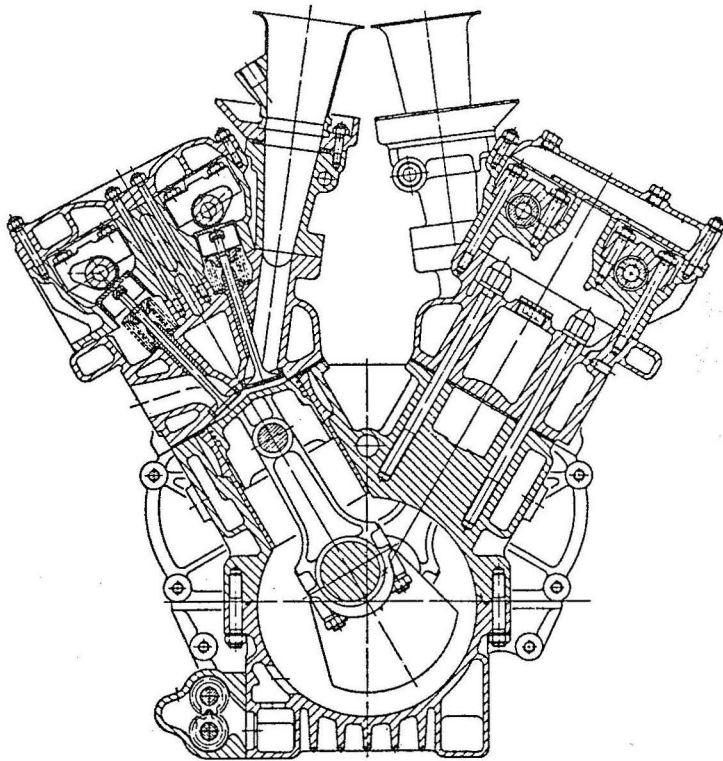




Numrets veck.



Alfa Romeo 3 liters V12 1979. Floppade trots 12 000 rpm.



# Svenska **DUCATI** Klubben

## **Cucciolo**

Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens 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<sup>IV</sup>, 118 54 Stockholm.

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

1:e skrivbiträdare: Jan Johansson, tel 08-669 59 33

Cucciolo is the club magazine of Svenska Ducatiklubben and is sent to all the members and to Ducati clubs all over the world. There are about 300 members in Svenska Ducatiklubben. The address to Cucciolo is: Cucciolo, c/o Stephan Hoffmann, Högbergsgatan 68 A<sup>IV</sup>, S-118 54 Stockholm, Sweden.

## **STYRELSE/BOARD**

Ordförande/President: Jonas Dahl	tel 0302-323 30
Kassör/Cashier: Staffan Facht	tel 0303-161 04
Sekreterare/Secretary: Niklas Rimpi	tel 031-57 52 19
Ledamot/Member: Magnus Dahl	tel 0303-638 97
Ledamot/Member: Ragnar "Ragge" Hallgren	tel 0303-185 97

Man kan bli medlem i Svenska Ducatiklubben om man sätter in 200:- på postgiro 4771371-4. På inbetalningskortet plitar man ner namn, adress, tel nr hem och arb, Ducatimodell och reg nr.

## **ADRESS/ADDRESS**

Svenska Ducatiklubben, c/o Jonas Dahl, Lövhult Pl. 2415, S-448 96 Tollered

## **ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES**

Skicka-alltid till/Do always send to: Jan Johansson, Bergsundsgatan 13<sup>III</sup>, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33



## **TRÖJOR OCH DEKALER**

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

## **BULLERFONDEN**

Jan Johansson, Bergsundsgatan 13<sup>III</sup>, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33  
pg 204012-9

## **BANKKOMMITTÉ**

Camilla Friman, Skogsglantan 23, 435 38 Mölnlycke, tel 031-38 18 07  
Ronny Andersson, Skogsglantan 23, 435 38 Mölnlycke, tel 031-38 18 07  
Stefan Jakobsson, Aspelundsgatan 6, 522 00 Tidaholm, tel 0502-151 03

## **LOKALA KONTAKTMÄN**

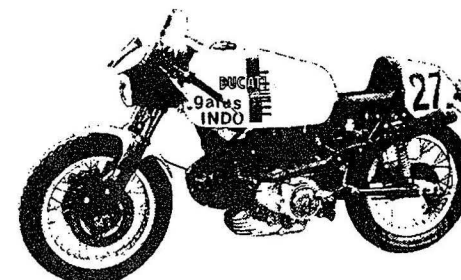
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47  
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84  
Väster: Sven Cullman, Norra Klostersvägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45  
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

## **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).



Nedan följer ett kort referat från en intervju med nye ordföranden under temat Svenska Ducatklubbens framtid;

## INNEHÅLL

5	Ordföranden biktat sig
7	Senaste nytt
36	Årsmötesprotokoll
39	In memorandum
41	<b>Superbike</b>
46	Herr redaktör
47	Snack med Polen
50	Något defekt 750 SS
51	<b>Battle of the Motorvelocipeds</b>
58	Nya styrelsen
61	Styrelseprotokoll 1
64	<b>Racing med bröderna Marx</b>
66	Borgo Panigale

## Sverigedräkten



Omslag:  
Rangordningen inom svensk mc-press är nu definitivt avgjord. Världsmästaren Doug Polen tvekade aldrig. Foto: MW

Mittuppslag:  
Nya styrelsen flankerande en stolt Doug Polen när han provsitter Jonas Dahls kamskaftare. Sadeln är inte till salu.  
Foto: Juha Karhusaari (Cucciolo tackar)

Hej!

Det är bara den nya styrelsen som tänkte nämna att vi blev valda trots våra medtävlarens protester i vad som nog måste betecknas som ett av de smutsigaste valen i klubbens redan hårt belastade historia.

Med facit i hand inser man naturligtvis att de (Stockholmarna alltså), med rent spel och nytvättade hojar, var s.d.h. rökta redan från start.

Nåväl, vi tackar för förtroendet och lovar att förvalta det så gott vi kan. Vilka "vi" är har Staffan F beskrivit någon annan stans i denna publikation. Läs och bäva.

När du samlat dig föreslår jag att du försöker välja ut någon i styrelsen som ser minst pålitlig ut. Till honom skickar du

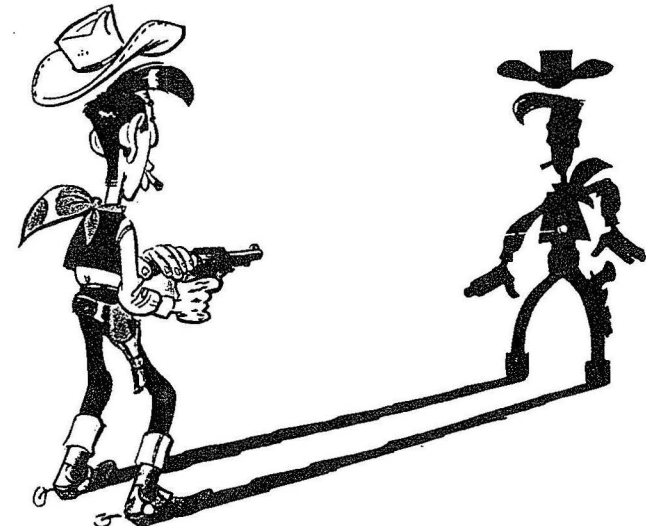
sedan korrespondens och påtryckningar. Berätta vad som bör göras med klubbens pengar eller varför inte ett vackert vykort med "Skärpning" eller någon annan hälsningsfras. Det kallas *feedback* och är mycket fint. I en klubb som vår, utspridd och dan, är det dessutom helt nödvändigt. Det är trots allt dina pengar vi leker med så varför inte vara med och påverka?

Hilsen Jonas

PS

Ett glädjeämne: Kamskaftfalangen har i och med valet fört fram sina positioner och belägger nu 40% av styrelseplatserna. Fröjdoms kamskaftare! 🐾

DS



## 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

# SENASTE NYTT

## Med skvaller & lögner

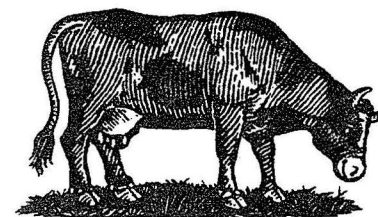
### Stånkarykten

Äntligen är stånkan på gång. På Milanomässan kommer raceversionen att visas och gatcyklarna kommer senare. De har 502 cc från 95.6 x 70 mm, liggande cylinder (Aermacchiarvet hos Cagiva?) och 888-topp. Gathojen får 52-55 hästar och racern 65 bakhjulshästar vid 10 000 rpm.

Massimo påstår att en singel andas annorlunda och kräver annat avgassystem än en twin "och den biten har vi bara börjat pilla på". Han lovar nästan 70 bakhjulshästar när den är färdigutvecklad. Ur 502 cc. Han säger sig också vara mer nöjd och stolt med denna lilla stamp än med något annat han gjort. Inkluderat 851:an.

Balanssystemet var från början en låtsaskolv som stal effekt men är nu extra-vevstaken Cucciolo tidigare visat bild på. Det är effektivare än balansaxel/axlar och är billigare. Dessutom erkänner Massimo, vilket Fabio aldrig gjorde öppet, att det är en fräck lösning just därför att den är annorlunda. Bantester av motor och ram (som blir i mumsiga rundrör) började i september med Davide Tardozi i sadeln.

De 50 första "Mono Racing" kommer att säljas nu i vinter, senare i både ban och gatversion. "Mono Sport" kommer att ha halvkåpa och eventuellt förgasare. Så småningom kommer "Mono Strada", kåplös med förgasare. Pris: mellan 8 och 11 miljoner lire.



### Mamola

Ryktet har nått oss om att Mamola skulle kört GP i Frankrike. Men men fick tyvärr inte tag på en tillräckligt stor röd ko. Han har tydligen lagt på sig en del.

JJ

### ISLE OF MAN

Joey Dunlop var nära att vinna sitt 14:e race på Isle Of Man i år. I 125 TT kom han 2:a efter en hård kamp med brorsan Robert. I Senior TT kom han också 2:a efter Steve Hislop. Joey lovar att komma tillbaka nästa år.

Steve Hislop klämde till med 121,09 mph i Senior (0,09 snabbare än i F1 som han också vann). Det innebär 194,8 km/tim inklusive Isle Of Mans långsamma tankstopp med självtryck! Snabbaste varvet var Hislops andra i F1 på 123,48 mph vilket innebär 198,7 km/tim! Hislop sa efter racet: Förbjud 750 hojarna på Isle Of Man! I F1 kom C Faulkner på 17:e med en 888 Ducati. I Senior kom samma man på 18:e plats (108,9 mph).

MW

JD

## LUCCHINELLI AVSLÖJAD

Marco Lucchinelli har två egna hojar. Att han har en Cagiva 900 I.E. Elefant är väl inte speciellt konstigt. Men en HD!?! Okay, han får väl låna det häftigaste som finns från Ducatifabriken, men lite av hans hjältestämpel försvinner när han glider iväg på jämsänket.

MW

## SIMON LE BON VET BÄTTRE

Sångaren i popbandet Duran Duran har lite att lära Marco. Han stövlade in på Moto Cinelli i Southampton och köpte sig en Ducati 851 Superbike för 20 000 pund. Summan låter lite märklig, men han har nog gott om pengar...

Simon förklarade varför han inte köpte en Harley som alla andra kändisar gjort som inte fattar nåt om hojar (utom Mikael Rickfors som köpt en Yama 550 custom, fniss fniss...): "En Harley för mig är det samma som manligt mindervärdeskomplex i skivbranschen. Det är bara en kliche. Och dom går inte att köra i kurvor med". DÄR HÖR DU MARCO.

Marcos skivframgångar med låten "Lei Cagiva, Lui Ducati" gjorde kanske att han fick lite mindervärdeskomplex?

MW

## FÖR KÄNNEDOM

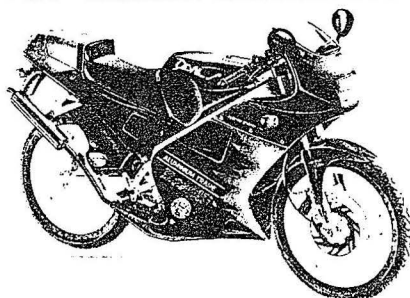
Pga personliga erfarenheter kan jag rapportera att om man köper ett nytt batteri via Tudors återförsäljare så kommer det med ett snyggt och prydligt Tudormärke. Rött som det bör. Om Österlandet inte ett spår.

PS

## GUZZI LM SKIPPAD

Moto Guzzi har lagt ned tillverkningen av 1000 Le Mans. Den sörs av hojåkare, även Ducatister, över hela världen. Le Mans har redan fått sin ersättare: retrohojen 1000 S2. Det är sant! När skall kaptenen (De Tomaso) lämna det sjunkande skeppet och låta någon komma och lanspumpa?

MW



## BENELLI HIGH TECH

Vad tycks om Benellis nya moppe "Devil"? 50cc, aluminiumram, uppochnergaffel, elstart och fyrkolvs-ok! Allt smakfullt lackat i svart och rött. Mopeden ger en indikation om att Benellis nya ägare behåller mopeden och MC-tillverkningen.

MW

## 1 000 cc

Så småningom kommer vi att göra en 1 000 cc version av 888:an, säger Bordi. Den blir på 95 x 70 mm och kräver ett nytt block. När den nya Millen kommer beror på H-nd-. "Det finns ingen anledning till attha tusen kubik innan RC 30:ans efterträdare är här. Den kan nog bli ett hot inom Superbike". Nog så sant. Varför jaga löss med slägga?

JD

## KLUBBLIKHETER

Efter visst samröre med Club Alfa Romeo (Sveriges äldsta märkesklubb) låter en jämförelse sig göras. I Alfakretsar är Bertonekupén precis vad 900 SS är i Ducatikretsar. Somligt var faktiskt bättre förr. Kvaliteten till exempel.

Krångligheten hade inte på långt när nått dagens nivå. Skit i förgasaren fixar en SS-ägare liksom en betingad reflex men vad gör den olycklige 851-ägaren om insprutningen trilskas? Och hur vet han det med någorlunda säkerhet?

Vem har för övrigt erforderliga manicker för att göra något meningsfullt åt ett bänglande insprutningssystem?

PS

## AMERIKAS GP, 9 JUNI, BRAINERD, MINNESOTA

Den 9:e Juni var det dags för Amerikas GP på Brainerd, Minnesota. DOUG POLEN. Mer behöver inte sägas. Han vann båda heaten i överlägsen stil. Mertens klämde till med pole position före Polen. Men, båda heaten handlade bara om den snabba jänkaren. Han tog ledningen på första varvet och var aldrig hotad.

Mertens kom 3:a efter en tuff uppgörelse med Pirovano, Phillis och Merkel. Falappa kom 7:a. Roche vurpade på träningen och bröt en tå så han inte kunde ställa upp.

Andra heatet blev stoppat efter ett varv då jänkaren John Hopperstand vurpade våldsamt utan att skada sig. Då ledde



Russel före Polen. Polen tog ledningen direkt vid omstarten före Mertens och Russel. Då kraschade Falappa när han kom ut på rakan och heatet blev stoppat igen! I tredje 10-varvaren passerade Polen Russel efter halva loppet och gick mot ännu en heatseger. Mertens var mycket nära att komma förbi Russel, men fick nöja sig med 3:e plats.

#### HEAT 1

1) POLEN, USA, DUCATI 2) Russel, USA, Kawa 3) MERTENS, B, DUCATI 4) Phillis, AUS, Kawa 5) Pirovano, I, Yama 6) Merkel, USA, Rumi-Honda 7) FALAPPA, I, DUCATI 8) Monti, I, Rumi-Honda

#### HEAT 2

1) POLEN 2) Russel 3) MERTENS 4) Merkel 5) Phillis 6) Pirovano 7) Monti 8) Guenette, Can, Kawa

MW

## Ducatiskvaller

Ducatis planerade årsproduktion 1991 sålde slut i juli. 10 000 sålda plus 3 000 som fick skruvas ihop på övertid i sommarvärmen.

851:an får ett helt nytt utseende, designat av Tamburini. Dessutom får gatuversionen 5 hästar till.

907 ie görs om lite, spegelblinkersen försvinner.

900 SS, 750 SS och numera 350 SS för Italien och 400 SS för Japan får tillbaka locket över passagerardynan. Tack för det.

Snart kommer alla gat-Duccar ha våtkoppling av bullerskäl.

JD

## 900SS SÅGAD

Alla har höjt nya Ducati 900SS till skyarna utom en: Ducatisten Alan Cathcart. Och det är bra! Det behövs lite mothugg när man monterar på Showa och Mikuni på en Ducati. Det var precis vad Alan klagade på. Hojen var i och för sig bra, men... .. och dessutom var sadeln ful.

MW

## PHIL READ VANN

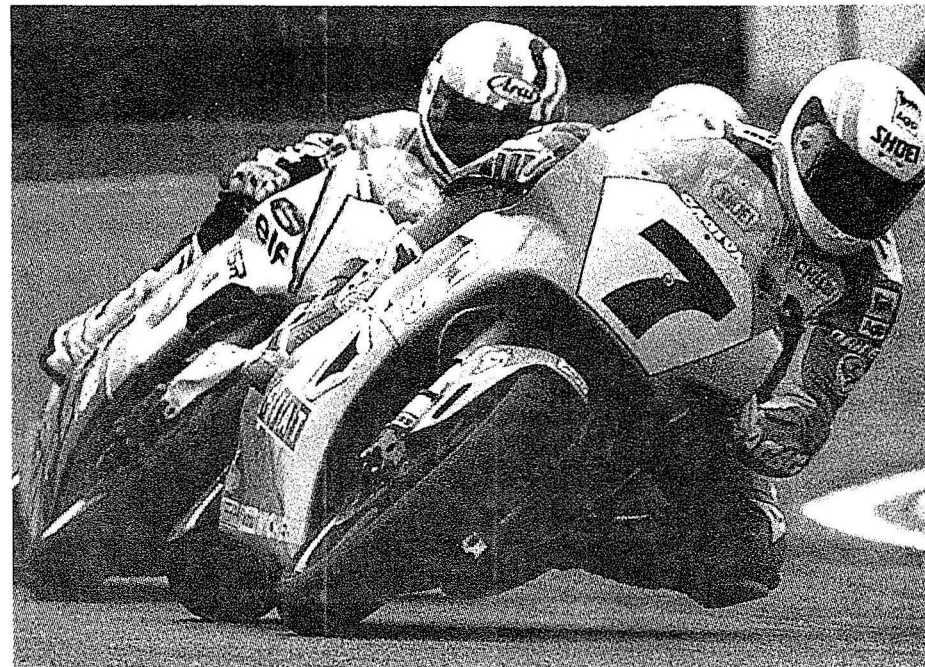
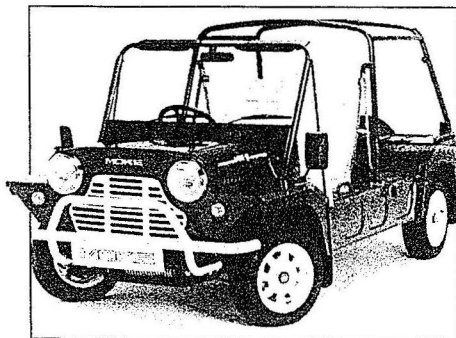
Den fd MV-Agusta världsmästaren vann nyligen sitt första race på 13 år då han ställde upp på en Aermacchi i classic racing i Scarborough, England. Phil har hunnit bli 53 år!

MW

## Mini-Moke

Den vars minne går så långt tillbaka som sextioalet känner omedelbart igen en bekant. I april startade tillverkningen av denna klassiker och kan köpas för föga mer än femtusen pund. Den tycks framställas i Portugal och om Cagiva inte ett ord. Har de ångrat sig?

PS



## ROAD RACING 500GP

När det här skrivs efter Donington ligger Eddie Lawson på 4:e plats sammanlagt. Att det skulle gå så bra i år hade nog inte många vågat hoppas. I Spaniens GP kom Eddie 6:a efter att länge legat 4:a innan effekten avtog allt mer i motorn.

Veckan efter i Italien gick det bättre. Publikjublet visste inga gränser när Eddie gick in som 3:a före Barros! Eddie ledde dessutom på första varvet! Lawson var 14,3 sekunder efter segraren Doohan i mål.

I Tyskland kom Lawson 4:a, bara 11 sekunder efter segrande Schwantz!

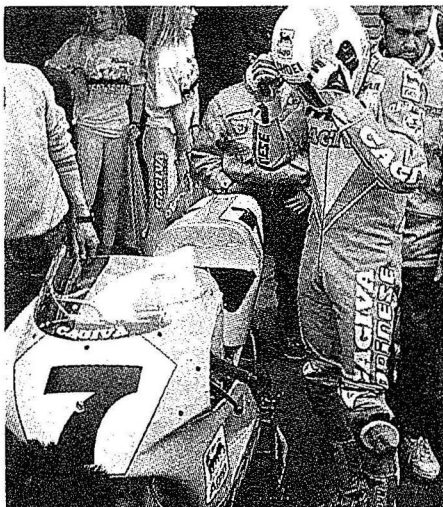
I Österrike fick Eddie bryta efter att ha haft häng på Gardner och Schwantz. Motorn gav upp. I Österrike kom Eddie 5:a, 38 sekunder efter segrande Doohan. En ganska ensam 5:e plats, utan fight.

På Assen i Holland blev Eddie 4:a, bara 16 sekunder efter segrande

Schwantz. Barros blev 7:a. Schwantz vann efter att Rainey gjort en jättetabbe i näst sista kurvan! I 250 klassen tog Pier-Francesco Chili Aprilias första seger på fyra år.

Under tester på Paul Ricard krachade Barros. Han skadade ena handen och bröt nyckelbenet. Han blir förmodligen borta under resten av säsongen. Det gav plats för Raymond Roche att testa. Han tränade, men fick aldrig till det. Han har varit borta för länge från 500 menade han och stod över Frankrikes GP. Eddie gjorde ännu ett underverk och kom -strålande glad- på pallen. Han var slagen endast av Rainey (som var 23 sekunder före i mål) och Doohan. Lawson hade en hård kamp med Schwantz som var förbi ett tag. Men Lawson körde om honom igen -på Mistralrakan! I 250 vann Loris Chili kom 4:a.

Under uppvärmningsträningen på Donington vurrade Lawson med sin snabbaste hoj. Man hade -liksom Honda- haft stora problem med Michelindäcken på träningen. Lawson fick ta reservcykeln. På den blev han 6:a efter Schwantz, Rainey, Doohan, Kocinski och Gardner. Klart godkänt efter en tuff kamp med Gardner och Neill MacKenzie. På den andra Cagivan fanns Marco Papa. Han placerade sig långt bak (ca 10:a) och blev varvad.



I 250 ledde Reggiani länge på sin Aprilia. Han och Cadalora drog ifrån i en tuff kamp där Cadalora så småningom körde om. Reggiani tappade sen en del till Cadalora och blev ikappkörd av Cardus och Bradl. Trots uppenbara problem med greppet drog Reggiani på igen och gick ikapp Cadalora. Precis när han var nära att köra om -efter att ha satt racets snabbaste varv- fick han släpp i en snabb vänstersväng i ett nedförslut och vurrade våldsamt, tursamt utan skador. Chilli skadade en tå på träningen och ställde inte upp. De ligger 6:a och 7:a sammanlagt och Aprilia 2:a i märkes VM!

Det sägs att Randy Mamola skall joina Cagivateamet under resten av säsongen... Lawson har testat insprutning, men han är ganska nöjd med de nya Mikuniförgasare som gett honom 200 extra varv på toppen. Aprilia säger att de skall satsa ännu hårdare i 125 och 250-klassen nästa år. De är dock oroliga att bli av med Reggiani och Chili till .... Gilera! Federico Martini har varit och kollat läget i bland annat Österrike. Han avslöjade att Gileran blir en 250cc V-twin och blir klar i oktober då man skall avslöja vilka som blir förare.

I övrigt har det handlat mycket om FIM:s märkliga utspel om 500-klassen. Strax innan Hollands GP gick man ut och sa att tvåtaktarna skall bort i 500-klassen till förmån för 4-cylindriga 4-taktare! Det låter kanske bra för gamla nostalgiker, men anledningen är att göra klassen billigare, säkrare och att få större startfält. Om en avancerad 4-taktare är billigare än en tvåtaktare är väl tveksamt. Man säger dock tydligt -med adress till Honda- att ovala kolvar skall förbjudas.

Att klassen blir säkrare är också tveksamt -många är rädda för oljespill som blir vid 4-taktsras. Startfältet kanske skulle bli större, men med andra förare. De nuvarande är inte intresserade. Inte teamen heller.

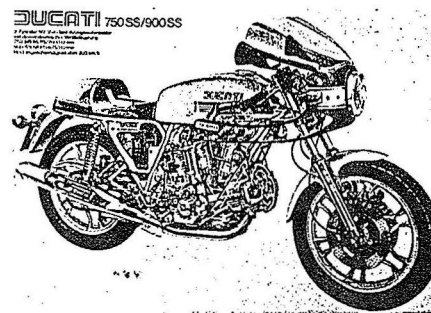
Efter detta första utspel har det ändrat sig en del. Nu skall tvåtaktarna vara kvar genom att sänka kompet och höja minimivikten till 130kg. Tvåcylindriga tvåtaktare tillåts ha en minimivikt på 100kg. Ett parallellt mästerskap körs med 4-taktare, kanske i samma heat. Det här öppnar återigen dörren för Bimota som har sin Tesi klar.

MW

## Ducati hyr ut

Ducati kommer inte att ha något fabrikssteam nästa år. Man kommer istället att hyra ut eller sälja racers till andra stall. Lucchinellis gäng med Roche och Falappa och Mertens team hänger på. Likaså Feracci med Polen. H-nd-föraren Amatriain byter till Ducati och fler toppteam väntas följa efter. Fabriken kommer istället att ägna sig åt Endurance och som ett smakprov slängs tanken fram om Polen och Lawson på en fabrikare i Suzuka 8-timmars.

JD



## BAUTAFORMAT

Enorm affisch (100 x 70 cm) som avslöjar de innersta hemligheterna i Desmodromikens förtrollade värld. En nödvändighetsartikel för Ducatister vars hjärta lider av mystiska biljud som från en hårt ansträngd vinkelväxel. Passar även för övriga som därmed får en uppfattning om hur det skulle kunna vara med en riktig Ducati, utan remmar, extra ventiler och annat kolijox.

För att stilla ert våldsamt uppfammade habegär så organiserar ni en check på 30 Dm utslädd på Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel 1, Tredje Riket.

PS



## Ny racerstjärna?

En av tidernas största hjältar, den pensionerade Rennabteilung-föraren Sverker Arendt, kom äntligen till insikt. Om en är bra, då är två bättre. Han gick således till verket och skaffade sig en avbild i form av ett knyte som tills vidare benämns Parfen. Nu handlar det om att skaffa fram en hoj till grabben. Gärna med tvåtumfålgar. Sedan får Elisabeth säga vad hon vill. Cucciolo gratulerar och skickar inbetalningskort.

## 900 SS för BoT

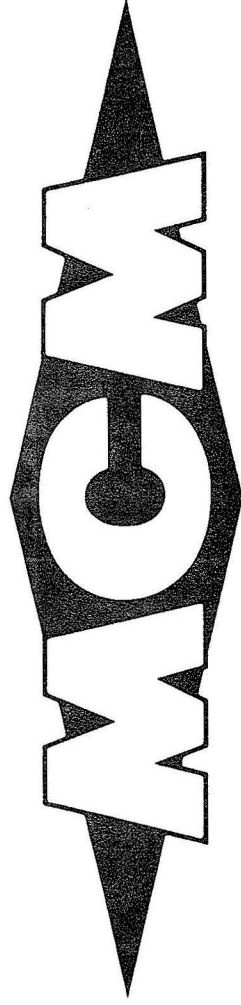
Ledningen av vår kära moderfabrik skäms en smula över att 888:an har "pajat" BoT-serier världen över, så nu kommer en specialvariant av 900 SS för de entusiast-BoT-klasser som börjar poppa upp lite varstans. Den får kolfiberkläder, magnesiumfålgar plus diverse vikt-bantning. Dessutom kommer ett racekit att säljas löst. Alla nya Duccar kommer att visas på Milanomässan. Åk till Italien och drägla.

JD

# VEM SKRIVER OM CLASSIC RACING, SUPER TWIN & BOT?



# JO, MCM – ENTUSIASTERNAS ENDA VAL



*Tidningen där drömmar tar fart!*



## SNUTSEMESTER

Anderstorps GP nästa år är i fara. Anledningen tycks vara fotbolls-EM i Stockholm som infaller några veckor tidigare. Som alla vet kommer det att bli våldsamma slagsmål i hela stan och polisen kommer självfallet vara med. För att inte missgynna de stackare som råkar vara stationerade ute i landet, inbjudes även de till festligheterna.

När väl alla fotbollsintresserade har bultat skiten ur varandra och polisen är det dags för paus. Polisen tar med andra ord semester. Då finns det inga poliser som kan medverka i festligheterna på Anderstorp. Och då blir GP-tävlingarna självfallet inte av. Vad som händer i Sverige när undertecknad går på semester är ännu inte klarlagt.

SH

## MASSIMO FÖRSÖKER LÖSA UT JAPSARNA UR LAVERDA

Massimo Laverda har gjort flera försök att lösa ut de japanska delägarna ur Laverda enligt MCN. Först försökte han ta över genom att göra om firman till ett arbetarkollektiv. Trots sin popularitet bland arbetarna så gick det inte. Då bjöd han in några höjdare från fabriken till sitt hem i Breganze och lade fram ett samarbetsavtal. Avtalet innefattade en ny Sounds Of Singles racer och en V6 superbike. Men det gick i stöpet. Massimo lär ha dålig hälsa och mår nog inte bättre av att tappa greppet om sitt företag. Japsarna säger dock fortfarande att de skall göra V6:an och en modifierad 3:a. Det ryktas också om en konstig japaninspirerad "sportbil" med inbyggd telefax!

MW

## En munsbit

### Man bet av och svalde örsnibb

Plötsligt började de båda männen bråka.

Slagsmålet slutade med att den ene mannen bet av den andre mannen örsnibben – och svalde den.

Händelsen inträffade vid ett-tiden i lördags natt på en privatfest i en hyrd lokal på Andra Långgatan.

Efter förhör hos polisen försattes de båda männen på fri fot.

När den nyligen avgångna styrelsen med vänner firade sin ansvarsfrihet i slutet av augusti hettade det till i diskussionerna om toppfarten på Lars Höjers Pantah. Ni ser här ovan Göteborgs-Postens version av det hela. Efter närmare inspektion av herr Höjers yttre kan Cucciolo dementera att han är stympad. Det måste alltså vara herr Höjer som fick i sig proteintillskottet.

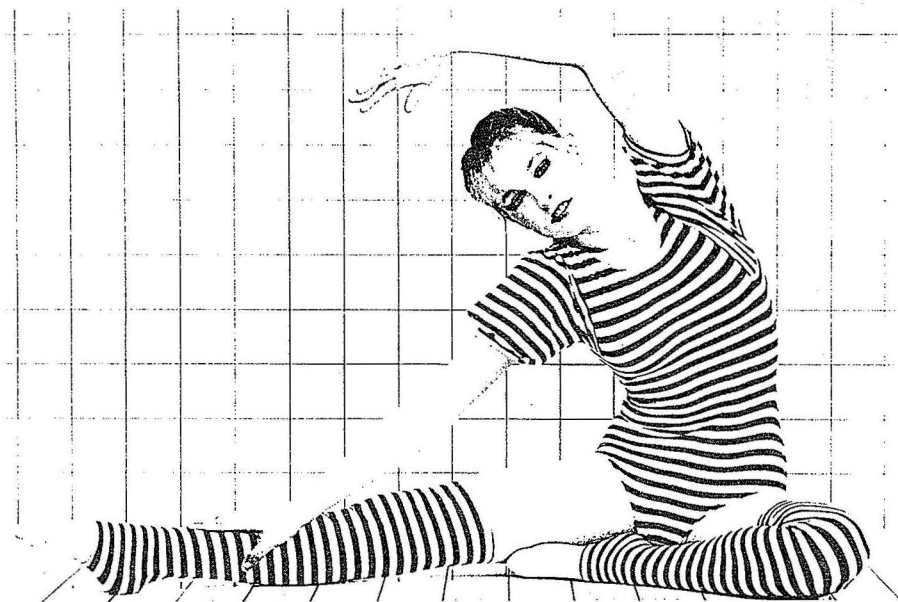
## SAMARBETE I OSTLIG RIKTNING

Erkänn att ni fick andnöd. men den här resan går bara till Strakonice och den välkända CZ-fabriken. Cagiva har träffat avtal med den tjeckiska fabriken som kommer att tillverka en Cagiva med CZ 175 cc fyrtaktsmotor. Ramen får Cagiva Blues 125 släppa till. Gaffeln med frambroms liksom centralfjäderbenet gör tjeckerna själva.

Den här hojen är avsedd för inhemskt bruk och priset blir konkurrenskraftigt. Export förväntas inte.

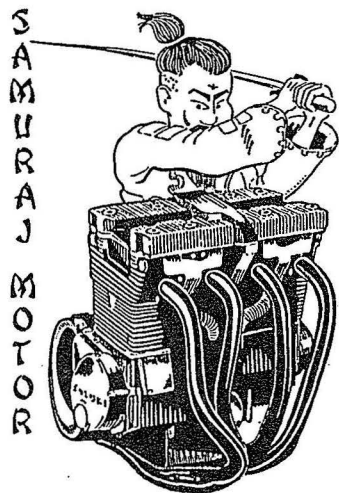
Projektet har en förlängning. Tekniker från Cagiva kommer att hjälpa till med produktionen och CZ personal kommer att trimmas in i Italien. Det är tal om fördjupat samarbete och möjligen tillverkning av av landsvägshojar på upp till 1 000 cc. Då kommer det kanske att stå Ducati på motorkåporna.

PS

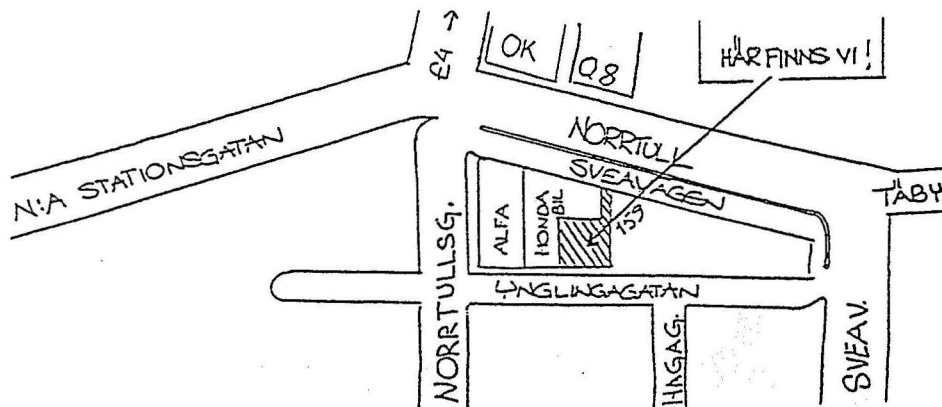


# DUCATI

## CAGIVA Husqvarna



### Motorcyklar Reservdelar Service



SAMURAJ MOTOR, Sveavägen 159, Box 230 60,  
104 35 Stockholm, Tel: 08-31 59 00, Fax: 08-31 39 69

### OBEFINTLIGT

Nu har vi fått visshet. Ducati är så oerhört sällsynt så egentligen är det något som existerar endast i sinnevärlden. Cucciolos kollega (?), den jättestora Draken, har gett ut en sorts katalog över alla hojar 1991. Sedan har man valt ut bästa hoj i olika kategorier. Sidvagnsekipage, offroad, enduro, cross, mopeder, 125:or, veteraner (där högg jag nog till lite extra), jätteoffroad, jättejätteoffroad osv . . .

Ingenstans i denna omfattande uppräknig nämns Ducati. Det måste ju tolkas som om denna skapelsens krona inte funnes. Okej då. På ett ställe talade de om Cagiva Elefant men det är ju ingen riktig Ducati, bara en hoj med Ducatimotor och det är ju inte alldeles samma sak. Nä, det är nånting för personer med ohämmad längtan till stäpperna i Uzbekistan eller Kalahariöknen eller andra avsidiga platser med obefintliga vägar.

Till sist nödgas man undra vad en tom och innehållslös publikation kan tänkas fylla för uppgift? Förvrängning av verkligheten är det ju hur tydligt som helst.

PS

### ÖSTERRIKES GP, OESTERRICH RING, ZELTWEG 30 JUNI

Nu var det dags för Polen att få lite mothugg. Av en annan Ducati givetvis. Det började i stor stil på träningen då Ducati tog de fem första platserna och därmed fyllde upp hela första startledet! Polen hade pole, fyra tiondelar före Mertens. Tardozzi var trea, Falappa fyra och Roche femma!

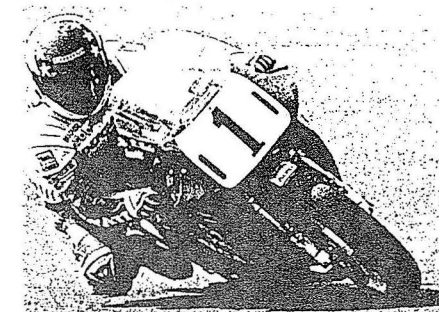
Trots det tog Pirovano ledningen före Udo Mark, Phillis, Falappa och DeVries.

På fjärde varvet gick Phillis upp i täten jagad av Roche, Mertens, Falappa och Polen. Falappa krachade -utan att skada sig- i utgången av en kurva och utgick.

Ett varv senare var Roche uppe i ledningen med smärtstillande i kroppen för att stilla värken i sin brutna tå. Sen följde Phillis, Mertens och Polen. Roche fick så småningom lugna sig lite och släppa förbi Mertens och Phillis och... Polen var på gång.

På sista varvet körde Polen förbi Roche och Phillis, men han nådde aldrig fram till Mertens som vann före Polen och Roche som lyckades klämma sig förbi Phillis i slutskedet. Tardozzi kom 5:a.

I andra heatet gjorde Phillis en fenomenal start och ledde före Pirovano, Falappa, Mertens och Polen. Pirovano fick snart lugna ned sig med ett dåligt bakdäck och Phillis blev passerad av allt fler ducicar. Under de åtta sista varven byttes ledare åtta gånger! Ändå alltid en Ducati i ledning!!



På sista varvet ledde Roche före Mertens och Polen. Men, Polen lyckades ta sig förbi både Mertens och Roche, och Mertens tog sig förbi Roche. Polen vann 0,2 sekunder före Mertens som hade Roche lika när bakom sig. Tardozzi kom 6:a och Falappa 7:a. Fem Ducicar bland de 7 första! Ven kunde tro på en sån succé i början av året?

## HEAT 1

1) MERTENS 2) POLEN 3) ROCHE 4) Phillis 5) TARDOZZI, I, DUCATI 6) Rymer, GB, Yama 7) Mark, D, Yama 8) Merkel

## HEAT 2

1) POLEN 2) MERTENS 3) ROCHE 4) Phillis 5) Pirovano, 6) TARDOZZI 7) FALAPPA 8) Merkel

I övrigt så har Bimota skrivit kontrakt med sydafrikanen Russel Wood för att köra Tesi-Duccen tillsammans med Vittorio Scatola. För er som undrar över det italienska Rumi-Honda teamet så kan Cucciolo avslöja: Ja, det finns släktskap mellan detta team och de legendariska Rumi-motorcyklarna. Hur detta släktskap hänger ihop vet vi inte i skrivande stund. Kanske en son, sonson, dotter, eller kusin. Vi får se om vi kan avslöja det också?

MW

## ÅT HELSIKE PÅ SUZUKA

Ducati ställde upp med två fabrikssteam på Suzuka 8-timmars. Roche och Falappa låg på en fin 10:e plats sent i tävlingen när en kamrem brast... Man slutade på 36:e plats. Mertens och Tardozzi fick bryta tidigt efter en vurpa. Vi återkommer nästa år med mer erfarenhet säger Lucchinelli. Vi behöver genomföra några ändringar och definitivt förbättra våra depåstopp. Jag uppskattar Falappas och Roches körning. Om man använde den omtalade enkelsvingen är i skrivande stund okänt.

MW

## SUPERBIKE

Canada blev som bekant bojkottat av samtliga toppförare och det hoppar vi över här.

## Vigda

Lördagen den 14:e september ingick Åsa Hedegård och Lars "Ursut" Höjer i det äkta ståndet i Kungälv's rådhus.

Lars var en gång Pantah-pilot och materialtestare åt Biscaya, men har på senare tid ägnat sin Saab-samling allt större intresse. Han har suttit i två styrelser och har erhållit titeln "Kulturens Hjärte". Det är oklart om titeln kommer att återkallas.

Familjen Höjer beräknas i början på december bli fyra om inte ultraljudsmanicken ljuger. Cucciolo håller tummarna och önskar lycka till.

## MCHK 26-ÅRSRACET SVIESTAD LINKÖPING 4 AUGUSTI

Det var strålande väder när Cucciolo anlände till Sviestad på Söndagen. På Lördagen hade man redan kört några heat. Även i år kom det deltagare från övriga europa. Från England kom ingen mindre än John Witt-Mann, mer känd som Witty. Han hade med sig en amerikansk kompis, Richard Haas, som bor på gränsen mellan Belgien och Frankrike.

Witty körde en 350 och en 450 Desmo och Haas en 350 NCR Desmo. De var preparerade av Witty och Haas 350 och Wittys 450 gick sönder på lördagen. Den ena fick vevlagerras och på den andra pajade den undre vinkelväxeln till kamskäftet med ventilpaj som följd. Som tur var hade man reservcyklar med sig... Haas förklarade att Ducatin var en härlig racehoj. Han hade kört Norton förut där man fick byta ut allting för att rejsa. Men, den gick sönder ändå. Ducatin är nästan färdig i originalskick och... pålitlig!

Anledningen att en Aermacchi är snabbare beror enligt Haas på att de har en mer tätstegad växellåda. Effekten är ungefär densamma.

På Lördagen vann Håkan Månsson i stor stil på sin Ducati 450 Desmo i 500-klassen före Charlie Dobson (från Linköping) på en Seeley-Weslake och Witty. I 250 vann Lennart Larsson på en tvåtakts (hu!) Suzuki före Stefan Ljungwall på en Aermacchi, Krister Sjöberg Honda och Ducatisten Torbjörn Lindgren på sin fina Aermacchi Ala'd Oro 1964.

I klassen över 500cc hade Tassen vunnit planenligt sen Bogren gått omkull i grus på banan som krefsats upp av en vilt körande f.d. speedwayförare på en stelbenstraja som inte brydde sig om så

mycket om han var på eller utanför banan. Enligt rykten var Bogren så arg efteråt att det var tur att inte norrmannen Jon Jensen var i närheten!

Det var fler som kraschade på lördagen. Johan Furböck från Österrike drog av handbromswiren när han skulle bromsa efter rakan varvid hojen åkte upp på och över den höga vallen efter rakan. Österrikaren kastade sig av och mätte förhållandevis bra efter omplåstring. Otto Butenuth (BMW) från Tyskland vurpade och drog med sig Fridman (BSA) och Jon Jespersen från Danmark (Norton). Tufft värre alltså.

På söndagen blev undertecknad utkommenderad som flaggpost. Alltså fick man följa rejsen på nära håll. 250 (som kördes ihop med 350) blev ett tufft



John Witt-Mann. Foto: Anonym fd redaktör.

heat. Torbjörn Lindgren var bra med från början med sin Aermacchi och hade ledningen. Den snabba Kjell Saläng (Team Brappa Pasta och tävlande för Svenska Ducati Klubben) fick en mycket dålig start. Saläng blev rejsets hjälte då han plockade placering för placering och snart hade häng på täten. Då gjorde Lindgren ett litet misstag i ledningen och kom ut på gräset ett tag. Det förlorade han segern och tre placeringar på. Kjell Saläng vann storartat före Stefan Ljungvall, Krister Sjöberg och Torbjörn Lindgren.

500-rejset blev inte lika dramatiskt. Tyvärr kom Månsson iväg sist i starten. Han kämpade sig upp placering för placering och slutade på en hedrande 5:e plats. Harm de Jong från Holland vann planenligt på sin mycket snabba (och helt nytillverkade) Rutter Seeley G50 före Dobson, Witty och Inge Persson-Carleson (ja han från MCM och Ducceklubben!).

Tyvärr verkade det inte vara lika mycket åskådare på Sviestad i år som förra året. Ducati är i alla fall ett mycket vanligt märke bland åskådarna. Hoppas det kommer ännu fler nästa år. Det är en mycket sevärd tävling. Tänk bara att få se och höra Christer Watz elda på med den gamla 500 Husqvarnan som inte går att värdera i pengar (han kom 4:a i klassen före 1948 på söndagen). Men, det roligaste är faktiskt att strosa omkring i den öppna depån och kolla på alla udda maskiner (och ibland även udda människor! -i positiv mening-).

MW

## 98 kubik mer

Det ryktas att stånkan på 600 cc (?) är på väg. 100 racepreppade maskiner skall finnas till salu på värkanten. Då kommer kanske även 700 cc varianten av 851:an.



## NYTT HJÄLMMATERIAL

I ett land just bortanför Alperna finns en fabrik som livnär sig på att tillverka extremt hårda hattar. Passar fint att använda när man emitterar vackert välljud på våra buckliga vägar. En sorts kompensationsaffär.

Eftersom detta land gärna tar till högteknologiska metoder så har man börjat använda en ny ohyggligt stark fiber i tillverkningen. Då har vikten kunnat minskas ännu mer. En integralhatt väger 1380 gram i detta fantastiska hokus-pokusmaterial.

När ni är ute på inköpsrond håll ögonen på det nya namnet "Dyneema". Inte ens den svenske importören kunde ge ytterligare upplysningar. Historien upp-repar sig återigen. Cucciolo är först...

PS

## TARDOZZI VANN!

Enligt vad Cucciolo erfar så har Davide Tardozzi vunnit även det italienska mästerskapet i Superbike. Det innebär att Ducati vunnit EM, IM och kanske kommer att vinna VM! Tyvärr ser det inte ut som Doug Polen lyckas så bra i de amerikanska mästerskapen.

MW



## Utmärkelse

Numrets humorpris går till TSV som föreslår att högsta tillåtna hastigheten i Sverige framgent skall vara 80 km/h. Cucciolos enda invändning mot detta är att statusvärdet i att ha färdats från A till B i dubbla tillåtna hastigheten nästan försvinner helt. Som eventuell tröst så påstår TSV att de nu genomfört sin enda egentliga uppgift, att genomföra högertrafiken, och upplöser snart sig själv. Visst är det fantastiskt.

## Guzzirykten

Moto Guzzi är fortfarande till salu. Eller så har C. Itoh & Co (Japans Gilera-importör) redan köpt majoriteten.

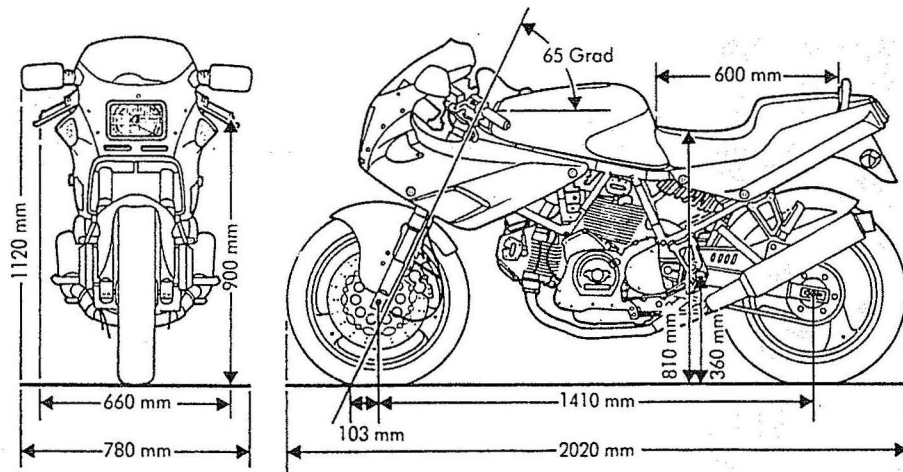
Castiglioni-bröderna tittade på Guzzi för ett tag sedan men tänkte om efter att ha tittat noga. (Däremot närmar sig ett köp av Norton alltmer.) Dr John-Guzzin 1000 Daytona kommer att visas upp i köbart skick nu i höst. Helt nya kläder och alla hojar, race och gata, får Weber-Marelli insprutning.

JD

## SAMGÅENDE

Italien är stora på hjälm-tillverkning. AGV, Nolan och MDS är tre jättar. De har nu slagits ihop till en multimegajätte för att kunna konkurrera bättre med t.ex Tjo-hej från Japan.

MW



## 750 SS - 900 SS

Har ni tänkt på vad som skiljer dessa två skönheter förutom priset? Först och främst det man inte ser, nämligen bromsskivan, oljekylaren och den större kåpan. Justeringsmöjligheterna på gaffeln saknas också. Det som inte finns adderar inte heller något till vikten och alltså är en 600 Pantah tyngre.

En annan dyrbar skillnad är växellådan. Lillebror får nöja sig med femväxlade F1 lådan medan storebror får ära sexväxlade 851-lådan.

Men lillebror skäms inte för sig. De 65 hästarna som uppges visar sig vara 70 vid bromsning mätt på kopplingen. Till 100 och 140 skiljer bara en halv sekund. Lägg sedan till kontrasten mellan det snövita och illande röda lacken så har vi en skapelse som inte lämnar någon oberörd.

PS

## SAMLARTIPS

Via våra utrikiska spioner har vi fått veta att Bimota undersöker möjligheten att använda Yamahas TDM-motor. Den är visserligen bara på 77 hästar men Bimota, som har händerna i sitt hus, räknar

med att förstora till tusen kubik och använda Weber-Marelli insprutning. Bimota har tagit fasta på den låga vikten och motorns smala inbyggnadsmått.

Då är det alltså hög tid att se sig om efter en Tesi med rätta motorn för om spionerna har rätt så kan det snart vara för sent.

PS

## PIRELLI MATCH RADIAL MT08 MT09

Motociclismo har testat Pirelli Match Radial och verkar vara mycket nöjda. Man krängde bl.a. på däckets på en Ducati 900SS och konstaterade att det höll 9200 km fram och 7100 km bak. På Ducatin gav det dock en liten nackdel. Höfartsstabiliteten påverkades negativt. Designen säger man inte mycket om.

Men Cucciolo bedömer att Pirelli Match tar sig i längden. Mönstret är i och för sig kantigt, men det ser modernt ut och är faktiskt vackert. På nyare Duccar passar det faktiskt bättre än Phantom, som ju utsetts till det vackraste däckets av Cucciolo tidigare.

MW

## Rotax-stånka

Sound of Singles gör segertåg över världen utom möjligen i road racing ulandet Sverige där SVEMO med en imponerande envishet fortsätter enligt devisen "Mindre publik är mindre besvär". Men hav tröst. Droppen kommer att urholka stenen så småningom så att även SVEMO (mot sin vilja) tvingas släppa igenom billig racing med roliga maskiner.

Med lite framtidsperspektiv var det extra kul att se Kent Andersson vara ute och lufta sig igen vid BoT-racet på Knutstorp den 25:e augusti. Han grenslade nämligen en stånka där ramen, en alu-Heira, väl var kul nog. Inte minst för att den sprack - aluminium och 600-stamp ...

Men det var motorn, en Rotax, som fångade mitt intresse. Botten och cylindern är den gamla välkända, luftkylda enkelkams-Rotaxen men toppen var ny. Aprilias femventilare var ett rent beställningsjobb (för egen del påstår man fortfarande att fyra ventiler är bäst) med dubbla överliggande kamaxlar, remdrivan, vattenkylning och 3 (tre) tändstift. Enligt importören Svenska Helag AB ger den nya toppen lika mycket pulver nu som den gamla gör efter 10 års trimmande (65 "importörshästar").

De båda insugsventilerna matas av var sin förgasare. På denna motor var det två stycken 36 mm Dell'Orto men enligt Helag har någon optimistisk engelsk trimmare påstått att när han fått allt att lira så skulle motorn kunna svälja två 40 mm förgasare. Tro't den som vill.

För den som vill slippa slaska med glykol finns den luftkylda kvar (redan en klassiker) för ca 22 000 pix. Dubbelkammaren kostar 24 lapp och är då bestyckad för race, tätstegad och allt.

Växellådan är för övrigt hämtad från 250-racern så om du vill dreva om lådan finns det hur mycket som helst att välja på Intresserad? Ring Björn Helén, Svenska Helag AB, tel 033-15 70 55.

Det var troligen inte den första ramen som spruckit för Heira. Nu har de tillsammans med F1-teamet Leytonhouse konstruerat en kolfiberram med dito sving. Prototypen rullar och kanske redan nästa år kommer det att finnas ramar för en- och tvåcylindriga motorer att köpa.

JD



## Sensuellt

Svar till den dam med signaturen "Puss och kram" som ställde en fråga i samband med förra utskicket av Cucciolo; Svaret är, som Du säkert själv inser när Du fått möjlighet att tänka efter: Bättre! Ser med glädje fram emot fler frågeställningar, kanske inte enbart genom ett anonymt förfarande utan mer med inriktning mot Din signatur refererad ovan.

Albert E. Fleischman



Årets Ducatist Pelle Skogman. Foto: SH

## Årsmötet

Årets höjdare även om man räknar in Silvias födelsedag. Trojkan Lars, Morgan och Lars hade fixat och donat ihop ett årsmöte av kaliber. Logi, mat, dryck och

orkester är bara ett litet urval av allt som gästerna erbjöds. Det fanns till exempel möjligt att rösta fram en ny styrelse. Det var en kul lek som många ställde upp på.

Årets Ducatist blev inte helt oväntat rentämjaren Pelle Skogman men mötets stora hjälte var nog ändå Doug Polen. På lördagsaftonen dök han upp (inviterad av MW?) tillsammans med fru och t-shirts. Sällan har så många fattiga Ducatister bränt iväg så mycket pengar men man fick i alla fall en autograf på köpet.

I övrigt tycks mötet ha avverkats utan några större skandaler, möjligtvis med undantag för att en majoritet av de drygt 100 gästerna kom från Norge. De tackade för gästfriheten genom att rösta igenom en höjning av medlemsavgiften till 200 spann.

SH

## 900SS UPPMÄTT

Motociclismo har testat och mätt den nya SS:en. Siffrorna inom parentes är förra årets modell: Effekt på bakhjulet: 73,49hk/7500 (73,29/8250). Max vridmoment på bakhjulet: 7,62kgm/6750 (7,48/6000). 400 meter/sluthastighet: 11,824/185,57 km/tim (12,006/181,82). Toppfart 219,0 km/tim (219,5). Soppaförbrukning: 0,61 l/mil (0,61). Tomvikt 186 kg -halvkåpa (187).

I övrigt gillade man att den är lätt att manövrera, väg-hållningen, bromsarna, finishen och vridmomentet. Man tyckte inte om att halvkåpan skyddade dåligt mot vinden, att den var dåligt att skjutsa på, bakfjädringen (Showa), sluttransmissionen och att motorn hade mycket mekaniska ljud! Ganska intressant att effekten överträffar fabriken egen uppgift på 73 bak-hjulshästar.

MW

## CAGIVA ÖKAR

Efter några medelmåttiga år kommer nu Cagiva tillbaka med stora kliv i den italienska försäljningsstatistiken. Man har gått om Aprilia och är nu det största inhemska märket med 6,37% i marknadsandel efter en uppgång på 28,4% hittills i år. Då är förmodligen inte Ducati medräknat. Årets vinnare i Italien är förutom Cagiva: Suzuki +28,3% och Kawasaki +29,0%. De största förlorarna är Aprilia -29,6%, Gilera -34,9% och Guzzi -20%. Topplistan hittills i år ser ut så här:

1. Honda 26,58%
2. Yamaha 19,70%
3. Suzuki 10,91%
4. Cagiva 8,34%
5. Aprilia 7,27%
6. Piaggio 5,86%
7. Kawasaki 4,95%
8. Gilera 3,27%
9. BMW 2,75%
10. KTM 1,85%

Cagiva säljer bäst i 125-klassen och näst bäst i klassen 301cc- 380cc. Guzzi har försvunnit från 10 i topplistan och har bara sålt 818 hojar hittills i år. Bäst säljer man i 381-500cc klassen där man faktiskt ligger trea med 85 sålda maskiner. Ducati har sålt ca 500 hojar i klassen över 750cc vilket är fler än Honda! Moto Morini säljer också bra i klassen 301-380cc. Där ligger man trea med 200 sålda hojar! Harley Davidson är inte så jättepoppis, men man har lyckats kränga 477 stycken järnsänken i alla fall.

MW

## MOTORMUSEUM UR TIDEN

Pga en svärbegriplig teknikalitet i fråga om momsredovisning har Bil-Ivars museum i Hoting tvingats upphöra med verksamheten. Samlingarna kommer antagligen att skingras.

Moms eller inte, men ett museum utan minsta tillstymmelse till Ducatiföremål kan inte förväntas väcka särskilt stort intresse. Den som aldrig sett en Silverpil hade kunnat tillfredsställa sin nyfikenhet. Likaså diggare av amerikanskt järn av skilda slag. En Terrot och en Horex Regina var det enda som höjde pulsen lite.

Att nedlåta sig till att släpa in österländska åttitalare är ju faktiskt att överskrida anständighetens gräns. Tyvärr en sak som drabbat andra sk muséer också.

Tänk att förpesta miljön för en renrasig Isotta-Frascini med arton cylindrar, sex förgasare och dubbla kompressorer. Och vilka förgasare sen. Halsringar i stuprörsformat. Förklarar i en blink varför flottan inte har några torpedbåtar.

Att ställa en DC-3:a vid stugknuten räcker inte för att gottgöra en så neslig handling.

PS

## 851 UPPMÄTT

Motociclismo har testat årets 851:a också (89:an inom parentes). Bakhjulshästar: 85,64/9250 (85,6/8000). Bakhjulsvrid: 7,28/7500 (6,88/7500). 400m/slutfart: 11,280/195,65 (11,265/192,98). Tomvikt 206 kg (202). Soppaförbrukning: 0,59 liter/mil (0,59). På plussidan satte man att den var personlig och exklusiv, utrustningen (god kvalitet på alla komponenter), väghållningen, bromsarna, motorkaraktären och den fina finishen. Till minuskontot nedtecknade man instrumentering och reglage, förarposition (låst som en staty!), begränsad styrvinkel...

MW



## TUSENDELEN till DUCATI

Vi har valt att satsa vårt krut på reservdelar och tillbehör till Ducati. Vi har över tusen olika reservdelar i lager till Ducati, och har byggt upp ett kontaktnät över hela Europa för att kunna skaka fram de mest krångliga delarna till Ducati. Det mesta du behöver har vi hemma, och är det bråttom kan vi ofta skaka fram udda ovanliga delar på 10 dagar, men kanske vid akut brådska mot en extra fraktagift eftersom vi har minimifraktpriser o dyl. Slå en signal till Sveriges största Ducati reservdelsdepå, tel 0322-30124, 30129, 30159.

## RACE & SPORTTILLBEHÖREN till DUCATI

Underbara ljuvliga delar från hela världen till din Ducati finner du i vår katalog. Beställ den bums om du inte redan har den.

## DUCATI HOJAR ?!?!??!

Vår önskan är att försöka hålla en hög nivå på service, underhåll, reservdelar och garantier. Tyvärr är inte nuvarande Ducatiimportör inne på samma våglängd, och vi känner att det skulle bjuda oss emot att sänka oss till den nivå som han önskar. Därför kommer vi inte att sälja nya Ducati förrän vi har kunnat finna ett fungerande samarbete med någon leverantör. Har du köpt din nya Ducati hos "Svenssons cykel & sport" eller hos någon annan som inte har möjlighet att hjälpa dig med service eller garanti, så är du hjärtligt välkommen till oss. Men tyvärr får vi ingen ersättning från importören för en stor del av garantierna, så därför är vi tacksamma om du betalar i vanlig ordning till oss, och sedan gör upp detta med importören eller den handlare som du köpt hojen av, om inte hojen är köpt hos oss vill säga.

## VERKSTADSARBETEN

Vi har i år lyckats pressa ner väntetiderna för att påbörja jobbet till en vecka ungefär. Så slå en signal om du behöver hjälp med service, reparationer eller lagning av krockar. Vi försöker vara snabbast i landet på att laga din hoj eller att få fram reservdelar. Har det hänt en liten malör och hojen behöver lagas upp på försäkringen, så kom bara hit med hojen så hjälper vi dig med alla kontakter med försäkringsbolaget mm.

## BISCAYAHÄLSNINGAR

Panta, Tomas & Anette, Sören

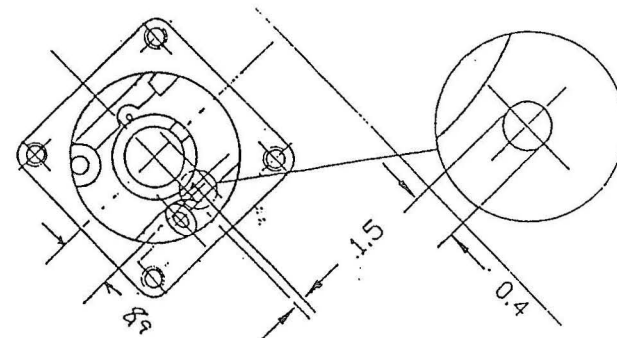
**Biscaya motor & racing**

Hol 1257, 441 93 Alingsås  
Tel 0322-301 24, 301 29, 301 59, Fax 301 80



## DUCATI SERVICEMEDELANDE

Det har visat sig att Webern funkar mycket bättre om man borrar ett hårstråstunnt hål mellan accpumpen och flottörhuset. Om du inte redan känner till detta kommer här en liten skiss om var hålet skall borraras.



Vanligtvis bör du borra hålet lite närmare centrum än på skissen, eftersom man måste träffa tunnt gods med hålet. Om du tittar inne i flottörhuset förstår du vad jag menar, kommer du lite åt sidan måste du borra 10 mm djupt men träffar du rätt räcker det med två mm's djup. Vi rekommenderar att du spänner upp förgasaren i en pelarborr med nedvevbart huvud. Förborra lite med ett 1,5 mm borrar så att 0,4 mm's borret inte glider. Sätt sedan i 0,4 borret utan att rubba inställningen och sänk ner genom att veva försiktigt. Smörj med tunn olja när du borrar. Är det problem så är det bara att för dig att skicka hit förgasaren så borrar vi åt dig.

blås gärna ur alla kanaler när du ändå har förgasaren lös. Och smörj upp alla leder i spjäll och dyligt, och kolla att spjällen går lätt. Det har hänt ett par gånger att gasen hängt sig. Om spjällaxel trycks åt ena sidan kan den också kärva lite. Se även upp med slangklämman till bensinslangen så att du inte vrider den så att den kan kroka i gasarmen/fjädern vid fullgas, det kan bli en otrevlig överraskning utanför korvkiosken nästa gång.

## DELLORTO FÖRGASAR SATS

Vi håller på att förhandla oss till ett pangpris på Dellorto förgasarsatser. Vi kommer att höra av oss under hösten om lite olika paketpris på läckra tillbehör, till competizionepriser!!

Hälsningar från ett soligt Biscaya

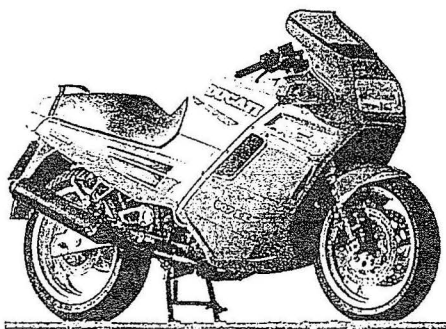
**Biscaya motor & racing**

Hol 1257, 441 93 Alingsås  
Tel 0322-301 24, 301 29, 301 59, Fax 301 80

## SAN MARINOS 500 GP MUGELLO 18/8

Eddie Lawson hade inte bättre än 11:e träningsstid. Man skyllde på problem med framdäck... Lawson fick sen bryta tävlingen som vanns av Rainey, före Schwantz och Doohan. Marco Papa kom 11:a på den andra Cagivan, mer än ett varv efter... Lawson halkade därmed ner från fjärde till femte plats i sammandraget. Rainey leder på 205 poäng före Doohan 190, Schwantz 173, Gardner 126, Lawson 118 och Kocinski 113.

MW



## EN JÄMFÖRELSE

En kollega i den internationella tidningsvärlden har tagit sig för att jämföra tre turishojar; Triumph Daytona 750 (en koloss på 260 kg fulltankad), Honda XYZ 750 RST och juvelen i samlingen, Ducati 907 ie.

Ducatin får givetvis beröm för motorn som är starkare än den österländska i varvtalsområdet 3 000-6 000 varv/min. Lättkörd och ekonomisk dessutom. Men sen kommer nackdelarna slag i slag.

Passagerarplatsen har undermålig komfort och stoppning. Fotpinnarna sitter fel. Priset är för högt och allvarligast av

allt, den har något egensinniga köregenskaper i långsamma kurvor. Ducati? Långsamma kurvor?

Med såna svåra negativa belastningar hamnar den obönhörligen sist.

Man börjar hela jämförelsen med att fastslå att Italofiler ser allt genom rosaröda glasögon. Allt som är rödlackat och rullar av bandet i Bologna är bra. Basta!

Ganska korkat att överhuvudtaget behöva jämföra när man så tydligt angett förutsättningarna.

PS

## Säkra röster

Svenska Ducatklubben har skickat valpropaganda till följande opinionsbildare; Eva Goës, Siewert Öholm, Birgitta Dahl, Christer Glenning, Alice Timander, Svullo, Allan Larsson, Roxette, Hans Scheike, Alf Svensson, Carl Bildt, Ingvar Carlsson, Ian Wachtmeister, Carl XVI Gustav, Silvia, Lars Werner, Bengt Westerberg, Bert Karlsson, Robert Aschberg och Lena PH men lyckades glömma bort Cucciolos redaktör varpå han gick och röstade på Guldvingeklubben.

## GEMENSAM RESA?

Häromdagen ringde en nybliven Ducatiägare och hade frågor om vår klubb. Bland annat undrades om det var aktuellt med någon resa till fabriken. Guzziklubben lär ha organiserat en resa av det slaget nyligen.

Micke W som har bättre minne än undertecknad började fundera och kom fram till att det vore dags igen. Nya medlemmar har tillkommit. Nya modeller har sett dagens ljus och Europa kanske har kommit lite närmare. Vem vet?

Den som har åsikter eller helt enkelt har bestämt sig för att resa kan väl höra av sig. Med så många medlemmar vore det väl konstigt om inte fyra fem stycken skulle kunna jämka samman sina strävanden. Ring mig eller MW alternativt pina de andra kontaktpersonerna. Idéer har aldrig varit bristvara i Ducatklubbens närhet.

Pelle

Kontaktman i norr

## FORZA ITALIA

Som det anstår en fransk klubb så har man lyckats värva en prominent medlem, den icke helt okände Raymond Roche. Verdensmester 1990. I Forza Italia sammanhang går han under medlemsnumret "527".

PS

## SCOOTERNS DAG

Ungjävlarerna går omkring som zombier och alldeles vilna ut. Det är ingen som har kunnat fastställa när Snöscoterens dag infaller i år. Tänk om de skulle missa tilldragelsen.

PS

## SLOG SNUTEN

Undertecknad har under den senaste tiden ställt upp i två dragracingtävlingar (en legal och en illegal) med den gamla Alazzurran. I första tävlingen var det nästan lite genant att behöva ställa upp mot en Guzzi V50 i första körningen.

Andra körningen var desto intressantare: En hojsnut i tjänst på sin tjänste-tegelsten med 750cc och tre cylindrar. Trots en ca 150m kort bana blev snuten långt, långt efter. ... kan vara bra att

känna till. Att man sen fick stryk av tjejen som vann sammanlagt på sin Sukisuki GSXR750R var ju ganska väntat.

Nästa race blev ett illegalt 402 meters mot en Darmah på Gotland -med publik. Jag fattade inte hur startern skulle vinka och missade starten totalt. Sen hjälpte det ju inte att man höll jämna steg. Hem med svansen mellan bena. Synd att Duccarna blev förbjudna i MCM-Harleyklassen. Jag kan berätta en annan gång när jag körde ifrån HD:n som gör så snygga framhjulsluft i senaste MCM...

MW

## HÖRT HOS DÄCKSHANDLAREN

Plats: Wheeler Dealer i Stockholm. Konversatörer: Undertecknad, Kjell Sveholm (handlarn själv) samt en representant för Avon MC-däck från Trelleborg Gummi AB. AVON: -Du åker Ducati! Vad har du för däck på din hoj? MW: -Pirelli, å ja ska köpa ett Pirelli nu åxå. Kjell: -Det var en dum fråga. Ungefär som att fråga vilken spaghetti han har hemma i skafferiet, Barilla eller Kungsörmen!

MW





## Pantahmotor

I senaste Motorcycle International skriver Cathcart om Bordi som påstår att han skall spöa japsen på lika villkor i den växande 600 Supersportklassen med en ny motor. Vinnarcykeln just nu är Bimota Bellaria som ger 94 hk på 155 kg. "Vi kommer att få ca 105 hk på bakhjulet".

Receptet är i stort sett en 851-motor men med dimensionerna 86 x 50 mm eller möjligen 88 x 49 mm. "Med den slaglängden kan vi hålla kolvhastigheten nere på samma siffror som på 888:an trots ett maxvarv på 13 000-13 500 v/min". Det låter med andra ord som om desmo-systemen kommer att ryta ett bra tag till och den här gången med ett ljud som aldrig har hörts förr (om man bortser från Guzzi V8, reds anm).

För gatan blir det en 690 cc version som också får Weber-Marelli insprutning. Bordi säger att en prototyp håller på att byggas och att presentationen kommer att ske under 1992 med en race-satsning till 93 års säsong. Han är nog med att påpeka släktskapet med Ferraris nuvarande F1-motor. Han antyder fler likheter än cylinderdimensionerna. Hur mycket Ferrari det blir får vi se om ett år. På tal om Ferrari så kommer Cagiva-fyran i en 750 och en 920 version (blir den aldrig klar?).

JJ

## PROFESSORN PÅ IOM

Efter några tragiska olyckor på Isle Of Man tyckte plötsligt sportredaktionen på svensk TV att det fanns nåt skandalöst att göra ett reportage om. Man skickade dit en kvinnlig reporter som skulle visa allt vansinnigt som händer på ön. Hon intervjuade bland annat Esso Gunnarsson

och bröderna Schwartz. Men hur hon än försökte så fick hon bara positiva svar.

Så träffade hon Harry "professorn" Lundberger från Stockholm. Ni som inte vet vem han är kan fråga nån äldre kamrat. Professorn kom på sin 65cc Honda MC-Scooter och blev stoppad av reportern med mikrofonen i högsta hugg.

Följande dialog utspelades (tänk er professors bestämda, höga och gälla röst). TV: -Du åker moped? HL: -Ja! TV: -Ända från Sverige och hit till Isle Of Man? HL: -Ja! TV: -För detta? HL: -Ja! TV: -Varför det? HL: -Varför det!? Det här läste jag om före, innan jag börja småskolan! Å när jag lärt mig läsa å det så var det Handley å Dixon å Simpson! Å jag är glad för att jag har vari här när den förnämsta motorcykelåkning som har funnits i världen och jag har sett!

Det var när ... när Hailwood kom tillbaks efter 10 år och vann det här över den andra eliten! När jag stod däruppe och såg (Harry böjer sig fram och demonstrerar på moppen). Det här handtaget var i den stenmuren, en tum ifrån där! Och det här handtaget var i stenmuren därborta (Harry pekar), en tum därifrån! Å han växla ner på en sån här bit när alltså (Harry måttar ett par tum med händerna). DET ÄR MOTOR-CYKELÅKNING DET! Reportaget tog slut och reportern fick åka hem. Nåt reportage från tävlingarna blev det givetvis inte.

MW

## NUMRETS SKADA

Den här fotgängaren visste ju inte åt vilket håll han skulle springa så jag körde på honom.



## Nya och gamla 900 SS.

Amerikanska Cycle har gjort en jämförelse mellan de värden de har uppmätt för den nya och gamla 900 SS. Båda är körda i samma testbänk, med 14 års mellanrum. Den gamla 900 SS var utrustad med "Sport Kitet", dvs 40mm Dell Orto, Conti och trattar:

	900 SS '77	900 SS '91
Effekt:	60.4 hk	64.6 hk
Vikt:	209 kg	201 kg
1/4 mile:	12.4 s	11.6 s
	175 km/h	183 km/h

Hmm, 4 hk och 8 kg. Det får ju inte mig att offra fina kamskaft för några ynkliga gummiremmar.

JJ

## KONVERTERING

Många som byggt om sin Cagiva Alazzurra till en Ducati har hört av sig till Cucciolo för att veta hur originallacken och logon skall se ut. Man vill nu byta tillbaka namnet då konjunktoren svänger för Cagiva i 500-klassen. Cagiva är helt plötsligt inne igen. Cucciolo lyckades komma över en bild från Cagivaexperten Stefan "Finnkopp" Jakobsson. Ducatidekalen går att skrapa bort med rakblad. Sen är det bara att förstora upp bilden här i Cucciolo, kalkera och göra en mall. Sen tar man fram sprayburken...

MW

## RUTTER DEBUTERAR

Femfaldiga F2 världsmästaren på Ducati -Tony Rutter- har en son som heter Michael. Han debuterade förra året i engelsk klubb-racing och vann nyligen på Caldwell Park med farsans Ducati 750.

MW





Protokoll från Svenska Ducati Klubbens årsmöte,  
1991-08-10 Hestra Anderstorp.

1. MÖTETS ÖPPNANDE

Klubbens ordförande, Jonas Åsberg hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.

2. GODKÄNNANDE AV DAGORDNINGEN

En justering, punkt nummer 9 ändrades från förslag till diskussion.

3. UPPROP OCH FASTSTÄLLANDE AV RÖSTLÄNGD

Röstlängden fastställdes till 64 st röstberättigade.

4. FRÅGA OM ÅRSMÖTET HAR UTLYST PÅ RÄTT SÄTT

Årsmötet befanns vara utlyst på rätt sätt.

5. VAL AV ORDFÖRANDE OCH SEKRETERARE

Jonas Åsberg valdes till ordförande.  
Carina Mattsson valdes till sekreterare.

6. VAL AV TVÅ JUSTERINGSMÄN

Till justeringsmän valdes Jan Johansson och Stefan Hoffman.

7. STYRELSENS VERKSAMHETS BERÄTTELSE SAMT RESULTAT OCH  
BALANSRÄKNING FÖR DEN GÅNGNA PERIODEN.

Ordförande läste verksamhets berättelsen.  
Kassör Camilla Friman redogjorde för klubbens ekonomi. (se sep. papper, "Ekonomisk berättelse för Sv. Ducati K. 1990-1991.)

8. ANSVARS FRIHET FÖR STYRELSEN.

Styrelsen erhåll ansvarsfrihet för den tid revisionen avser.

9. DISKUSSION ANGÅENDE MEDLEMSAVGIFTEN.

Efter diskussion och omröstning beslutade mötet att höja medlemsavgiften till 200 SEK. från och med 92-01.

10. VAL AV STYRELSE FÖR KOMMANDE PERIOD.

Följande styrelse blev vald:

Ordförande: Jonas Dahl  
Kassör: Staffan Facht  
Sekreterare: Niklas Rimpi  
Ledamot: Magnus Dahl  
Ragnar Hallgren

11. VAL AV REVISORER.

Till revisorer för kommande verksamhets året valdes Lars Magnusson och Eva Sellberg.

12. VAL AV VALBEREDNING.

Tre stycken valdes för det kommande verksamhets året, Björn Andersson, Jan Johansson samt Gunnar Nuija..

13. VERKSAMHETSINRIKTNINGEN DET KOMMANDE ÅRET.

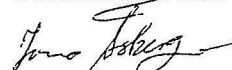
Den nya styrelsen gjorde en kort presentation av sig själva, samt önskade sig större respons från medlemmarna angående önskemål vad klubben ska ordna för aktiviteter.


14. BEHANDLING AV ÄRENDET SOM INKOMMIT FRÅN STYRELSEN ELLER  
MEDLEMMARNA.

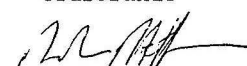
- a) BANKKOMMITEN  
Mötet beslutade att fortsätta att ha en bankomitte trots de höga banhyrorna.  
Till den nya kommiten valdes Camilla Friman, Ronny Andersson och Stefan Jakobsson.
- b) ÅRETS DUCATIST  
Till " Årets Ducatist " valdes Per Skogman med motiveringen  
"- Han är så Häftig. "


15. MÖTET AVSLUTAS.

Ordförande Jonas Åsberg förklarade mötet avslutat.

  
Jonas Åsberg  
ordförande

  
Carina Mattsson  
sekreterare

  
Stefan Hoffman  
justeras

  
Jan Johansson  
justeras

☆ NY JACKA ☆



RÖD-VIT-GRÖN. HANDSYDD I SVERIGE I MJUK  
BÄVERNYLON. HÖG KRAGE MED DRAGKEDJA ÄNDA  
UPP. TVÅ FICKOR UTANPÅ MED DRAGKEDJA, OCH  
EN INNERFICKA. RESÅR I MIDJA OCH ÄRMAR.  
PÅ BRÖSTET; DUCATIKLUBBENS NYA RÖD-VITA  
TYGMÄRKE, OCH SIST MEN INTE MINST, PÅ  
RYGGEN; DEN "GAMLA" MÄRKESLOGON MED  
"VINGAR" I JÄTTEFORMAT 30x40 CM. OBS ATT  
DESSA JACKOR ENDAST GÅR ATT BESTÄLLA PER  
TELEFON. 08-750 46 18 PETER EL. NINA

\$\$\$\$\$\$ PRIS:900:- \$\$\$\$\$\$

## Ett nutidsdrama i tre akter i regi av KulturCucciolo;

### Ett sista ord.

Två år har gått. Ducatklubben har bytt styrelse och det är dags för den avgående ordföranden att göra en liten betraktelse av de gångna åren.

*-Den märkligaste utnämningen sen Calligula utnämnde sin häst till konsul!*

MC-Sverige var inte nådigt i sin kommentar till tronskiftet vid årsmötet i Skåne, hösten 1989. Smäleken till trots gick vi fulla av tillförsikt och framtidstro styrelseuppdraget till mötes. Vi drog upp riktlinjerna för vår verksamhet och beslöt att den skulle vila på tre grundstenar; **Kultur, moral och etik**, med tonvikt på kultur. Vi hade skakats av kulturens förfall och den på senare år alltmer utbredda populärkulturen. När våra intentioner blev kända och våra syften avslöjade, startade en besynnerlig process i svensk massmedia. Moral och etik var plötsligt ord på gemene mans läppar, begreppet kultur berörde den enskilde.

Denna löpeld och i stora stycken förvanskning hade vi inte räknat med. Vi blev följdaktligen sedda som trendsetters och kritiserades för att idka populism. Denna trendiga mjukisvåg tog vi naturligtvis avstånd från, våra intentioner var av en helt annan kaliber. Vi ville värna

om den kvalitativa kulturen och startade som första åtgärd Cucciolos kultursida. Finnkopp drog igång och fullföljde idén om att skapa en fristående kulturbilaga till Cucciolo. En sån succé den blev! I ett enda A5 kuvert, som damp ned i den snopne Ducatistens brevlåda, fanns en komplett guide till hur man i ett slag kunde förvandlas till en man/kvinna av värld. Färdiga fakta om det livsnödvändiga. Åsikter, citat och uttalanden, bara att anamma och skaffa sig manér. Numera konverserar Ducatisten om de stora tunga sakerna i livet. Om whisky och cognac. Om hur och varför en cigarr skall snoppas.

I det kulturella klimat som växte fram började folk se nya möjligheter. Man vågade gå in i sig själv och ur nya insikter började man skapa. En frukt av av denna skaparglädje är Uffe Holmströms båda filmer som rosades av Cucciolos svärfhirtade kulturredaktion. Att vårt budskap nått och påverkat de breda folklagren bevisades i en enkätundersökning som gjordes exakt ett år efter maktövertagandet. En stor mängd Ducatister intervjuades om sina muséevanor och vi fann att hela 87% under den senaste månaden besökt minst ett museum!

Om jag skall beröra en händelse eller incident som jag tycker mycket om och som är signifikativ för klubben, så är det den konflikt som blossade upp mellan Cucciolo och en av våra etablerade MC-tidningar. Cucciolo skulle göra en test av landets samlade MC-press och under rubriken "Cucciolo läxar upp MC-pressen" sågades den ena efter den andra av drakarna. Cucciolos testpanel var skoningslös och omutbar. Detta togs på



hela ruljangsen. När de ledsnat och kört fast, dör hela verksamheten ut. Denna risk verkar för Ducatiklubbens del vara minimal med nuvarande organisation. Här finns lokala kontaktmän, bankommitté, utrikeskorrespondenter, bullerfond och prylförsäljning. Allt skött av olika personer.

Käran i klubbens verksamhet utgörs av propaganda- och informations-tidningen Cucciolo. Under ledning av den traditionsenligt hårdföre chefredaktören ökar den stadigt i såväl kvalitet och innehåll som upplaga. Vidare finns massor av medlemmar som kommer med material och ordnar aktiviteter. Det är således ett djupt rotat engagemang och en stor bredd i klubben. Detta ger följdaktligen den sittande styrelsen en drömsits. Aktiviteter, verksamhet och mål bestäms i stor utsträckning av medlemmarna själva. Styrelsens roll i sammanhanget är att ansvara för ekonomin och att fördela tillgångarna. Att på detta sätt sitta som spindeln i nätet och hålla i trådarna innebär massor av kontakter. Kombinationen styrelsearbete-studier-arbete samt den i vårt fall ganska stora geografiska spridningen kräver en del möda. Detta uppvägs av glädjen i alla kontakter och det stora genväret. Och de brutalt händelserika styrelsemötena.

Jag vill på detta sätt tacka för de gångna åren. För alla telefonsamtal och för alla brev. För alla band som knutits och stärkts och för allt det roliga. Jag vill också å hela den gamla styrelsens vägnar tacka för förtroendet och önska klubben och den nya styrelsen lycka till.

Och pass på! Sista ordet är inte sagt än. Vi släpper inte det här med kulturen. Bara så ni vet. 🐾

*Jonas*

## DIESEL JEANS SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

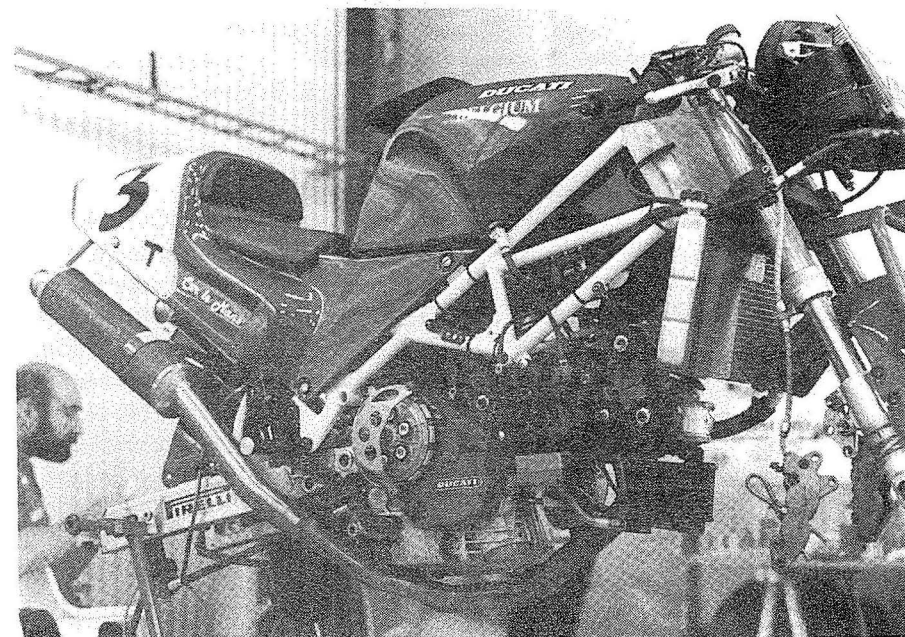
### MISANO, ITALIEN 4 AUGUSTI (SAN MARINO)

Träningsnabbast var Doug Polen före Mertens, Phillis, Merkel och Tardozi. Roche fanns i andra startledet med 7:e träningsstid och Falappa långt bak. Daniel Amatriain överraskade alla med att ta starten följd av Tardozi, Jeffrey De Vries och Carl Fogarty. Doug Polen var 7:a i starten och Roche omkring 12:e plats.

När första varvet avverkats hade Tardozi gått upp i ledning och fått ett litet försprång till en trio bestående av Fred Merkel, Doug Polen och Carl Fogarty. Det tog inte lång tid förrän Polen smet förbi Merkel och tog upp jakten på Tardozi. Rob Phillis körde starkt efter en

dålig start och var snart förbi Fogarty. Samtidigt var Polen ikapp Tardozi men hade svårt att ta sig förbi. Phillis passerade Merkel och hade snart häng på Tardozi och Polen. Polen bromsade sig så småningom förbi Tardozi i ingången till en vänsterkurva och Tardozi blev nu hårt pressad bakifrån av Phillis. Phillis körde om på samma ställe som Polen, ett varv senare. Ytterligare ett varv senare passerade Phillis Polen, på samma ställe igen!

Ledartrion hade nu ett betryggande avstånd till Mertens och Pirovano som fightades hårt om fjärdeplatsen. Polen gick snart om Phillis igen, i ingången till samma vänsterkurva igen. Raymond Roche hade efter halva loppet arbetat sig upp till en 6:e plats, en bra bit efter Pirovano och Mertens. I täten var det hårt mellan Polen och Phillis med Tardozi lite avvaktande bakom. Phillis var uppe i



ledningen en stund igen efter en omkörning, denna gången i (inte före) samma vänsterkurva. Polen tog tillbaka ledningen ett varv senare i ingången till...

Roche körde tufft och passerade Mertens och Pirovano. Tardozzi började tappa mark till Polen och Phillis. Skulle Roche hinna ikapp? Både Roche och Pirovano närmade sig, men Tardozzi höll undan för en fin tredjeplats efter Polen som vann, 0,748 sekunder före Phillis. Roche kom fyra före Pirovano och Mertens.

1. DOUG POLEN, USA, DUCATI 888 37:11.631 2. Rob Phillis, Aus, Kawa +0.748 3. DAVIDE TARDOZZI, I, DUCATI 888 +9.981 4. RAYMOND ROCHE, F, DUCATI 888, +11.775 5. Fabrizio Pirovano, I, Yama +11.940 6. STEPHANE MERTENS, B, DUCATI 888 7. Terry Rymer, GB, Yama 8. Fred Merkel, USA, Rumi-Honda 9. GIANCARLO FALAPPA, I, DUCATI

I andra heatet tog Pirovano starten före Fogarty och Polen. Polen var förbi Fogarty redan i andra kurvan. Tardozzi kom iväg som fyra, Mertens sju och Roche ca tia. Efter ett varv var Polen i ledning före Pirovano, Tardozzi, Fogarty, Mertens, Phillis och Roche. Polen byggde snabbt upp en ledning före Tardozzi som passerade Pirovano. Pirovano gav sig dock inte utan kunde passera några varv senare vilket också en starkt körande Phillis gjorde.

Bakom dessa fightades Mertens och Roche. Phillis passerade snart Pirovano och tog upp jakten på Polen som hade en ordentlig ledning. Roche körde fort och låg snart trea före Pirovano, Mertens och Tardozzi. Roche närmade sig Phillis och



Stephane Mertens

passerade. Bakom var det en lika tuff strid mellan Pirovano och Mertens vilket fick Mertens att bromsa ut i sanden på sista varvet! Polen vann ännu en säker seger och gick över mållinjen på bakhjulet, en bra bit före Roche och Phillis.

1. DOUG POLEN 37:09.114, 2. RAYMOND ROCHE +3.501, 3. Phillis +3.681, 4. Pirovano +14.272, 5. TARDOZZI +24.407, 6. FALAPPA, 7. Merkel, 8. Fogarty, 9. Rymer, 10. RUSSEL LEE WOOD, SA, BIMOTA TESI 1D

#### ANDERSTORP, SVERIGE 12/8

Massor av svenska ducatister på plats. Skulle det gå vägen? Vi letade förgäves efter Ducatis berömda hospitalitält för att klämma en bärs. Men, den fanns inte. Det spekulerades i att den fastnat i den svenska tullen med all birra. Nåväl, Polen var på plats liksom Mertens och fabriksteamet med Roche och Falappa.

Lucchinelli är nog inte särskilt lycklig över att båda cyklarna man överlätit åt andra team ligger före i VM-tabellen. Och, Lucchinelli syntes heller inte till

under träningspassen... Kanske var det också därför som han avböjde att komma till våran träff. Men, det fick han nog ångra. Dagen efter hade nästan alla svenska ducatister Doug Polen tröjor på sig.

Polen klämde till med bästa träningstid i första passet före Mertens och Roche. Falappa hade uppenbara problem och låg på ca 17:e tid. Han kom in i depån med jämna mellanrum och skakade på huvudet. Mekanikerna bytte däck, och sen bar det av igen. Då man kört det andra träningspasset hade Polen den bästa tiden på 1,34.42 före Mertens 1,35.17, Phillis 1,35.21 och Roche 1,35.33. Falappa hade förbättrat sin tid till 1,37.15 vilket gav 11:e plats på griden.

Davide Tardozzi hade man lämnat hemma i Italien då man påstod sig inte vilja riskera att göra slut på reservdelarna till Ducati. Man hade inte räknat med i vintras (när man tillverkar rejs-hojarna) att det skulle gå så bra för så många ducce-förare i år!

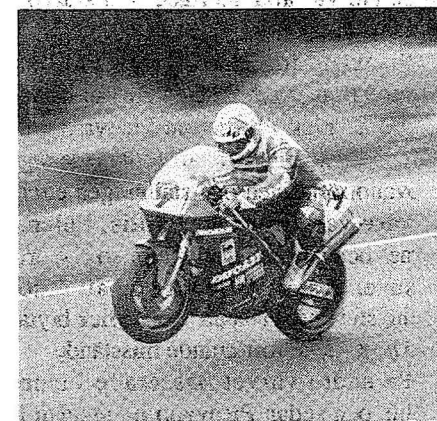
Med tanke på Falappas blygsamma placeringar i år så är det Cucciolos tips att han byts ut mot Tardozzi till nästa år. Polen har ett mycket skickligt team som uppenbarligen funkar bättre än fabriks-teamet. Och, det är inte vilka som helst han har med sig. Team chef är Eraldo Ferracci, en italienare som bott 25 år i Philadelphia och framgångsrikt trimmar ducclar.

Mekaniker är inga mindre än de legendariska Giorgio Nepoti och Rino Caracchi från N.C.R (Nepoti Caracchi Racing) i Bologna. Man hade till och med sin NCR- dekalprydda Ciao-moppe i depån!

Alla ducatister känner till deras lilla butik i Bologna och deras skicklighet att

preparera rejs- ducclar. Där har vi en del av hemligheten till att Polens hoj funkar så bra. Den är i grund och botten samma hoj som fabrikshojarna var i början av året. Men, fabrikarna har gått över till en kolfiberskiva fram och en stål. Vidare har man gått över till en traditionell vit rund Vegliavarvräknare igen. Polen och Mertens har den digitala "Volvo-Amazon" varvräknaren och stålskivor.

En avgörande skillnad är dock däck. Fabrikarna kör på Michelin, Polen på Dunlop och Mertens på Pirelli. Polen är mycket nöjd med sina däck och sa till Cucciolo att han trodde att de andra önskade att de hade de däcken. Han sa också att han får så bra teknisk information av Dunlop att han själv kan avgöra hur fort han kan köra på däck



En annan som inte kom var Russel Lee Wood på Bimota Tesi 1D. Synd. Skälet är förmodligen ekonomiskt.

Tävlingdagen inleddes med skyfall strax efter att Ducceklubben anlänt. En viss uppståndelse märktes när de över 50 ducclarna anlände på en gång. Ducatisterna fick söka skydd i det uppskattade tältet där ducceklubben bjöd på Cider och Popcorn kafas. Efter att

regnet upphört lika plötsligt som det kom åkte man ut med helikopter över banan för att torka.

Drygt en timma försenat åkte förarna ut till starten. Några med slicks, andra med intermedium. Efter en stund kom en lastbil ut, fullastad med mekaniker och däck. Full däcksbysaktivitet utbröt på startgriden. Plötsligt gav man tillstånd till de som ville att åka till depån och byta däck. Många åkte till depån, bl.a. Roche, men Polen hade valt mjuka slicks och stannade kvar. Roche hade dock lite strul med en misständer motor och bytte tändstift i depån. När han åkte ut ur depån var han för sent ute och det var rödflagg, men han är ju världsmästare. Han stormade fram mot starten och passerade ytterligare en rödflagga och intog sin plats. Nu var alla samlade och starten gick.

Pirovano tog starten före Phillis, Fogarty, Rymer och Polen. I kurvan innan flygrakan gick Phillis om Pirovano på utsidan! I slutet av rakan bromsade sig Pirovano förbi igen och ställningen efter ett varv var Pirovano, Phillis, Polen, Rymer och Christer Lindholm som gjort en suverän start efter att ha haft 12:e träningstid efter Falappa. Roche fick bryta med hojen som fortfarande misständer.

På andra varvet passerade Polen Phillis och sedan Pirovano på utsidan i karusellen! Sen drog Polen ifrån rejält under loppets första hälft. Phillis passerade Pirovano igen och Lindholm var uppe på fjärde plats ett tag! Sen passerade Mertens Lindholm och bildade en tät grupp med Phillis och Pirovano. Pirovano passerade Phillis igen och det var tätt, mycket tätt. Mertens passerade sen både Phillis och Pirovano på flygrakan för att sen bli passerad av Pirovano på startrakan igen.

Nästa gång hade inte Pirovano nåt att sätta emot på rakan, så han släppte först Mertens och sen Phillis förbi sig. Phillis passerade sen Mertens. I utgången ur Opel-kurvan fick Phillis sen ett jättesläpp på bakhjulet och var mycket nära att vurpa. Det innebar att både Mertens och Pirovano kunde smita förbi. Snart var Phillis om Pirovano och jagade nu Mertens. Samtidigt började Polen få problem med sina allt för mjuka däck. Skulle ledningen hålla?

Avståndet krympte oroväckande fort. Slutet skulle komma bli en rysare. Phillis var snart ikapp Mertens också och passerade. Samtidigt krympte avståndet till Polen ytterligare. När det var tre varv kvar hade Phillis och Mertens kommit ikapp Polen. Skulle Polens däck hålla? Skulle han kunna hålla de andra bakom sig? Polen hade uppenbara problem i kurvorna, men han stängde skickligt. På nästa varv var det om möjligt ännu tuffare. I slutet av flygrakan gick Mertens om Phillis och nu såg det helt öppet ut vem



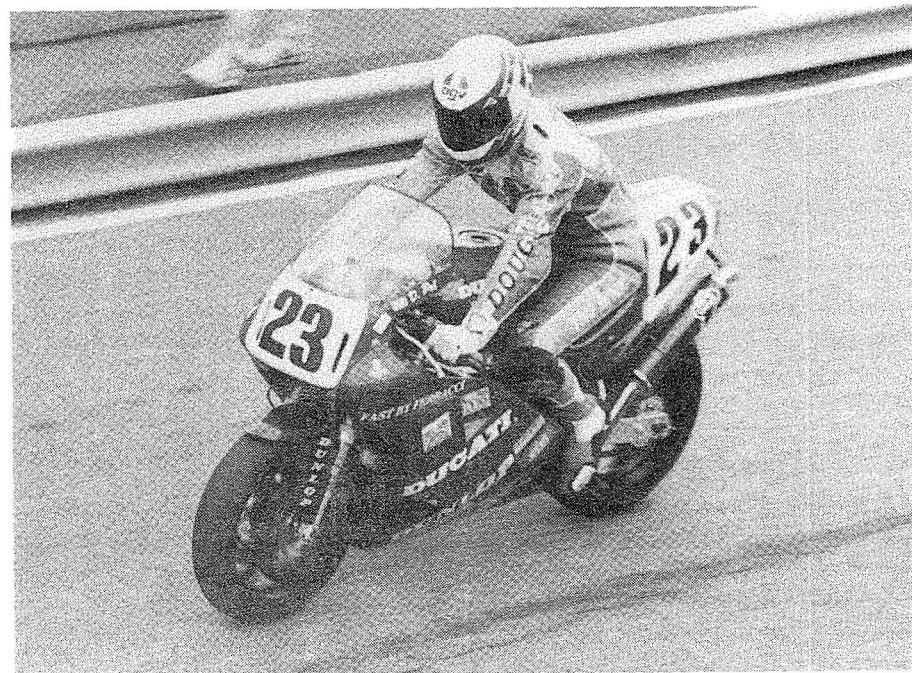
som skulle vinna. I ingången till Opelkurvan försökte Mertens sätta in en stöt på Polen, men han stängde skickligt.

På flygrakan för sista gången vinglade Polen över hela banan för att undvika att Mertens och Phillis skulle komma in i baksuget. Mertens var mycket nära och bestämde sig för att bromsa senare än Polen i ingången till Norra Kurvan. Han bromsade sig förbi Polen på utsidan, var förbi, men fick ett hopplöst spår och gick omkull. Polen fick väja en aning vilket gjorde att Phillis var ikapp. Men, Polen kunde i alla fall vinna 0,31 sekunder före Phillis!

1. DOUG POLEN 37,14.24
2. Phillis +0.31
3. Pirovano +24.74
4. Fogarty +26.31
5. Suhonen +30.98
6. FALAPPA, I, DUCATI
7. Terry Rymer, GB, Yama
8. Fred Merkel, USA, Rumi-Honda
9. Jean Yves Mouiner, F, Yama

I andra heatet tog Pirovano starten igen följt av Fogarty, Polen och Phillis. Roche var ca 10:a i starten före Mertens och Falappa. På depårakan körde Mertens åt sidan och bröt med trasig koppling. Otursdag för honom. Falappa låg på ca 7:e plats på rakan och tänkte tydligen ta nån placering till då han bromsade så sent att han fick ta en omväg i grönsakerna. Det gjorde att han var absolut sist efter ett varv. Men, sen tog han i så man såg i hela cykeln hur arg han var och att han ville komma ikapp.

Efter ett varv ledde Pirovano före Polen, Phillis, Fogarty, Rymer och Roche. På depårakan fick Pirovano en liten sladd på bakändan och Polen kunde lägga sig alldeles i bakhjulet för att sen gå om på flygrakan. Polen hade nu valt något hårdare däck. Pirovano bestämde sig för att hänga på i Polens tempo. Det skulle han inte gjort. Han vurpade så att



kolfibern yrde om det i Hansen kurvan innan karusellen. Nu ledde Polen före Phillis, en tufft körande och revanchsugen Roche, Fogarty, Rymer, Lindholm, McElnea, Merkel och Suhonen. Rymer åkte av och Lindholm avancerade till en 5:e plats. En plats som han höll ända in i mål efter att ha slagit (och fightats mot i hela heatet) förrföre världsmästaren Fred Merkel. Strongt!

Men, nu gällde det duccarna. Polen skaffade sig ett litet försprång denna gång, inte alls lika stort som i förra heatet. Roche närmade sig Phillis och passerade såsmåningom fräckt i ingången till depåkurvan (Gislavedkurvan). På sista varvet hade Polen fortfarande sitt lilla försprång till Roche som hade Phillis påklustrad i bakhjulet. Phillis passerade Roche på precis samma ställe och sätt som Roche gjorde tidigare. Nu var det tufft om andraplatsen.

På flygrakan gick Roche om Phillis, men Phillis bromsade senare, hade innerspår och låg före ut ur Norra Kurvan. Roche kom upp jämsides på den korta

rakan och blev utträngd av Phillis. Möjligen var det fysisk kontakt! Roche tvingades ta ett vidare spår och fick nöja sig med en tredjeplats. Men, särskilt nöjd var han inte då han vägrade komma till prispallen. Han tyckte Phillis körning var ojust. Ett tufft race var det i alla fall. Falappa körde som en vettvilling och kom såsmåningom på 13:e plats efter Rymer som också var ute i terrängen ett tag.

1. DOUG POLEN 36,52.94, 2. Phillis +2.96, 3. RAYMOND ROCHE +3.55, 4. Fogarty +29.99, 5. Lindholm +35.77, 6. Merkel, 7. Suhonen, 8. McElnea, 9. Mouiner

Sammanlagt efter Anderstorp:

1. POLEN 217 2) Phillis 161 3) Pirovano 116 4) MERTENS 114 , 5) ROCHE 107 6) Rymer 84 7) Fogarty 75 8) Merkel 73 9) FALAPPA & Mark 49 11) DAVIDE TARDOZZI 47.

Superbikeloppen visas på Screensport ca en vecka efter de äger rum.

MW

Bäste herr redaktör;

Det har kommit till min kännedom att vår värderade ordförande, tillsammans med en likasinnad kamrat, har setts på en *tjeffestival* i Göteborg. Vad är detta? Äter han männe även paté, denne vår ledare? Inte nog med detta, en annan styrelseledamot (inga namn, men hans börjar med R och slutar med gge) har setts medverka i en trialtävling. Skärpning! MC-sport skall inte vara tyst, lugn och trevlig. Snarare bullrig, snabb och lukta svettigt läder.

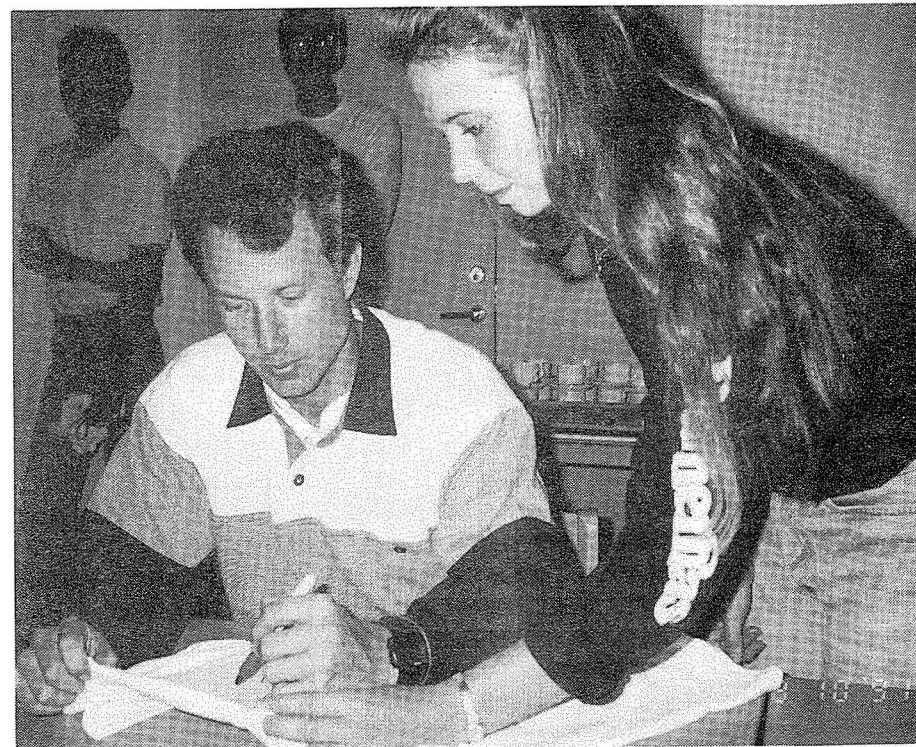
Vänner; Styrelsen tycks vara på djupt vatten. Hjälp de villfarna tillbaka till den rätta vägen innan vårt namn släpas i smutsen

Vän av ordning

Ärade vän av ordning;

Budskapet är framfört. Tråkigt nog lär det vara för sent. Initierade källor låter meddela att herr ordföranden är en aktiv golfspelare.

Redaktörn



Doug Polen med sin söta flickvän på årsmötet. Foto: Juha Karhusaari (Cucciolo tackar)

## Doug Polen.

Vid årsmötet tittade den blivande världsmästaren i Superbike in för en fika. Cucciolo passade på att ställa några frågor.

Han hade ingen tidigare erfarenhet av Ducati, men han tycker det är enklare att få bra kontakt med en liten motorcykel-fabrik som Ducati, i stället för en stor japansk. Han var ganska säker på att han skulle försätta köra Ducati nästa år också, skulle de locka över honom till något annat team så skulle de vara tvugna att komma med väldigt mycket \$\$\$.

En lustig sak var att signore Nepoti och Caracci (N och C i NCR) mekade åt honom. De här farbröderna är ju inte

precis födda igår. De hade erbjudit sig själva att skruva åt honom, och han hade tackat ja med glädje.

Han berättade även att han hade exakt samma hoj som fabrikssteamet, men vad Cucciolos reporter kunde se så hade de i alla fall olika instrumentering. Fabriks Duccen har nämligen gått tillbaka till runda Veglia istället för de spektakulära instrumenten med staplar i flytande kristaller som Polen hade.

Sen körde Polen med Dunlop däck, fabrikssteamet hade Michelin och Stephane Mertens hade Pirelli, det kan naturligtvis betyda en del också. Fabriks-teamet var väl inte så där helt nöjda med att han vinner ALLA heat.

JJ





# 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:-

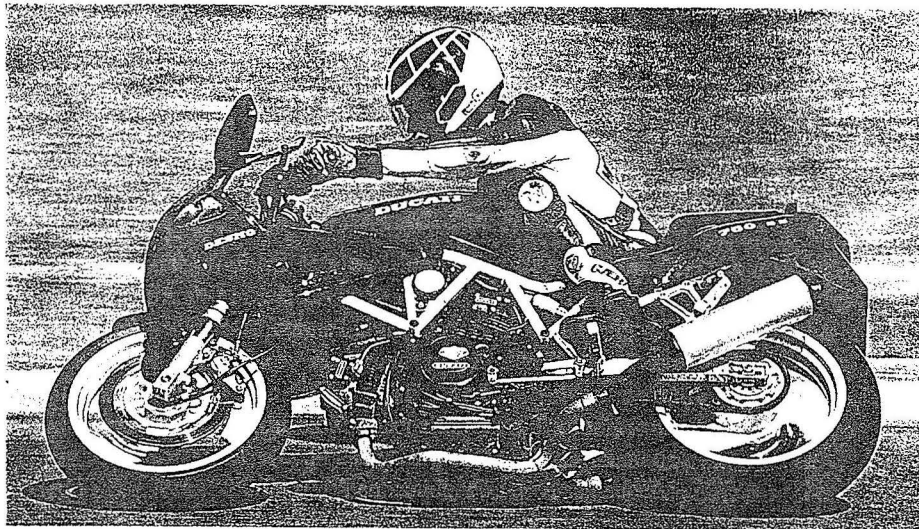
Hör av dig omgående. Först till kvarn . . .

Nordbecks Motorimport AB 042-20 58 00

## 750 SSkogsbruk

Albert & Albert har som alla vet ett ingående test med en ny 750 SS. Under inkörningsskedet hände en smärre malör efter endast 11 mil. Under färd i 85 km/h lossnade utan förvarning svingen. Tyvärr lossnade inte enbart svingen utan som ett brev på posten försvann även bakhjul, kedja och diverse andra små detaljer. Det är detta som kallas för "spin-off effekt". En av de små detaljerna som försvann var Björn Albert. Han försvann i tangentens riktning ut i skogen. Från sjukhuset låter man meddela att tillståndet är stabilt och att han säkert får lämna gipsvaggan innan jul.

Sämre gick det tyvärr med motorcykeln. Att ha motor, ram, avgasrör och en liten bit stötdämpare som broms är inte vad TSV kallar trafiksäker utrustning. Det var också självmarkerande i ordets rätta bemärkelse. Hur kunde TSV veta att det inte gick att styra eländet? Hela apparaten dundrade ut i skogen och lindade sig runt ett större träd, modell svensk allmogefuru.



Detta till glädje för ett pågående mästarskap i orientering. Många var de som trodde att de funnit ytterligare en orienteringsskärm.

Vi ställde däremot kompassriktningen mot Ödåkra och Nordbeck. På något sätt, trots att det saknades många delar och vissa delar var demolerade till oigenkännlighet, tog det endast 14 minuter tills vi fick tillbaka vår 750 SS i nyskick. Huruvida detta skett med berörda myndighets godkännande förtäljer icke denna historia men på något sätt har ram- och motornummer bytts ut. Tänk så duktiga mekaniker Nordbeck har. Deras motto är; Underverk gör vi medan Ni väntar, mirakel tar något längre tid.

Efter ovan förtäljda malör fortskrider A & A sitt 3000 mila test planenligt och vi avser att inkomma med en fullständig redovisning av alla relevanta fakta i ämnet så snart de föreligger. Sedan får Krökar-Bike, Falskt om MC och MC-Sytt (med ny stick- och virkibilaga) kopiera det de behöver. 🐣

*Albert E. Fleischman*

## BoM

### Battle of the Motorvelocipeds

## FÖRSOVNING DÖDADE SPÄNNINGEN

Den tredje VM-finalen på Lockarp kunde blivit en riktig rysare! Rennabteilung försov sig och hann varken dreva om sin moped eller montera bromsarna innan starten gick. Sex varv efter de andra kom de ut på banan, fortfarande med fel drevning. Efter en dryg halvtimme inser man att det vore roligt att kunna använda fjärde växeln, och går i depå. Drevbytet kostade Rennabteilung ytterligare åtta varv, och man föll från en femte- till en sjundeplats. 6+8=14 varv. Finkeloil vann med 13 varv...

## DELAT VM!

Finkeloil Racing Team var verkligen hämdlystna inför årets VM-final. De körde aggressivt men behärskat och hade

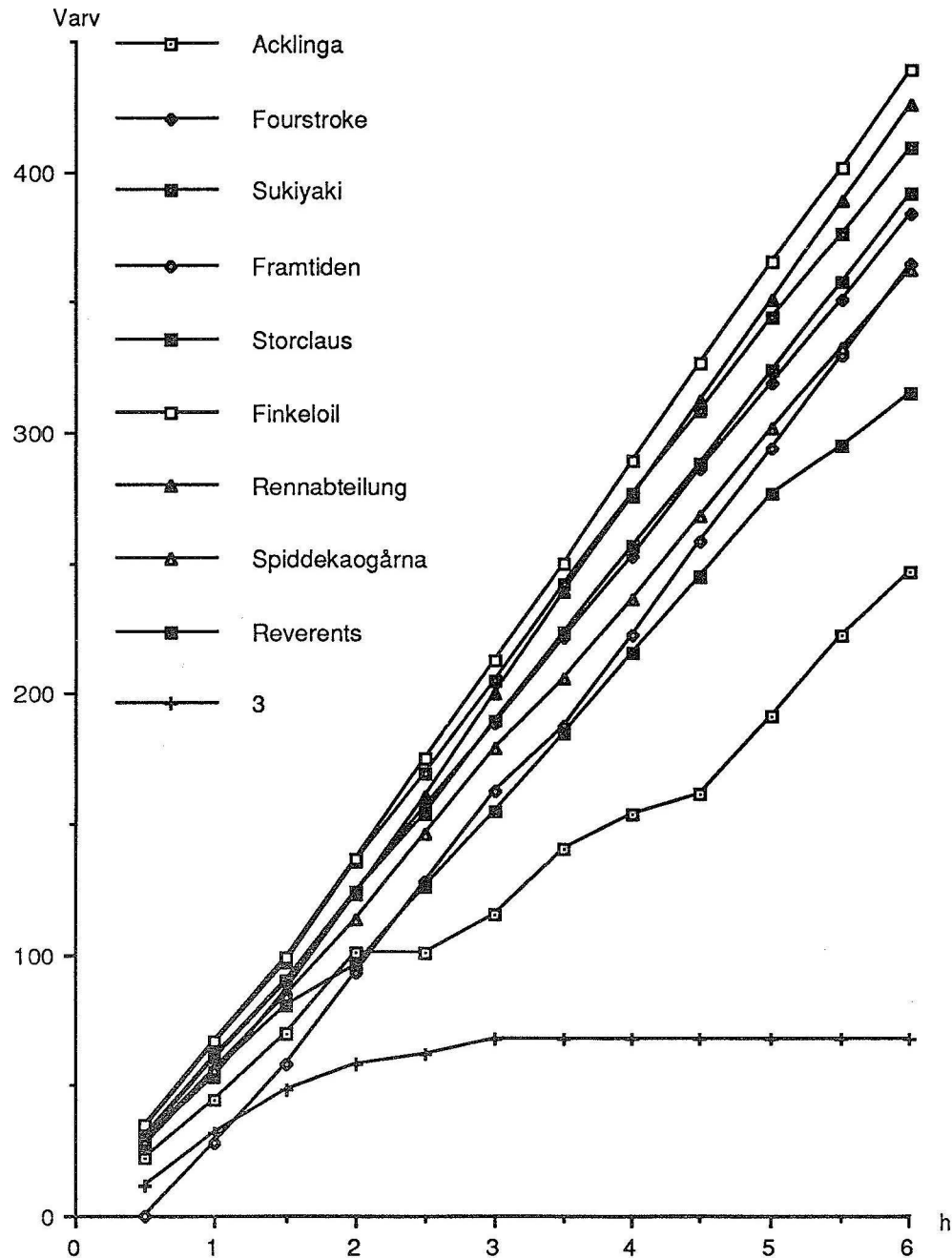
mekaniken i trim. Tydligt har sommaren tillbringats i verkstaden ty nu var deras maskin absolut jämnsnabb med Rennabteilungs. Eftersom deras inbördes placeringar var de omvända vid VM-premiären på Aspö, slutade de bägge lagen på samma VM-poäng. Dubbel skumpa!



## RESULTAT LOCKARP

1	10	Finkeloil Racing Team	439varv	15poäng
2	13	Rennabteilung GmbH	426	12
3	7	Sukiyaki Big Bore	409	10
4	666	Reverents	392	8
5	2	Fourstroke Forever	384	6
6	4	Lag Framtiden	365	5
7	14	Spiddekaogarna	363	4
8	8	StorclausLillclaus	315	3
9	1	Acklinga Racing Team	247	2
10	3	—	68	1

## Data from "Lockarp-91"



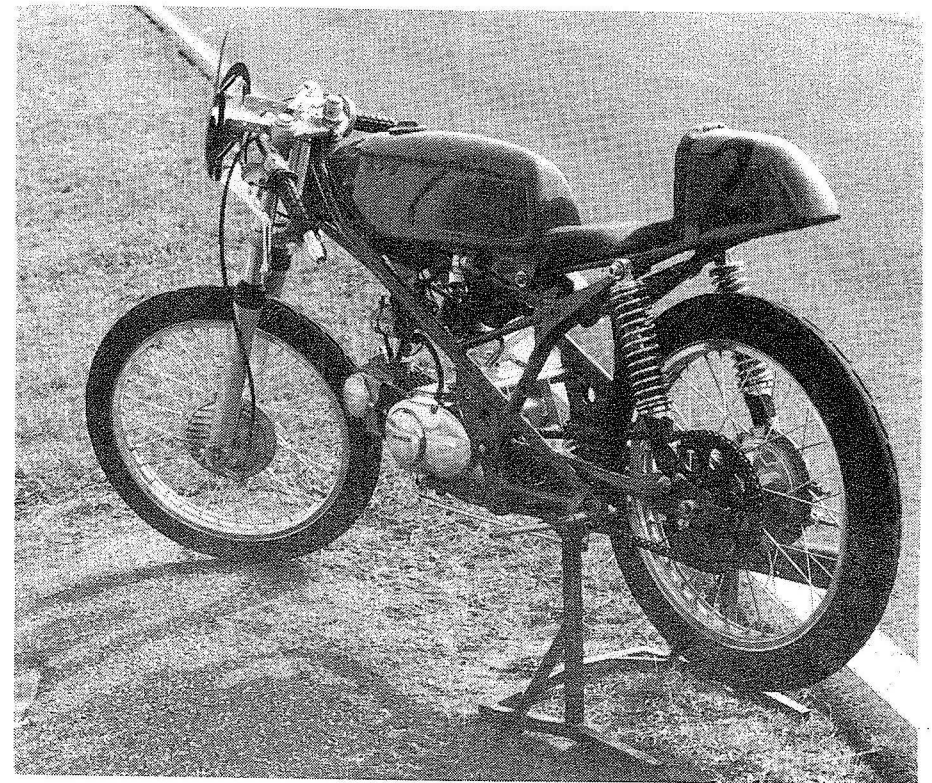
## CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

...har insett vart utvecklingen i det nya Europa bär hän. Alla resurser satsas nu på mopedracing och debuten såg vi på Lockarp. Sex månaders intensiv forskning har resulterat i Reverents kvicka Kreidler. För att säkra en framskjuten placering kontrakterades en riktig TT-hjälte. TT-hjälten var dock inte beredd på den enorma potentialen hos maskinen, men han gav allt, och bjöd på

strålande underhållning. Har aldrig skådat så många framlängesvolter...

## KAN DET GÅ FORTARE?

Frågan har i och för sig ställts efter varje BoM-lopp, men nu kan man verkligen börja undra. För två år sedan körde snabbaste moppen 398 varv, i år hann man med 439. Detta trots att loppet flaggades av i cirka femton minuter.



Fourstroke Forevers urtjusiga Hondamoppe. Notera maffiga clip-on. Original MV Agusta.

## KAN BARA GÅ FORTARE

Acklinga Racing Team har noterat ett nytt personligt bottenrekord. Sedan man förra säsongen bytte motorleverantör från Zündapp till Yamaha har det bara gått utför. Sällan har Cucciolos erfarna redaktör sett så många spräckta avgasrör, kluvna svänghjul, skurna kolvar eller brinnande mopeder som i Acklingas bandepå i Lockarp. Varför inte damma av Zündappen?

## LEGEND I GRAVEN

Rennabteilung GmbH lägger ned sin tävlingsverksamhet! Vid en presskonferens meddelades att man i fortsättningen endast kommer att ägna sig åt standardmopeder. Vi kommer att minnas deras vackra Gilera och deras fina placeringar: 2, 1, 1, 1, 3, 1, 2. Till detta kan läggas VM-titlarna 89, 90 och nu den delade titeln 91!

## NÄSTA SÄSONG

Det är ännu oklart hur BoM-serien kommer att se ut 1992. Klart är att Uffe Holmström, som arrangerat Lockarpsdeltävlingarna, inte gör detsamma nästa år.

—Tycker att jag har gjort mitt nu. Det är dags för en ny deltävling på en annan bana. Kanske spisstrudarna kommer till skott nu! Fast om någon skulle få för sig att arrangera ett lopp på Lockarp i alla fall, så kan jag bistå med information om försäkringar, hyror, adresser mm.

Uffe passar på att mana mopedisterna till bättring.

—En vecka före loppet hade tre lag betalt anmälningsavgiften. Ska jag då chansa och betala försäkring, banlicens och banhyra? Tänk om det inte blir något lopp? Om ni anmäler er i god tid spar ni på arrangörens nerver.

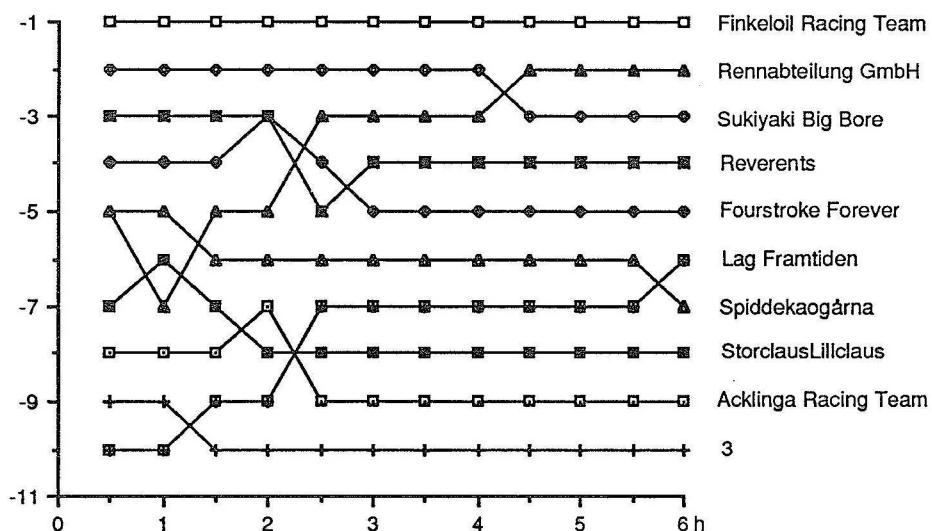
Fotnot: Spisstrud är ett österlenskt uttryck för stockholmare.

*R Uhlenhaut*

## SLUTSTÄLLNING VM

Plac		Lag	Aspö	Lockarp	Totalt
1	13	Rennabteilung GmbH	15	12	27poäng
1	10	Finkeloil Racing Team	12	15	27
3	7	Sukiyaki Big Bore	10	10	20
4	2	Fourstroke Forever	8	6	14
5	1	Acklinga Racing Team	6	2	8
5	666	Reverents	—	8	8
7	4	Lag Framtiden	—	5	5
7	11	Acklinga Racing Girls	5	—	5
9	14	Spiddekaogårna	—	4	4
9	1365	Rågsvedsramelikullers	4	—	4
11	8	StorclausLillclaus	—	3	3
12	3	—	—	1	1

### Vem körde om vem?



En stilstudie på den lysande mopedekvilibristen Uffe Holmström grenslände den oerhört framgångsrika racern från Rennabteilung. Håll med om att det är hisnande vackert.

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 skinnstall

JOLLISPORT handskar (mod.Lucky eller Mamola)

FREN TUBO stålomspunna bromsslanger

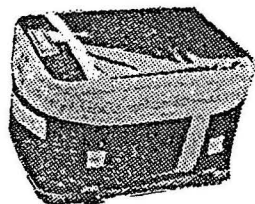
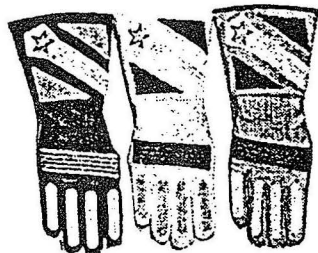
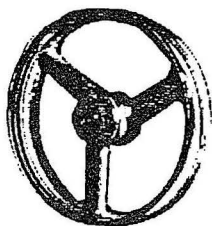
CLOVER tankväska med sugkoppar(perfekt till alutank)

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 bromsslanger 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!

# Presentation av nya styrelsen . . .

## Att ha makten men inte ordet

---

### Ordförande: *Jonas Dahl*

Jonas har trots sitt sätt att köra lyckats uppnå en ålder av 29 år. Han har som yrke att delge element i 13-15 års ålder av sina vid Uppsala Universitet inhämtade kunskaper i bl a fysik och biologi. Han bränner runt på en 900 SS av 1981 års modell (AFY 198).

Utbildning: Åtminstone 30 år i Uppsala och ytterligare ett halvår i Indien. Plus att han nästan är ingenjör.

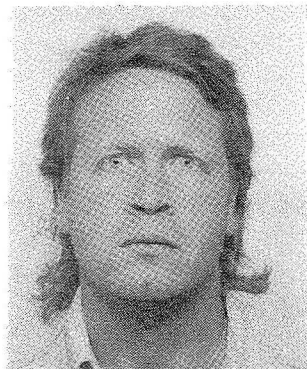
Fritidssysselsättning: Härklippning.



### Kassör: *Staffan Facht*

Har trots sitt körsätt inte hunnit bli äldre än 28 år. Arbetar som underhålls-elektriker. Kör omkring på en getingfärgad (A.Friman gråter) 750 F1 (DES 966), dvs om och när "Roy och Roger" behagar lämna tillbaka den. Sysselsätter sig med utförsäkning på vinterhalvåret.

Utbildning: Snarare inbillning, eventuellt ingenjör.



### Sekreterare: *Niklas Rimpi*

Niklas har uppnått en ärevördig ålder av 24 år. Kör en 900 S2 av årsmodell 1983 (LLL 978). Sina arbetsdagar tillbringar han hos en av Sveriges största bil-tillverkare. Aktiv pendlare, så S2:an får verkligen bekänta färg. Har en katt vid namn Desmo.

Utbildning: Nästan ingenjör.



### Ledamot: *Magnus Dahl*

Magnus är nästan lika gammal som han har avverkat motorcyklar, dvs 27 år. Jobbar med konstruktion av bilar. Självutbildad i polystyrenjutningens ädla konst. Kör omkring på en av plast fartrandad 900 Supersport av årsmodell 1990. Har katt.

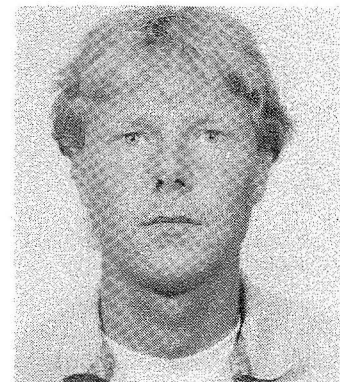
Utbildning: Nästan ingenjör.



### Ledamot: *Ragnar "Ragge" Hallgren*

Ragge har hittills lyckats uppnå en ålder av antingen 25 eller 26 år. Jobbar som arbetsledare med en "Den lille elektrikern" låda. Styrelsens motivlackeringspecialist. Företrädesvis med STORA sprayburkar som specialverktyg. Kan uppenbarligen inte stava till annat än DUKATI. Kör en 900 Supersport (HEC 058).

Utbildning: Ingenjör eller nåt.



**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,-  
170/70 VB18 ME 1-126Y,-**

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

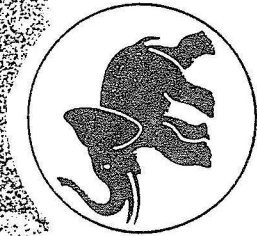
**PS. VI HAR BARA MEZELER TILL MC  
BARA DET BÄSTA.....**



**FITTTJA DÄCK**

Fågelviksvägen 28, FITTTJA IND.OMRÅD

☎ 0753-76955



**METZELER**

PROTOKOLL fört vid styrelsemöte nr 1 hos Jonas Dahl, Lövhult., 91.08.22

Närvarande: Jonas Dahl Staffan Facht  
Niklas Rimpi Magnus Dahl  
Ragnar Hallgren

- Pkt. 1 Klubbens nye ordförande Jonas Dahl, hälsade de närvarande välkomna och förklarade detta det första styrelsemötet med "nya styrelsen" för öppnat.
- Pkt. 2 ??? Godkännes!!! Löpande.  
Dagordnings  
godkännande.
- 2.a Ordföranden ålades att förnya klubbens "Föreningsbrevsabonnemang". Fråga uppkom om vilka personer som är behövande av ett abonnemangskort. Styrelsen kom fram till: Jonas Dahl, Staffan Facht, Stephan Hoffman, Jan Johansson samt Micke Werkelin. Den sjätte personen är för närvarande inte utsedd, men beslutades bli så till nästa möte.
- 2.b Styrelsen beslutade om materiell inventering av klubben, med avseende på kuvert, tröjor, dekal, medlemskort med mera. Jonas Dahl ansvarig.
- 2.c Beslut togs om att protokoll förda vid styrelsemöten, för medlemmarnas information, skall publiceras i Cucciolo, i möjligaste mån.
- 2.d Beslut togs om förhöjd beredskap inför det nya årsskiftet. Förslag lades om att årsavgiftsavin skall skickas ut redan i månadsskiftet november/december, eller senast den 15/12.
- Pkt. 3.  
Övrigt.
- 3.a Tältet Anderstorp. En eloge utdelas till initiativtagarna till Ducatitältet på Anderstorp. Styrelsen beslöt att undersöka vad "cider och popcornkalaset" kostade, och om kostnaden inte är alltför stor att genomföra det igen när tillfälle ges (typ större evenemang). Utmärkt medlemservice, då man kan lämna hjälm, skinnstall och dyl. under uppsyn utan att behöva oroa sig. Utredds.
- 3.b Flagga med klubblogo. Förslag lades om att göra en flagga med klubblogo. Passande flaggstång storlek 8m. Kostnadsundersökning genomförs och redovisas nästa möte.
- 3.d Ducatibladet. Intresset verkar svalt. Styrelsen beslöt att "vänta och se".
- 3.e Nya medlemmar. Förslag lades om att få kontakt med "nya" Ducatiägare. Ragnar undersöker möjligheterna att via eventuella register lyckas med detta. En lösning vore att komma överrens med försäljarna och eventuellt få dem att överlämna ett informationsblad om klubben.

- 3.f Pirelli Phantom slips. Hemligt.
- 3.g Tröjor. Det har inkommit förslag om att ta fram nya tröjor. Lagda förslag :  
 1) Diskret college tröja med tryck: "Ducati motociccolo".  
 2) Tröja med gammal och ny desmodromik som tryck.  
 3) Tröja med diverse autografer av folk som är/varit nära knutna till Ducati. Typ Taglioni, Lucchinelli, Roche, Bordi osv.  
 4) T-shirt med "World champion Superbike -90, -91 (?)" + logo.
- 3.h Bullerfonden. Förslag om nytt bullerfondsmärke. Utredds.
- 3.i Nya klistermärken. Dessa har dröjt, och styrelsen beslutade att om möjligt annullera tidigare beställning, till förmån för nytt förslag.
- 3.j Familjerabatt. Det har från medlemmar inkommit önskemål om familjerabatt. Styrelsen röstade för detta. Bör kunna vara genomfört till det är dags för nästa avgift. Kravet som ställs är att familjen i fråga bor under samma tak. Avgiften beslöts bli 250:-.
- 3.k Cucciolo samlingspärm. Någon tyckte det kunde behövas. Utredds.
- 3.l Jonas går ut med pressrelease om nya styrelsen till de större Mc-tidningarna.
- 3.m Tysk Bilprovning. Hemlis.
- 3.n Härmed göres det officiellt att den nya styrelsen i Svenska Ducatiklubben utgörs av:
- Ordförande : **JONAS DAHL**  
 Kassör : **STAFFAN FACHT**  
 Sekreterare: **NIKLAS RIMPI**  
 Ledamot : **MAGNUS DAHL**  
 Ledamot : **RAGNAR HALLGREN**
- Staffan Facht, kassör, jämte Jonas Dahl, ordförande äger rätt att bruka klubbens konton.
- Pkt. 4  
 Nästa möte Nästa möte hålls hos Magnus Dahl. Ordföranden kallar samman.
- Pkt. 5.  
 Avslutande. Ordföranden förklarade mötet avslutat och skickade iväg deltagarna, som inte hade en chans att värja sig eller tacka för kulinarisk upplevelse.

# MC GBG 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 + RESERVDELAR

BREMBO: KOMPLETT SORTIMENT

D.I.D: ALUMINIUM EKER FÄLGAR

RADAELLI CERCHI: KROMADE EKER FÄLGAR

GLASFIBER KÅPA: 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 ÄMNET 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



# EN VANLIG DAG VID TÄVLINGSBANAN

- 6<sup>30</sup>  
Väckning.
- 7<sup>00</sup>  
Frukost.
- 7<sup>30</sup>  
Avfärd till tävlingsbanan.
- 8<sup>00</sup>  
Träningen börjar.
- 8<sup>50</sup>  
Första vurpan. Hål i tanken. Vi får låna plastisk metall av värste konkurrenten.
- 9<sup>15</sup>  
Starten går.
- 10<sup>15</sup>  
Vurpa 2. Förgasaren lossnar och insuget får göras rent. Mindre riktning av gaffeln och rätning av clip-on.
- 10<sup>25</sup>-11<sup>14</sup>  
Efter vurpan går cykeln allt sämre, det verkar vara tändningsfel. Vi är inne i depån och kollar tändning, byter tändstift och justerar förgasaren 4 gånger.
- 11<sup>15</sup>  
Vurpa 3. Vår förare förlorar kontrollen i utgången av en kurva när han inte får ner effekten i asfalten utan spinner loss, går omkull och blir överkörd. Han blir liggande på banan så att tävlingen avbryts. Han överlever men blir satt ur stridbart skick.
- 11<sup>20</sup>  
Omstart.
- 11<sup>21</sup>-12<sup>20</sup>  
Motorn hackar mer och mer. Vi är inne i depå tre gånger.
- 12<sup>21</sup>  
Tvärstopp. Vid kontroll upptäcker vi att sex stycken stålningar, som håller fast svänghjulet på ett stålcentrum, gått rakt av. Felet som vi haft med tändningen hat alltså varit att svänghjulet rört sig i sin fixering så att tändningen ändrat sig. Av teamet som inte blev vår värste konkurrent får vi låna en gängtapp. Vi borrar, gängar, kortar bultar och skruvar sedan ihop svänghjulet. Visst fungerar det men vi har nu en kraftig obalans som gör att hela mopeden vibrerar så kraftigt att förgasaren inte fungerar som den ska.
- 13<sup>30</sup>  
Avgassystem 1 går helt av. Som tur är har vi tänkt på detta och har därför ett i reserv som vi monterar.
- 14<sup>50</sup>  
Avgassystem 2 vibrerar av. Vi lagar provisoriskt.
- 15<sup>45</sup>  
Målgång. Visst hade vi lite problem men nu vet vi vad som skall göras med racern i vinter. Var så säkra, vi kommer igen! 🍀

Acklinga Racing Team  
*Finnkopp*



# BORGO PANIGALE TORGET

## Medlemmarnas privatannonser

### Säljes

Komplett 38 mm Marzocchi gaffel med kronor og telefix wobbelstag. Nye packbokser og ny olja, 3 500:- Original framlykt for Pantah 500/600/650 (+HR+S2) 250:- Nytt Tommaselli gas-handtag, komplett, 100:-  
Arne B 02-25 44 19 (Norge)

### Säljes

Ducati 750 Sport-89 med 8 mil på mätaren, säljes pga för långa ben (på mig alltså). Cykeln är röd och i skick som ny. Ev byte mot Hailwood Replica.  
Bengt 08 94 78 68

### Säljes

Martin Honda 900-81. Risig med rasad trimmad motor, 10 000:-  
Har även en Ténéré för 16 000:-  
Ingvar 0322-373 69

### Säljes

2 st Marzocchi 38 mm gaffelben 1 800:-  
Jonas 0302-323 30

### Köpes

Ducati 851/888 ev 900 SS köpes till säsong 1992.  
Magnus 0380-125 03

### Säljes

Avgassystem San Marino 2-1 Competizione till 750 S 88-90. Garanterat 102 dB enligt Svemo mätmetod. Fint skick. 2 000:-  
Stig 0451-891 12

### Säljes

Det mesta till 906 Paso i delar. Marvic 3.50-16" och 3.25-18". DucMec NCR TT2 i reggat skick, årsmodell -81 mer eller mindre. Vevstakar, komplett koppling till gamla 900:an. Kolvar med olika dimensioner. Gamla Smith- och Vegliamätare.  
Matsini 042-18 23 64

### Säljes

Husaberg 501-89. Off-road, motionskörd. Något ombyggd med större tank och lyse. Originaldelar medföljer, 30 000:-  
Conny 0755-664 78

### Säljes

Till kamskaft 900, ett par cylindrar, ett par kolvar, 86.4 mm, nya.  
Mats 0418-227 33

### Köpes

Verkstadshandbok för 350/450 stånkan.  
Micke 08-766 22 84

### Efterlysning

Reparationshandbok til Cagiva Alazzurra.  
Micke 08-766 22 84

### Säljes

Ducati 851 Strada-89. 800 mil. Mycket fin. 77 000:- Ej prutmån. Div delar finns. Ducati 900 SS-79. Odödlig klassiker. Min välvårdade pärla är nu till salu för futtiga 37 000:-  
Stefan 0302-325 63

### Säljes

750 racer. Ursprung F1. Mycket special, 140 kg, 95 hkr. Dubbla hjul, extra slicks och regndäck. 60 000:-  
750 F1-85. 650 motor, ISR hjul, mildt okänt. Nya däck. 45 000:-  
Alfa Romeo Giulietta 1.8-79. Röd, sänkt, Konidämpare, Revolution fälgar. Nästan rostfri. 20 000:- eller högstbjudande.  
Björn h 08-732 37 24 a 08-774 02 40

### Säljes

750 Paso-90. Röd med riktiga ljuddämpare (Vadå dämpare?). Weber eller Dell'Orto. 700 mil. Mycket snygg, går bra. 45 000:-, +2 000 för Dell'Orto.  
Eva 08-732 37 24

### Efterlysning

Etik sökes. Det förekommer allt för mycket japansk dynga i Borgo Panigale.

### Säljes

Ducati Mille HR-85. Nyservad (Biscaya), nya däck, batteri, Conti mm.  
Morgan 021-30 23 51

### Säljes

Ducati 900 SS-82. 3 500 mil. Originalskick, mycket fin.  
Tomas 08-712 71 79

### Säljes

Suzuki GSX 1100R-91, 600 mil, 149 hk. Ev tages äldre 900 SS som dellikvid.  
Per 0934-303 04

**DUCATI** BLADET HAR  
PROBLEM. DET GÅR ÅT MER  
BILDER I ANNONSERINGEN  
EFTER BILDER . . . .

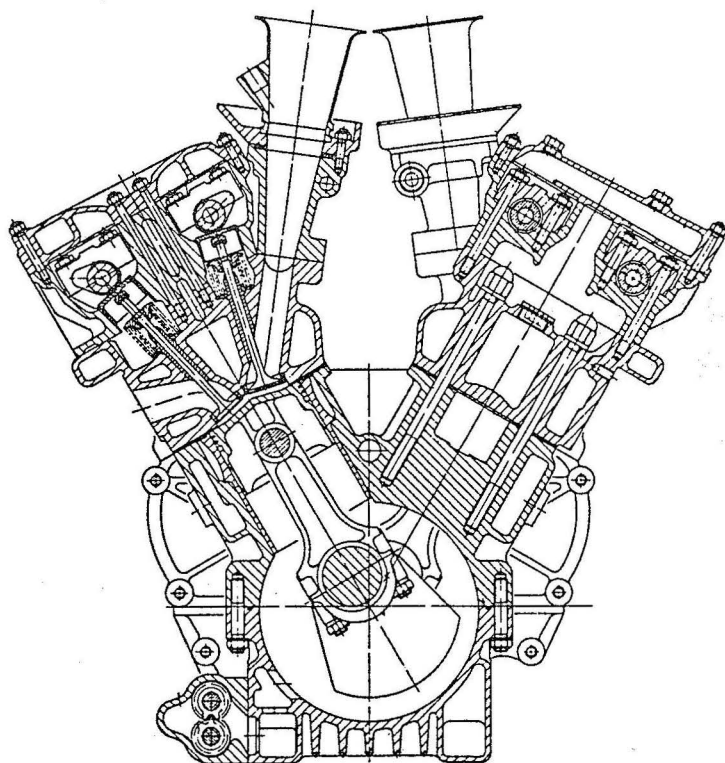
MICKE WERKE  
LIN PYROLA  
VÄGEN 52  
18160 L  
IDIN  
GÖ



---

---

Numrets veck.



Alfa Romeo 3 liters V12 1979. Floppade trots 12 000 rpm.