracchi var med och knep en hedrande 9:e och 10:e plats. Detta innebär att Roche drygade ut sin sammanlagda ledning före Mertens till 55 poäng.

HEAT1 1) RAYMOND ROCHE, F, DUCATI 2) JAMIE JAMES, USA, DUCATI 3) Mertens 4) Monti 5) Phillis 6) McEnea, GB, Yama 7) Lavieille, F, Yama 8) Mattioli, F, H-a 9) STEFANO CARACCHI, I, DUCATI 10) Suhonen, SF, Yama

HEAT2 1) RAYMOND ROCHE 2) Pirovano 3) Mertens 4) Monti 5) McElnea 6) Phillis 7) Mounier, F, Yama 8) Fogarty, GB, H-a 9) Weiben, SCH, H-a 10) CARACCHI

Snabbaste varv: Jamie James: 1m 46.21s

SAMMANLAGT EFTER LE MANS: 1

1) ROCHE 293 2) Mertens 238 3) Pirovano 204 4) Merkel 186 5) McElnea 132 6) Monti 132 7) Phillis 127 8) Rymer 96 9) FALAPPA 94 10) Andersson 80.



Raymond Roche

BÖCKER!!!

Efter min fantastiska succé med videoband (5 sålda, är det ingen medlem som har TV?), inser jag att det är bättre att ta upp bokförsäljningen igen. Det verkar finnas ett par läskunniga i klubben. Och skulle någon skaffa TV, så har jag alltså gott om videoband!

DUCATI MOTORCYCLES; Cathcart.....185:-
UNTOLD STORY; Cathcart, REA!.....100:-
DUCATI SINGLES; Walker.....165:-
DUCATI TWINS; Walker.....165:-
DUCATI DESMO; Walker.....250:-
DUCATI/CAGIVA BUYERS GUIDE; Walker.....155:-
DUCATI TUNING; Eke OBS! 860-motorn.....150:-
CYCLE WORLD ON DUCATI; Tester..... 80:-
V-TWIN; THE CLASSIC MC; Hicks.....150:-
CAFE RACERS; Clay.....195:-
ROCKERS!; Stuart.....115:-
MIKE; Macauley, sista exet!..... 75:-
LA MOTO CLASSICA; Gilera, Fabio, Fontana..195:-

Detta är vad som finns för tillfället. Ring och beställ!
Eftersom jag har plats kvar i annonsen passar jag på att rekommendera ett par videoband, som man inte kan vara utan!

V FOUR VICTORY; Ett varv runt IoM med
Joey Dunlop!.....50 min. 425:-
IN CAR TT; Ett varv till i bil!...27 min. 175:-
THE REAL THING; Isle of Man 1986..60 min. 425:-

Mycket mer har jag inte att komma med, det skulle vara min 500 Sport Desmo med nyrenoverad motor, om jag nu inte ångrar mej och behåller den också.

Charlie Linnaeus, Box 14103, 400 20 Göteborg
Tel. arb. 031-830 930, bost. 0322-50372

GNÄLLSIDAN

Kverulanternas högborg

Herr Chefredaktör!

Genmäle på Hr Chefredaktörens hätska angrepp på min person som stod att läsa uti nr 4 av Cucciolo.

Personligen anser jag att de 25 öre som inbetalades utgörande full likvid för ett års medlemskap, tyvärr visade sig vara allt för mycket. Med facit i hand torde medlemsavgiften istället delas upp i så motto att varje medlem betalar en slant var gång ett nummer av Cucciolo alternativt Ducatibladet tillställs medlemmen.

Detta förfaringsätt kunde säkerställa en planlagd utgivning.

Att Hr Chefredaktören känner sig väl hemma och gärna identifierar sig med sammanslutningar som sveriges riksdag förstår man när man ser vilket klientel det rör sig om: lika delar världsfrånvända, inåtvända alkoholskadade, nykterister, fireligiösa, anarkister, dilettanter samt i övrigt arbetsskygga individer.

Undertecknad ser med glädje fram emot Hr Chefredaktörens vidare utläggning i fråga om riksdagens inverkan på Ducatiklubbens medlemstidning Ducatibladet samt medlemsmatrikeln årgång 1990. Eder högvälborne och sporadiskt förbundne.

Svar:

Herr Albert E. Fleischman är uppenbarligen en cykelentusiast. Eller i alla fall intresserad av cykling. För det är ju vad han sysselsätter sig med. Är ute och cyklar.

Herr Fleischman ger ett genmäle på "Hr Chefredaktörens hätska angrepp på min person" i Cucciolo nr 4/90. För det första dementerar undertecknad till bristningsgränsen kraftfullt att någon gång sedan tiden uppfanns ha varit i kontakt med Herr Fleischman. Hans första cykeltur. För det andra (x+1) skulle aldrig undertecknad utföra några hätska angrepp på någons person. Det brukar räcka med någons förnuft eller intellekt. Hans andra cykeltur. För det x+2 utges Cucciolo alltid planlagt. Cucciolo har aldrig kommit före sig själv, ej heller efter sig själv. Cucciolo är alltid i tid med sig själv. Enlig dess egen plan. Den planlagda utgivningen är således enligt definition en verklighet i och med att Cucciolo är utgiven. Vilket den är. Hans tredje cykeltur. Tour de France?

Vad gäller Sveriges Riksdags inverkan på utgivningen av medlemsmatrikeln och Ducatibladet gäller följande; Hemligstämpeln på medlemsmatrikeln hävdades nyligen av Datainspektionen och matrikeln är således utgiven. Ducatibladet är också utgivet. Förutom några få bilder och bildtexter som kommer i ett supplement. Planenligt.

Albert E. Fleischman

Obefintliga utgivaren.

DUCATI MOTORCYKLAR

* **750 Paso**
Röd och härlig. Nytt avgassystem
Pris * **59.000:-**

* **750 Sport**
Läcker och billig sportmaskin.
Pris * **69.900:-**

* **906 Paso**
6 växlad. Vattenkyld. Urstark
Pris * **78.800:-**

* **900 Super Sport**
Värdig efterträdare. Klassisk Sport
Pris * **78.800:-**

* **851 Strada**
Dubbel-sadel. 4 ventiler. Ur snabb.
Pris * **109.000:-**

* **851 Sport Production**
888 replica. Öhlins gaffel. Hypersport.
Pris * **134.000:-**

* **(Moto Morini Dart 400)**
Udda fågel. Pasolook. Läcker. Billig
Pris * **43.900:-**

Biscaya Motor
Hol 1257
441 93 Alingsås

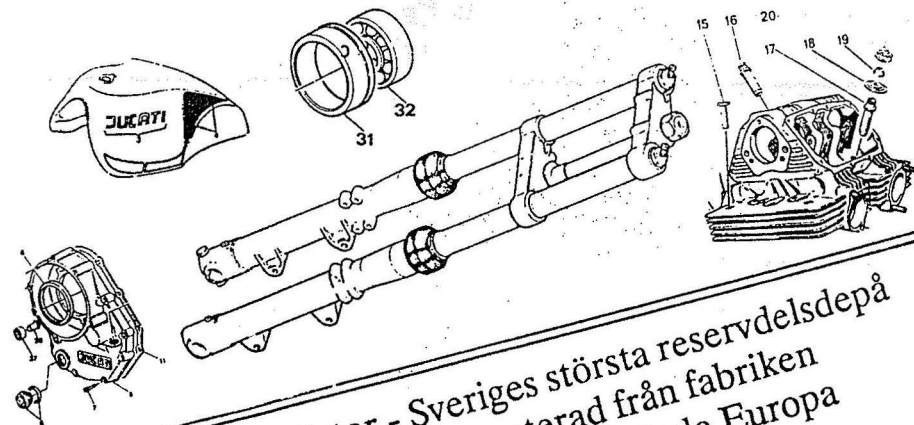
DUCATI TRIM OCH OMBYGGNADSPRYLAR:
DET MESTA DU KAN HITTA PÅ FINNS HEMMA



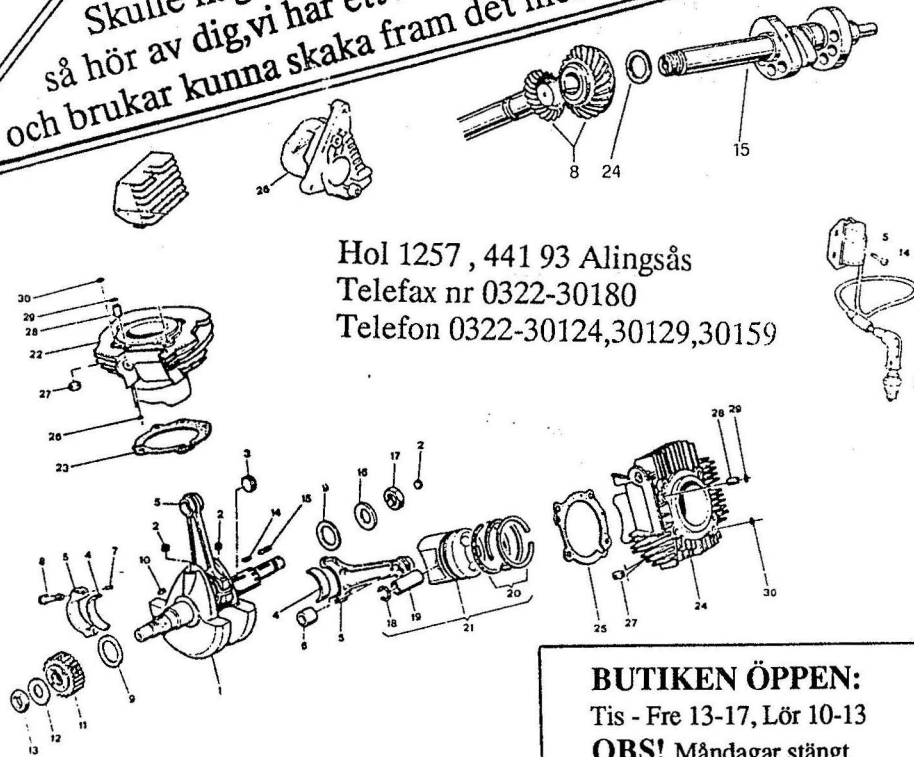
Telefax 0322-30180
Telefon 0322-30124,30129,30159

BUTIKEN ÖPPEN:
Tis - Fre 13-17, Lör 10-13
OBS! Måndagar stängt

DUCATI RESERVDELAR



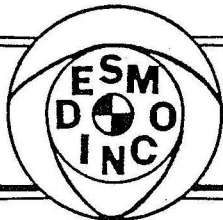
Biscaya Motor - Sveriges största reservdeldepå
Skulle någon del vara restnoterad från fabriken
och brukar kunna skaka fram det mesta.



Hol 1257, 441 93 Alingsås
Telefax nr 0322-30180
Telefon 0322-30124,30129,30159

BUTIKEN ÖPPEN:
Tis - Fre 13-17, Lör 10-13
OBS! Måndagar stängt

H. Cloosterman, B.D.I.
De Geerkamp 1009
6545 HA NIJMEGEN
Holland
080-773646



Drs. ing. F. Tjisse Klasen
Groesbeeksedwardsweg 106
6521 DP NIJMEGEN
Holland
080-232635

Nijmegen (The Netherlands), August 6 1990

Dear Ducati friends,

We wish to inform proudly we finished writing a book on Desmodromic Valve Gear. The book, in Dutch language, has now been published and is distributed by ourselves. We would like to ask you to publish the following information in your next Ducati magazine/newsletter:

'Desmodromics: an overall review of one century desmodromic valve gear in internal combustion engines'

In the end we chose this title for our book (200 pages, 276 x 209 mm). It consists of 18 chapters where many varied desmodromic systems are described. These chapters are based upon classifications of about 350 different, though related, systems.

Each chapter describes a specific typification with the aid of a schematic drawing and elaborates kinematics. A selected number of systems are then explained. The criteria are: age, uniqueness, reputation (the succes of a manufactured system) and mechanical elegance. About 160 systems receive further attention.

Altogether more than 300 drawings, tables and photos are featured. Besides the study of patents and their technology, the book examines human factors (inventors and designers). We also explore and examine race track successes. This all forms the major part of our book.

Additionally a *bibliography* of more than 90 titles is provided (books, magazine articles as well as some rare dissertations and internal factory documents from amongst others Daimler-Benz and Ducati).

A *list of manufactured systems* contains 40 names. In it are not only such well-known names like Mercedes and Ducati, but some less famous as well: Zedel, Schneider/Michaux, Peeren, OSCA and Delage. There is an *index*, making the book an easily accessible reference source.

This book's completion has involved five years of investigation, correspondance, travel, and computation. It is unique, not only because of the subject but because desmodromics have never been treated so comprehensively before. The book has been handed over to Ing. Fabio Taglioni as well as Ing. Massimo Bordi.

On payment of a small amount we can provide desmo devotees with the review of *patent-literature* (30 pages), which covers 1884 until 1987 (more than 220 patents). This review representents about 350 different desmodromic systems.

If you want a copy of our book please make payable in Dutch guilders f 61,50 (if you want to receive the review of patent-literature as well: f 67,50) by international money order to:

H. Cloosterman
De Geerkamp 1009
6545 HA NIJMEGEN
The Netherlands

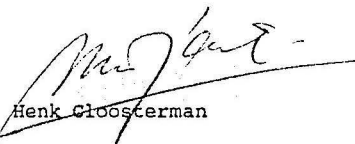
If your country has giro (e.g. the European countries) you can order the book by transferring from giro to giro: f 61,50 (or f 67,50) to:

account number (Postbank, Arnhem): 1971464 in the name of:
H. Cloosterman and/or F. Tjisse Klasen, Nijmegen (The Netherlands)
mentioning: Desmodromics.

When we have received the amount due we send the book as soon as possible.

If you want any further information on the book, please contact us by phone or letter.

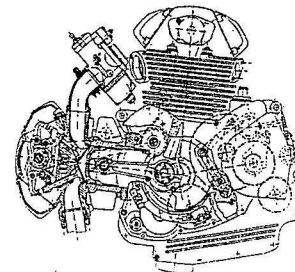
Kind regards,


Henk Cloosterman


Francisco Tjisse Klasen

P.S. Enclosed you will find a photocopy of the cover

DESMODROMIE



HENK CLOOSTERMAN
FRANCISCO TIJSSE KLASEN

KLUBBPRYLAR



KLUBBDEKALEN GRÖN-VIT-RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

COLLEGE T-SHIRT

OBSERVERA ATT ALLA STORLEKAR INTE FINNS

PANTAH

VIT MED RÖTT TRYCK

STORLEKAR XL
Pris 130:-

STORLEKAR L,XL
Pris 85:-

DUCATI

BLÅ MED VITT TRYCK

STORLEKAR M
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

750 F1

VIT MED GRÖNT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

*Mike Hailwood
replica*

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

**900
SUPER SPORT**

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

DEKALER

RÖD TEXT PÅ
VIT BOTTEN

PANTAH

DUCATI

VIT TEXT PÅ TRAN-
SPARENT BOTTEN

**900
SUPER SPORT**

750 F1 *Mike Hailwood
replica*

DEKALER MED OVANSTÅENDE MOTIV, SER UT SOM TRÖJTRYCKEN
MEN CIRKA 15-20 cm. LÅNGA BEROENDE PÅ MODELL: 25:-/2st

KLUBBDEKALEN GRÖN VIT RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

TYGMÄRKE SOM KLUBBDEKALEN 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.

KLUBBTRÖJAN GRÅ COLLEGETRÖJA MED KLUBBLOGON TRYCKT PÅ
BRÖSTET. STORLEKAR S , L , XL PRIS 50:-

ÖRONPROPPAR TESTVINNAREN I CUCCIOLOS TEST. ÄR FÖRPACKADE
PARVIS. PRIS 5:-

LOGO SERVICE

OM DU VILL LACKA OM FINNS MÖJLIGHETEN ATT SKAFFA TANK
OCH KÅPDEKALER I VILKEN STORLEK OCH FÄRG SOM HELLST.
DE LEVERERAS UPPSATTA PÅ MONTERINGSTEJP SÅ ATT DET BLIR
RAKT OCH SNYGGT. PRIS FRÅN 125:-/st

BESTÄLL GENOM ATT SÄTTA IN PENGARNA PÅ NEDANSTÅENDE
POSTGIRO. SKRIV PÅ INBETALNINGSKORTET VAD, HUR MÅNGA
SAMT DEN STORLEK DU VILL HA. HAR DU FRÅGOR OM NÅGOT
RING PETER TEL 08 7581765

POSTGIRO 604452-3

Medan mörkret tätnar alltmer och snön hotar att vräka ner så sysslar våra konkurrenter, kollegor i utlandet med att provköra nya cyklar. Ducati 907 i.e. tex. Men att livet är orättvist visste vi ju redan förut.

Ducati har så stark karaktär att små förargligheter inte framträder. Pasons lite tveksamma förgaseri är ett minne blott, ersatt av ett Weber-Marelli insprutnings-system som verkligen gjort underverk med körbarheten. Inga ryck och konstigheter. Från 2500 kör man obehindrat och 4000-6000 räcker för alla behov på vägen. Allt därutöver får pojkarna i blåkostymen att kippa efter andan. Så ger också motorn 83 hästar i bänken.

Nytt är hjulen som blivit sjutton tum och fått lite smalare däck. Det gör att man kan bromsa senare in i kurvorna om det skulle behövas.

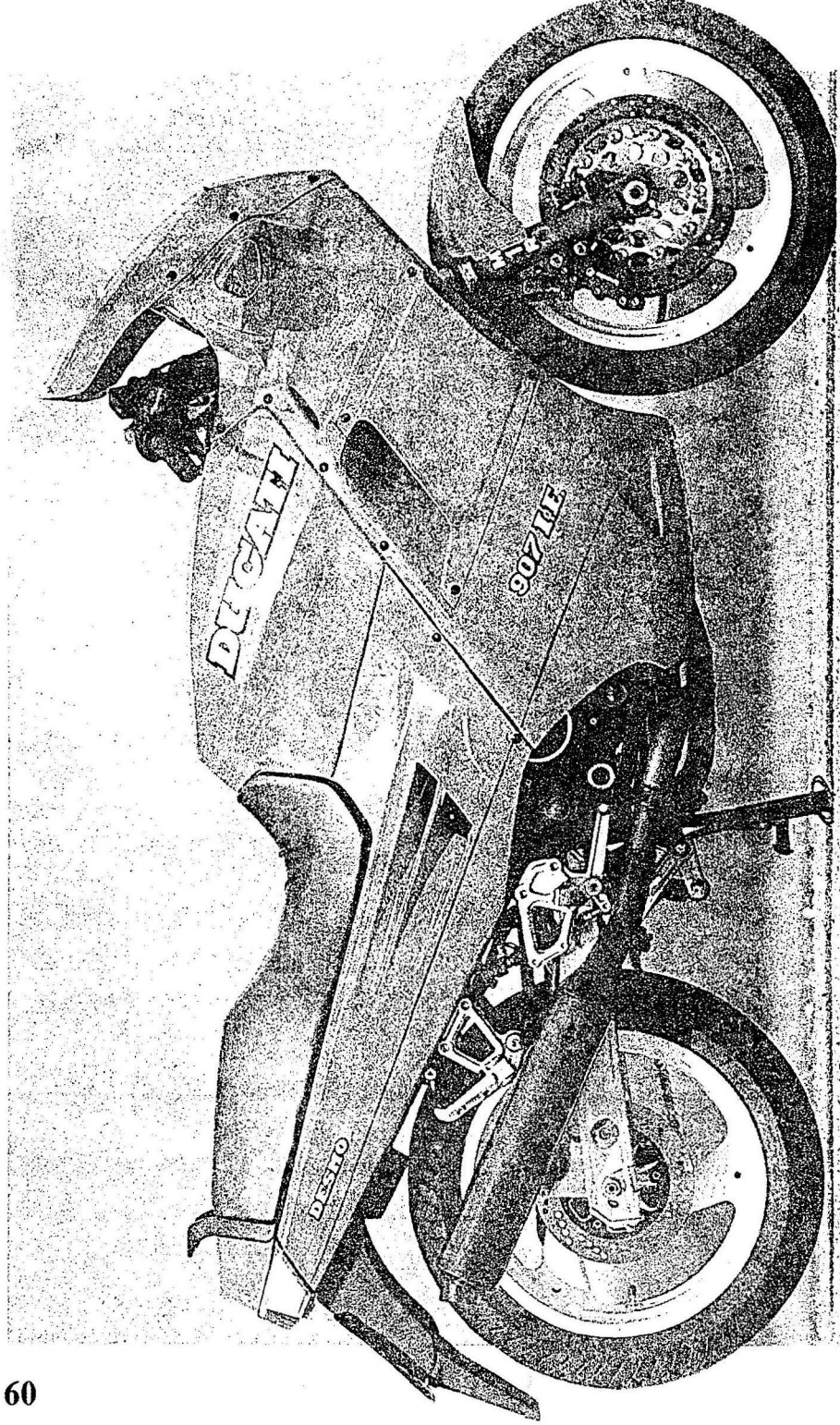
Kåpan ger ett smäckrare intryck kanske beroende på färgen och en liten inpressning vid lyktan. Vikten är dock fulla 230 kg tankad och körklar men smidigheten gör att det knappast märks, väl på väg.

Bromsarna är fyrkolvsok från Brembo med 300mm skivor. En Ducatist anses snar att gripa till verktyg och här finns en detalj, möjlig att förbättra. Känsligheten är lite dålig men det går att avhjälpa med huvudcylinder från Golden Line. En annan sak som stör ögat är styret av järnstänger. Men en händig Ducatist ersätter snabbt en sådan anakronism med ädel lättmetall.

Själva monteringsarbetet och elsystemet tycks ha fått märkbar bättre kvalitet. Men varför har man offrat excenterjusteringen av kedjespänningen?

Fjädringen är kvar oförändrad och det gick att hitta en inställning som svalde alla ojämnheter med god komfort. Sadeln är tilltagen för två fast kanske inte hur många timmar som helst. Till vilken nytta kan man ju undra eftersom alla Ducatistor jag har träffat utan undantag kört egna hojar. 851:n är ju fö ensitsig. 907:an är trots allt ingen utslätad dussinprodukt utan har Ducatisjälen kvar och framförallt, motorkaraktären. Men väldigt få irriterande små felaktigheter. Vem behöver väl krokar till bagaget?

ps



Några sorterade data

Motor: den välkända 904 med vattenkylning
 90 hk 92x68 mm komp 9,2:1
 Kolvhastighet 20,4 m/sek vid 9000 varv/min
 Primärutväxling 2.000
 Sekundär 2,667

lådans utväxling.

2,467 1,765 1,350 1,091 0,958 0,857

hjul 3,50x17 5,50x17

däck 120/70 ZR 17 170/60 ZR 17

viktfordelning fram/bak 49/51 %

tankrymd 18,5 l

prestanda:

max hast: 212km/tim

acc 0-100 4,5 sek

0-140 7,6 sek

0-400 m 12,8 sek

60-140 på högsta växeln 12,7 sek

bränsleförb. Max 0,93

Min 0,70

Snitt 0,78

räckvidd, teoretiskt 231km

Pris: omräknat och ungefärligt. 85000kr

BIMOTA TESI 1D

Våra utländska kolleger har haft tillfälle att provköra Bimotas "nya" skapelse. Man påpekar särskilt att tack vare den urstarka motorn så är den mycket snabb. Det tog tio varv att övervinna den mentala spärren och verkligen lita på hojen men när känslan infann sig så gick det av sig själv. Fast fort. Tom att bromsa från 240 var en barnlek. En liten, liten oro i bakänden, men annars bergstidigt och full kontroll.

Så är då nya Tesin verklighet och tom möjlig att köpa i slutet av året. I Tyskland i varje fall. Om man har 185 000 tillgängliga. Det är bestämt att en serie på 300 skall byggas. Siktet pekar på superbike och homologering och till det krävs 200 ex.

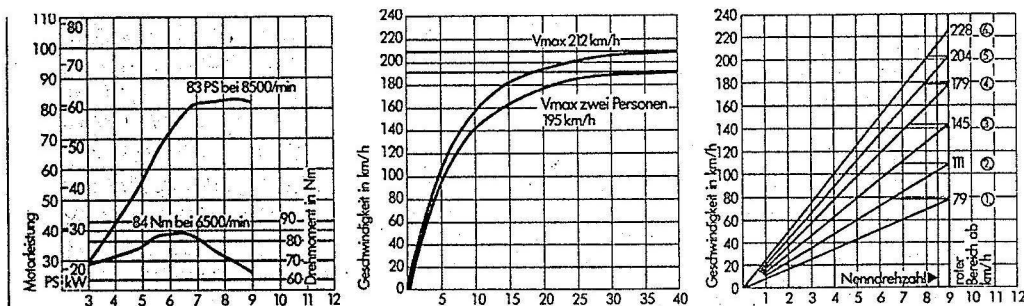
När Pierlugi Marconi tillträdde som chefstekniker så tog utvecklingsarbetet fart på nytt. Enligt honom så är teleskopgaffeln en felkonstruktion som man nu har kunnat ersätta. Men utvecklingen är inte slut utan bara i början och han väntar sig naturligtvis framsteg.

Han mumlar om att motorn "bara" är standard men har man nerver att bygga något så okonventionellt som Tesin är det en bagatell att preparera en motor. Borrning till 94,9 mm och ändrad insprutning och Bimotas eget avgasystem därtill ger 130 hästar. Med bara 160 kg får det sannerligen saker att hända, hastigt.

Hydraulstyrningen har övergetts till förmån för ett mekaniskt system med utväxling 1:1. Men hemma i Rimini sitter pojarna och funderar på ett progressivt system som inte skulle ge så stort hjulutslag omkring noll-läget. Värdefullt vid störande turbulens tex.

Navstyrningen som sådan är överlägsen teleskopgaffeln på alla punkter. Utom den ofjädrade vikten. Men man får komma ihåg att det här är en första början. Nästa steg blir fö att krympa vikten ner mot superbikegränsen 140 kg för tvåcylindriga maskiner.

Genom att bromskrafterna överförs till ramen så påverkas inte styrningen. Försprånget och styrhuvudvinkeln blir konstant. Maximala hoptryckningen blir bara 20mm hur hårt man än bromsar. Och därtill kommer att fjäderringen är oändligt inställbar via ett progressivt länksystem. Styrvinklarna går att ändra på några ögonblick genom att ändra längden på länkstagen.



desmochon'dria (Zool.). Cytoplasmic granular projections found on the surface of epithelial cells.

desmog'nathous (Zool.). (In Birds) said of a type of palate in which the vomers are small or wanting and the maxillopalatines meet in the middle line; the palatines and pterygoids articulate with the basisphenoid rostrum.

desmot'ropism (Chem.). A special case of tautomerism (q.v.) which consists in the change of position of a double bond, and in which both series of compounds can exist independently; e.g. keto and enol form of acetoacetic ester, malonic ester, phenyl-nitromethane, etc.

Själva hjulutslaget, styrvinkeln, uppges till nästan 30 grader åt ömse håll, och därmed är en av dom största nackdelarna med hela konstruktionen upphävd.

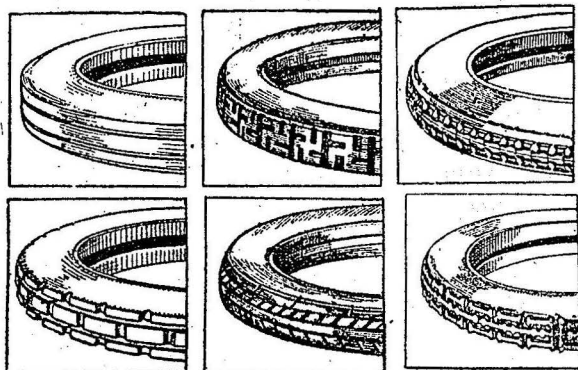
Ramen finns egentligen inte. Det är två aluminiumplattor, urfrästa såklart, skruvade mot motorn. Dom utgör fäste för svingarmarna både bak och fram. Sedan finns ett par rudimentära stålrörsbryggor som fästen för styrning, kåpa, sadel och fjäderelement.

Bromsarna är av Brembos tillverkning (skam vore väl annat) och med fyrkolvsok och 320 mm skiva fram. Bak lite klenare som sig bör.

Hjulen är dom moderna standard sjuttontummarna men däcken kommer från den Franska fabriken. Dom upphör fö med sin direkta medverkan i GP-sammanhang from nästa år.

Provföraren tycker att man sitter perfekt och fjädringen sväljer alla ojämnheter. Allt är stadigt och förtroendeingivande. Trots styrningens utformning med stag och leder och lager så har man ändå väggänsla kvar. Få se vad som kan inträffa i superbikeserien.

ps



BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Säljes

DUCATI 900 S2 -84, kick, Conti, 3.900 mil, bra originalskick, 35.000:-
Håkan Månsson 0457-141 36

Säljes

DUCATI 600 PANTAH -82, 31.000:-
Mycket fin.
Nina h: 08-750 46 18
a: 08-788 21 26

Säljes

Ett par CAMPBELL LJUDDÄMPARE till högstbjudande.
Bengt 046-29 48 36

Säljes

DUCATI 600 PANTAH -82, uttagen-83. 1.900 mil.
Tomas Edin 0924-501 47
eller 010-58 81 31

Säljes

DUCATI 750 SPORT -89. 1 av 2 silver/svarta i Sverige. 1.600 mil, toppskick.
Anders Ingvarsson 031-27 97 18

Säljes

DUCATI 600 PANTAH -82. 5.700 mil, mkt gott skick. Nyrenoverade toppar, startmotor och elsystem. Ny oringskedja och drev, nytt bakdäck. NCR-avgassystem, Öhlin-dämpare. Div. delar medföljer.
Åke Boustedt 031-41 57 27

Säljes

Ett par TOPPLOCK, 900 SS, kraftigt portade, nya säten, styrningar, ventiler 46/38, dubbla stift. CYLINDRAR+KOLVAR, 92 mm smidda Mahle med Nikasil foder. Kolvarna väger 15 g mindre/st än original. Hög komp. VEVHUS 900 SS upptaget för ovanstående. Cylindrar riktade och planade till rätt mått. Trimdelarna kan provköras om så önskas. TRANSKÅPA 900 för elstart, 450:- IMOLA ENSITSAR, 900:- KÅPOR 900 SS, 1.000:-
Omläggning/slipning av vippor, 500:-/st. SKINNSTÄLL, Halvarssons säkerhetsställ i italienska färgerna passande liten kille eller tjej, storlek ca 48.
Kent Jörnevall h: 031-25 60 89
a: 031-59 70 31

Säljes

I 'am a man collection of the motorcycle an general. Well, i 'am in possession of differents motors ducati. They are : SCRAMBLER 250-350-450 from 3.000.000 to 5.000.000 lire. 750 GT 6.000.000. 200 ELITE -1962, 12.000 km originals, never restored. If you are interested to by give me a price offer. Call me at the seguent number: In Italy is : 0924-391 74
You can called with me at the; 13.0014.00, 20.00 22.00 up to the 31 September after you can calld to the France the number is: 66 77 31 31. Ask to Antonio or Frederique. See you soon.

Säljes

DUCATI 750 RACER. Bas: F1 - 85.
Trimmad, lättad - 140 kg, 90 hk.
Björn 08-732 37 24

Köpes

IMOLAKAMMAR till gamla sortens
rejåla niohundra.
Pelle h: 0923-111 47
a: 0923-205 60

Säljes

DUCATI 350 PANTAH -84. Conti 2-1.
15.000:-.
Helena 046-13 13 72

Säljes

Blåstrade lameller, PANTAH 500,600.
Halva nypriset.
Pelle h: 0923-111 47
a: 0923-205 60

Selges

Felger kompl., bromsar (skiver, ok,
pumper), kompl. Bosch tandn., 40mm
Dell'Orto, 38mm Marzocchi, Koni
dempere bak, nytt 2-1 avgas syst., 860
motor hel eller i delar + div små delar.
tlf 02-25 44 19 (Norge) treffes lettest före
kl. 12.00 Arne

Säljes

Abs. nyskick NORTON COMMANDO
750 Roadster -71. 35.000:-
Agne 0520-680 20

Säljes

Små Brembo kalippere selges
kr, 500.-/st. 2 st Dell'Orto 36 mm
förgassare med nye KN-filtre, trakter og
gaswire kr 1.000.- for begge. Röd
Alazzurra tank, sidedeksler, sal, stuss,
bakskjerm og kåpe med lykt (nytt) kr
1.000.- for alt.
Trond Reinertsen N-02-67 50 74 kveld

Säljes

Vänster motorkåpa med elstart, gas-
handtag, 2 st 32 mm Dell'Orto förgasare,
samt luftfilter till DARMAH 900 SD.
Lars Ekeman 08-89 49 36

Säljes

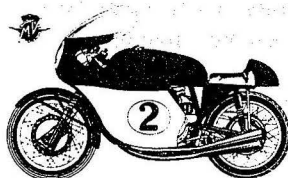
DUCATI 750 F1 -86. Perfekt original-
skick, radialdäck, lackskyddsbehandlad.
59.000 el. högstbjudande, ej byte.
h: 054-16 54 93
a: 054-16 11 80

Säljes

Besiktningssystem (original) till
PANTAH. Nytt och oanvänt.
Anders 0322-338 37

Sälges

Bygghiss av typ BMW R100RS -77.
Gamla modellen med trådekehjul och
obefintliga bromsar. 9.700 mil. Mycket
fin.
Anders 0322-338 37



MV 500 cc. 4 cilindr.

desmosome. See junctional complex.

CIA

Cucciolo Intelligence Agency

Monza -90

Som första tidning kan Cucciolo avslöja
att **Raymond Roche** kommer att vinna
Superbike -90.

På Monza 7/10 kom **Roche** i första heatet
på en 3:e plats efter **Pirovano** och
Mertens. Andra heatet var stenhårt om
platserna 1-4 och **Roche** skuggade
Mertens. I en kurva satte **Roche** på blink-
erstutan för att köra förbi och då blev
Mertens så rädd att han körde av. Sedan
tog **Roche** det lugnt för att säkert få poäng
och slutade på en 6:e plats.

Amerikanen **Jessie James** som körde
istället för **Falappa**, som tyvärr fortfar-
ande var skadad, kom på en 6:e och 7:e
plats.

När tre tävlingar (6 heat) återstår leder
Roche med 318 poäng mot Mertens 255.

Senast av det sista

Cagiva sägs ännu inte ha betalat köpet av
Moto Morini till staten. Man kanske skulle
köpa sig en italiensk mc-fabrik.

Ducatis 750 och 350 modeller kommer
bara att tillverkas fram till mars -91.

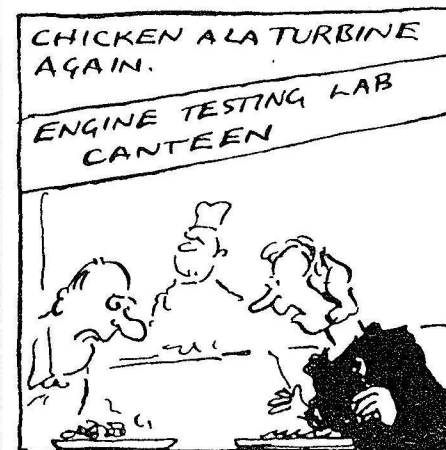
Cagiva kommer att köra 500 GP nästa år
också, men då utan **Mamola**. Han ska
dock hjälpa till att provköra racern i
vinter. För alla lastbilsintresserade kan vi
berätta att Cagiva har en helröd jätte-team-
lastbil av märket Volvo och att Ducati har

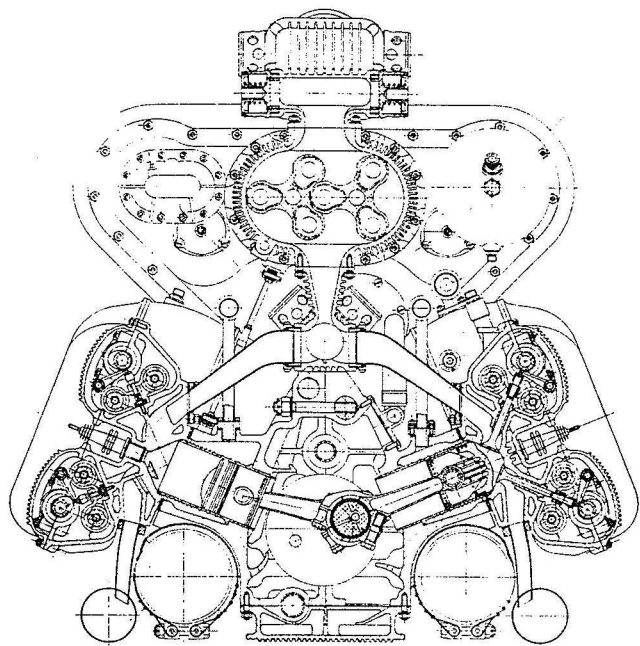
en likaledes stor röd lastbil av märket
Scania.

Laverda planerar att bygga en V4 på teknik
från V6:an men man väntar på pengar
från staten och under tiden monterar man
Aprilia.

Ducatis 900-motor byter färg från svart
till silver men tyvärr blir den lackad i
silver och inte i putsad aluminium.

Cucciolos utsända spioner





Alfa Romeo Tipo 162-1939. Tre liters V-16. Ett riktigt järn.
