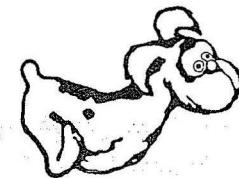


# Cucciolo



Vinner riksdagsvalet.

Nr 2/1991

Nr 32 sedan Nr 1



# 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, 118 54 Stockholm.

1:e obefintliga utgivare: Stephan Hoffmann, tel h 08-643 53 19, a 08-658 04 42.

1:e obefintligare utgivare: Jan Johansson, tel 08-669 59 53

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-118 54 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 0303-105 59  
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.

## **ADDRESS/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, Bergsundsgatan 13 III, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 53



## **TRÖJOR OCH DEKALER**

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

## **BULLERFONDEN**

Jan Johansson, Bergsundsgatan 13 III, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 53, pg 204012-9

## **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**

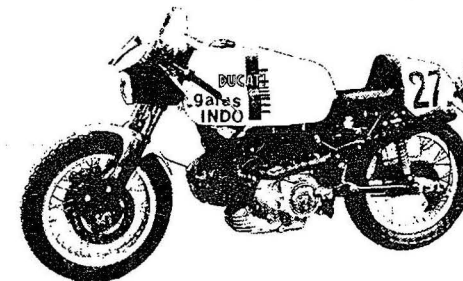
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47  
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84  
Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45  
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

## **FOREIGN COORDINATORS**

Lars Ekeman, Sandviksvägen 56, S-162 40 Vällingby, Sweden: England, Denmark, The Netherlands, 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: Luxembourg, Switzerland, France (correspondance in French please).



En ledarspalt kan inledas på många sätt. Sedan går det av bara farten tills spalten tar slut vilket korta spalter gör fort som bara den.

Omslag: Hailwood i Surtees.

## INNEHÅLL

- 7 Senaste nytt
- 21 Originalen
- 22 En utmärkelse
- 24 BoT-info
- 27 Världsrekordhistoria
- 34 Benelli story
- 38 Hur det började, del II
- 42 En riktig snyftare
- 43 Cucciolo har läst ...
- 47 Mopperace
- 48 750 Sport
- 51 Hur man släpper ut gaser
- 54 Gnällsidan
- 55 Ferrari/Ducati news
- 56 Med kulor i Frankrike
- 57 Test av 907 ie
- 65 Sensationellt brev
- 66 Borgo Panigale
- 67 Kulturens Hjältar



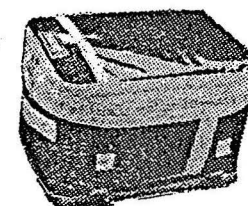
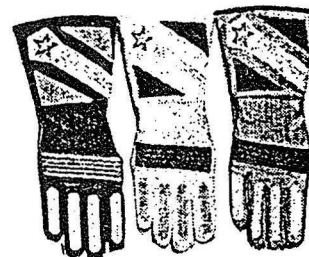
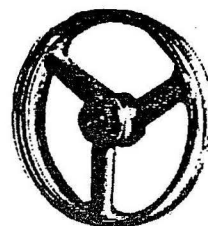
Italiensk "smörgåsnisse" som tydligen inte hamnade på omslaget.

HOS SVITAL HITTAR DU VÄRSTINGPRYLAR TILL DEJ OCH  
D U C A T I

TERMIGNONI avgassystem  
MARCHESINI magnesiumsfälgar  
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 08-99 88 31 mobitel 010-10 08 08



# 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

1991 års annons!

## SENASTE NYTT

Med skvaller & lögner

### Cagiva Mito 600

Från våra kamrater i Hamburg når oss ett rykte att Cagiva Mito skall förse med Husqvarnas 600. En sorts prototyp skulle tom möjligtvis dyka upp på salongen i Bologna i december. Pressläggning, postgång etc gör att vi inte vet hur verkligheten gestaltade sig.

PS

### Undvik trampcykel!

Den jättelika tidningen Land avslöjar att; Cykelolyckorna har ökat sedan 1982. 70-120 människor dör varje år i cykel olyckor.

17 000 skadas så att de behöver sjukvård. 4 000 blir handikappade.

60% av dödsfallen beror på skallskada. Även måttliga slag mot huvudet ger besvär lång tid framöver. Koncentrations, minnesproblem och huvudvärk.

Skrämmande! Släpp genast luften ur Bianchins däck!

PS

### 20 000 racers

Den stenhårda racerserien Battle of the Motorvelocipeds går en lysande framtid till mötes. 1990 ökade försäljningen av moppar med 50% och kom att omfatta 15 000 ex. I år räknar branschen med 20 000 ex. Reservdelsförsäljningen tycks tryggad.

PS

### Ängelholms

Motorcykelklubb kör också mopperace.... fast med sidvagn!

UH

### Mopedracet i Stockholm

flyttat till 13 juli.

För mer info:

Jan Johansson 08-669 59 53

Stephan Hoffmann 08-643 53 19

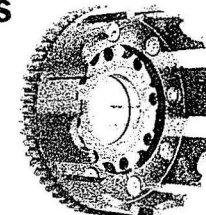
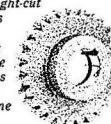
### RAKSKURET

Den engelska Ducati-specialisten Anthony Ainslie har tagit fram en trans med rakskurna drev till Ducatis enstånkor. I och för sig rasslar det mera, men det sparar ramlagren. Vikten är 1/3 jämfört med original. Anthony jobbar på Lafone Engineering, 9 Colonial Road, Feltham, Middlesex TW148AA.

MW

### Duke singles gear up

Straight-cut gears for Duke single racers from Lafone



### Brostugan

Alla Stockholmsducatister ses ute vid Brostugan på Kårsön på onsdagar vid 19-tiden

JJ

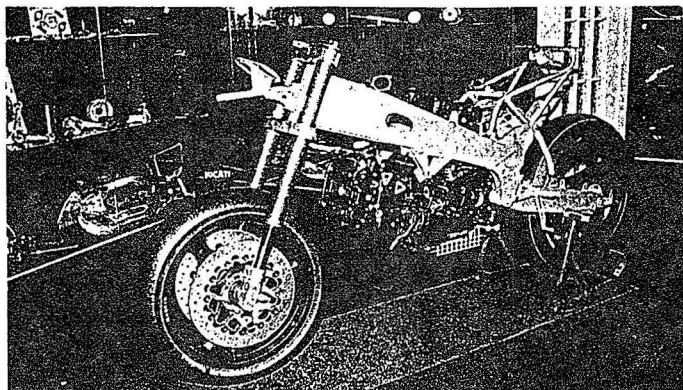
Ännu en nyhet.

Utvecklingen lär ha nått dithän att såväl ramen som motorblocket sviktar för effekten när den utnyttjas fullt ut i BOT och liknande. Det gäller givetvis 851/888. Blocket lär fabriken redan ha gjort något åt men ramen är det värre med.

Det har bekymrat Gio-Ca Moto så mycket att man tagit fram en aluminiumram för de allra extremaste tävlingsändamålen. Den tillverkas i närheten av Osna-brück och vår gamla bekanting Unmüssig Zweiräder är agenter för Gio-Ca Motos räkning. En ny sving ingår som passar till det befintliga hävarmsystemet.

Tank, sits och kåpa av kolfiber ingår. Priset är runda behagliga 11000 mark. Utan frakt.

ps



## Cucciolo ansluten till Unix nätet

Cucciolo är numera ansluten till Unixnätet som är ett världsomspännande datornätverk. Via detta nätverk distribueras elektronisk post och news, som är ett slags elektroniskt konferenssystem.

I detta finns det hundratals ämnen, bland annat gruppen "rec.motorcycles", där man diskuterar allt som har med motorcyklar att göra. Det mesta kommer

från USA och diskussionerna sker helt på engelska.

För tillfället förs exempelvis en diskussion om 10 årsdagen av Mike Hailwood död (som inträffade den 23 Mars i år). Dessutom har jag kontakt via elektronisk post med ett antal Ducatiägare runt om i världen. Det cirkulerar en mängd tips, frågor och annat.

Författarens mailadress: jan@unitech.se eller unet!sunic!unitech!jan

JJ

## DUCATIKLUBBEN FYLLDE TIO ÅR

I Frankrike firade Ducati Club de France sitt tioårsjubileum 1990. Klubben är uppdelad i sju distrikt med varsen särskild ansvarig (adress nedan). Klubben har 630 medlemmar spridda i och utanför landet. Man inbjuder alla ducatiser att bli medlem, vilket kostar 150F. För detta erhåller man ett klubbblad i tabloidformat sex gånger om året samt tillträde till alla möten. Inför sommarens touring publicerar Cucciolo aktuella adresser till ducatiser *dans l'hexagon*, som fransmännen själva säger.

/Section Est (östra) = Jean-Michel Mosimann - Les Tourbières - 25210 Cerneux Monnots / Section Ouest (västra) = Jean-Francois Guichen - La Hupperie - 44690 Monnières / Section Nord (norra) = Lionel Regnat - 9, rue de la Croix Boissée - 777209 Grandpuits (ni som söker medlemskap undviker med fördel norra sektionen eftersom Lionel Regnat inte besvarar sin post) / Section Sud-Ouest (sydvästra) = Jean-Michel Sarie - 48, route de Lamouly - 64600 Anglet / Section Sud-Est (sydöstra) = André Palanque - 8, rue de Tivoli - 06110 Le Canet / Section Sud (södra) = Philippe Mingues - 1, place Montserrat - 34070 Montpellier

TL

## LURIGA OLJOR

Oljebranchen verkar vara lite ful att vilja tjäna smutsiga pengar på oss motorcyklister. De s.k. speciella MC-oljorna är ofta vanliga biloljor, fast i andra förpackningar och... dyrare förstås.

Cucciolo kan avslöja att t.ex Shells MC-olja är tappad ur samma kran som Helix-oljan. Hur kan vi veta det då? Jo, genom att prata med folk som jobbar där man tappar oljan. Mobils berömda Mobil 1 finns nu också i en speciell variant. Enligt en mycket välinformerad källa är det samma som den vanliga Mobil 1. Men, man har ett annat spårämne i oljan så att man kan bedöma i laboratorium från vilken förpackning oljan kommer.

MW

## 500 STÅNKAN

Bordis nya Ducati-stånka är inte bara hans verk. Nej, givetvis har Fabio Taglioni haft ett finger med i spelet. Det var nämligen han som kom på idén med att använda den bakre cylindern som balans. Han presenterade idén för Cagivas chef Gianfranco Castiglioni för fem år sen. Det tog lite tid innan man gav vika, men nu är den snart här. Taglioni är ju dock, som bekant, inte överförtjust i fyrventilade motorer, men ändå... Motorn är på 488 eller 503cc, beroende på vilken källa man vill tro på, och har gett ca 60 hk i bromsbänk.

MW

## Hångelsugen Ducatist

Någon hade utlovat "puss och kram" om man såsom medlem i denna församling betalade in 150 svenska devalverade enkronor. Kan inte finna något motbudande i detta förutsatt att inte den manliga delen av styrelsen lider av några muterade böjelser. Ser fram emot att få ta del av detta erbjudande så snart det finns en möjlighet därtill. Med reservation enligt ovan.

Albert E. Fleischman

# 499983213

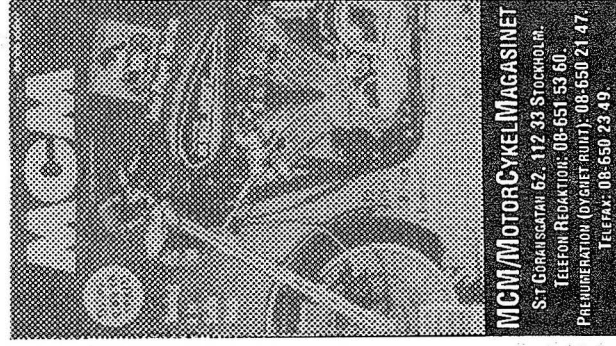
# ENTUSIASTER HAR ÄNNU INTE UPPTÄCKT

# SVERIGES BÄSTA

# HÖJTIDNING.

# MELEN VI

# JOBBAR PÅ DET.



MCM/MOTORCYKELMAGASINET  
S-T GÖRANSGATAN 62, 112 33 STOCKHOLM.  
TELEFON REDAKTION: 08-651 53 60.  
PRENUMERATION (OYKÖPT RÄTT): 08-650 21 47.  
TELEFAX: 08-650 23 49.

## På Mässan med A & A

Albert & Albert var som vanligt på MC-mässan och gav de utställande företagen en del enkla tips.

I MC-Nytts monter saknades något väsentligt. Detta belystes särdeles klart då Pippi Långstrump konverserade en av herrarna därstädes. Kort sammanfattat gick diskussionen ut på, citat: "det gör ingenting, tidningarna kan Du ha att steka sill i", slut citat. Pippi har i denna enda mening sammanfattat innehållet i denna publikation som nedlåter sig till att skriva i stort sett vilken skit som helst pga en missriktad aggression mellan andra kombatanter.

Från den uppgående solens land var det flera stora torg med tvåhjulingar i alla kulörer. Mest chockrosa och mintgrönt. Dessa färger har ju inget med MC att göra. Till och med en äldre amerikansk tillverkare har förfallit ned till denna nivå. Emellertid ser Albert & Albert fram emot den tid när Hell's Angels kommer mullrande på dessa färgglada tingestar i velourbrallor och jesussandaler.

I Ducatomtern var det tyvärr en uppsjö av encylindriga hojar. Det är säkert inget fel på dem, men de var ju ivägen!!!! Albert & Albert påpekade självklart detta intrång i individens rätt att få bestämma hur den närmaste omgivningen skall utformas. Arbetarskyddstyrelsens normer måste ju följas, hur skall det annars gå? Emellertid bad direktör Nordbeck om ursäkt å sina egna samt säkerligen också å sina anställdas vägnar. Han var väl rädd att vi skulle skvallra för facket kan man tro. Vi utbad oss om ett löfte att i framtiden inga främmande tingestar ska förstöra utsikten i en monter där röda, vackra desmoider utgör den enda utsmyckningen.

Ytterligare en monter förtjänar uppskattning. Uti denna monter stod Sveriges snabbaste desmodragster och glittrade. I vanlig ordning transporterad på fyra hjul. Dessutom en gammal rishög som Märklin köpt på det italienska överskottslagret. Aldén från Linköping hade sin Montjuich till salu och Kjelle visade sin gamla TV. Monterpersonalen var som alltid de mest pålästa och hade störst intresse av att tillfredsställa de nyfikna hordernas många spörsmål.

Förutom att världens vackraste MC (NR 750) var till beskådande skedde inget mer av intresse.

Mässenligt!  
Albert & Albert

## CLASSIC RACING

MCHK Racingsektionen tävlar enligt följande;

1-2 juni	Falkenberg	MC + bil
6-7 juli	Knutstorp	MC + bil
3-4 aug	Sviestad	MC
14-15 sept	Anderstorp	MC + bil

I år satsar man på ett samarbete med Racerhistoriska Klubben, dvs fyrhjulingar. Det ryktas om ett race mellan Moto Guzzi V8 och Maserati tipo 151!

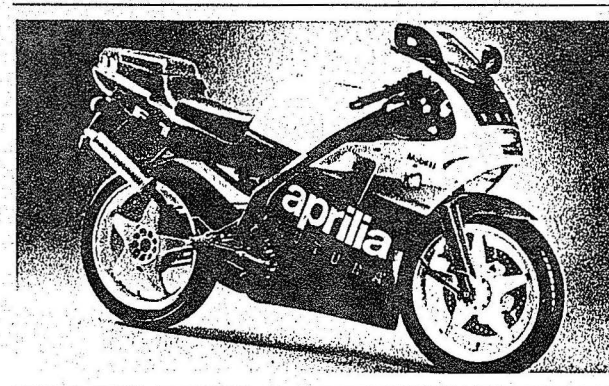
MCHK har bokat in följande banträffar;

27 april	Sviestad
19 maj	Gelleråsen
28 sept	Sviestad
??	Falkenberg

Varför inte ta tillfället i akt och lyssna till en Triumph/BSA trepip och må bra resten av året?

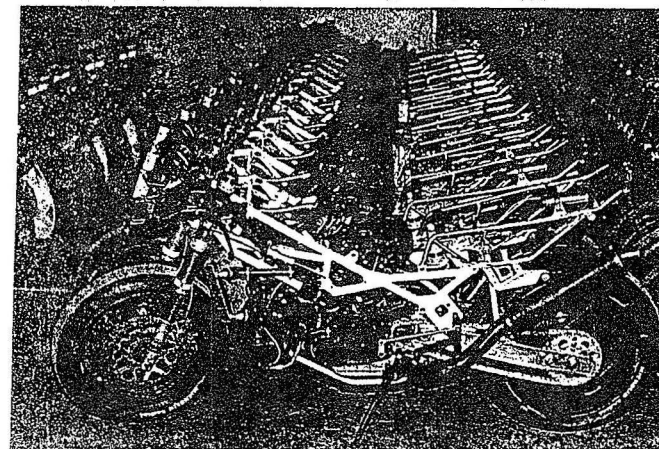
SH

APRILIA AF 1 FUTURA 50

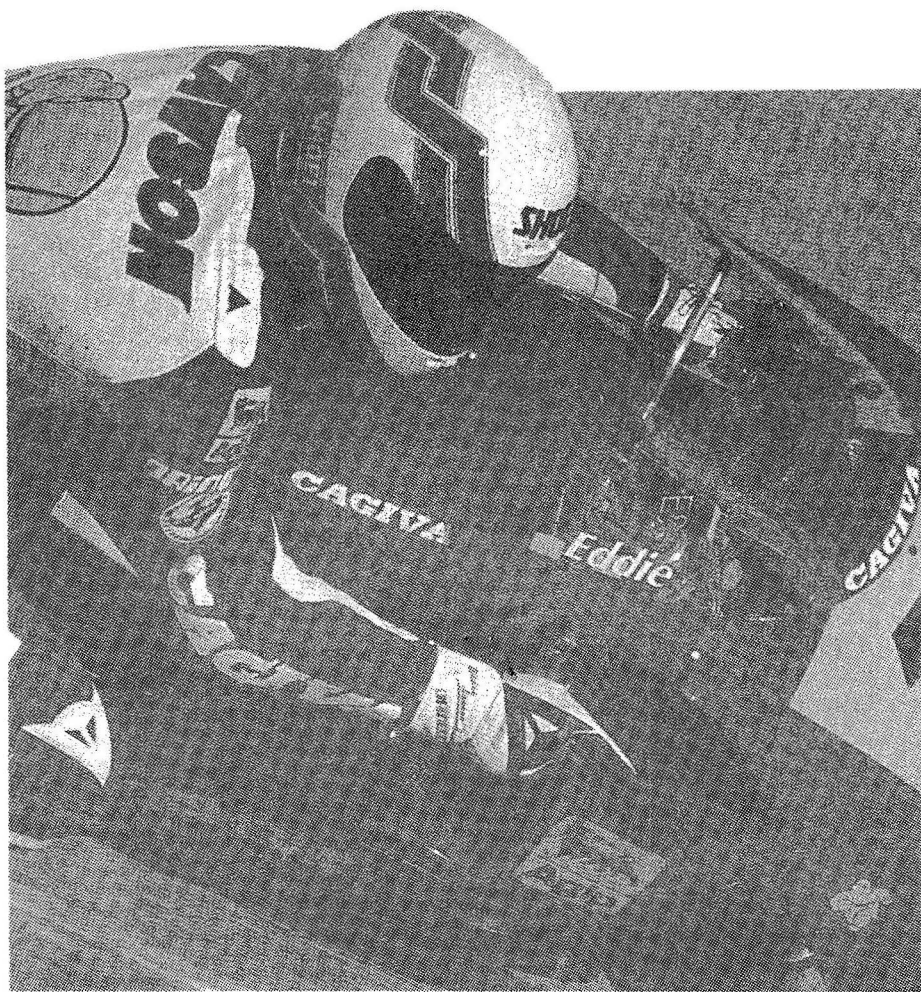


Detta, kära läsare, är alltså en moped! Med enkelsving och helkäpa. Käpa och sadel ärvda rakt av från 125:an. Skivan fram mäter 290mm. Stannar det inte med den så måste det få smälla. Men det behövs nog för vikten är hela 105kg. I det trafikosäkra utlandet får såna här åkdon ha den svindlande effekten 3 kW. Till det hör för säkerhets skull fyra växlar. Den som tycker det är alltför häftigt kan välja en i övrigt lika men naken modell. Vad priset skulle bli i Sverige behöver vi inte tänka på. En sån här sak passar inte våra bestämmelser och är ju annars också otänkbar. Den är säkert rolig.

ps



Här ser ni hela produktionen av årets Roche-Replikor



## JAPANS GP

Vilket race! Japans GP den 24:e mars går till historien som ett av de bästa någonsin. Vi börjar med Eddie Lawson. Han gjorde en fin insats på Cagivan och slutade på en sjätte plats efter samma placering på träningen och ett ganska ensamt race. Han var 44.915 sekunder efter vinnaren, 9,5 sekunder efter femman och elva sekunder före sjuan.

Cagivan är snyggare i år än förra året. Man har lyssnat på Cucciolos kritik och monterat en Paso-liknande kåpa igen. Men den är inte lika snygg som V589:an.

En annan stor nyhet i år är ett stort FIAT märke under Cagiva märket (Var det nån som sa Ferrari?) och ett nytt Dainese skinställ där det står Cagiva MITO! Honda har gett sitt bidrag till Cagiva genom att låta även dem använda Michelins senaste däck, vilka Honda har ensamrätt på. Både Suzukiteamet och Yamaha kör på Dunlop-gummi.

Barros klämde till med 8:e träningstid. Starten togs av Schwantz, men han blev snart omkörd av Rainey, sen följde Doohan, Barros (!) och Lawson! Efter ett varv hade Schwantz återtagit ledningen

och de båda Cagivorna hade blivit passerade av Kocinski. Lawson hade också passerat Barros. Redan från början blev det en otroligt tät strid mellan Rainey, Schwantz, Doohan och Kocinski. Alla, utom Kocinski, var uppe i ledning någon gång. Kocinski var nära, även han, att gå upp i ledning, men nån måtta får det vara i första 500-racet. Uppgörelsen kom på sista varvet. Schwantz hade satt in en stöt mot Doohan när det var fyra varv kvar. Rainey och Kocinski låg alldeles bakom. Doohan passerade Schwantz på målakan igen när det var ett varv kvar.

I ingången till en vänsterkurva kom Schwantz på innern, bromsade senare och passerade. Ledningen höll bara några kurvor då Doohan passerade fräckt i ingången till en snabb vänsterkurva. Men han kom in för fort, drev ut, och Schwantz kunde gå mot seger, 0.204 sekunder före Doohan, 0.358 sekunder före Rainey och 0.556 sekunder före Kocinski. Barros körde in på en fin 10:e plats, 1 minut och femton sekunder efter Schwantz. Randy Mamola har inte fått nåt nytt 500-kontrakt och var inte med i Japan. Peter Lindén kom 28:a i 250-klassen.

MW

## FORZA ITALIA

kan ni läsa mer om i Cucciolo på sidan 5 nr 5 1987. Allt ni behöver veta i år är att FORZA som vanligt sparkar igång ett antal otroliga fester. Det hela börjar med deras klassiker, mc-mässan i Saint.-Avoild, den 27 april. Denna åttonde salong kommer att presentera de nya europeiska, amerikanska och japanska modellerna. Till detta kommer nöjen såsom exempelvis utlotningar med priser, clubstands, karting, utflykter, modevisningar med mera med mera. Den

20 till 21 juli håller Forza träff i samband med den Franska Grand Prix tävlingen i Castellet. Den 15 till 18 augusti hålls den fjärde internationella FORZA ITALIA-träffen i Saint-Avoild. *Haja att det är världens enda internationella italienska mc-träff.* Denna gång med som vanligt alla möjliga nöjen såsom skönheftstävlingar (knarrar så klart) mc-parader, tillbehörsförsäljning, utflykter med mera osv. Den 20 till 22 september är det dags för FORZAs tredje träff i samband med Bol d'Or (denna gång nr 55). Som medlem i FORZA brukar man ges tillfälle till ett närmare syn av deltagarnas hojar i sällskap med teamen. För vidare upplysningar och/eller medlemskap kontakta för Fabio:

Moto Club Forza Italia France  
9, square Colonel Weiler  
57500 Saint-Avoild  
tel: 00933-87913045

TL

## MOTORSTADION

Vilda planer föreligger om att bygga en tutti frutti motorstadion i Rörken strax utanför Uppsala. Projektering pågår och byggstart planeras någon gång under 1991. Första etappen föreslås bli halkbana, trafiövningsbanor och speedway samt färdigställande av gokart och motorcrossbanor till internationell standard. Andra etappen innehåller folktrace, ROADRACING, dragstrip och banracing med status motsvarande EM för standardbilar. Tredje etappen kan komma igång om några år och målsättningen är att få banor med GP status. Dagens datum är inte 1/4.

SH



## SUPERBIKE

När det här skrivs har inte serien dragit igång. Men det har ryktena. Det sägs tex att Raymond Roche förmodligen kommer att köra med en kombination av kolfiber och gjutjärn i sina bromsskivor i år. Stephane Mertens skall sko sin Duce med Pirelli sägs det. Fem däckfabrikat finns representerade i Superbike: Pirelli, Michelin, Dunlop, Metzeler och Yokohama.

Falappa har återhämtat sig. Vid Ducatis tester på Misano i början av februari var han två sekunder snabbare än Mertens. Men då ska sägas att Mertens körde en standard 851 SP. Snabbast var dock Davide Tardozzi. Han var två sekunder snabbare än Falappa! Får hoppas att Ducati inte degraderar Tardozzi till enbart EM.

Den gamla Ducati-hjälten Broccoli skall köra Superbike VM..... På Kawasaki. Alltså degraderas han omedelbart till f.d. hjälte. Moto Guzzi hoppas att kunna joina Superbike VM mitt i säsongen om och när man lyckats skruva ihop tillräckligt många Daytonor.

Det ryktas återigen om Harley Davidsons superbikemotor. Nu sägs det att den skall vara färdig till 1992. Den som väntar... Raymond Roche då? Jo han skall inte bara köra och vinna Superbike VM. Han skall också joina Eddie och Alexandre i Cagiva teamet i några race.

MW

## MC FIRMA MED GENERAL-AGENTUR TILL SALU I MÄLARDALEN

Ja, annonsen stod att läsa i RACE nyligen. Enligt välunderrättade källor är det ingen mindre än Bror Eriksson som skall sälja sitt Guzzi center i Arboga. Han hade

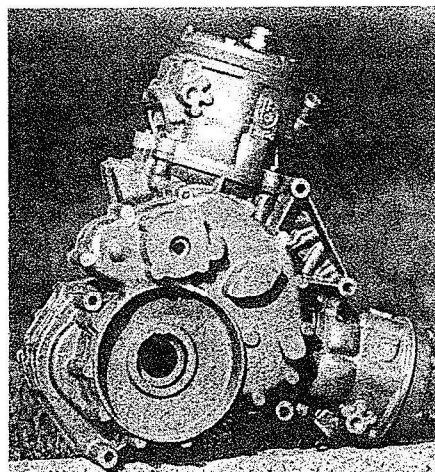
oturen att ta över då Guzzi hade sitt tråkigaste modellprogram på mycket länge. Försäljningen i Sverige, och i övriga världen, har inte varit direkt lysande för Guzzi de senaste åren.

MW

## BIMOTA 500 GP KLAR!

Bimotas omtalade tvåcylindriga variant på Tesi har visats för första gången. Både fram och baksvingen är gjord i kolfiber för att få ner vikten. Motorn är på 125 hästar och är en 90 graders V-twin. Hojen kommer förmodligen att debutera i italienska mästerskapen i år. I VM får vi förmodligen vänta tills nästa år.

MW



## Det är dags att åka.

Det tycker i vart fall Neveu-Pelletier Organisation som mellan den 28 mars och 7 april arrangerar det elfte Tunisienrallyt. En sorts eftersläckare till Paris-Dakar. Denna upplaga för dig till Tunisien sydspets, en storslagen och utforskad region. Etapperna är 300 till 350 km långa dvs avstämnda till cyklarnas räckvidd.

Kvällen efter varje etapp slår deltagarna läger med infödda berber som är kända för att vara särskilt vänliga. Det bjuds dessutom på musik. Beträffande stjär-norna är alla där: Citroën, Lada, Mitsubishi, Nissan, Cagiva, Yamaha samt större delen av de förare som har för vana att delta i de stora afrikanska rallyna. För fabriksstallen är Tunisien-rallyt chansen till revansch på Dakar. För privatåkarna och amatörerna är det chansen att köra i sällskap med de stora, språka vid lägerelden med de stora, nästan som det var då en gång när allting började. Inskrivningsavgiften är 17 000 Franc per knarr, avgiften inkluderar transport av cykel och pilot, bivack, hotell, mat, bränsle och drulle-försäkring. Inför 1992 års upplaga skriver du till NPO, 5 rue des Bons Raisins, 92159 Suresnes eller ringer 009 33 1 42 04 40 17 eller faxar 009-33 1 42 04 49 63. **Bonne chance!**

TL

## Superbike på Donington

Den 1:a April drog Superbike igång på Donington i England. Enligt rapport via Unixnätet (se artikel på annat ställe) så var det ett mycket bra race. I första heatet ledde Stefan Mertens starkt men strulade till det efter att ha jobbat sig upp i ledning. Rymer och McElnea ledde till publikens förtjusning från start men Rymer blev omkörd i slutskedet efter ha lett den största delen av loppet.

## Resultat heat 1:

1. Doug Polen (USA, DUCATI)
2. Terry Rymer (GB, Ymha)
3. F. Pirovano (I, Ymha)
4. Rob Phillis (AUS, Kawski)
5. Rob McElnea (GB, Ymha)
6. Brian Morrison (GB, Ymha)

I det andra heatet fick Mertens en dålig start, men jobbade sig uppåt till ledning. Doug Polen körde också bra, men kraschade på näst sista varvet. McElnea och Rymer gjorde återigen en bra start men lyckades inte hålla sina positioner till mål.

## Resultat heat 2:

1. Stephane Mertens (B, DUCATI)
2. Roche (F, DUCATI)
3. Rob Phillis (AUS, Kawski)
4. Terry Rymer (GB, Ymha)
5. Rob McElnea (GB, Ymha)
6. Brian Morrison (GB, Ymha)

Det var DUCATI och Ymha som gick bäst, även en Bimota Tesi med navstyrning var med men gick sakta.

<b>Poängställning:</b>	1. Rymer	30
	2. Phillis	28
	3. Pirovano	23
	4. McElnea	22
	5. Morrison	20
	Mertens	
	Polen	

JJ

## 500GP

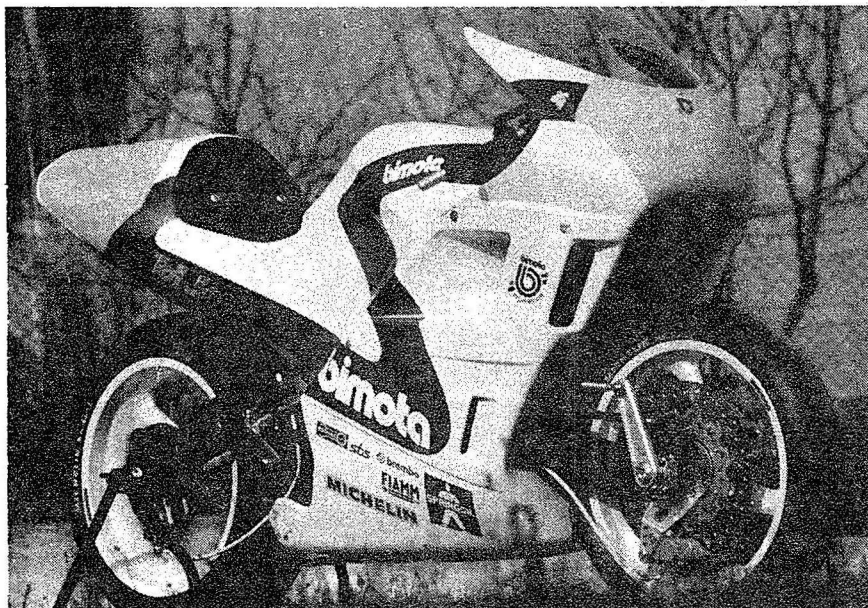
Lawson var ganska nöjd efter de första testerna med den nya V591 Cagivan. Varvtiderna var kanske inte så imponerande, ca 2 sekunder långsammare än Wayne Rainey. Men, det var inte pulver som fattades. Lawson var mycket imponerad över motorns effekt. Däremot var den nya ramen felkonstruerad. Men, det är enkelt att fixa enligt Lawson.

MW

## TESI

Alan Cathcart har köpt den 5:e tillverkade Bimota Tesin. Han skall köra den i internationella BoT tävlingar i år. Debuten skedde i den fria twins klassen på Daytona. Han vann... De fyra först tillverkade Bimotorna skall användas i Superbike VM i händerna på Vittorio Scatola plus en till.

MW



## Årsmöte - Superbike VM

Svenska Ducatiklubbens årsmöte blir 10-11 augusti i Hestra Medborgarhus (Småland, 2 mil norr om Anderstorp), samma helg som Superbike VM!

Priset blir max 150 kr/person (ej spikat än) och inkluderar logi, frukost och middag. Vi har blivit lovade att få ha flaggparad på lördag förmiddag och då behöver vi så många Duccar som möjligt, ju fler desto bättre. Hör av er snarast om ni är intresserade.

Inbjudan kommer även att gå ut till utländska Ducatiklubbar samt fabriksteamet!! (Vi får se om de kommer!) För de som önskar komma redan på fredag så går det bra, bara meddela någon av oss innan.

Om ni vet med er redan nu att ni kommer, slå en signal. Det underlättar för oss.

Lasse tel. 0370-352 06

Morgan tel. 0371-124 33

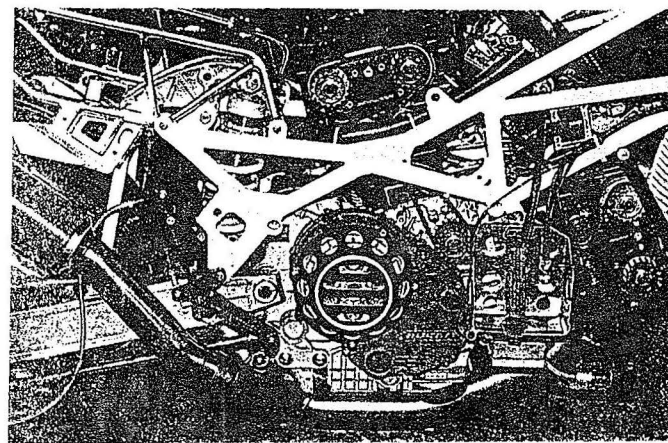
## Roche-replika.

Förra året var fabriksmaskinerna lika överlägsna som dom var otillgängliga för vanliga dödliga utanför fabriksförarkretsen. Trots racerkit och superchips var fabrikseffekterna inte inom räckhåll trots förtvivlade ansträngningar. Av desperata privatteam.

I år står femtio maskiner färdiga för privatkunder. I Bologna svär man på att dessa 150kg lätta och 130hk starka hojar för ca 375 000kr är identiska med -90 års fabrikare.

Vattenpumpen är dock av aluminium istället för magnesium. Vevaxel, vevstakar, kolvar cylindrar, cylinderhuvuden, avgassystem och helaelektroniken är precis som på Roches vinnarhoj. Åtminstone synliga är vissa kolfiberdetaljer som tank, sits, ljudämpare,!! insug och kåpa.

Den frästa fjädringshävarmen, insprutningselektroniken framtill i kåpan, Showa-fjäderbenet och den delade behållaren för bromsvätskan är också synliga förändringar.



Hundratrettio hästar uppges effekten till på -91 års Roche-replikor.

ps

# MCGBG RACING PARTS

## HAR DELARNA TILL DIN DUCATI!

ACCEL: TÄNDSPOLAR, TÄNDKABLAR, VARVTALSREGULATOR, TÄNDFÖRSTÄRKARE

EMGO: LUFTFILTER

ÖHLINS DÄMPARE: DUCATI F1 , PASO , 851 S

WISECO KOLVAR: SMIDDA TILL-900 Ø87 KOMP 10:1 & 11:1/600 PANTAH

MARZOZZI: GAFFLAR OCH STÖTDÄMPARE + RESERVDLAR

BREMBO: KOMPLETT SORTIMENT

D.I.D: ALUMINIUM EKER FÄLGAR

RADAELLI CERCHI: KROMADE EKER FÄLGAR

GLASFIBER KÄPA: DUCATI 750 F2 ÄVEN GLAS

KROMADE FRAMSKÄRMAR: I OLIKA STORLEKAR

MARWIC FÄLGAR: SAMTLIGA STORLEKAR

SBS BROMSPADS: TILL DOM FLESTA MODELLER

MIKUNI FÖRGASARE: KOMPLETT SORTIMENT

ÖVRIGT: STALSPUNNA SLANGAR, ITALIENSKA "HARD" HJÄLMAR, BATTERIER

DÄCK ALLA MÄRKEN, KEDJOR, DREV ÄMNER ALU, STYRDÄMPARE

SKINNSTALL, PACKBOXAR, PLUS MYCKE MYCKE MER !!

ALLT TILL BRA PRISER!!

RING ELLER SKRIV EFTER PRISLISTA FÖR DUCATI.

ADRESS: MC GBG RACING PARTS, BOX 167, 435 24 MÖLNLYCKE  
TEL: 031-38 04 74, FAX: 031-88 02 12

## Troligen en 53:a

"Cucciolon var ganska komplett när jag köpte den, men svänghjulet och tändningen fattades. Jag skulle egentligen ha delar till min andra Cucciolo (55E), men så sa han fyrtakt. -Jaha, utanpåliggande svänghjul. -Jaha, stel häck. -Vaaa!? Jag köper den! Den kom med Bilspedition på lunchrasten. 1 000:- för moppen, 400:- för transporten från Östersund + en kvarsittning. Det blev

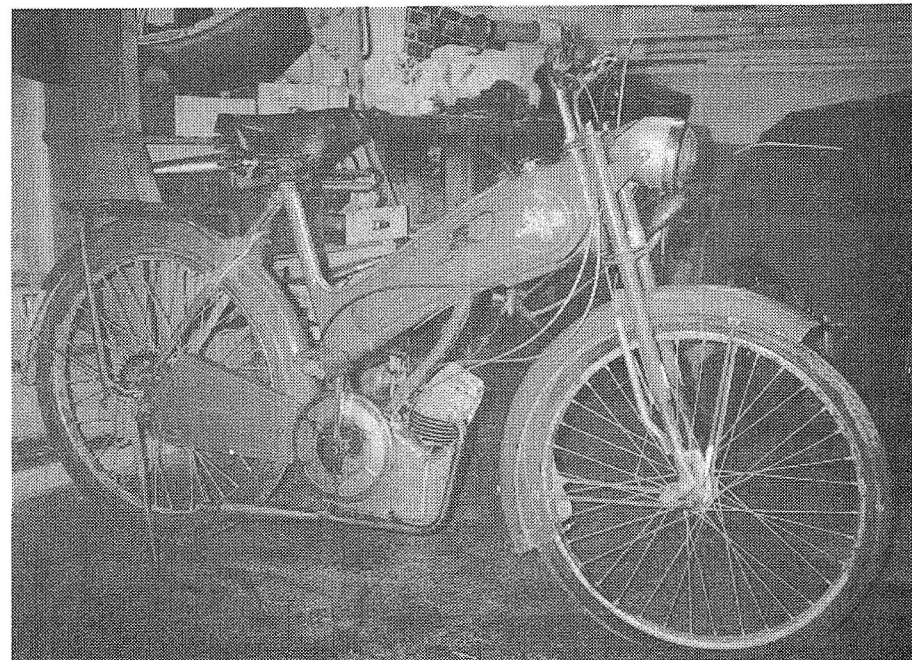
svårt att förklara för svenskläraren". Allt enligt ägaren Niklas Eriksson.

MW

PS

OBS! Efterlyser material till en artikel om Cucciolo. Bilder, upplysningar om olika varianter, allt som har med modellen att göra.

DS



# Cucciolo

Al Vostro Club un segno di riconoscimento per l'entusiasmo e l'affetto dimostratosi in questi anni

A diploma awarded to you for the enthusiasm and trust shown us

il Presidente  
*Enrico P. ...*



l'Amministratore Delegato  
*Renzo ...*

**DUCATI** MECCANICA S.p.a.

40132 BOLOGNA - Via A. Cavalieri Ducati, 3 - Casella Postale 3138  
Tel. (051) 405049 (15 linee) - Telegr. DUCATIMEC - Telex 510492 DUCMEC



Sede legale: Bologna  
Cap. Soc. L. 7.000.000.000 int. v  
Cod. Fisc. / P. IVA 00308800374  
C.C.I.A.A. Bologna N. 103745  
Reg. Soc. n. 11125 Trib. Bologna  
N. Meccanografico M 130117

Bologna, 25 marzo 1991

Vs. rif.

TO ALL MOTOR CLUBS

Ns. rif.

Oggetto:

Dear Friends,

as you know, Ducati has won in 1990 the SUPERBIKE G.P. WORLD CHAMPIONSHIP with RAYMOND ROCHE on the 851.

To thank you for your support, we are sending you a diploma, which will remind you of the difficult and good times we have gone through.

We feel sure that we can count on your continuous support, and we remain with kind regards,

Sincerely yours,

DUCATI MECCANICA S.P.A.



Bäste BoT-vän,

Stockholm 910318

Jag är imponerad. Uppslutningen till Battle of the Twins-Kommittén är verkligen överväldigande. Det finns hör och häpna tretton (13) aktiva förare i landet! Danmark kommer som god tvåa med tre förare. I Norge finns det faktiskt en. SKÄRPNING! Ni får en chans till. Gå med i Battle of the Twins-Kommittén. Då får du fortlöpande information om allt som händer i klassen under säsongen. Inbjudningar, resultat, depåsnack mm. Dessutom inbjudningar och resultat från utländska race. Information om vad som händer i ITRA, International Twin Racing Association. Detta kostar endast 50:-. Då betalar du in pengarna på postgironummer 449 79 28-4, och blir passiv medlem.

Är du aktiv förare, och vill kunna köpa däck förmåligt genom vår sponsor betalar du in 100:- på samma postgiro och blir aktivmedlem. Se nu till att ordna detta så fort som möjligt. Däcken som det gäller fick du information om i förra brevet. Det är alltså YOKOHAMA. De importerar av Nordbeck Motorimport i Ödåkra. Den lista som de kommer att få av mig innehållande de som ska få köpa däck ställer alltså två krav på dig. 1; Att du blir aktiv medlem i BoT-Kommittén. 2; Att du skickar frågeformuläret om däcken från förra infot till mig, brevlades eller faxledes. Faxnummer 08-301901, adress se nedan.

Jag repeterar, postgironummer 449 79 28-4. 50:- = passiv medlem = endast information. 100:- = aktiv medlem = information + däcksköp. Märk gärna inbetalningskortet med namn, adress, telefonnummer samt information om din hoj. Gör det nu! Det här är sista varningen!

Ändringar av tävlingsdatum:

Nu definitiva datum för cupen: 8-9/6 Ring Knutstorp, Sverige  
15-16/6 Alastaro, Finland  
6-7/7 Rudskogen, Norge  
3-4/8 Mantorp Park, Sverige  
24-25/8 Falkenberg, Sverige

Det blir även BoT-race vid norskrace på Rudskogen 4-5/5. Arrangör Moss MCK. Förhoppningsvis har jag inbjudan till det racet i nästa info.

Sedan kan gladeligen meddelas att danska mästerskapet i BoT kommer att öppnas för både A- och B-förare igen! Dock kommer att det finnas vissa begränsningar i reglementet angående start för B-förare. Exakt vilka regler som kommer att gälla har jag inte fått klart för mig än, men förmodligen måste träningstiderna ligga inom snittet för de tre bästa plus 15%. Jag återkommer med exakta detaljer. Datum för DM: 22-23/6

Anderstorp  
29-30/6 Anderstorp  
20-21/7 Knutstorp  
7-8/9 Rudskogen  
28-29/9 Falkenberg

Första internationella racet har redan körts. Daytona. Om det har undgått någon så är det väl på sin plats att nämna Olle Anderssons oerhört lyckade framträdande där. Efter mycket strul på träningarna och efter att startat sist körde han upp sig och knep en mycket meriterande sjunde placering. Mycket starkt kört, stort grattis, Olle!  
Nästa internationella race körs på Nürburgring i Tyskland, 13-14/4. Den som är intresserad av att köra tar lämpligen kontakt med mig för anmälan. På återhörande - du som är medlem. Sent ska syndaren vakna!

**BATTLE OF THE TWINS** - KOMMITTÉN

c/o Björn Andersson  
Gribbbylundsvägen 44, 4 tr  
S-183 68 TÄBY

Tel 08-732 37 24  
Postgiro 779 49 28-4  
Org. nr. 846003-5903

Tja,

Nu har det börjat lossna lite. I dag är vi uppe i 35 medlemmar, varav 23 är aktiva förare. Det här utskicket går endast ut till medlemmar samt press och intresseorganisationer. Vi kommer att bli fler, va så säkra!

Inbjudningar:

Eftersom vi är snabbare än RACE kommer här inbjudan till årets första race:

Norskt mästerskapsrace på Rudskogen 4-5/5. Klasser förutom BoT: 250 racer, Superbike (Int), Sport 400, Sport 600 samt tre debutsntklasser. Det kostar 600:- NKR per klass plus 300:- för extraklass. Pengarna sätts in på norskt postgirokonto 0824 0889863. Betalningsmottagare är MOSS MC-Klubb/NM-RR. Anmälan skickas till: MOSS MC-Klubb /NM-RR

Postboks 5146  
N-1501 MOSS NORGE

Senaste anmälningsdag är 20/4.

Internationellt

De internationella tävlingarna har blivit lite omstuvade, bl a har Tysklands datum ändrats och något nytt har inte dykt upp än. Följande datum är säkra idag:

16/6 Carole, Frankrike  
7/7 Monza, Italien  
14/7 Knockhill, Scotland  
20/7 Osterreichring, Österrike  
8/9 Assen, Holland

Du som är intresserad av att köra internationellt, hör av dig till mig för närmre detaljer och anmälningsblanketter.

BoT-tröjan

Förra årets största depå-succe, den svarta BoT-tröjan får sin naturliga uppföljning. I år i British Racing Green, med vitt tryck. På framsidan står det Battle of the Twins och på ryggen MC-Nytt och YOKOHAMA. Allt på sniskan. 200 st trycks i första omgången, priset blir 120:- styck. Storlekarna som kommer att finnas är Medium, Large och X-large. Tröjorna kommer att finnas framme i mitten av maj. Antingen sätter du in 120:- + 20:- för portot på postgirokonto 449 79 28-4 och märker inbetalningskortet med namn, adress, antal tröjor samt storlekarna på dessa. Vill du inte handla på postorder så kommer jag naturligtvis att ha tröjor med mig ut på banorna i sommar.

Däck

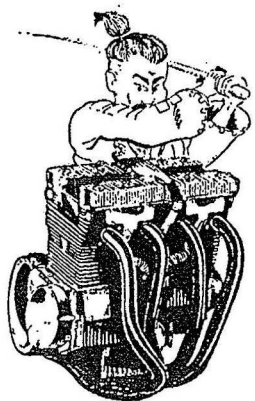
Jag har i dag talat med Jimmy Nordbeck. De däck som skulle landat i Sverige nu i slutet av april har tyvärr blivit försenade på grund av en hamnstrejck i Japan. De väntas hem i mitten av maj. I den sändingen ska det finnas med 160 däck i 16 olika slicks och regndäcksvarianter. Mest är det framdäck 120/600-17 och bakdäck 180/630-17.

Förmodligen åker jag till Rudskogen, så för er som kommer dit så ses vi där. Skvallret höll jag alldeles på att glömma. Nya cyklarverkar det komma mest från Finland. En riktig Raymond Roche-replica har införskaffats av en finne som körde fortare än Rene Rasmussen under träning på franska Pau under påskveckan. Mikko Komonen som förra året körde Ducati 900 SS har investerat i en Bimota TESI. Allt för nu, hälsar Mr BoT;

**BATTLE OF THE TWINS** - KOMMITTÉN

c/o Björn Andersson  
Gribbbylundsvägen 44, 4 tr  
S-183 68 TÄBY

Tel 08-732 37 24  
Postgiro 779 49 28-4  
Org. nr. 846003-5903



FLYTTAT!

SAMURAJ MOTOR

Adress: Sveavägen 159  
Norrstull  
Tel: 08-31 59 00

# DUCATI

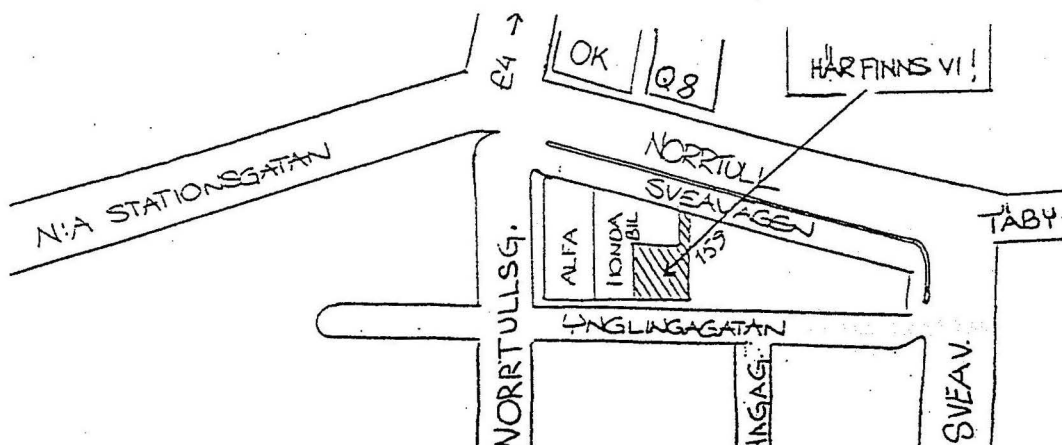
## DUCATI RESERVDLAR

## DUCATI MOTORCYKLAR

**CAGIVA**



Husqvarna



# VÄRLDSREKORDHISTORIA

Den femte mars 1950 satte italienaren Ugo Tamarozzi världsrekord för femtikubikare med en Ducati. Banan var som sig bör Monza och distansen 10 km. Farten uppmättes till svindlande 63km/tim. Elva veckor senare gjorde vår hjälte ett nytt försök och lyckades höja rekordet till ofattbara 73km/tim. Kom ihåg att detta ägde rum år nittohundrafemtio.

Detta fick en man vid namn Georg Dotterweich reda på. Han gick till sin chef och när det sipprade ut att NSU skulle göra ett försök att slå absoluta hastighetsrekordet fick han tillåtelse att göra ett försök.

Det var tidigt på våren 1951 och Nsu hade utsett datum till 11:e och 12:e april för sina försök med 350 och 500cc maskiner. Fem veckor återstod för förberedelser.

Georg jobbade på Victoriafabriken som "inkörare" och först av allt gick han ut till bandet och samlade ihop delar till en motor och därpå vidtog jakten på ökad effekt.

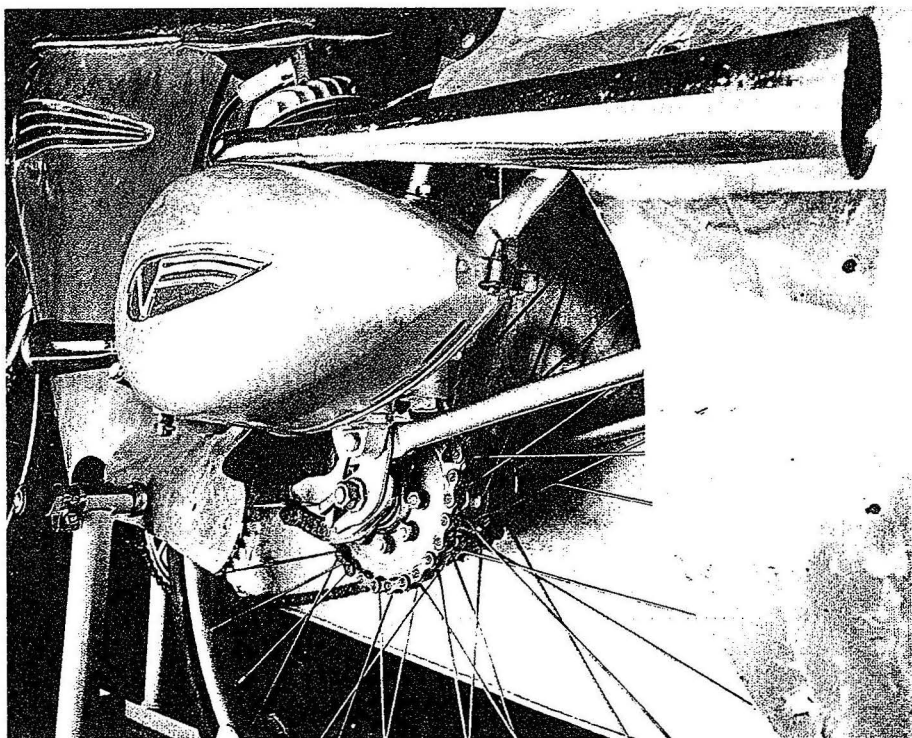
Alla känner vi ju till att Cucciolon var en riktig maskin som satte ett riktigt rekord på fulla 10 km.

Med Victoria förhöll sig annorledes. Deras "moped" var egentligen bara en påhängsmotor som kunde monteras på vilken trampjonne som helst. Reglerna föreskrev max en hk och detta presterade Victoria vid femtusen varv och med sextusen som maxvarv. Vridmomentet varv hela 0,16 kpm vid 3800v/min. Cyldern var dock på blygsamma 38 cc. Moderna motorsågar och tom modellmotorer framstår som rytande hästkraftmonster vid jämförelse.

Men detta tilldrog sig för så vansinnigt länge sedan att Ducati och Desmo troligen bara var en omedveten tanke hos Sr T. Kriget var bara nätt och jämnt avslutat och den som hade en cykel kunde anse sig väl-försedd. En egen bil var långt utom räckhåll för gemene man vid denna tid. 215 mark kostade en motor för montering och komplett monterad med en Victoria turist

hoj som grund 360 mark. En hundrakubiks tvätaktare gick lös på ofattbara sju-åttahundra mark. Victorias FM 38 var en färsk konstruktion av Albert Roder senare chefkonstruktör hos NSU. Men det var ingen bysmedskonstruktion som han åstadkommit. Slidmatning och vändspolning. Två växlar som var i direkt ingrepp med vevaxeln och som påverkades av en klämringskoppling som var helt idiotsäker. Sliden var utförd som vevaxelbalans och hölls på plats i axialled, för tätningens skull, av två små fjädrar. Hela den kompakta motorn vägde 6,5 kg.

Om motorbygget och hästkraftjakten berättar den numera åttioårige Georg några episoder. Bland föreslog en besserwisser att man skulle använda riktig racerolja. Dynamometern visade 0,3 hk mindre än med den vanliga enkelgrad standardoljan. Kanalernas effektivitet kollade han genom att blåsa rökelse...Det stank som i kyrkan erinrar sig vår vän.



Bingfabriken låg bara runt hörnet och dom hjälpte till med en maffig 14mm förgasare istället för den spinkiga 10 mm standard. Noris låg lika bekvämt till och dom organiserade en batteritändning med förstärkt brytarfjäder i stället för svänghjulsmagneten som var standard. Nu hade varvet sprungit upp till 10-12000 och varje tiondels ytterligare hk hälsades med glädjeyttringar. Bränslet var för lika delar bensin/bensol.

Praktiska körprov vidtogs och det visade sig gå bra att hänga med fabriken 250kubikare upp till nitti knutar. Slipstreaming är ju en sak. Vad kunde verkligheten ge för resultat.

För att få ned frontytan så byttes hjulen från normala 28" till lägre 24 tummare. Samtidigt visade sig racerdäcken inte hålla för såna här påfrestningar utan man fick paradoxalt nog förlita sig på vanliga 24x1 1/2 " köpesdäck.

Vindtunnel, titan och kolfiber var okänt men eftersom effekten började nå sin övre gräns fick man använda fantasin och beprövad erfarenhet.

En "kaross" knackades till för hand av aluminium plåt mot en trämall. Körställningen insåg man tidigt fick bli liggande och sikten blev en begränsande faktor. Enda möjligheten var att försöka sikta efter vägmarkeringen. Som i en simbassäng.

Vid en provkörning tog Georg av sig sin otympliga skinnjacka och körde i bara tröjan. Det sänkte farten katastrofalt. Det här var något som han hade funderat på och han hade sett fiskar i ett akvarium och där fanns säkert rätta förebilden. Han lade fram problemet för ortens skraddare och han fann en lösning.

Ett nytt material hade sett dagens ljus och bestod av en väv som var belagd med ett blankt ytterskikt som som kallades IGELIT. Alltså snodde skraddaren ihop en heltäckande dräkt av detta material. Räkningen löd på 39 mark och endast med att hota att betala själv fick han fabriken att stå för kostnaden.

I Amerika hade "Rollie" Free kört 242km/tim med en Vincent Black Shadow. Det var den 12:e sept 1948 och ägde förstas rum på Bonneville salt flats. Men visste ni att Rollie endast hade badbyxor på sig? Det kan man kalla en rekordkörning.

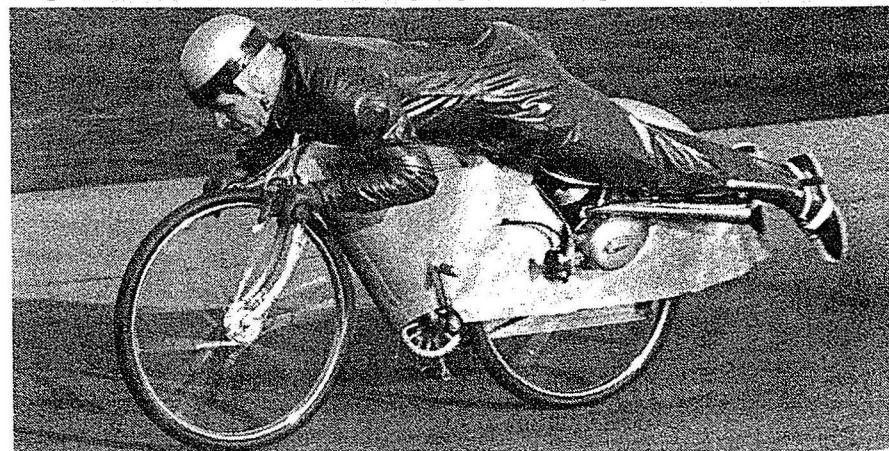


NSU-övningarna skulle äga rum på autobahn mellan München och Ingolstadt och här var nog bäst att klä på sig. Väderprofeterna hade förutspått goda betingelser och den första dagen började perfekt. Uppgårelsen med NSU gick ut på att Georg fick köra mellan NSU-försoeken och Nsu svarade alltså för alla kostnader med tidtagning osv. Men tidtagningen strejkade och en ny kabel måste till. Förhoppningarna sjönk.

På natten blåste det upp och började regna och modet sjönk ytterligare. Morgonen grydde emellertid med helt omslag i vädret och vägen torkade samtidigt som vinden dog ut.

Så var det Georgs tur. Han lät sig skjutas igång en halv km före mätsträckan och så bar det iväg. Utan knäslut och med ett styre som inte tålde annat än fingertoppar vinglade han iväg och fick fatt på

den vita linjen på vägen. Nog hade han sina farhågor om en bro en bit längre fram där markeringen upphörde men det fick gå på något sätt. Så långt kom han aldrig ty en vindstöt förde honom ur kurs vid en motorvägsöverfart och olyckan var framme med en sladd. Motorn blev obrukbar och det var bara att ta fram reserven. Tiden hade dock inte räckt till för att preparera två motorer så med tändmissar på höga varv bar det iväg på nytt. Då slår honom tanken att i andra änden finns ingen beredd att skjuta igång honom igen....



Men nu skulle det åkas. Det lyckades och det var bara att köra fram till första öppning mellan körbanorna och vända tillbaka igen. Det här var innan skyddsräcken var påtänkta och det var ju en räddning. Återfärden gick utan missöden och tiden visade sig räcka till. 74km ut och 84 km för tillbakaresan gjorde 79km/tim i snitt och det blev det första officiella 50 cc rekordet. Ytterligare körningar medgav inte tiden eftersom NSU hade fullt program. Observera att det här endast gäller en km och en mile. Tamarozzis rekord gäller snittet på hela tio km och det är ju en annan och mycket värdigare kategori. I dag är hundra knutar passerat för länge sen med vanlig trampcykel och gällande kortdistansrekord med 50cc lär vara 221,586 km/tim. Fö har MCM berättat om hur det gick till när absoluta rekordet slogs för MC. Det lyder på 518,43 Själv har jag tappat räkningen ungefär med John Cobb och ca 550 men det finns ju tabeller för den intresserade.

ps



851. Superbikevärldsmästarreplican finns i några olika varianter. Allt för välkänd för att behöva någon närmare presentation. Pris ?? SPn lutar i alla fall åt 134.000:- Det kanske går att skaka fram en Strada -90 till ett bra pris. För -91ans Strada kanske 108.000:- vore ett hett tips?!

900 SUPER SPORT. Vi hoppas att få hem den nya läckra Super Sporten någon gång under mars månad. Priset hoppas vi hamnar ungefär samma som på -90 års modell (79.900:-), trots att det lutar åt 13-14% inflation. Med andra ord en prissänkning på 10-12%. Men vi har ännu inte fått klara priser. Är du intresserad så är du välkommen att boka tid för en provkörning. Är du intresserad så hör av dig snarast, förra årets produktion av 900 SS såldes slut i Maj månad på fabriken förra året. Varför vänta??

NYA PASO 907 ie. Frågan är hur länge det är möjligt för Ducati att komma med bättre hojar varje år. Insprutningen har fått underbara ovationer i utländsk press. Priset hamnar väl förhoppningsvis på ??? inte så mycket över -90an ?? Kanske samma 79.900:- vore inte otroligt.

NYA 750 SPORT. Ännu mer trevliga nyheter. Ryktena förtäljer att Ducati troligtvis även kommer med en nyutvecklad lågprisvariant på 750 Sport med två till ett original, enkel stor skiva fram mm. Vi ser med spänning fram mot att få hem den första 750 Sporten, troligtvis i Mars månad. Priset är väl ännu ett stort frågetecken, men med lite tur kanske det hamnar någonstans mellan 55-65 tusen.

MITO 125an. Finns redan hemma. Måste ses, otrolig, fantastisk verkligen obeskrivlig. Lillebror till 851an. Knallröd. Priset hamnar troligtvis på 36.500:- men även här är vi osäkra så här tidigt. Visst är det billigt om man ser vad man får för pengarna.

-90. Det finns ett par hojar kvar från förra året som vi kan sälja till mycket intressanta priser. Det handlar om någon 750 Sport och Paso 906. Eller varför inte en Moto Morini 400 för 35.900:- Så finns det någon 125a också. Slå en signal om du vill göra ett fynd.

Hälsningar från *Panta, Anette och Tomas* på Biscaya.

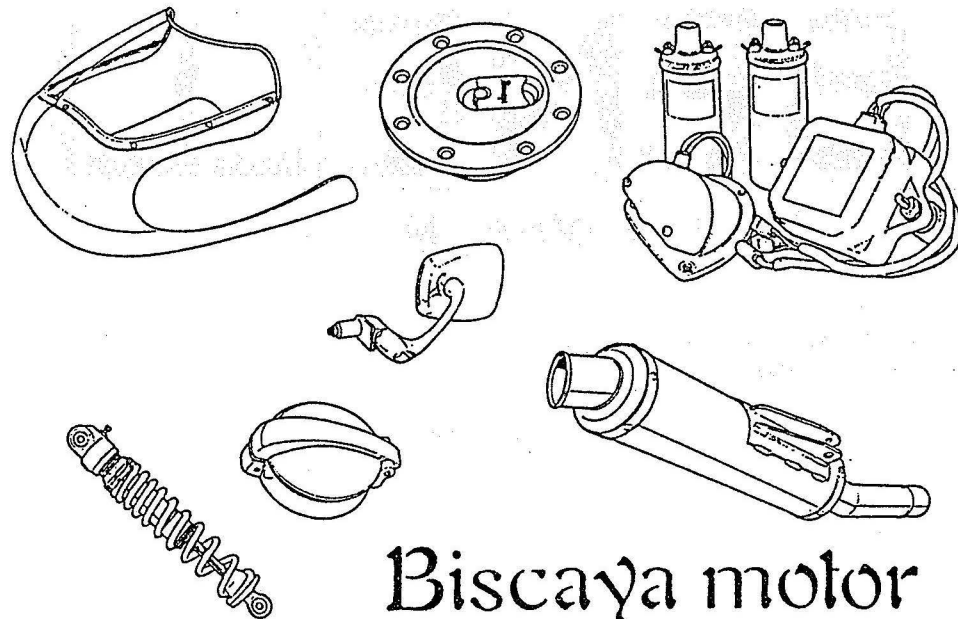
Telefon 0322-30124. 30129. 30159.

Fax 30180.

# Biscaya motor

**Hol Alingsås Tel 0322-301 29**  
**Små – men störst på européer**

**MOTO GUZZI**  
**BMW**  
**DUCATI**



## Biscaya motor

Hol Alingsås, Fax 0322-30180, Tel 0322-30124, 30129, 30159

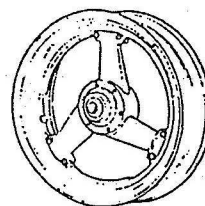
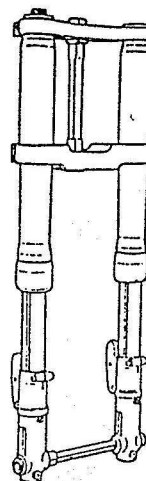
Sadlar, gafflar, kåpor, bromsar, styren, aluminiumtankar, instrument, trimbitar, förgasare, avgassystem, stötdämpare mm, mest till Ducati och Guzzi, plus lite till BMW. Sugent?? Skicka in talongen så får du vår 120-sidiga katalog med över 250 illustrationer. Och allt detta för 70:-

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Postadress: \_\_\_\_\_

MC-modell: \_\_\_\_\_



SVARSPOST  
 410 816 700  
 441 20 ALINGSÅS

**BISCAYA  
 MOTOR**

FRANKERAS  
 EJ

# BENELLI

## ETT INSOMNAT MC-MÄRKE?

Alessandro De Tomasos affärer verkar inte gå lysande. Det sades i somras att han sålt både Maserati och Innocenti/Lambretta till Fiat, men sen har det inte hörts nåt om detta. Att han sålt Benelli till en verktygstillverkare är dock klart. Man tillverkar fortfarande en del småmaskiner, och man lär ha satt ihop en del 6:or av delar, men framtiden som MC-tillverkare är oviss.

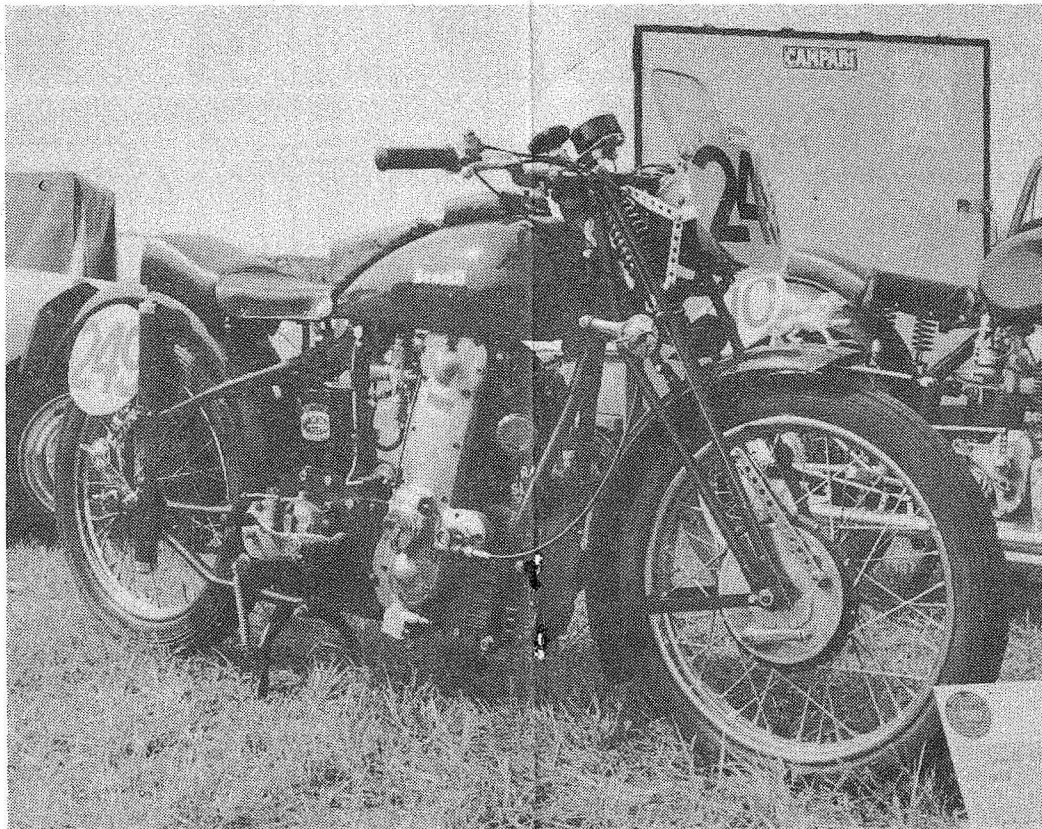
Benelli är ett gammalt MC-märke. Företaget grundades 1911 av bröderna Mimmo, Filippo, Giuseppe, Francesco och Giovanni Benelli. Man tillverkade bara tvåtaktare till att börja med, på först 98cc, sen 173cc. Under åren utökades programmet med 124cc tvåtakt, 174cc toppventilare och 498cc sidventilare. Den yngste brodern Torino började på fabriken 1923 som tävlingsförare. Han debuterade på Monza, bara 18 år gammal, och tog en 4:e plats på en preparerad 150cc:are. 1927 hade man vidareutvecklat maskinen till 173cc och dubbla överliggande kammar. Med den maskinen vann Torino italienska mästerskapen flera år. Den formade sedan basen för 250:an på vilken Ted Mellor vann på Isle Of Man 1939 före en hop kompressorformatade DKW. Torino dog tragiskt i en olycka 1934.

Fabriken försökte också erövra 500-klassen under 30-talet. Först 1935 med en enstånka. Sen 1939 med en kompressorformatad 4:a! Med sin Cozette kompressor

gav den 45 hk vid 8800 varv. 4:an hade vattenkylda cylindrar tippade 15 grader framåt, hemisfäriska förbränningsrum med 45 graders vinklade ventiler. Cozette kompressorn var av vane-typ och var monterad ovanpå växellådan. Den drevs med halva motorvarvtalet och höjde

effekten till 50 hk vid 10 000 varv. Toppfarten var enligt en talesman från Benelli hela 210 km/tim. Kriget gjorde dock att maskinen aldrig fick tävla. Kompressorer blev ju förbjudna efter kriget.

Under andra världskriget koncentrerade man sig på Benelli att bygga vapen och motorcyklar för den italienska militären. Den vanligaste motorcykeln man gjorde var en 500:a för både sidovagn och solobruk. Fabriken i Pesaro bombades och förstördes svårt 1943. Det tog följdaktligen några år efter kriget innan Benelli började synas på tävlingsbanorna igen. Man dammade av den gamla 250-stånkan



Torbjörn Lindgrens Benelli 500 SS 1934. Foto: MW

och tog genom Dario Ambrosini VM-titeln 1950! Året efter fick han en 1:a plats och en 2:a plats, sen omkom han vid en olycka i Frankrikes GP. Det fick Benelli att dra sig tillbaka från GP-racing.

MC-produktionen omedelbart efter fabriken återinvigning 1949 bestod av små tvåtaktare på 98 och 123cc samt en 247cc stötstångs-twin. 1952 lämnade Giovanni företaget för att starta sin egna Motobi fabrik. Han tillverkade bl.a. 115cc encylindriga tvåtaktare, 200cc tvåtakts twins och 125-175-200-250cc encylindriga fyrtaktare. Han återvände till Benelli under senare delen av 50-talet och tog med sig sitt Motobi namn som fick pryda Benellifabriken mindrens tankar.

1958 gjorde man ett nytt försök i GP med sin gamla 250-stånka. Större användning av aluminium gav lägre vikt, men det var för sent. Det hjälpte inte att man gjort motorn kortslagig. Stånkorna hängde inte med längre. Man beslutade sig därför att göra en 4:a igen. 4:an var till största delen konstruerad av Giovanni. Den presenterades i början av 60-talet i en 350cc- och en 500cc -version. Efter mycket utvecklingsarbete vann man de italienska mästerskapen 1965. Det dröjde dock ända tills slutet av 1968 då man fick de första internationella framgångarna, med en 250cc modell. Effekten på 250:n var fantastiska 50 hästar, och vikten var dryga 113 kg. 1969 vann Kelvin Carruthers VM på denna maskin. Tyvärr var det sista året man fick köra med 250:n då FIM förbjöd multicylindriga maskiner i 250 klassen från 1970. Man satsade vidare på 350:n och 500:an i stället. Jarno Saarinen körde nåt race, men det blev inga större framgångar, och man drog sig ur VM-cirkusen så småningom.



## HUR DET BÖRJADE DEL 2

Det blev höst.Löven började falla från träden och dagen då det skulle bli dax att ställa av närmade sig oundvikligen.En som hade deltagit på Öland men som inte kommit med på listan var Lars Nilsson.Då som nu kör han en 900 ss.Eftersom vi bodde i samma stad och kände varandra, så var det oundvikligt att vi kom att prata om Öland då vi träffades fram på senhösten.

- Egentligen borde vi göra om det,tyckte Lars. -Men fixa någonting här i Östergötland. Det tog inte någon längre stund för oss att bestämma oss. Nästa Ducatievenemang skulle gå av stapeln på östgötaslätten som, förutom att den är otroligt vacker, har några av landets bästa motorcykelvägar.Möjligtvis skulle Skåne kunna konkurrera.

Vintern kom med oroväckande mycket snö och kyla och man tröstade sig med att den åtminstone någon gång skulle ta slut.I garagen pulades det och planerna på Ducatiträffen tog allt fastare form.Roland Fröjd bidrog med adresslistan från Öland.Från Poll på Mc-Huset kom ytterligare adresser.Vi reserverade Stocklycke vandrarhem på Omberg och bestämde att börja träffen med en orientering som skulle starta från Biltemas parkering i Linköping.

Det blev vår och äntligen kunde man börja åka motorcykel.Mats Arborelius och jag åkte till Skåne för en veckas touring.Det var bland det värsta vi upplevt.Ett oväder med hållande åskregn pågick nästan hela veckan.Temperaturen höll sig runt 10 grader och en isig vind ven över den skånska slätten.Vi kom åter ganska så stukade. I mitt stilla sinne undrade jag hur det skulle gå med träffen om samma väder drabbade Östergötland. Men jag behövde inte oroa mig.Sista helgen i augusti inträffade med strålande väder.

På Biltemas parkering räknade vi in ett trettiotal deltagare och nästan lika många motorcyklar.En katt smög sig in bland hermelinerna nämligen Mats Ljungkvist som under många ursäkter anlände på en Triumph Bonneville.En annan, kanske mer känd man, var en före detta redaktör till denna tidning, Micke Werkelin.Som då,i sin ungdoms dagar, fortfarande föredrog kamskaft framför remdrift.Hans-Ola Lövgren dök i sedvanlig ordning upp med sin absolut undersköna 900 ss som jag tryvärr bara haft förmånen att beundra vid ett alltför få antal tillfällen.

Utan att överdriva så blev träffen mycket lyckad.Kanske främst tack vare vädret och orienteringen.Lars Nilsson och jag hade tillbringat en hel kväll med att finna ut de minsta och mest slingrande vägarna till Omberg och jag undrar vilka som hade mest roligt; vi som la orienteringen eller ni som körde den?

Stocklycke vandrarhem bjöd på grillade kycklingar och stekt potatis.Utanför matsalen silade kvällssolens strålar ner genom de höga gröna trädens lövkronor och speglade sig i 25 motorcyklar som prydligt stod uppställda på rad.Det blev naturligtvis mycket snack och alla som har deltagit i en motorcykelträff vet vad man pratar om.Så småningom när kaffet var urdrucket och maskinerna var färdigbeundrade samlades alla nere vid stranden.Öl och grillade korvar stod på programmet.Kvällen var fantastisk. Vättern låg spegelblank och vi kunde sitta ute till över tio på kvällen.Det diskuterades en del om möjligheterna att bilda en klubb.Som alltid fanns det mycket goda ideer men få som ville ta på sig arbetet att förverkliga dem.Lars och jag lovade i alla fall att sända ut en deltagarlista med adresser över de som deltagit på Öland och i Stocklycke.Som utlovat sändes dessa iväg i början av september med ett litet brev där vi förklarade att vi hade vaga planer på att eventuellt bilda en klubb.

Hösten kom och kvällarna blev mörka.Själv ställde jag av tidigt. Min vackra tiger hade gått dåligt under hela sommaren. En av tändförställningsboxarna var trasig och de ständiga bakslagen hade förstört splainsen på kickaxeln. Det var uppenbart att en helrenovering av motorn behövdes. Och utan att veta om det så hade jag en fascinerande vinter framför mig.

En kväll i oktober ringde telefonen.En utpräglad göteborgsdialekt i andra ändan förklarade att han hette Tomas Tengros och tänkte bilda en Ducatiklubb och undrade om jag också gick i samma tankar. Mitt telefonnummer hade han fått av Roland Poll i Malmö. Det var inledningen på en givande bekantskap på telefon. Personligen skulle vi inte träffas förrän flera år senare.Är det någon som kan utnämnas till eldsjälens bakom bildandet av Svenska Ducatklubben så är det Tomas Tengros. Det fanns naturligtvis andra, Lars Höjer, Charlie Linnaeus med flera i Göteborg som deltog i jobbet.Min egen insats inskränkte sig till att då och då ge goda råd på telefon. Och så bildades Svenska Ducati Klubben med Tomas som ordförande den 27 oktober 1983. Den första styrelsen presenterades så småningom i Ducatibladet som klubbtidningen inledningsvis kom att heta. Förutom Tomas,Lars och Charlie ingick även Sven Cullman, bullerfondes skapare samt Jonas Dahl,livsfarlig sportfantast på 900 ss.Ytterligare två personer ingick, vilka något kryptiskt presenterades som Elena H och " Herr Friman".

Idag består klubben av ca 300 medlemmar.Det är ingen dålig siffra. Jämfört med övriga Ducatiklubbar i Europa är vi en av de större.Det är bara att hoppas att klubbens utveckling fortsätter i samma positiva anda som hittintills.

Lars Ekeman



# TILLFÄLLE 10%

Till Ducatiklubbens medlemmar på 10 st

## Ducati 851 Strada-90

som vi får levererat till oss i mars.

Pris 109 000:- Nu 99 000:-

Medlemspris 89 100:-

Hör av dig omgående. Först till kvarn . . .

Nordbecks Motorimport AB 042-20 58 00

I somras var jag och några kamrater på snabbsemester i Skåne. Vi hade en avtalad tid att hålla, så det fick bli trista E6 till Malmö. Efter två dagar hos glada vänner där, var det dags för hemfärden. Tanken var att vi skulle hitta en roligare väg nu, så vi gav oss iväg i god tid.

Vår intuition var tydligen inget att lita på, för vi hamnade på en lika trist motorväg som bar oss till Lund. Där svängde vi in på en bensinstation med förhoppning om tips på fina vägar. All hjälp vi fick var en urusel sverigekarta!

När vi gick ut bromsade en taxibuss in på macken. Taxichauffören sneglade först på våra Yamahaer och sedan på oss, medan vi försökte tyda kartan. Han frågade om vi behövde hjälp att hitta. Vi förklarade vår situation och han började skriva i sitt anteckningsblock. Efter någon minut rev han av en lapp åt oss som innehöll en massa vägnummer och till och med en pizzeria som skulle vara något alldeles extra. Han stoppade in lappen i det genomskinliga facket överst på min tankväska.

Vi tackade honom för hjälpen och då sa han att knuttrar bör hjälpas åt och körde iväg.

Resan blev en upplevelse, fast kanske inte på det sätt som vi hade tänkt oss. För att göra en lång historia kort kan jag ju nämna att vi inte kom hem förrän klockan fyra på morgonen! Det tog över tolv timmar att köra från Lund till Göteborg! Vägarna var de sämsta vi nånsin sett. Två av oss körde sönder våra stötdämpare och en fick ont i njurarna. Tre gånger fick vi vända och köra flera mil på gropiga grusvägar eftersom det inte gick att köra längre. Helt utsvultna hittade vi till sist pizzerian bara för att upptäcka att ägaren hatade motorcyklister. Han serverade oss ingen pizza, utan bad oss dra åt helvete!

Stämningen var som ni förstår botten och vi visste inte var vi var någonstans. Det var dags att vända på lappen som vi fått av taxichauffören och på baksidan stod det: "DUCATIKLUBBEN SLÅR TILL IGEN!"

Eftersom vår plågoande tydligen är med i er klubb vill jag att ni trycker detta i er klubbtidning så att era medlemmar får reda på hur vissa av er bär sig åt! BÄTTRING!

"Yama 1100"

## Cucciolo har läst...

... "2 Stroke Performance tuning" av A. Graham Bell.

Ja ja, jag vet...tvåtaktare har inget i Cucciolo att göra! Men, författaren har sina ljusa sidor:

"They made a horrible ring-ding noise, nothing like the beautiful note of four-stroke racing engines. They emitted a blue haze from their tailpipes too, which appeared unsightly, long before any of us heard the word pollution. On hot days these engines seized with monotonous regularity. Difficult starting, flooding and plug fouling seemed the order of the day."

Som ni säkert förstår har snubben dessvärre ändrat inställning sedan dess, och påstår att han gärna delar med sig av sina erfarenheter från tvåtakts-trimningens lömska värld.

Boken beskriver på ett mycket grundligt sätt varje motordels teori och lämpliga trimningsåtgärder. Språket är trevligt välskrivet men mycket tekniskt och inget för nybörjare inom engelskspråkig motorlitteratur. Halvtaskigt papper, lärobokslayout och avsaknaden av foton gör ett lite torftigt intryck, men om någon mot förmodan skulle vilja fördjupa sig i tvåtaktsmotorns arbetssätt, så garanteras många sömnlösa nätter.

Tänker man däremot iordningställa en racer, bör man ta Bells tips med en nypa salt. Erkända tvåtaktstrimmare som Cucciolo varit i kontakt med anser att boken är bra, men hopplöst föråldrad! De senaste tio åren har tvåtaktaren utvecklats

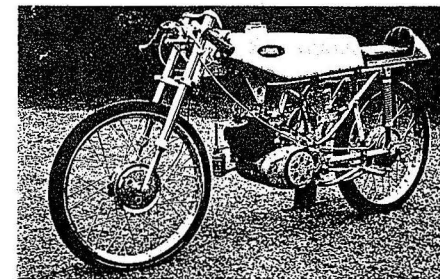
enormt, och man arbetar nu efter andra principer.

Slutligen en varning gällande bokens många formler. Bell behärskar inte världens enda internationella språk, han är förmodligen ingen matematiker. Detta kan leda till tveksamheter, speciellt vid trigonometriska uttryck. Kan det vara därför som Acklinga Racing Team släpade ett så gigantiskt avgassystem runt Aspö Ring i fjol?

UH

... "Classic Racer" 1/91. Enda valutan för pengarna är en artikel om Gilera Sanremo och en om nedanstående 50 cc Jawa-64 med "upside down" gaffel. Söt!

SH



... "ROMANTIK & RACING" av Leif Rosell, förlag Ribboda MC Service.

Ett år efter Leif Rosell gav ut sin tredje och sista bok i triologin om sitt luffarliv runt MC-banorna i Europa, köpte jag boken av honom direkt på mässan i Älvsjö. Jag vet inte varför jag väntade ett helt år innan jag köpte boken. Kanske var

jag lite rädd att den inte skulle hålla samma klass som föregångarna "Sveriges Mest Omkörde" och "Ett Namn i Programmet".

I början tyckte jag faktiskt att den nya boken var lite avslagen, lite av en upprepning från föregående böcker. Men det börjar plötsligt att gå bra för våran Rosell. Han vinner flera internationella tävlingar och plockar hem SM i 125cc klassen 1972. Plötsligt är han inte längre "Sveriges Mest Omkörde" eller bara "Ett Namn I Programmet". Han har lätt att få starter i massor av lopp på kontinenten, både på bana och landsvägslopp.

Det är upplevelserna runt om kring de här loppen, vännerna, brudarna, beskrivningen av omgivningen och den allt mer nyckfulla Taunus Transiten som boken handlar om. Han bagatelliserar sin egen insats i loppen: "Söndagen den 3:e september 1972 vann jag både 50cc och 125cc klassen i Zenica, Jugoslavien. Hur det gick till och varför det hände just mig är förklarligt med hjälp av tre bokstäver. Tur". Sen hamnar han helt plötsligt som mek åt ett indonesiskt racestall i Jakarta som var ägt av ett indonesiskt oljebolag. Skildringen av vistelsen där är spännande och annorlunda.

I slutet av boken avtar skildringen av tillfälliga flickbekanta drastiskt då Rosell träffat sin Rose Marie. Sista tävlingen körde han i oktober 1974 på Zaragozabanen i Spanien. Efter en vild fight med Matti Kinnunen kniper Rosell 3:e platsen före Kinnunen.

En fin avslutning på en karriär som vi verkligen fått ta del av. Bara det faktum att boken är utgiven på Ribboda MC-Service gör den till ett måste. Boken får FYRA valpar (nästan FEM!). Boken beställs

direkt från: Ribboda MC Service, 71693 Fjugesta. Tel 0585-240 81

MW

... "MOTOCICLISMO", FEB-MAR 1991, ITALIAN M.O.C NEW ZEALAND.

En tidning bestående av ett antal A4:or, hophäftade i övre vänstra hörnet, är inte direkt rolig att hålla i sin hand. Men om innehållet är OK så gör det inte så mycket. Innehållet i Motociclismo är varierande på ett positivt sätt. Här finns allt från reseberättelser för Guzziåkaren till spånskvaller och raceberättelser för Ducatisten. Stor ironi och humor präglar tidningen, men skvallret är lite väl internt för utomstående läsare.

Som exempel från tidningen snor vi följande: "TRUBBEL". Många av följande händelser får en igenkännande klocka att ringa hos många motorcyklister. Du har trubbel:

1. När du slår om till reserven 2 mil hemifrån och upptäcker att reserven redan är påslagen.
2. När du försöker att köra in tid på en bra väg och du upptäcker att du har en polisbil framför dig.
3. Du tar fram en 16" slang ur en ask märkt 18".
4. När dina snabbspännen som håller fast din road racer på trailern lossnar i 100 km/tim.
5. När du kör 140 km/tim i en snabb lång kurva och vänstra handtaget lossnar från styret.
6. När din in MC ligger omkull på 10 000 varv och dödarnappen inte funkar.
7. När du tömmer hojen på olja och ett

dussin kullagerkulor kommer ut med oljan. Då har du stora problem.

8. När du skall tappa oljan ur din nyköpta begagnade hoj och ingenting kommer ut.
9. När du dragit åt tändstiftet 240 halva varv och det bara blir lösare.
10. När du öppnar din is-frysbox vid ett race och du upptäcker att där bara finns 5 kilo is och en "tack så mycket" lapp.
11. När du monterar en ny 530 kedja på din hoj och upptäcker att snubben vid reservdelsdisken gett dig en 520.
12. När du och grabbarna rejsar runt tvättlinebanan på era off-road maskiner och du inte märkte att "hennes innersta" hängde på linan den här morgonen.

Adress till IMOC NZ är PO Box 68292, Auckland 2, Nya Zealand

MW

... "STRADA" nr 2 1991, Ducaticlub Nederland.

Ducatiklubben i Holland har gett sin tidning en mycket stor ansiktslyftning. Den är helt i svartvitt, men annars helt i klass med vårt Ducatibladd. Layouten är ännu proffsigare och tidningen har t.o.m en ruta för datapenna på framsidan. Det kanske är så att man säljer tidningen i kiosker och affärer!

Framsidan pryds med en lokal förare på en 900 Supersport raceducce och Den nya 907 I.E. som även testas i tidningen. I övrigt tar man upp nyheten om att Stephane Mertens joinar Ducati och en lång artikel om Superbike VM finns i tidningen. Tyvärr kan jag inte holländska. Om nån i klubben kan språket och vill ha tidningen (gratis), kontakta mig. I utbyte

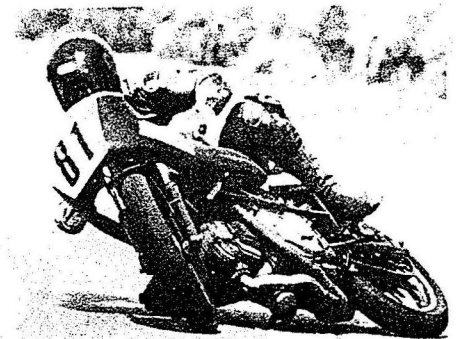
vill vi att du bevakar och refererar allt intressant som står i tidningen.

Adress: Ducati Club Nedeland, Bloemstede 50, 3608 TJ Maarssen, Holland.

MW

... "MOTO DESMO" Januari 1991, Ducati Owners Club Of Canada.

Ännu en samling A4:or, hophäftade i övre högra hörnet. Men A4:orna är späckade med intressant text. Här kan vi läsa om italien träffen i Pittsburgh där man kunde räkna in hela åtta stycken riktiga gamla 750 SS! Vi kan också läsa om Laverda 750 SFC träffen som hölls vid Maurizio's restaurant i höstas. 23 SFC dök upp, och de kördes dit för egen maskin! Vilken syn. 750 SFC kan ju faktiskt mäta sig med 750SS i fråga om råhet och utstrålning.



Höjdpunkten på träffen var besöket på fabriken där man fick se och höra V6:an köras runt på fabriken's testbana. 51% av Laverdas aktier är förresten sålda till ett japanskt företag som säger att de skall tillverka replikor av V6:an (har ni hört den förut?). En av klubbens medlemmar ställde upp med sin Ducati/Cagiva Elefant i ökenloppet Baja 1000 och bröt

nyckelbenet. Men det blev en bra artikel.

Klubbens adress: c/o Jaquie Petranic-Dost, R.R. 2 Cambridge Ont. N1R 5S3 Canada.

MW

... "Bike Magazine" 4/91. Ducati 900 SS, Bimota Dieci, Massimo Bordi och Laverda SFC1000. Spring och köp!

SH

... "DUCATI SINGLES RESTORATION" av Mick Walker, Osprey.

Det här är den 18:e boken som Mick Walker skrivit sen den första, Ducati Singles, som han skrev 1985. Det blir tre böcker per år med lite enkel matematik. Otroligt! Ducati Singles Restoration är en fantastiskt genomarbetad bok på 240 sidor som handlar om, ja just det, renovering av encylindriga Ducati. En liten svaghet är att han försökt att täcka in alla enstånkor (även tvåtaktare) i boken. Det gör att en del modeller täcks upp dåligt och en del inte alls. Man tar t.ex inte upp Cucciolo-modellerna och inte stötstångsmodellerna.

Boken är fylld med massor av fina mek-

bilder och bilder på kompletta hojar. Det finns också en hel del sprängskisser. Tyvärr finns det bara en sprängskiss på en komplett motor -en 250 Monza med det smala blocket. Bokens olika kapitel handlar bl.a. om motor, transmission, förgasare, smörjning, ram, fjädring, hjulbromsar-däck, el...

I den eviga debatten om rasade vevlager säger Mick Walker följande: "Som beskrivits på andra ställen så är den "riktiga" anledningen till Ducatis vevlagerproblem beroende på oljetillförseln till lagret och krav på täta oljebyten och underhåll. Till detta kan också körsättet spela en stor roll i att begränsa livet för lagret". På ett annat ställe kan man läsa: "det var nödvändigt att byta olja med jämna intervaller på äldre modeller och inte tillåta motorn att "plonka" på låga varv, speciellt inte på högre växlar".

I övrigt kan man bara imponeras över det stora kunnande och arbete som är nedlagt på boken. Boken är ett måste för alla ägare av stånkor, men kan även vara läsvärd i övrigt. Boken får fyra valpar.

MW



Prisbelönt renoveringsobjekt? Foto: MW

Cucciolo:s 

# Battle of the Motor- velocipeds

VM-final 1991

Lockarp Raceway

31 augusti



Missa inte säsongens sista tillfälle att se dessa extrema fartvidunder som under sex timmar utmanar naturlagarna i kampen om motorsportens ärorikaste titel.

Finnkopp, StorClaus, Partikel-Janne...

Ännu en gång har du möjlighet att se dina idoler göra heroiska insatser med livet som insats, helt utan förbarmande mot sina motståndare.

Välkommen till årets motorsportsevenemang. Fritt inträde!



Anmäl dig bums:

Uffe 0414-91145  
Sverker 0414-91155





## Spridda funderingar.

Alla vet vi ju att Ducatis värld är liten och intim och dessutom kraftigt sammansvetsad. Tack vare medlemmarnas osjälviska arbete så händer en hel del i det fördolda. Via en viss Skånsk medlems förmedling har jag lyckats komma över en hel hop Gamla Cucciolo. Intressant publikation vill jag mena.

Där berättas bla om en australiensare som efter mycket byråkratiskt krångel äntligen lyckats bli, en sorts konstgjord Italienare och med den utgångspunkten startat affärer med Ducati. Som det verkade framgå i Cucciolo så gick det ut på att säkra tillgången på reservdelar "down under".

Så slår jag upp Motorrad och där berättas om två tyska MC-bröder med BMW och japanska och andra hojar i garaget. Bla en 750 sport -89. En förnämlig 450 scrambler kan inte lindra trycket. En riktig Ducati måste till. Fem sex hojar över hela Tyskland beses och förkastas. Bla 900 SS 750 GT och 750 sport. Tyvärr, alltför risiga i levande livet, fastän propa på kort. Ingen affär.

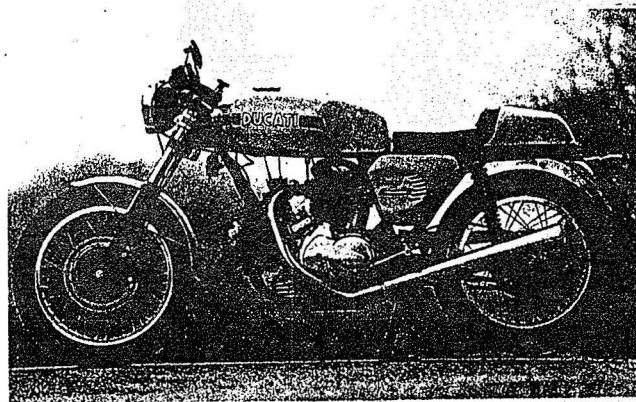
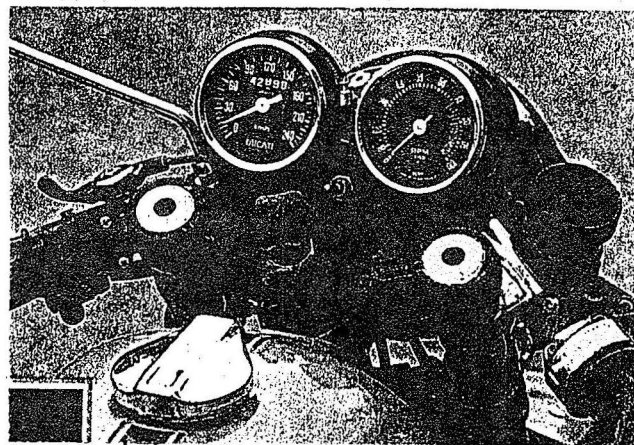
Så dyker en radannons upp på hösten 88. En 750 sport. Säljaren visar sig vara Ian Gowanloch.

Detta är alltså vår konstgjorde Italienare som är en seriös affärsman och alla parter blir nöjda. Senare utvecklar sig affären till ren vänskap. Gowanloch kommer alltså från Australien men har Skotskt ursprung. Med affärerna förhåller sig så att i början på sjuttioalet var Australien en mycket stor marknad för Ducati. Ian menar att inte mindre än 1500 av gamla sortens 750 hamnade i Australien. Somliga av dessa är alltså återbördade till Europa igen. Bröderna Haufs 750 visade sig vara i fint skick och hade 3800 mil på mätaren. Årgången är -74 och cykeln har brytartändning och ventilfjädrar. Motorn är av runda typen och som sådan hela sju cm smalare än senare niohundror. Den här hojen saknar kåpa och har därför den smalare bakramen från nyare sjufemtin.

Inte nog med att Australiens klimat inte tycks bita på kosmetikan. Enda renoveringen denna hoj ut-

satts för är byte av kolvar och femmans drevpar. Vevpartiet helt intakt alltså och med ytterligare fyrahundra mil på mätaren.

Denna Ducati är inget samlarföremål utan är till för att åka på. Tydligen finns det Ducatianpassade vägar i Pfälzer Wald (Pfalsiska skogen?) eftersom broder Thomas anser det vara högsta lyckan att försvinna en hel söndag i denna skog med Duccen. Den är fö den sista modellen som Tüfen släppte igenom med gamla sortens Conti.



**"ÖKA I BÖJARNÄ!**

**ÅK MED MEZELER, DET  
ENDA SOM GREPPAR IGEN  
OM DET HAR SLÄPPT.**

**BRA PRISER TILL ALLA  
ITALIANOS.**

**PRISEX. KLAPPAT O KLART.**

**110/70 VB18 ME 33-112Y,-  
110/70 VB18 ME 1-126Y,-**

**RING OCH SNACKA MED JARI  
ELLER MARIO FRÅN  
LÅVERDAGÅNGET.**

**PS. VI HAR BARA MEZELER TILL MC  
BARA DET BÄSTA.....**



**METZELER**

**FITTJA DÄCK**

Fågelviksvägen 29, FITTJA (NO. 018-008)

☎ 0753-76955

## Cucciolo fluktar på avgassystem

Avgassystemets hemlighet var länge väl bevarad, men har numera lösts så till vida att man vet med hjälp av fysikens och aerodynamikens lagar vad som händer rent teoretiskt i ett avgassystem. Men fortfarande återstår svårigheten att kombinera rörlängder och rördimensioner på mest effektiva sätt. Dessutom finns det ytterligare en parameter som ställer till det, nämligen insuget. På de flesta racingmotorer (speciellt mc-motorer som brukar varva mer än bilmotorer) försöker man göra insugskanalen (inklusive förgasare och trätt) så kort som möjligt. Detta borde gälla för Ducati och BoT-maskiner i övrigt som ligger Cucciolos läsare närmast. Den här artikeln kommer därför att ägnas åt avgassystemets design enbart.

Till att börja med kan vi slå fast att det inte finns en enda lösning på problemet avgassystem. Problematiken består nämligen till stor del i att anpassa avgassystemet till en befintlig motor och dess karaktär och användningsområde. Ett avgassystem som är rätt i ett sammanhang kan bli helt fel i ett annat. Ett system som byggts för toppeffekt fungerar dåligt på mellanvarv och tvärtom. På en Ducati (och liknande motorer) som redan på ritbordet konstruerats för bra låg- och mellanvarvsegenskaper ger ett toppigt avgassystem mindre kännbara effektförluster på låg- och mellanvarv än en redan från början bottensvag maskin, typ RGSXRR 750 RRRRR. Därför kan man nog som Ducatist i lugn och ro beräkna sitt avgassystem för maxvarv utan att riskera besvärande effektförluster på mellanvarv. Detta gäller speciellt om man tänkt plåga cykeln på bana, t.ex i BoT-sammanhang.

Så till själva räknandet. Följande formel har utarbetats av Bob Gayler, teknisk chef på Pipers och föreläsare vid Bromleys tekniska högskola;

$$P = \frac{5100 \cdot ET}{RPM \cdot 6} \quad \text{där;}$$

P = primärrörets längd, ET = avgasventilens öppningstid räknat i vevaxelgrader från öppningsögonblicket till övre dödpunkt, RPM = det varvantal för vilket vi önskar avstämma röret. I de flesta fall är det varvtalet vid vilket motorn lämnar högst effekt. Talen 5100 och 6 är konstanter, som Bob Gayler kommit fram till efter alla år av experimenterande, där bl.a slaglängd och ljudhastigheten och lite annat kul finns med.

När avgasventilen öppnar genererar den en positiv tryckvåg som fortsätter ned genom röret. Alltså inte avgaser utan en våg som fortplantar sig i gaserna, med ljudets hastighet. När vågen når slutet på röret och plötsligt expanderar i ljuddämparen eller expansionskammaren, genereras enligt fysikens lagar en

motriktad negativ tryckvåg som ger sig i väg tillbaka upp i röret igen. Tanken är att denna negativa våg ska nå cylindern vid tidpunkten för överlappet och hjälpa till att suga ut avgaserna ur cylindern och samtidigt dra in färsk gas från förgasaren och på det viset öka fyllnadsgraden för nästa förbränningsstakt. Därför är det viktigt att man har de riktiga värdena för ventiltiderna innan man börjar räkna.

Har man inte tillgång till ventiltiderna kan man enkelt kolla dem själv med hjälp av en indikatorklocka och en gradskiva (0-360 grader). Sätt indikatorklockan mot vipparmen och inte mot ventilen eftersom spelet försvinner när motorn blir varm. Gradskivan sätts på vevaxeln, och nollas vid övre dödpunkt.

Vi kan ta ett räkneexempel. Säg att vi har en motor där vi vill lägga max-effekten vid 8500 varv och har ett ET-värde på, låt oss säga 250 grader, vilket är rimligt för en vass kam. Det ger oss

$$P = \frac{5100 \cdot 250}{8500 \cdot 6} = 25$$

25 är primärrörets längd i tum. (Bob Gayler är engelsman tror jag). För att få längden i millimeter multiplicerar man med 25,4. Det ger 635 mm. Men hur vet man att det är just 8500 varv där maxeffekten kommer att bli högst? Ja, det kan man bara gissa på ett ungefär. Om vi räknar samma exempel fast med 8300 varv i stället får vi 650 mm. Det här visar lite på svårigheten att träffa helt rätt på en gång. Det är experimenterande som gäller. Har man tillgång till en bromsbänk är det en stor fördel.

Sedan måste man komma ihåg att längden man får vid räkningen inkluderar avgaskanalen ända från ventiltallriken. Avgaskanalens längd måste alltså räknas bort när man bygger systemet.

När man har kommit så här långt så är det dags att börja fundera på grovleken på röret. Det är egentligen ganska enkelt. Grovt kan man säga att röret ska ha cylinderns dubbla volym. Följande formel används;

$$D = 2 \sqrt{\frac{2 \cdot V}{\pi \cdot P}}$$

där D = primärrörets inre diameter,

V = cylinderns volym. 16,4 används för att omvandla cylindervolymen till kubiktum, P = primärrörets längd i tum.  $\pi$  är en konstant som är c:a 3,14 (används i alla möjliga och omöjliga sammanhang där man har att göra med runda före-

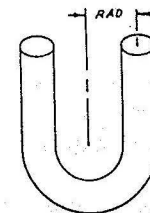
mål). Vi fortsätter räknandet med samma förutsättningar som ovan. Antag att cylindervolymen är 500 cc. Det ger oss;

$$D = 2 \sqrt{\frac{2 \cdot 500}{\pi \cdot 16,4}} = 1,76 \text{ tum} = 44,76 \text{ mm}$$

Enligt lagen om alltings jävlighet så blir rördiametern naturligtvis sådan att den inte finns att köpa. Men det finns en räddningsplanka som ger oss möjlighet att hitta ett lämpligt existerande rör. Det är nämligen på det viset att rördimensionen vi fått fram gäller för ett rakt rör utan böjar. Men eftersom man blir tvungen att böja röret för att kunna montera det på cykeln, ökar motståndet och vi blir tvungna att öka rörets diameter en smula.

Här visar sig ytterligare en av de svårigheter som finns när man bygger avgassystem. Hur mycket motstånd ger en viss böj med ett visst genomsläpp och en viss böjradie? Ingen vet. Men enligt Bob Gayler kan man vid normalfallet där röret böjer av direkt efter avgaskanalen och sedan böjer av en gång till under motorn, räkna med ungefär 5-10% större innerdiameter än själva räkningen gav oss. Det ger oss möjlighet att hitta en lämplig rörstorlek. På Leufvens racing t.ex. (raggarbilsfirma) kan man hitta följande sortiment med färdiga rörböjar i tunnplåt och utan veck. De har en rak stump i varje ända så att man klarar sträckan mellan böjarna också.

Diameter	Radie	Delnummer
1 1/2"	6"	*12200
1 5/8"	6"	*12210
1 3/4"	6"	*12220
1 7/8"	6"	*12230
2"	6"	*12240
2 1/8"	6"	*12250
2 1/4"	6"	*12260
2 1/2"	5"	*12270
1 3/8"	2 1/2"	*12520
1 1/2"	2 1/2"	*12530
1 1/2"	4"	*12532
1 5/8"	2 1/2"	*12540
1 5/8"	4"	*12542
1 3/4"	2 1/2"	*12550
1 3/4"	4"	*12552
1 7/8"	3"	*12560
2"	3"	*12570
2"	4"	*12572
2 1/8"	3"	*12580
2 1/8"	4"	*12582
2 1/4"	3 1/2"	*12590
2 3/8"	3 1/2"	*12596



Räkningen gav oss 44,76 mm. Om vi ökar den diametern med 6,5% får vi 47,7 mm = 1 7/8 tum. Då finns det t.o.m 2 olika sorters böjar; 6 och 3 tum radie. Radien mäts enligt figuren. På det sättet får man försöka hitta ett lämpligt rör. Men kom ihåg; det är längden som är viktigast.

Om man väljer att bygga systemet som ett 2-1 system så går naturligtvis det också bra. Huvudsaken är att man har en markerad övergång från primär-rör till ljuddämparen eller expansionskammaren, så att den positiva tryckvågen bryts av. Om man väljer 2-1 eller 2 separata rör kan ju också styras av hur man har plats och möjlighet att montera systemet på cykeln. Men man kan ju komma ihåg att 2 ljuddämpare dämpar mer än en. För den som funderar på BoT kan man kanske rekommendera 2 separata eftersom dB-gränsen i tävlings-sammanhang närmar sig TSV:s gatgräns.

Cucciolos ljudförstärkarforskningsavd.  
föredlat av Peter Lindqvist

## GNÄLLSIDAN

### Kverulanternas högborg

#### Bäste Herr Utgiphvare!

Ett tungt och tillika ganska sällan slående hjärta phår extra näring i och med att Herr Utgiphvaren låter undertecknad phå ta del av Edert vänliga svar till min inlaga i phörre numret av denna i övrigt utmärkta publikation. Några randanmärkningar dock.

-Herr Utgiphvaren tillåter sig att ha synpunkter på min physionomi i detta phall ställda i relation till undertecknads namn.

-Herr Utgiphvaren har dessutom, något smaklöst, inte nöjt sig med ovan nämnda phörpharande en gång utan låtit pekphingern halha iväg ett phlertal gånger.

-Herr Utgiphvaren har däremot rannsakat sitt sinnelag och därvid phunnit att en reträtt varit på sin plats vad gäller de enkla matematiska principer till och med

de gamla phenicierna på ett alldeles phörtjusande sätt exekverade i. Detta är noterat med plusspoäng i den lilla svarta boken!

-Om sanningen ska phram har Herr Utgiphvaren tyvärr rätt vad gäller anspelningen på undertecknads physionomi därest mitt skinnställ är till salu pga en alltphör ringa phlexibilitet runt midjan. Kort sagt har jag vuxit ur skinnstället framlängas så att säga. Detta torde dock ej förvåna någon då vi alla ska vandra samma väg och som någon klok man en gång sade: Inför vår Herre äro vi alla smålänningar

*Albert E. Fleischman*

#### Ärade Herr Fleischman!

Smålänning kan du va' själv!

*Obefintliga utgivaren*

## Ferrari-Ducatomotorn.

Via vårt omfattande internationella kontaktnät erfar vi att den ryktesomsusade Ferrarimotorn f.n. körs i bänk. Känsloerna är emellertid svårtolkade när detaljerna avslöjar vad det egentligen är för sorts motor det handlar om. Med sorg i hjärtat tvingas vi inse att det bara är fråga om en Y-m--a kopia. Om desmo inte ett ord. Ej heller kylmetod.

Det man ser från utsidan är att cylinderraden lutar framåt, 45°. Underdelen sägs Ducatis Luigi Mengoli ha konstruerat och det enda särdraget är att sörjssystemet är med torrsump. I övrigt är motorn rak och med fyra cylindrar och det finns en 750 och en 900 cc.

Överdelen bär Ferraris prägel och där har man självfallet utnyttjat erfarenheterna från F-1. För att denna vissna historia skall få lite glans avviker jag en smula.

Phil Hill har berättat en episod från sextitalet som vi får ta som illustration här. Han hölls med testkörning tillsammans med Dan Gurney, i Italien givetvis då Dan oförmodat gick i depå. Han hade hört ett "funny noise" och stannade alltså. Av med kåpor och huvar och stor överraskning. En cylinder borta. Hål i blocket. Eller om topp och ventiler hade ramlat ner på asfalten. Grabbarna åkte ut på banan och hittade detaljerna. Poängen var att när bilen gick i depå så gick motorn fortfarande. Detta berättade Hill som en sorts illustration till att förr när saker och ting hade lite själ och egensinnigheter så ansågs Ferraris motorer hålla. Man kom alltså alltid i mål även om väghållningen var tveksam. Ferraris motor var helt enkelt bäst.

Den motor som det nu är fråga om är annorlunda. Fyra ventiler radiellt ordnade. Dubbla kammar och vanliga ventiltryckare. Man har medvetet avstått från den optimala fyllnadsgraden som femventilsteknik kanske skulle ha gett. Skälet är att man ansett sig ha uppnått tillfredställande termisk verkningsgrad tack vare förbränningsrummets utformning. Tillsammans med en konkav kolvtopp. Kamnockarna beskrivs som koniska men där vill jag se bilder innan jag för missuppfattningar vidare.

Weber tillhandahåller självklart insprutningen som arbetar tillsammans med tändsystemet men Marelli nämns inte. Husabergs nya V-motor förefaller min själ intressantare.

Har ni förresten tänkt på en sak. Med den nya motorn skulle man kunna bygga en helsvensk cykel. Alla grejor finns. ISR gaffel och bromsar, LGO-tank. Crommoly från Sandvik. Det är bara att lura någon att gjuta ett par hjul. Fram med ritbrädan.

ps

## Såld 380 000F

Dominique Bardi, nybliven ägare till Christian Sarrons världsmästarcykel, från 1984, inropad på auktionen i Pantin, Frankrike i oktober förra året.. är samlare och bilförsäljare som också känner till tävlingsåka tack vare sitt förflytna som Ferrarismiskare i Pozzis stall under 24 timmars Le Mans 1972, då han tog en första plats i GT-kategorin. För denne parisare fanns det bara en cykel att ropa på: "Eftersom jag är novis så ville jag inte göra bort mig, och därför köpte jag toppmotorcykeln. Det är synnerligen ovanligt att kunna köpa en världsmästarcykel. Historiskt är det en händelse." För herr Bardi är detta början till en ny typ av samlande, inte endast en spekulativ placering: "En dylik maskin har egentligen inget pris... Naturligtvis, skulle en japan en dag bjuda mig tio gånger så mycket säljer jag."

Auktionsresultat den 28 oktober 1990 (68 upprop. Här redovisas rästena dito.)  
ES=ej såld, EP=ej presenterad

- 10 Laverda 750 SF 1978 mycket fin renovering 15 000F
- 13 Ducati 750 GT 1974 fint skick ES
- 22 MV Agusta 150 fint skick EP
- 24 Ducati 860 1978 sportutrustad 28 000F
- 27 MV Agusta 250 fint skick EP
- 36 Laverda 1000 1974 mycket fint skick 38 000F
- 47 MV Agusta 750S 1971 nyskick 250 000F
- 52 Ducati 350 Desmo 1967 tävlingsutrustad, mycket fint skick, 35 000F

Vaddå, Christian Sarrons cykel? Bambustaket såklart, Yamen ha den, vill dom.  
250 TZZZZZZZZZZ

till er genom MOTO 1

# DUCATI 907ie

## INTRODUKTION

Cucciolos läsare hör till den ytterst gynnade grupp här i landet som kan få läsa utländsk motorpress utan att för den skull behöva betala skyhöga abonnemangsavgifter (*betalar gör översättaren och klubben gemensamt*). Som lök på laxen är dessutom artiklarna censurerade. Det innebär att alla asiatiska och germanska fartyttringar är noll.

Fransmän är till stor del ättlingar till italienare. Före vår tideräkning, dvs före Fabio Taglioni, koloniserade Ceasar och hans gäng delar av nuvarande Frankrike. Dessutom fick vikingarna den franska provinsen Normandie (*därav namnet*) som skänk av den franske kungen mot löftet att sluta sina härjningar. Sedermera har dock både italienare och nordbor assimilerats fullständigt i den franska kulturen. Sammanfattningsvis kan man tycka att det verkar flyta det noblaste blod i våra franska hjältars ådror.

När detta är sagt kan introduktionen till artikeln om 907ie, i detta nummer av Cucciolo, anses vara gjord. Det mesta är stulet ur MOTO 1's januarinumner som trycks och distribueras från Paris.

## SAUCE BOLOGNAISE

Man tillskriver Ducati Paso tre viktiga innovationer. Den första är att man öppnat vägen för sporttouring genom att bygga cykeln som en aerodynamisk enhet. Denna förändring, som inleddes

av Honda CBR och Honda 1000 1986, är ett sätt att närma sig bilarna. Den andra, som föregåtts av en omarbetning av den berömda Pantamotorn, har utmynnat i större cylindervolym, vattenkylning och dubbelförgasare alltså ytterligare ett sätt att närma sig bilarna, för att inte säga Fiat. Den tredje, slutligen, att ha djärvheten att våga dölja för alla hungriga blickar, ramen och kraftkällan, med en kåpa, fick anhängare, i synnerhet utomlands att klaga högljutt. För att lugna revolten och för att tysta anklagelserna presenterade Ducati på Kölnmässan en ny 900 SS med hela v-motorn lättillgänglig för ögat. Efter att länge ha levt på 750:ans goda rykte, och dess vidareutveckling, som fött 906:an (*900kbcm med sex växlar*) och Pason (*904 kbcm och vattenkyld*) vänder nu Ducati på ett nytt blad. Den italienska firman har till en av sina mest äkta modeller lagt en avancerad linje både vad det gäller motor och chassie.

## MODIFIKATIONERNA

Försprånget har ökat från 96 till 107 mm och axelavståndet från 1450 till 1490 mm. Fälgarna är numer 17 tum breda istället för Pasons 16 tum. För övrigt är däck och fjädring förbättrade, bromsarna har fått mer kraft med hjälp av dubbla 300 mm skivor fram (Pason har 280 mm) försedda med Brembos fyrkolvs racingok. Bak har man bytt den aggressiva 270 mm skivan mot en snällare på 245 mm. Förbättringarna på

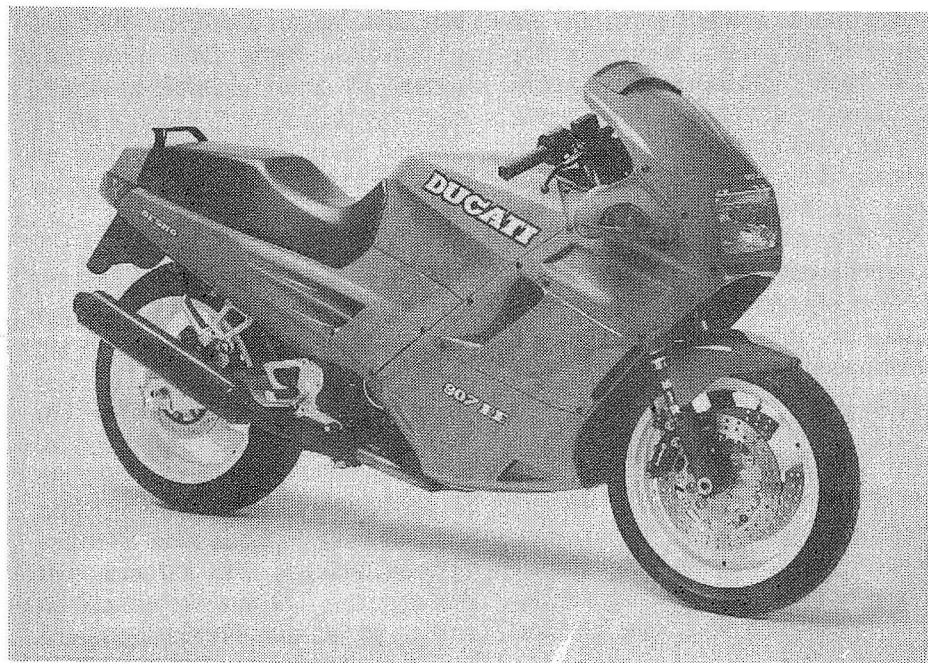
motorsidan är betydande och i synnerhet vad beträffar andningen. Kamaxlarna är nyritade för att uppnå ett optimalt distributionsdiagram med hjälp av Webers elektroniska insprutningssystem. 907ie har ett insprutningsmunstycke per cylinder istället för det ensamma munstycket i Pasons gamla bilförgasare (också den från Weber). Resultatet blir en mycket otypisk maskin, en sportouring-maskin för ducatister. Med andra ord en cykel med stark personlighet och som knappast kan dölja sitt desmodromiska distributionsystem.

### ESTETIK

(här hoppar översättaren över en stor del av originaltexten, dels därför att Cucciolos läsare tyvärr inte har originalartikelns bilder att referera till, dels därför att vem fan är intresserad

av motorjournalisters smak och formkänsla)

Förutom sina tekniska kvalitéer har 907ie en mycket god ytfinish. Lacken är påförd i flera lager, överst med skyddande klarlack. Bromshandtagen ger intryck av mycket fint handarbete och svingarmen har excenterförspannare till kedjan. (detta senare helt i motsats till tidigare uppgifter i Cucciolo) Tanklock, dock utan lås, och sissybar i aluminium. Avgassystemet verkar förbättrat även om främre röret fort ändrar färg. Infästningarna är också stadigare än tidigare. Tvärr är utrymmet under sadeln svårtillgängligt. Det elektriska är välgjort, det gäller även kommunikationssystemet och mätartavlorna men man kan diskutera om integrerade bromsljus och blinkers fungerar så bra.



### JULGRANEN

Sitter som sig bör på toppen av gaffeln och är mycket automobilinspirerad med sina svarta mätare med brandgula tecken. Piloten kan kontrollera körda kilometer, hastighet, bränslemängd och vattentemperatur. Dessutom tillåter ett stort antal indikatorlampor kontroll av alla möjliga funktioner såsom blinkers, växelläge, hel- och halvljus, oljetryck, batterispänning, bränslemängd i reserven samt l'abaisse-ment de la béquille latérale, dvs stödets läge. Styret är av modell clipon och helt i lättmetall (även detta helt i motsats till tidigare uppgifter i Cucciolo) Instrumenteringen är funktionell men börjar kännas en aning gammal. Reglagen är med några få undantag bra utformade. Fotreglagen är helt i lättmetall samt, och detta är höjden av raffinemang, även deras infästningsplattor. (här hoppar översättaren över en omständlig beskrivning och introduktion till hur man brukar sidostöd och centralstöd)

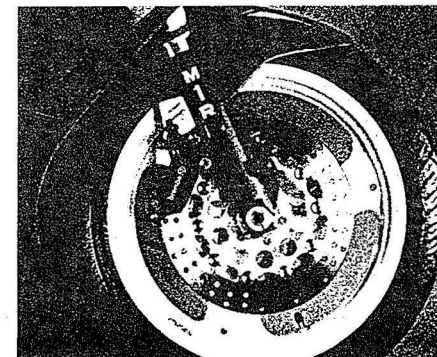
### TEKNIK

Motorn som 907ie är utrustad med kan ses som resultatet av en process som inleddes med 500 Pantah 1978. Modellerna 600, 650 och 750 utgör en sorts mellanstadier. För att få bekräftat den goda utgångspunkten som Ducati hade 1978 kan man idag konstatera att motorns huvudarkitektur är oförändrad medan ett visst antal inre komponenter har gjorts om. Modifieringarna är i huvudsak gjorda för att klara de högre påfrestningarna som nu har tillkommit sedan de tidigare modellerna. Växel-lådan är en annan viktig komponent som har blivit omarbetad liksom kopp-

ling och vevstake. De dubbla kamaxlarna är oförändrade men förbränningsrummen har ändrat form från hemisfär till polysfär. För att styra de två kamaxlarna finns det två tandremmar på motorns högra sida. Den flerskiviga torr-kopplingen är en ducatiexklusivitet liksom det vassa insprutningssystemet från Weber. Motorn har den vattenkylning som först infördes på Ducatis afrikanska elefanter. Ramen, som helt döljs av kåpan, är en dubbel vaggram uppbyggd av krommolybdenstålrör i fyrkantsprofil. Styrhuvudet är lagrat i koniska rullager och har 25 graders lutning. Försprånget är 107 mm.

### BROMSAR

Fram tillförsäkras bromsförmågan av två 300 mm skivor och de hårda nyporna hos två fyrkolvsok. Baktill används en skiva på 245 mm. Det nya bromssystemet är en klar förbättring jämfört med Pason. Kanske bromsar man inte snabbare ner till noll men man har bättre kontroll och doseringen är mer exakt. Progressiviteten är nu bättre



och känsligheten för värmeutveckling vid upprepade hårda inbromsningar mindre.

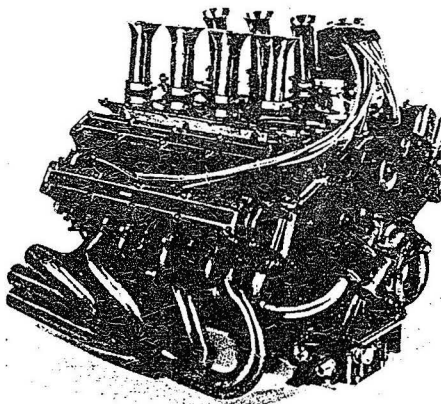
## KOMFORT

(här hoppar översättaren över hela stycket; jag menar att vem fan är intresserad av hur journalistens mjukdelar mår efter en tur med 907ie?)

## VÄGHÅLLNING

Det är en mirakelformel att öka fälgdiametern från 16 tum till 17 tum som Ducati gjort på denna cykel. Man har funnit en mer säker och balanserad gång. Föraren har lättare att finna rätt nedläggningsvinkel vid ingången till en kurva. Kurvstabiliteten har påverkats av ändringar i försprång och styrgeometri, allt detta utan att manöverförmågan nedsatts. Cykeln är mycket lättstyrd och samtidigt stabil vid häftiga kursändringar eller nerlägg. Hon är betydligt mer lätthanterlig än sin äldre syster trots att hon uppvisar en imponerande vändradie. Något överstyrd i låg hastighet och något understyrd i hög hastighet kanske något geometrisk snille redan räknat ut. Trögstyrdheten visar sig som lätta wobbel vid snabba spårbyten eller som en tendens att falla inåt i kurvor. Dessutom rätar hon inte på sig så mycket som väntat vid bromsning i kurva. Styrningen är mycket exakt i hög fart och dessutom mycket behaglig i kurvor. Bakfjädringen kan tyckas något våldsamt på en ojämn bana men den går att justera, dock måste en del av kåpan plockas bort. Som förare är man helt enkelt mycket nöjd med maskinens kompetens och Michelinäckens pålitliga uppträdande. Växellådan är välstegad, mjuk och distinkt, dock känns slagen något långa. Kopplingen har mjukt och samtidigt distinkt ingrepp men kräver en viss kraft vid

handtaget. Den tål inte några större påfrestningar, då ger den missljud ifrån sig och obehagliga ryck. Vad det gäller sekundär-transmissionen är den bullrig och drar fort på sig ett irriterande stort spel. (kul att höra att 907ie åtminstone på en punkt är lik min 860GT 1975, övers anm)



## PRESTANDA

Fastän ändamålet med elektronisk insprutning har varit att få en smidigare gångkultur i Ducatis stora v-twin kan vi mäta oss till en sänkt bränsleförbrukning. I vår provbänk hittade vi 67.2 häst i Pason vilket nu har blivit till 74.7 häst i 907ie. Kraften är jämnare fördelad över registret och toppnoteringen har fallit från Pasons 75 Nm vid 6000 v/min till 72 Nm vid 6500 v/min för 907ie. Detta innebär i praktiken att motorn varvar lätt från 3500 v/min trots viss ryckighet under 2000 varv. Men motorn ger sitt bästa från 5000 v/min för att sluta vid 8400-8500 v/min då varvtalsregulatorn slår ifrån tändningen, vilket även händer på femmans växel. Fastän maxvarv inte kan nås på högsta växeln, på grund av

den höga utväxlingen, som i sin tur beror på hjuldiametern, är 907ie ändå kapabel till högre topphastighet än 906:an. Vi mätte 218.5 km/h vilket dock är långt ifrån fabrikantens utlovade 230 km/h. Accelerationsproven kunde vi tyvärr inte utföra tillfredställande på grund av den trilskandes kopplingen. Vi har därför i

tabellen fört in de siffror som vi tidigare mätt upp på Pason. Tack vare elektroniken har bränsleförbrukningen sjunkit med bibehållna, och i vissa fall bättre prestanda. (Du som vill läsa mer i Cucciolo om samma ämne, tag fram nr 5/1990 sid 61)

Thomas Lundén

<b>CAGIVA</b> motor Italia S.p.A. - VARESE -	<b>CARATTERISTICHE TECNICHE</b> Technical data		Tab. N° 813
	UFFICIO TECNICO - PROGETTI -	Modello Model	900 ie
			Foglio 1 di 9
			Data 05 /09 / 90

### SPIS

Typ	90 graders v-twin, vattenkyld, 4-takt
Slagvolym	904 kcm
Borning / Slag	92x68mm
Kompression	9.2:1
Antal vent/cyl	2 tvängsstyrda
Förgasare	elektronisk insprutning
Maxeffekt i hkr	74.5 8500 v/min
Maxvridmoment	72 Nm 6500 v/min

### TRANSMISSION

Koppling	torr, flerskivig
Antal växlar	6

### CHASSIE

Hjulbas	1490 mm
Gaffelvinkel	25 grader
Försprång	107 mm
Sadelhöjd	780 mm
Svål fram	120/70-17
Svål bak	170/60-17
Broms fram	300 mm x 2 4-kolv
Broms bak	245 mm x 1 2-kolv
Tankvolym	21 liter
Vikt utan slurpa	215 kg

### TOPPSPEED

Deklarerad speed	230 km/h
Mätt speed	218.5 km/h

### MAXAX

0-50 km/h	1.6 s
0-100 km/h	4.0 s
0-400 m	12.1 s (172 km/h)
0-1000 m	23.6 s (205 km/h)

### SOPPATÖRST

stad	0.62 l
landsväg	0.50 l
fjällen	0.69 l
i 90 km/h	0.39 l
i 120 km/h	0.53 l

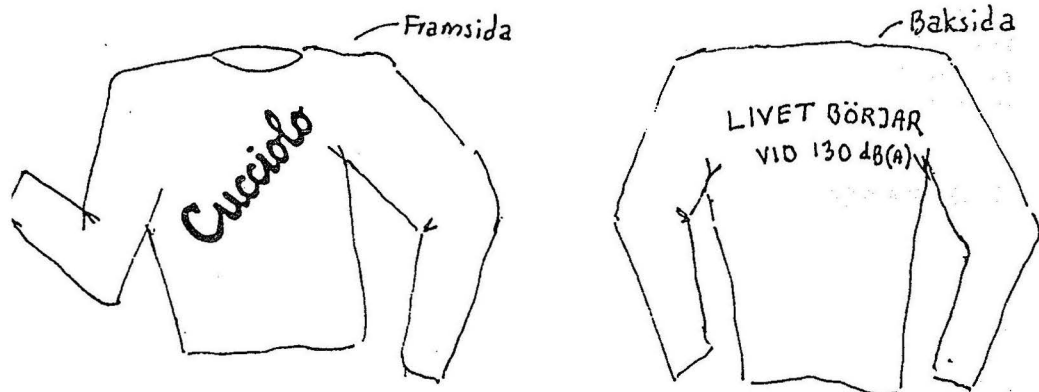
### NITBARHET

från 60 km/h	12.7 m
från 120 km/h	54.1 m

LA CAGIVA Motor Italia S.p.A. - Varese SI RISERVA IL DIRITTO DI NON COMUNICARE ALTRI DATI ECCETTO QUELLI RIPORTATI, E DI APPORTARE QUALSIASI MODIFICA RICHIESTA DALLO SVILUPPO DEI PROPRI MODELLI.

# KLUBBPRYLAR

NYHET NYHET NYHET. CUCCIULO-TRÖJAN INKOMMEN.



Knäck Superbike för bara 100:-

Vit långärmad t-shirt med tryck på båda sidor,

kostar pinsamt låga 100:-

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

## COLLEGE

## T-SHIRT

**750 F1**

STORLEKAR M,L,XL  
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL  
Pris 85:-

VIT MED GRÖNT TRYCK

**Mike Hailwood replica**

STORLEKAR M,L,XL  
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL  
Pris 85:-

RÖD MED VITT TRYCK

**900 SUPERSPORT**

STORLEKAR M,L,XL  
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL  
Pris 85:-

RÖD MED VITT TRYCK

# DEKALER

RÖD TEXT PÅ  
VIT BOTTEN

**PANTAH**

VIT TEXT PÅ TRAN-  
SPARENT BOTTEN

**900  
SUPERSPORT**

**750 F1** Mike Hailwood  
replica

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

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

TYGMÄRKE SOM KLUBBDEKALEN 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.



KLUBBDEKALEN

GRÖN-VIT-RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

## 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**

UBÅTI  
010 0750 610 26





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

Bologna, 11 aprile 1991

SVENSKA DUCATI KLUBBEN  
Mr. MICKE WERKELIN  
Pyrolavagen 52  
S-18160 LIDINGO  
Svezia

Dear Sir,

we received your kind letter and we thank you very much.

First of all i want to inform you that I trasmitted copy of your letter dated oct. 10 to our service department for the information you required and you will receive answers directly from them.

As concerns your letter dated march 24, we thank you for your interest to receive our racing team during the race of Sweden. We are not in a position to know now if it will be the time to meet you in your place close to Anderstorp. For sure our team will be at the Ducati hospitality tent in the track where all the Ducati owners are invited to have drinks and snacks free of charges.

In any case, our team will be glad to meet you and all Ducati club member in our place or in your place during their stay in Anderstorp.

Best Regards.

Nadia Pavignani

# BORGO PANIGALE TORGET

## Medlemmarnas privatannonser

### Säljes

DUCATI 500 PANTAH-81. 4 000 mil, 600 cyl & HK-kolvar, Gianelli 2-1, ny växellåda, nyservad motor, nytt bakdäck mm. Alla originaldelar medföljer. Fixt pris 28 495:-  
Anders 08-741 25 50 (dagtid)

### Bytes

Moto Guzzi agentur bytes mot ett paket makaroner.

### Säljes

DUCATI 900 MIKE HAILWOOD REPLICIA-82. Nya däck, nytt drivpaket, 4 000 mil, mycket fin. Pris 45 000:-  
Lasse 011-667 35

### Säljes

DUCATI 750 PASO-88. Utt 8903, röd, 2 400 mil, 2-1 + original, mycket fin. Pris 47 000:-  
Anonym a 08-709 20 72, h 08-739 22 70

### Säljes

DUCATI 750 SPORT-89 (som F1.an). Redan en klassiker???? (Nix, reds anm.) 1 av 2 silver/svarta i Sverige. 1 600 mil. Toppskick! Bör ses! Ev byte.  
Anders 031-27 97 18

### Köpes

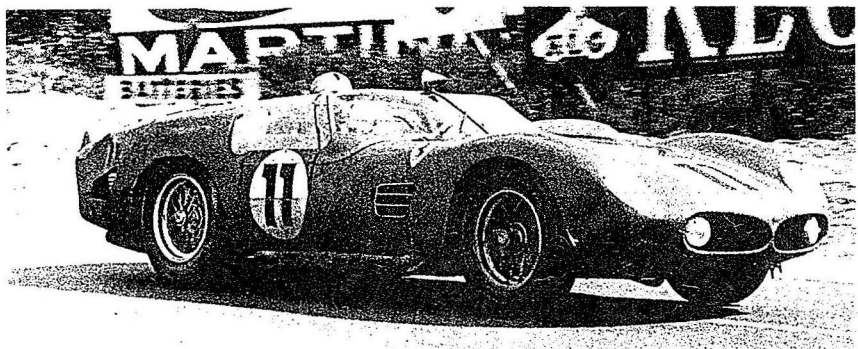
DUCATI CUCCILOLO moped.  
Micke h 08-766 22 84, a 08-731 64 40

### Säljes

DUCATI 750 F1-85. 1 400 mil, nyskick. Pris 60 000:-, ev byte mot billig Ducce.  
Anonym 042-15 57 86

### Säljes

DUCATI 851 S-90. Noll mil! Fabriksny, registrerad feb-91. Sälges pga hastigt ändrade förhållanden. Förhandlingspris 97 000:-, ev inbyte HD-sida oavsett skick.  
Kent 0418-820 10



## Kulturens Hjältar

### Samlarbild 2: Micke Werkelin

~ - означает всё начальное слово + тире, напр. генерал|...; ~-адъютант: генерал-адъютант.

| отделяет ту часть начального слова, которая заменяется - (тире) в следующих словах, а также ту часть других слов, которая соответствует - (тире) в тех формах, которые находятся в скобках. (| в другом слове, чем в начальном слове, никогда не соответствует - + следующей части слова, напечатанной жирным шрифтом!) Напр. прин|осить\*, -ес|ті (-у, -ёшь, -ёт) ...; -ест|сь: приносить, принести (принесу etc) ...; принест|сь. ( ) в скобках даётся: а) вариант предшествующего слова; б) грамматиче-

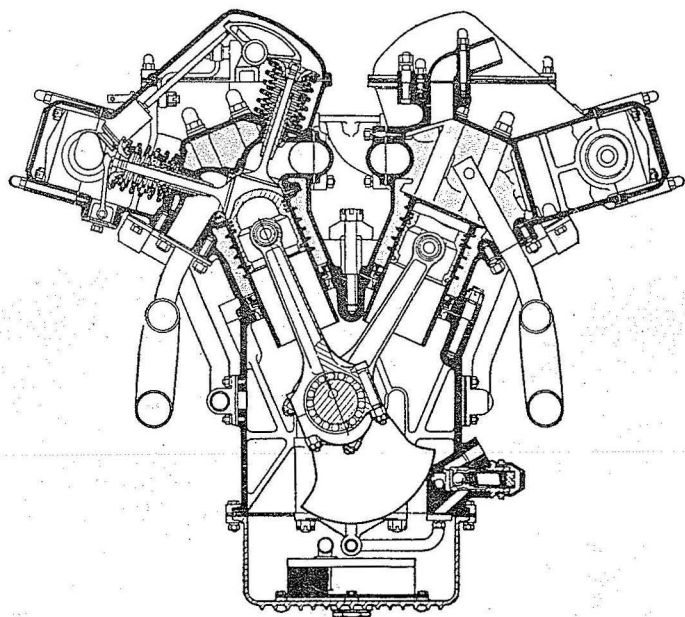


Äntligen börjar japanerna fatta grejen med DUCATI. Isle of Man -89  
Foto: Lars Magnusson

---

---

Numrets veck.



Talbot-Lago 3 liters V-16 1939. Hördes aldrig.

---

---