

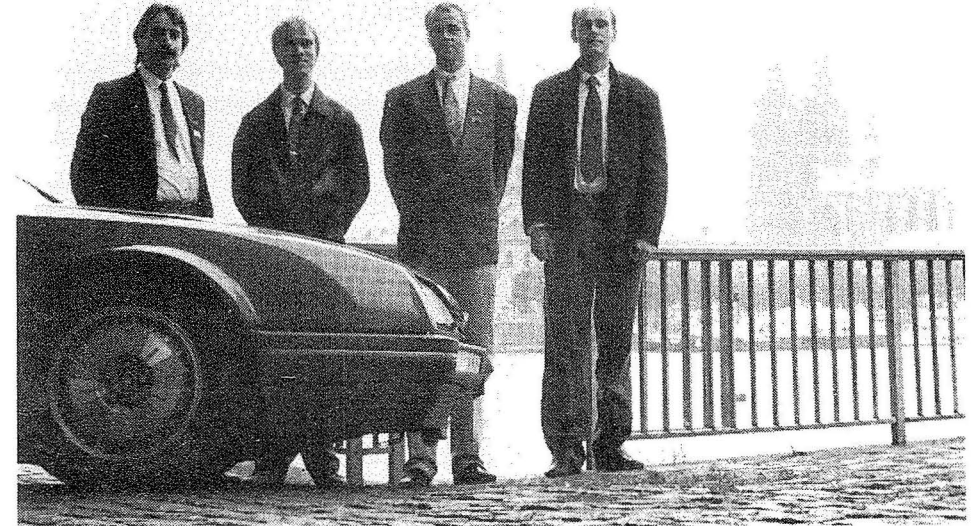
# Cucciolo

Lider med Diana.

Nr 4/1992

Nr 41 sedan Nr 1

## *Tragedy Tour -92*



SVENSKA  
**DUCATI**  
KLUBBEN

# Svenska **DUCATI** Klubben

## Cucciolo

Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 450 ex. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlem kan annonsera för 10:-/annons (ej japs). Företag får endast annonsera halv eller helsidor enligt följande priser: Två helsidor: 800:-/nr, en helsida: 500:-/nr, en halv sida: 300:-/nr. Företag kan även distribuera broschyrer, kataloger, dekaleringar och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 1 000:- + ev extra portokostnad (pga högre vikt). Bidrag till tidningen skall vara den väldiga redaktionen tillhanda absolut senast den 20:e i varje udda månad. Material skickas till:

Cucciolo c/o Stephan Hoffmann, Högborgsgatan 68 A<sup>IV</sup>, 118 54 Stockholm.

Senior knapptryckare: Stephan Hoffmann, tel h 08-643 53 19, a 08-658 04 42.

Junior knapptryckare: 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, Högborgsgatan 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, Lofotengatan 20<sup>V</sup>, 164 33 Kista, tel 08-750 46 18, pg 60 44 52-3

## NYA OCH GAMLA TIDNINGAR

Eva Sellberg, Gribbylundvägen 44, 183 68 Täby, tel 08-732 37 24

## BULLERFONDEN

Jan Johansson, Bergsundsgatan 13<sup>III</sup>, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33  
pg 637 82 20-5

## BANKKOMMITTÉ

Camilla Friman, Skogsglantan 23, 435 38 Mölnlycke, tel 031-38 18 07  
Ronny Andersson, Vikingagatan 4 C, 442 36 Kungälv, tel 0303-186 81  
Stefan Jakobsson, Aspelundsgatan 6, 522 00 Tidaholm, tel 0502-151 03

## LOKALA KONTAKTMÄN

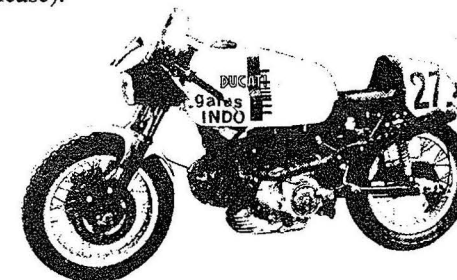
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47  
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84  
Väster: Sven Cullman, Norra Klostersvägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45  
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

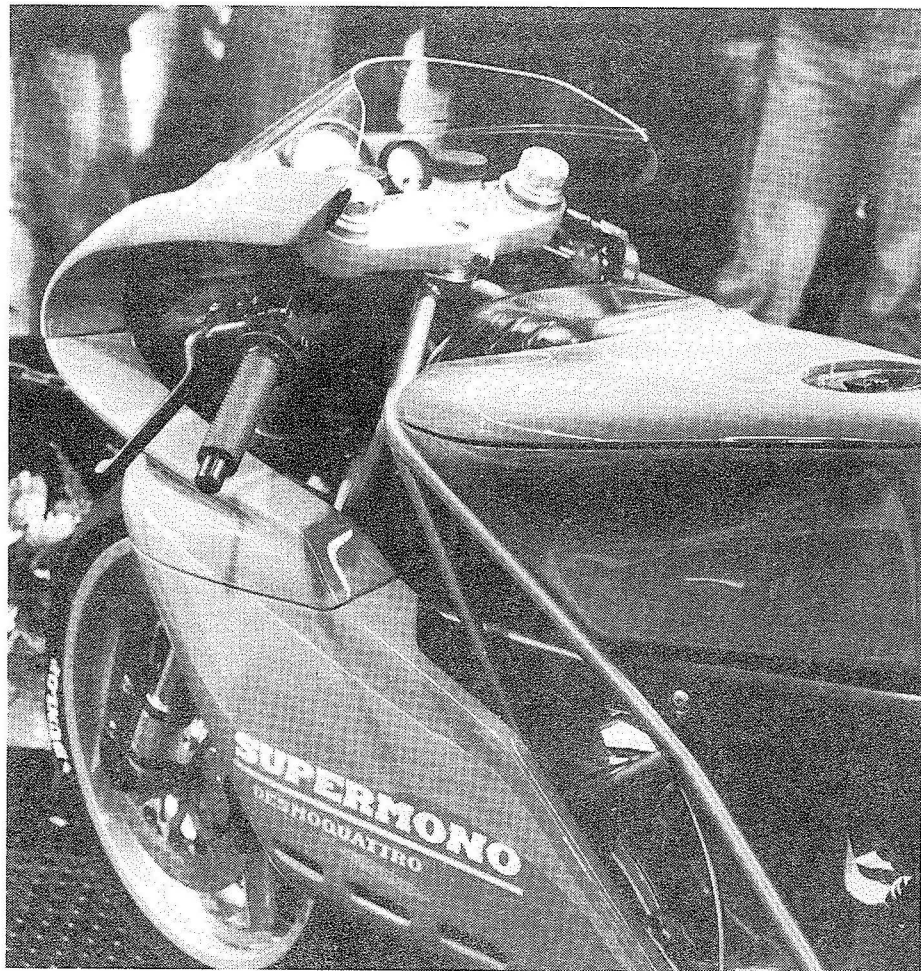
## FOREIGN COORDINATORS

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).





Detta nummer av Cucciolo tillägnas i sin helhet vår svårt sargade vän Finnkopp. Det är få av oss som skulle klara ens en bråkdel av de smällar han nyligen fått ta.

Att Televerket lägger ned och rycker undan den ekonomiska basen för Finnkopp bekymrar oss föga. Ej heller

att hans TV exploderade några dagar senare. Men när hans ögonsten, en sönderrostad Volvo 142, blir stulen inser vi att något behöver göras.

Vi åker således på en nöjesresa till Köln. Utan Finnkopp. Tragedy Tour -92.

## En Citroënninehavares påpud . . .

. . . och folket hyllar sin ledare.

**H**östen kastar stora skopor med mörker över oss. Avlägsen känns den torra asfaltens mjuk-syrliga dofter. Men tiden är långt gånngen att planera nittiotre års äventyr och stolligheter.

Här kommer ett förslag: Tävla. Det seriösa sättet är att ringa SVEMO och anmäla sig till vårens debutantkurs och ge sig på någon etablerad klass eller varför inte SoS. Billigt och lajbans. Det något mindre seriösa sättet är att hänga på en hundrakronors kraschkåpa på sin gamla Darmah och anmäla sig till Ducatiklubbens klubbtrace.

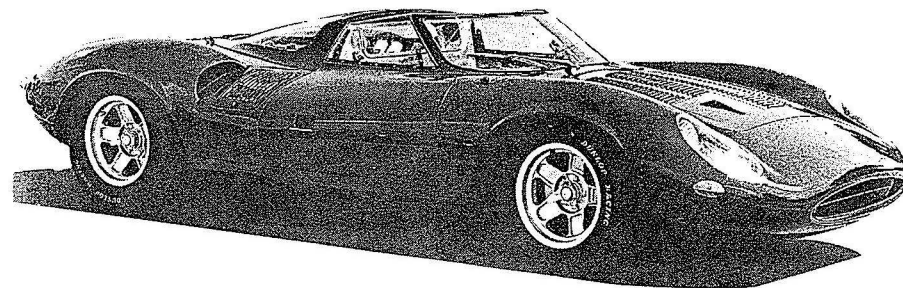
Jomennisst. Efter en längre tids diskussioner om svartrace, Orust runt mitt i natten och andra tveksamma aktiviteter blir vi uppmärksammade på en helt legal lösning.

Enklare tävling kallas den och är SVEMOs sätt att stoppa bl a ovan nämnda sysslor. Inget licenstväng, funktionärerna behöver inte ha gått kursen, SVEMOs försäkring gäller inte din cykel men väl dig själv.

Detta är under förutsättning att planerna rullar på som vi vill naturligtvis, men ambitionen är att fixa minst en tävling under kommande säsong. Observera att detta inte är till för blivande Crallar utan för dig som gillar att köra olagligt fort med packväskor och allt på slingerväg.

Så jag föreslår att vi delar på jobbet. Styrelsen med flera fixar ett race och du byter bromsvätska och övertalar kompisen att hänga med.

*Il Presidente*



Ovanstående bil är baserad på samma revolutionerande koncept som Herr Ordförandes Citroën CX. Fyra hjul.



## DUCATIS -93or är snart slutsålda!

Det har varit SUPERSUG efter nya Ducati de senaste åren.-92 tog de nya hojarna slut i Februari! Därför måste du vara ute redan i December i år om du vill vara säker på att få en -93:a. Hjälp oss gärna att sprida detta, det är jättetrist att inte få fram hojar till de som vill ha en Ducati. Särskilt nu när hojarna är så läckra. Var alltså ute i god tid med din beställning. Priserna är inte spikade ännu, men hör av dig om du sugen så kanske vi vet mer.

- \* 888 Sport Production 5
- \* 888 Strada
- \* 900 Super Light
- \* 900 Super Sport
- \* 750 Super Sport

Till -94 års mod. har vi bla följande frestelser:

- \* 502 Singel 4V Desmo, 83 hp, 235 km/h.
- \* Ferrari-Cagiva 750 4-cylinder.120 hp men med öppet avgassystem & luftfilter 131 hp, raceversion ca 155 hp.

## Ducati service

Passa på att göra en välbehaglig ventiljustering, eller varför inte skämma bort pärlan med ny motorolja, bromsvätska och hålla Verve 7 i tanken över vintern. Ring och boka tid nu! Vi vill bara nämna, för att undvika missförstånd, att de tvåventilade Duccarnas service bara tar hälften eller i extrema fall en tredjedel av tiden jämfört med 851/888orna.

Hälsningar från Biscaya

# Biscaya Racing

0322-30124,  
31029,30159

## Entschuldigung, haben Sie zwei Zimmern frei?

# Nein, es ist eine **Messe im Köln.**

**E**n vanlig fredagsmorgon i oktober. Du åt frukost med trött min och minns ingenting idag. Men inte jag! Istället för att åka till jobbet gick jag ut och mötte 3 glada knutar i en Citroën.

Mot IFMA! Mot Köln! Mot världens största Mc-mässa! Planerna i korthet: Snabbt ner genom Danmark, spana in en Ducatifirma på tyska vischan (Partikel-Janne behöver alltid reservdelar . . . ), anlända till Köln på fredagkvällen, se mässan på lördag och endurancekörning hem på söndag. Vilken helg!

Kattegatt avverkades med skogshuggarfrukost och köpfest i parfymbutiken. Själv passade jag på att (medan jag ännu var stadd i kassa) köpa lite exklusiv konjak att ha vid jul.

Resan genom Danmark var precis lika långtråkig som alltid. Men en sak såg vi. Utanför Århus kom en långtradare med en varvräknare monterad i ett av hjulen på trailern. Den satt monterad mitt i hjulcentrum.

Vi började genast diskutera om det är möjligt att ha en hastighetsmätare monterad på samma sätt på hojen? Vilken ide! Man måste stanna och gå av hojen för att kunna läsa av hastighetsmätaren! Är detta möjligt? Vet någon i läsekretsen hur man ordnar detta? Hör av er! Vi vill veta.

Timmarna gick, vi kom in i Tyskland, och timmarna fortsatte att gå. Precis när Ducatihandlaren Kämna tänkte dra ned gardinen inför helgen vinglade en svensk-



På väg. Ivrigt påhejad ljustutade sig Höjer fram mellan de centraleuropeiska dräggen. Bilden togs strax efter att Herr Ordförande och Herr Redaktör tillsammans hade halsat Höjers konjak.



regad Citroën i på affärens gårdsplan. Ur bilen stappade den svenska delegationen.

Cucciolos chefredaktör steg myndigt in i den halvstängda affären, tittade på affärsinnehavaren (som i praktiken redan var på väg hem), pekade på en stol, och sade: *We are from the Swedish Ducati Club and the Cucciolo magazine, please sit down.*

Tysken insåg, ringde ett telefonsamtal hem, och satte sig ned. Ca 2 timmar senare erkände han att han var intresserad av att annonsera i Cucciolo. Nöjda åkte vi vidare mot Köln, glatt konstaterande att Kärna är väl värd ett besök.

Men klockan var nu mycket, vi hade bara ätit frukost, regnet öste ner. När stänger gasthusen?

Hungern och törsten gjorde att vi började diskutera möjligheten att ta ett hotell ca 15 mil före Köln. Någon sade att går man upp tidigare kan man ju ändå vara vid mässan när den öppnar. Ingen tror väl på sånt skitsnack, men vi svängde av autobahn och tog ett hotell. Vi ville ha mat och öl.

Morgonen efter var vi lite tröga i starten men vid 10-tiden kom vi ut på autobahn igen. Halvvägs till mässan stannade trafiken. Den stod helt still, rörde sig några meter och stod helt still igen. Folk gick på autobahn och rastade sina hundar. Mellan klockan 11 och 16 kom vi några ynka mil.

Vid femtiden kom vi in på mässan som skulle stänga klockan sex . . . oj . . . vi hann bara se Supermonon . . . Helt okey hoj . . . Imorgon bitti åker vi hem . . . Dags att börja leta efter hotell.

Glada över att ha sett den nya ducen men nedstämda över dagens (och resans) totala misslyckande lämnade vi mässan efter en timme och påbörjade hotelljakten.

Först åkte vi till turistinfon vid den stora kyrkan mitt i stan. De beklagade att staden var fylld av knutar pga att det pågick en mässa i staden med 250 000 besökare.

- Hotell? Åk långt ut till småorterna utanför Köln. Vi gjorde så och var inne på drygt 30 hotell som alla låg i småorter. Alla hotellvärdarna beklagade att knutar hade tagit alla rum. Eftersom vi var ute på tjänsteförrättning för Cucciolos räkning var vi klädda i kostym och vit skjorta, och togs följdaktligen inte för knutar.

Näväl, slutligen fick vi tag på två rum och lite mat. Med blodsockerhalten ökade beslutsamheten. Vi bestämde oss. Vi återvänder till Köln, vi skall klara det, vi ska till mässan, vi åker hem på natten till måndag. Vad vi inte visste var att vi faktiskt skulle klara det. Och inte nog med det, vi skulle komma att smälta som marsipangrisar i en stekpanna på en modeshow!

Tillbaka till Köln. När vi skulle gå in på mässan så upptäckte Partikel Janne att det inte var någon film i kameran, och då det var fotoförbud på mässan såldes det inte film där.



**Junior höll på att driva oss till vansinne genom att ifrågasätta huruvida det reducerade luftmotståndet vi erhållit genom vindrutetorkarens position . . .**

- Jag går ut på stan och köper en film, var skall vi träffas, frågade Janne och föreslog själv Daineese montern om en timme. Varför han föreslog just den montern vet jag inte men det skulle bli ödestigert.

Ja, där stod vi i montern och väntade. Daineese bjöd på modeshow varje halvtimme och vi stod där rätt länge. Modeshowen var . . . Ja vi blev tvungna att diskret släppa lite på våra slipsar.



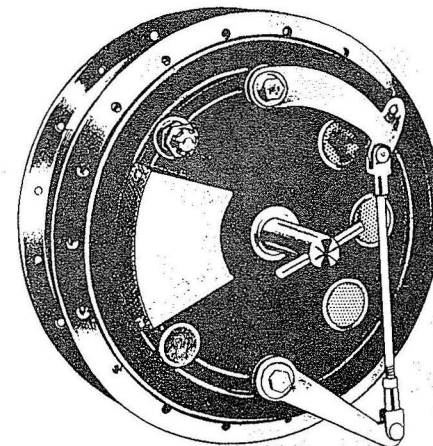
**Den lilla godbiten framför Pason framkallade en ordväxling oss emellan som enklast kan beskrivas med ett uttryck innehållande bland annat ordet *mansgris*.**

Det var inte SMC's customglidarsektion som visade 1986 år kollektion av blågula säkerhetsskinnstall med inbyggd Folksam-rabatt. Här var det dans i skinn-nära skinnstall som slog allt av vad vi alla sett tidigare.

Men var fanns Partikeljanne? Vilka heta Daineeseflickor. Under föreställningen spelades scener från en mc-tävling där man fick följa en flickas fartfyllda äventyr både före, under och efter loppet. Hon körde givetvis Paso! Och vann! Sensmoralen var att det berodde på Daineese-beklädnaden.

Påtagligt nöjda över vad vi sett gick vi en trappa ned, till en jättehäll fylld med underleverantörer och tillbehörstillverkare. Här fanns allt! Dell'Orto visade förgasarbryggor och olika förgasar-

konfigureringar från hjältemaskiner. Att metall kan vara så vackert.



**Aluminium från Grimeca i storlekar från 140 till 230 mm. Säljs i väl sorterade OK-mackar.**

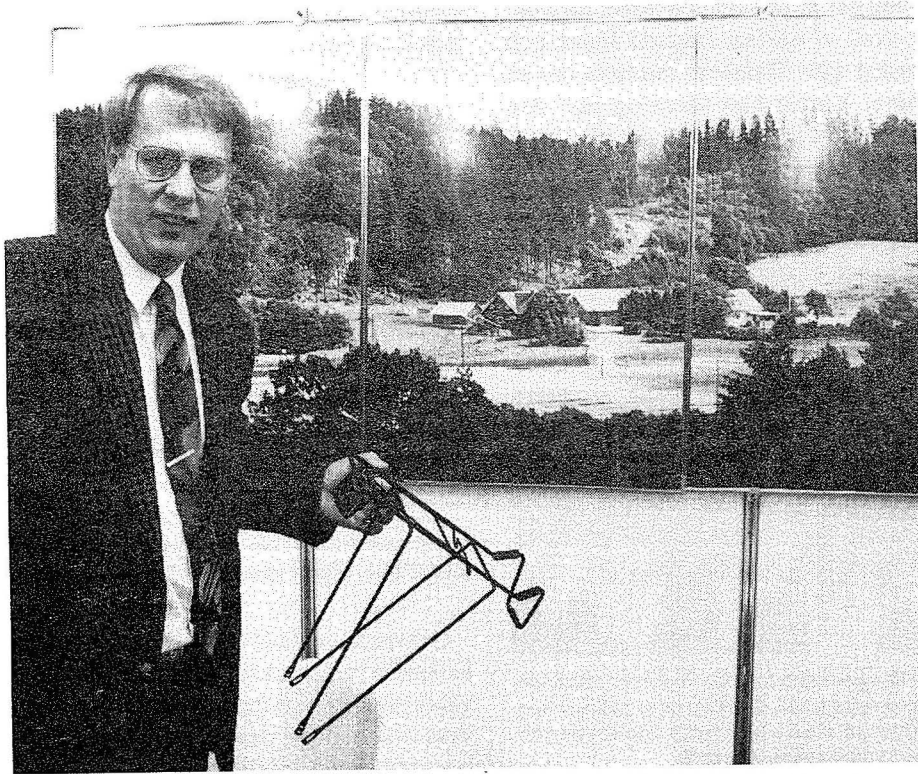
Grimeca visade gjutningar med italienska radier, så runda, så vackra. De visade även en 900-motorkåpa så nu vet vi vem som gjuter dessa. Som gammal tennsoldatsgjutningsexpert blev redaktör Hoffmann så imponerad av vad han såg att han tvingade till sig hela Grimecas decimetertjocka produktpärm.

Morini fanns i en monter och ställde ut små sketna tvåtaktare. Det visade sig att det var kusinen till grundaren av den *riktiga* Morinifabriken som smidde dessa. Italien förnekar sig aldrig!

I montern strax intill fick vi se hur moderna stridsflygplans bromsok ser ut (hua!) och fick veta vad AP i AP Lockheed står för.

Senare får vi syn på en stor bild på Svensk allmogerröd ladugård som lutar sig mot en jättegösselhög. Laganverken ljudade vi på en skylt.

Vipps var en rask smålänning framme och berättade att han tagit hela tyska



Smälänningen från Laganverken. Efter lärlingstid hos Maserati på 60-talet med bland annat konstruktion av den klassiska *Fågelburen* fortsatte han hos Bimota med MC-ramar. Passionen för ultralätta fackverkskonstruktioner får idag sitt utlopp i form av pakethållare.

marknaden för cykelpakethållare. Alla cyklar monterade i Tyskland har pakethållare från Laganverken! Vi fotograferade imponerade smälänningen och gick vidare.

Men var fanns Partikeljanne? Vi fortsatte till nästa hall där och besökte Pirelli-montern. De visade stålradial mc-däck! En äkta nyhet. Men plötsligt fick den svenska delegationen blodstörtning! Frågaspjutande konstaterade vi att Pirelli stålradialerna är tillverkade i Tyskland! Tyskland. Suck.

Pirellis tyska representanter hade svårt att värja sig mot vår vredesattack. Okey, det är

grovt att anklaga en Pirellianställd tysk för att hans däck är tillverkade i hans hemland, men vi var tvungna att tvätta byken.

Så här är det: Pirelli äger Metzler och har föjdaktligen tillverkning även i Tyskland. Du skall vara väldigt noga med att kolla däckens ursprungsland när du köper Pirelli i fortsättningen. Allt är inte guld som glimmar och inget är heligt längre.

När vi lugnat ned oss fick vi tala med chefen i montern. Han var mycket trevlig och förstående. Han frågade om vi ville ha Pirelli nyckelringar och slipsnålar.

- Ah, han försöker muta oss för att inte vi skall skriva om däckens ursprung i Cucciolo, hur mycket kan man klämma ur dem tänkte Jonas.

- Yes, svarade Jonas och fick en gummi-nyckelring och en ful slipsnål.

- But then I want this one, sa Pirellimannen och pekade på Jonas Ducatiklubbnål. Jonas svettades.

- It is very unusual, I only have this one, I can't get a new, stapplade Jonas medan gubben tog hans nål. Vi lämnade Pirelli-montern förgrymmade.

Men var fanns Partikel Janne? Vi insåg att han var förlorad, och gick till Ducati-montern för att prata med Ducatis försäljningschef. Han var mycket vänlig och bjöd på kaffe och cigaretter. Till Cucciolo

överlämnade han Ducatis pressmapp, en mycket exklusiv sak.

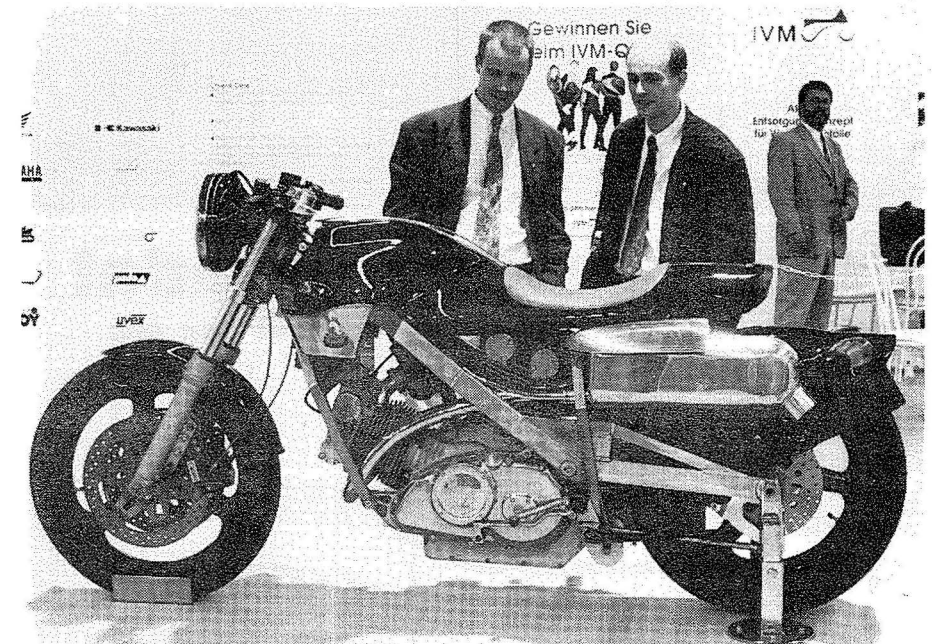
Plötsligt pekade han på Stephans Ducatiklubbnål. Stephan förstod vad försäljningschefen ville, och överlämnade sin enda klubbnål.

Plötsligt dök Partikel Janne upp! Han hade tillbringat dagen i Daineese montern! Be att få titta på hans kort från Kölnresan!

Tillsammans såg vi mycket mycket mer. Kölnmässan måste upplevas. Om två år så åker vi igen, sa jag när jag steg ur Cittran klockan 5 på måndag morgon.

Tre timmar senare satt jag med tom blick på jobbet. Så mycket man kan hinna med på en helg!

TT



Ännu ett Cucciolo scoop. Monstret som alla missade. Ett fyrkantsbygge runt Hesketh's mulliga twin. Bilden är generöst tillägnad klubbens egen lille kverulant Binge.



# Entusiasttidningen!



## Snart i varje brevlåda!

Var med och gör Sveriges bästa höjtidning ännu bättre – PRENUMERERA! Samtidigt sparar du en hacka och får tidningen hem i brevlådan innan den är ute i butiken. Kan det bli bättre? Välj och kryssa!

- Prenumeration 6 nr (1 år) 206:-  
 Prenumeration 12 nr (2 år) 398:-

Namn .....  
 Adress .....  
 Postnr/ort .....

Bara att fylla i och stoppa på lädan. Portot är redan betalt.



Frankeras ej  
 MCM betalar  
 portot  
 Inom Norden!

**MCM**  
 MOTORCYKELMAGASINET

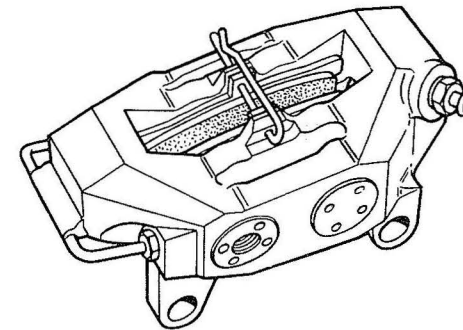
SVARSPOST  
 Kundnummer  
 110304 600  
 100 28 STHLM

## AP Lockheed

När Sveriges egen bromskung Ace Rising började tälja bromsok för många år sedan höll han ett, eller möjligen två, ögon på Lockheed-oken. Vilket naturligtvis var svårt att undvika eftersom Lockheed länge var världens enda tillverkare av skivbromsar för motorcyklar.

Men originalet, försäkrade oss monterns brittiska gentleman, var ingalunda avsomnat. Vi botaniserade en stund bland hejdarna och blev ganska imponerade. Där fanns förutom specialare för sidvagnsäkare och stora passagerarplan (inte samma) även renodlade dräggelobjekt.

Fyrkolvs GP-vinnare med likstora eller olikstora kolvar, gjutna eller frästa (i ett stycke). Det vackra originaloket från -65 (ett måste i Classic) görs fortfarande bl a med fäste för Marzocchigafflar. I en utvecklad form finns det med olika storlek på kolvarna på in- och utsidan. Insidan är något mindre för att kunna samsas med små "moderna" hjul.



Vilken generation av Lockheeds bromsok jag än har studerat så har det alltid haft en hårlighetskoefficient som slagit konkurrenterna med hästlängder. Dom är helt enkelt sexiga.

Firman som säljer godiset heter Andover Norton med adressen: Royce Cloce, West Portway, Andover, Hampshire SP 10 3TS.

Tel. 0364-61411

Fax. 0264-332363

TT

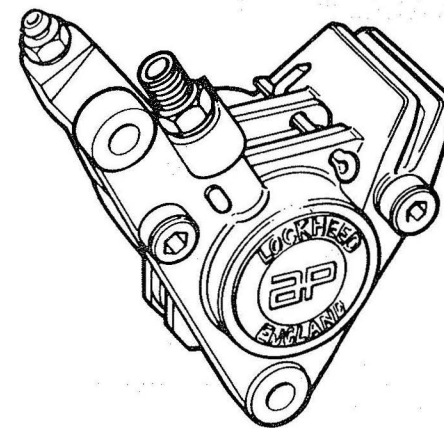
## BMW

Inte mycket att orda om. Stånkan fanns inte med men det gjorde fyrventilsboxern. Det bästa i BMW-montern var nog ett litet informationsblad som avhandlade lite klubbar och annat skvaller.

Svenska BMW-klubbens tidning Bumsen fanns avbildad. En snygg fyrfärgsgrunka i A4-format. Under den fanns en pliktskyldig förklaring till hur i hela fridens namn man kan kalla en tidning för Bumsen.

Och det kan man ju undra då *bumsen* är en av de beskrivningar som tyskarna använder för den handling som vi i dagligt tal kallar *att göka*.

TT



Bland bromshandtagen lade vi märke till ett med justerbar utväxling. Enligt reklamen används det av alla GP-team.



## Pirelli

Den Franska däckfabriken och två andra giganter delar på i stort sett 75% av världsmarknaden. På två dagar spyrt fabriken med den tjocka gubben ut flera däck än vad vårt Svenska Gislaved gör på ett helt år. Alla de övriga delar alltså på resterande 25%.

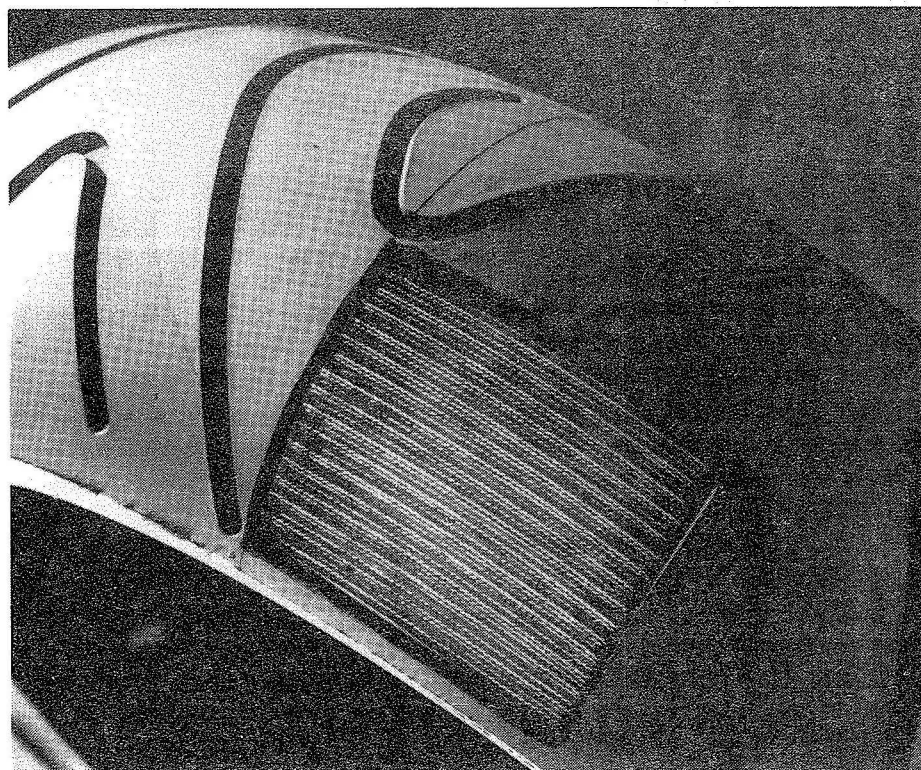
Pirelli räknas alltså till de övriga i det här sammanhanget. Trots det var man först med att introducera radialdäck för tvåhjulingar. Det är snart tio år sedan och ingen trodde på allvar på det nya däck. Cucciolo har för övrigt behandlat ämnet rätt ingående i nr 2/1990.

Nu är det dags för nya tag och bilderna visar tydligt vad det är fråga om. Däck för värdiga hojar. Som är byggda för att ge

sina brukare något tillbaka. Som blir liksom levande när vägen svänger. Det finns åtminstone en fabrik som gör såna hojar idag.

Det välkända MP 7 sport hade gördel av Kevlar och nittigraders stomme. Det fanns en rejsingvariant också med annan gummblandning. Det nästan lika välkända sporttouringdäcket MT 09/08 har funnits i radialutförande sedan en tid tillbaka. Därutöver finns ett stort urval diagonaldäck för äldre hojar med smala fälgar och lite mera robust fjädring.

Men det nya däck skiljer sig på så sätt att gördeln (bältet) är tillverkad i stål. Och med vinkeln 0°. Det vill säga att under slitbanan ligger gördeln som är lindad av en enda tråd i en spiral. Detta krävde nya



maskiner och enligt våra spioner så skall det nya däck byggas i tyska högteknologiska anläggningar.

Att utföra gördeln på det här sättet är fiffigt eftersom man får ett mycket likformigt tryck över hela kontaktytan mot vägen. Stommen består bara av ett lager men tillsammans ger detta ett lätt däck med mycket smidig stomme som leder bort värmen likformigt. Stabiliteten i hög

fart överträffar föregångarna. Prestandan blir den samma under däckets hela livslängd. Sägs det.

Profilen har en bred rundad kontur som ger bra grepp vid nedlägg. Sidostabiliteten är hög vilket påverkar styrningen gynnsamt.

Det nya däck heter Dragon. MTR 01/02 är ett rejsingdäck men det är DOT-märkt vilket innebär att det fyller alla lagliga anspråk för att användas på väg. Men som tydligt framgår är det ett slick med mönster. Samma däck finns med rejsinggummi och snålvariant för gatan.

GT-modellen heter MTR 03/04 och är designad för att lämna utrymme över för bensin i semesterkassan. Dessutom skulle jag tro att man lagt lite mera omsorg vid mönsterutformningen för att optimera våtgreppet.

Ökenrävarna har också fått en egen modell som har överlägsen livslängd (ont om gummimockare i Sahara?). Men på landsväg är egenskaperna oöverträffade. Hur det skall tolkas undrar jag men för att undvika förväxling . . . Ökendäcket heter MT 60/MT 60 R.

Om vi tittar lite på tillämpningarna så finner vi att 851:an, 900 Supersport (borde gälla 750 också men är inte upptagen) och 907 är med i listan. Dimensionerna är fram 120/70 ZR 17, bak 180/55 ZR 17. Det finns en *oversize* också. Den heter 190/50 ZR 17. Dessa däck kräver 3,5 tums framfälg (3,75 går också) Bak går det åt 5,5 och till överdimensionen hela sex tum.

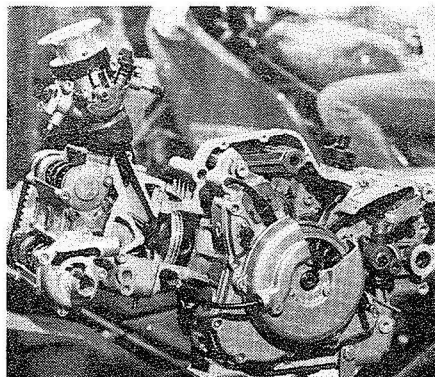
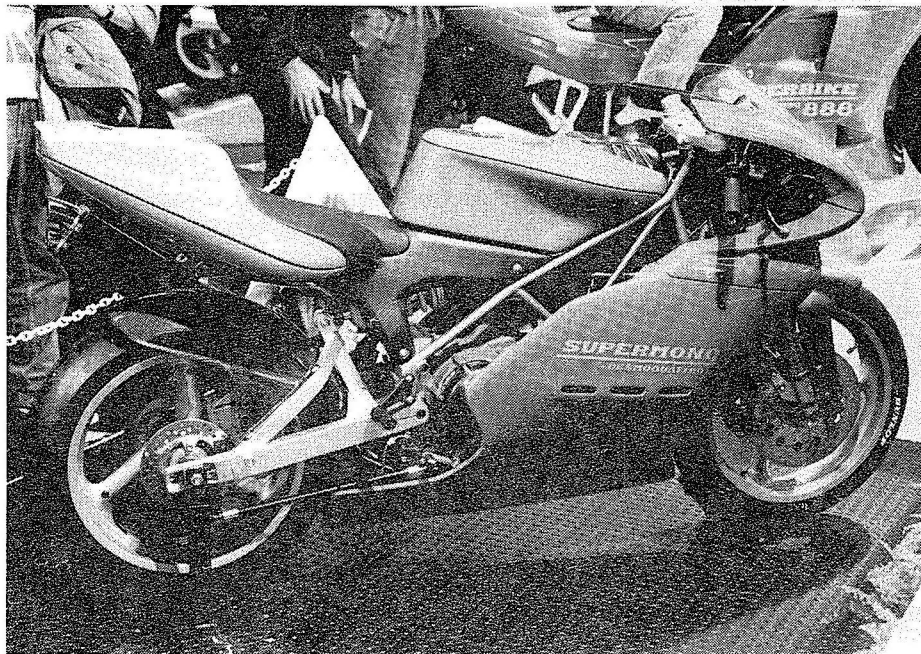
Se över investeringarna. Kan ni avyttra några liknande. Som ni ser finns alternativ användning av Procordia eller andra värdepapper.

## I Ducatimontern

Utan den alltid lika driftige Hr Redaktören och hans hemmagjorda visitkort hade det aldrig gått. Vår klädsel hjälpte möjligen till en smula.

För att skilja oss från kontinentens alla höstjoggarklädda knutar bar vi en proper om än skrynklig garderob. Men det var korten som tog hem matchen. Gäslande italienska industripampar blev som förvandlade vid åsynen av klubbens och Cucciolos logga tillsammans med titlar som Editor, President eller som i den förre Pantahpiloten Lars Höjers fall; Senior Member (tungt!). Ivriga att göra allt i sin makt för viktigpettrarna från norr bjöd de på det mesta.

Så vi hade redan hunnit vänja oss vid att vara VIP när vi begärde audiens hos Cagivas marknadschef för norra Europa : Sr Guidi. -Tyvärr är han och åter lunch, berättade en underhuggare.



-Får vi lov att bjuda på lite kaffe kanske? Några planscher?

Vi avvisade honom vänligt men bestämt och meddelade att vi skulle återvända senare. Kanske.

### Pierpaolo Guidi

Ett par timmar senare sitter halva klubbdelegationen i ett av de avskärmade små kontoren i Cagivakoncernens monter.

Den högklackade hade hunnit leverera espresson och Sr Marknadschefen bjuda på sina trådmala cigaretter då vi äntligen närmade oss en intervju. Detta var det vi fick ut:

Kölnmässans definitiva bomb, både nyhets- och utseendemässigt, 502 Mono, är prototyp till en lågserieracer som flera privatteam kommer att köra under -93. Inget fabriksstall alltså. Gatversionen av 502 kommer först 1994. Samtidigt kommer 916, en enduranceanpassad, förfinad och ytterligt vacker uppföljare av 888 racern.

När vi hörde oss för om Cagiva-Agusta fyran var svaren mera svävande ända till vi visade Cucciolos bild-scoop.

-Ja, den testas just nu på bana i Italien, nej, inga race är inplanerade under -93. Sedan var det stopp.

-Jag vet nästan inget om den. Tro't den som vill.

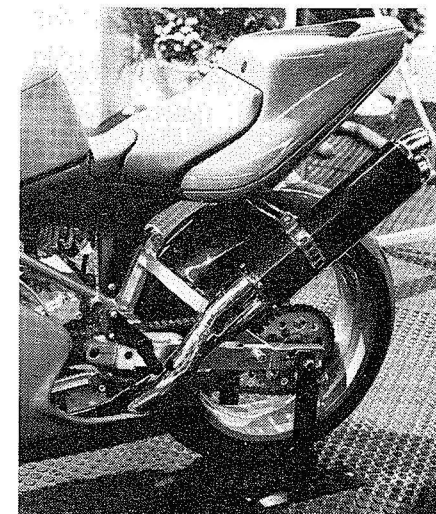
Sedan berättade han att Nordbecks blir importör igen. -Nu är förhållandena mellan Cagiva, Nordbecks och KTM utredda. Vad nu det innebär.

Efter en stunds racingsnack och gratulationer undrade vi vem han personligen föredrog, Polen eller Roche? Efter att ha tänkt till en stund sade han: -Räcker det om jag säger att jag är väldigt förtjust i Falappa?

Å andra sidan, vem är inte det ?

### Monstret

Il Monstro har inför produktionsstarten i februari degraderats till att kallas Monster, vilket för en svensk låter inte ens hälften så fräckt. Vi omtalade detta och fick då förklarat för oss att Monstro på något språk, minns inte vilket, var obscen eller en förolämpning eller både ock.



**Supermono Auspuffgeräte. Årets klart mulligaste bra-att-ha-pryl.**

Tanken slog oss då att den svenska marknaden förra året uppgick till något dussin maskiner och gick raskt över till att prata färger.

-Alla är överrens om att de gula maskinerna för USA är jätteläckra. Men de köper en röd. Det samma gäller kåpor. Halvkåpor på 750/900 får beröm överallt. Journalister, importörer, handlare och knutar är överrens om att en halvkåpa som visar hjärtat är helrätt. Men 85% av köparna vill ha helkåpa. (Stön! Kan inte kommittén för vägarnas förskönande göra något drastiskt?)

Efter pratstunden gjorde vi ett par rätt tappra försök att lyfta upp honom på Monon för att få en bild, utan att lyckas. Vi lyckades helt enkelt inte ta oss fram genom folkhavet. Mässans bomb som sagt. Så vi belamrade honom med klubbprylar, tackade för oss och gick.

TT





Trots Tore Skogman, Mazda 121 och Wash & Go har livet varit meningsfullt ända tills nu. In på scenen stiger då denna utav trolldög döbakta flumsociala förskoleavart. Darwins evolutionsteori . . .



## Mera Ducati

Om vi rotar lite i detaljerna inför 1993 finner vi till vår förvåning att fabriken bemödat sig om att bifoga en liten lista över ändringar på hojarna.

Förutom att det är *new graphics* på alla hojarna är de flesta nyheterna sådana som har varit mycket efterlängtade. 750/900 SuperSport får äntligen svart oljekylare och 900 Superlight kommer äntligen med 20 mm framhjulssaxel.

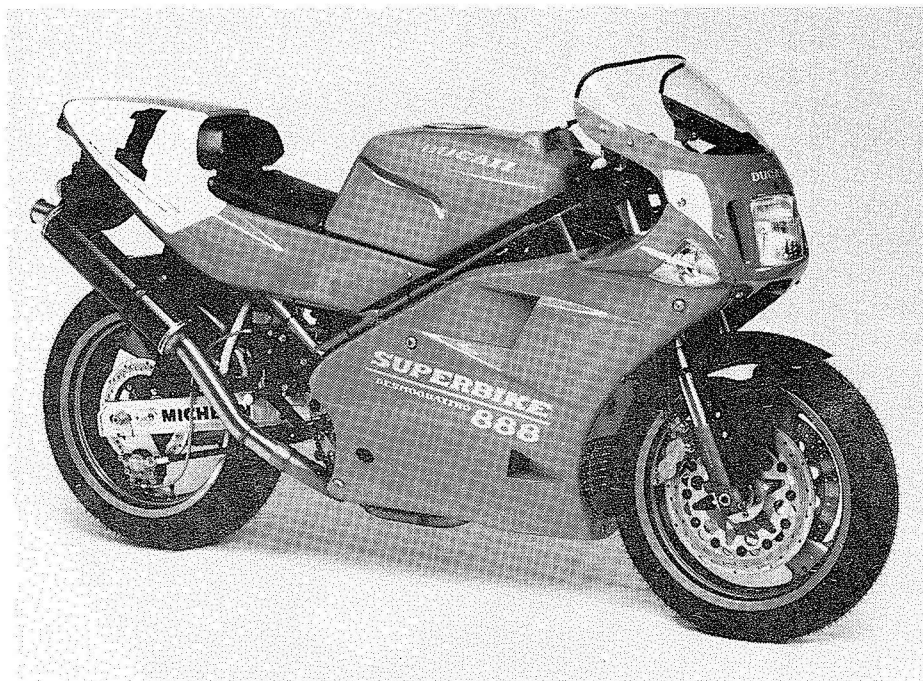
De största nyheterna finner vi hos 888:orna. Gubbmodellen Strada kommer nu utrustad med tuta som enligt uppgift skall fungera även i toppfart, dvs 250 knyck. Sidostöd är också välkommet.

888 SP5 skall enligt vår lista bli utrustad med fotpinnar vilket torde ge möjligheter till en mer komfortabel framfart. Tanken blir i stål och med en Showa framtill får vi nu anse denna 120-hästars moppe vara så gott som färdigutvecklad.

Vi som gärna tar en Big Mac på Sveavägen kör 888 Racing. Inget annat. Men årets vrålnyhet vållar oss huvudbry. 888 Racing kommer med soppatank! Tänk, till sommaren kommer vi att kunna köra flera hundra meter utan att behöva fylla soppaslangen med sprutflaska.

Näst efter japsen har italienarna de mest komiska översättningarna till engelska.

TT



Ducati 888 SP5 -93. Fast jag undrar vart backspeglarna tog vägen. Notera vinterdäcken.

## Ducati Supermono

Jag beklagar men nu är det dags att ta en ny omgång med avseende på cylindervolymen. Enligt de specifikationer vi fått kommer bormingen att ligga på 100 mm och slaget på 70 mm. Detta ger efter diverse matematiska operationer med ett litet pi en slagvolym på 549.7 kubikcentimetrar. Sluttjafsat för denna gång.

Kompressionen kommer att ligga på 12:1 och burken uppges kunna producera 75 hästar vid 10 000 varv. I övrigt framgår det inte mycket mer om det mekaniska än att vevaxeln blir glidlagrad och att sex växlar finns att tillgå.

Framochbak sitter det Öhlins fast fram uppochner till skillnad från bak. Men å andra sidan är det 42 mm fram fast det framgår inte om det är uppeuellernere. 17 tums gummiållare med 150/60 bak och smått fantastiska 310/480 fram. Fabrikatet

är i alla fall Dunlop. Översättningen italiensk.

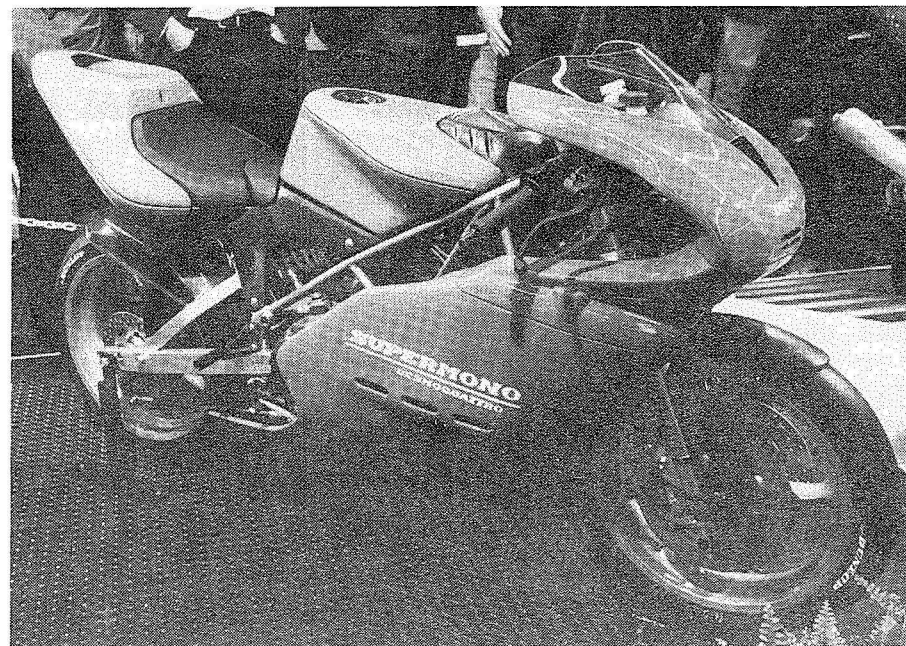
Hjulens rotation kan hävas med dubbla 280 mm skivor fram och en enkel 190 mm bak. Om de är utrustade med bromsok vilket de tycks vara. Ramen är uppbyggd av små gulliga stålrör och för förståsig-påarna kan vi tillägga att försprånget är 92 mm med rake 23°.

Men balansaxeln då? Ja, inte finns den i stånkan i alla fall. Sr Guidi log lite när vi frågade och förklarade snällt att fabriken även sysslar med legotillverkning.

Tragedy Tour -92 hade nått sitt mål. Vi hade fått se henne, denna makalösa skönhet. Hon utstrålade en blandning av sinnlighet och brutalitet som vi inte sett sedan Sophia Lorens glansdagar.

Ducati Supermono.

TT



## DUCATIS -93or är snart slutsålda!

Det har varit SUPERSUG efter nya Ducati de senaste åren.-92 tog de nya hojarna slut i Februari! Därför måste du vara ute redan i December i år om du vill vara säker på att få en -93:a. Hjälp oss gärna att sprida detta, det är jättetröst att inte få fram hojar till de som vill ha en Ducati. Särskilt nu när hojarna är så läckra. Var alltså ute i god tid med din beställning. Priserna är inte spikade ännu, men hör av dig om du sugen så kanske vi vet mer.

- \* 888 Sport Production 5
- \* 888 Strada
- \* 900 Super Light
- \* 900 Super Sport
- \* 750 Super Sport

Till -94 års mod. har vi bla följande frestelser:

- \* 502 Singel 4V Desmo, 83 hp, 235 km/h.
- \* Ferrari-Cagiva 750 4-cylinder.120 hp men med öppet avgassystem & luftfilter 131 hp, raceversion ca 155 hp.

## Ducati service

Passa på att göra en välbehaglig ventiljustering, eller varför inte skämma bort pärlan med ny motorolja, bromsvätska och hälla Verve 7 i tanken över vintern. Ring och boka tid nu!

Vi vill bara nämna, för att undvika missförstånd, att de tvåventilade Duccarnas service bara tar hälften eller i extrema fall en tredjedel av tiden jämfört med 851/888orna.

Hälsningar från Biscaya

# BISCAYA RACING

0322-30124,  
31029,30159



## Dell'Orto

Där stog den. Förgasarnas konung, Dell'Orto SSI 45. Med tratten som svalde basketbollar. Den definitiva avslutningen på förgasarutvecklingen.

För den sanne entusiasten är det en av livets höjdpunkter att få se den förgasare som satt på Guzzi 350 -57. VM-segraren. Hojen som vägde 98 kg. Ett av Giulio Carcanos mästerverk. En epok.

Bakom glasrutan fanns några andra bra-att-ha-prylar. Batteriet av åtta SSI-fuggar till Guzzi V8, lite MV-prylar, Gilera, BMW ... Men det var 45:an som vann.

Monterns bemanning var den sedvanliga. Ung italiensk brallis som inte vet

något. Nu var jag lite orättvist kanske för denna kunde. På engelska förklarade hon att hon inte kunde något men att hon som kunde skulle komma strax.

Hon som kunde visade sig vara en blond skönhet, som hämtad ur en tidig Fellinirulle. Venedig. Sedvanligt utbyte av visitkort och informationsmaterial. Artighetsfraser. Som det brukar vara när proffs möts.

Nyheter? Ingen aning, men vi hittade i alla fall en Dell'Orto PHMH 41 mm som vi inte hade sett tidigare under dagen. Men vad är det mot 45 mm 1957?

TT



## Rumi 701 Supermono

En gång i tiden då jag var oerhört ung fanns det något som hette Rumi. Sedan blev jag äldre och Rumi försvann ur sinnevärlden. Ett tidstecken.

Nu känner jag mig ung och frisk igen och vad faller sig mer lämpat än att Rumi kommer tillbaka. Sagt och gjort, Rumi SM 701 Supermono låter härmed anmäla sin ankomst.

Ramen är den vanliga hästskon i aluminium som alla japsen dras till som bananflugor. Innanför hittar man stånkan som i grund och botten är en H-nd-Dominatorhink. Kolv och cylinder bytte man mot egna prylar liksom den elektroniska insprutningen och tändningen.

Fram sitter en Forcelle Italia 40 mm uppochnedtjosan medan Öhlins förgyller tillvaron bak. Brembo bromsar runt om och Tecnomagnesio 17 tums magnesiumfälgar är annat man kan ta med i denna uppräknig.

Torrvikten ligger på 120 kg och med lite drygt 70 hästar vid 9 000 rpm kan man anta att ekipaget rör på sig så där lite lagom. Rumi Supermono får två valpar som genast reduceras till noll på grund av det där med H-nd-

TT

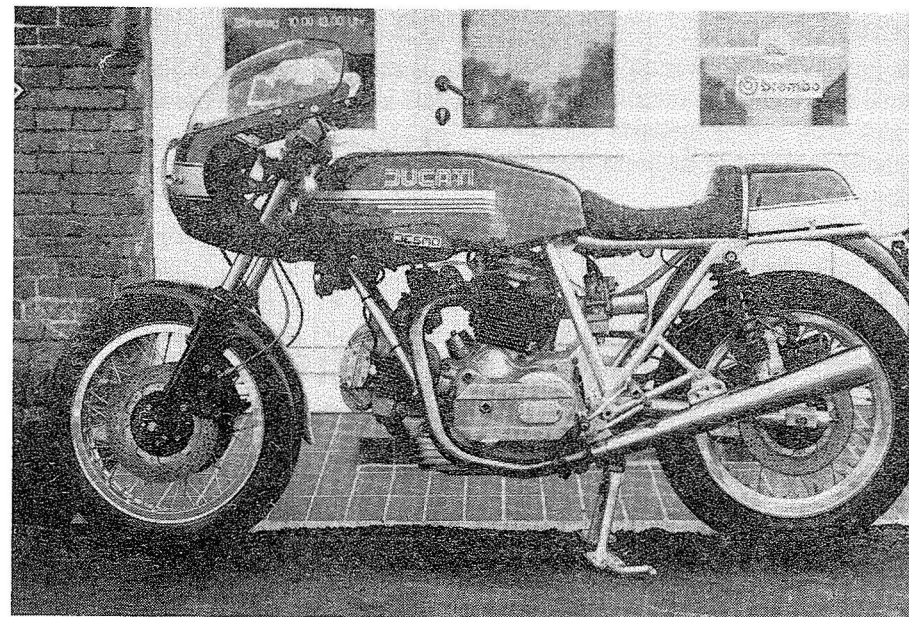
## DUCATI KÄMNA

Ett bra tips för Tysklandsresenären är att stanna till vid Ducatifirman Kämna som ligger utanför Otterstedt, Bremen i nordvästra Tyskland. Där finns det en trevlig prick vid namn Rüdiger Kämna som äger firman. Han brukar släppa in de flesta i firman, inklusive stupfulla chefredaktörer för Cucciolo (går detta igenom Censuren?). Ja, men det kostar. Reds anm.



Otterstedt ligger ca 20 mil från Puttgarten, så det är inte speciellt långt från Sverige. Se bifogad skiss. Det ligger väldigt bra till om man skall till Assen (Holland), Belgien eller nåt däromkring. Det kommer regelbundet ett flertal svenskar på besök, speciellt från södra Sverige som har firman nästgårds, och eftersom vi inte blev utsparkade så verkar de sköta sig.

TT



Ett Kämnaprojekt. Efter flödesbänken blev det 44 mm insug och 40 mm utblås. Rakskuret primärdrev, krom/molybden legerat i ramen, aluminiumtank. 85 hästar utlovas.

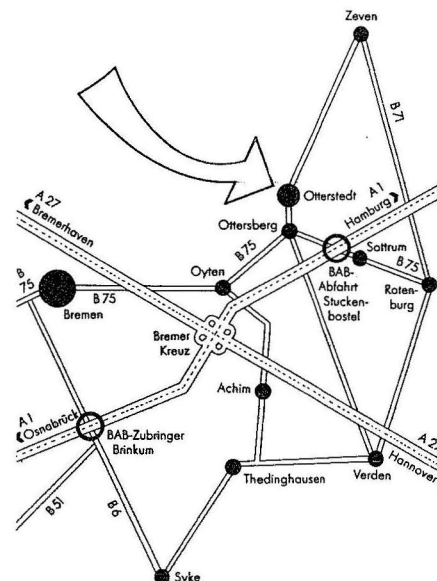
Han har mycket specialdelar till Ducati, även mycket till äldre modeller. Mycket tyska specialdelar med Tysk kvalitet. Han

har en bra katalog och talar utmärkt engelska. Han gör även diverse maskinjobb och har fasta priser på många trimjobb mm, de finns med i katalogen.

Vid vårt besök höll de på att ställa in tomgången på en gammal hederlig Replica, VRRRRM VRRRRM VRRRRM hela tiden, vilket givetvis tilltalade under-teknad mycket. Man hittade diverse små godisbitar till Ducatin så man har lite vinterpyssel.

Öppettider vardagar: 10-18, lunchstängt 13-14, lördagar 10-13, måndagar stängt. Telefonsvarare övriga tider.

Adress: Kämna  
Brügger Strasse 27  
D-2802 Otterstedt  
Telefon: 04 205-87 07  
Fax: 04 205-23 60



TT



## Ducati Energia

Monterns dragplåster var en något för gammal men ändock prydlig italienska. Jag gick fram och på bredaste skånsk-stockholmska tilltalade jag henne med ett framt — *hello*.

Hennes vackra ögon formligen exploderade i en kaskad av blandad avsky och skräck för att sedan mycket snabbt anta det outtalade budskapet - *jag kommer från civilisationen och där talar vi italienska*, men visst — *helö*.

Kväsa eller kväsas, tänkte jag, la på ett elegant leende och storrade rätt in i hennes mörka ögon. Hon gav sig snabbt. Med en mjuk rörelse svängde hon runt och hämtade chefen.

En lågbudgetvariant av Lingaphone-kursen utgjorde hans referensram, dvs avskyn fanns där men skrällen var något dämpad. I avslappnad stil plockade jag fram ett visitkort ur kavajfickan och presenterade mig. Det gick bra.

Vid anblicken av kortet insåg vår kvinnliga bekant, vi kan kalla henne för Giulia, vad det handlade om. Med ett leende som kunnat förblinda solen tryckte hon en pressmapp i mina händer och sedan dess har vi varit vänner.

Lingaphonekillen informerade mig lite om det här med Ducati och Ducati och vi kom fram till att det inte var samma sak. En äldre herre steg in i montern och jag blev presenterad för honom.

Det var Leopoldo Tartarini. Legendär Benelli- och Ducatiförare, tillika grundaren av Italjet. Andra små episoder inbegriper design av Sport Desmo och Darmah. Men det visste jag inte då.

TT

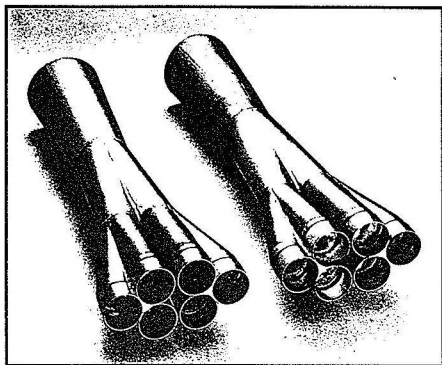
## SBS

*An object in motion tends to stay in motion unless acted upon by an outside force.*

Så presenterar sig den danska firman Scandinavian Brake Systems. Med tanke på att de tillverkar asbestfria belägg avslutar vi presentationen här och nu.

TT

## Verlicchi



## Aprilia

En monter som fyllde en med en blandning av upphetsning och avsmak. Banansvingar och femventilstoppar är självfallet godis man kan dregla över. En stund. Sedan följer ett oändligt antal sura uppstötningar. Runt knuten står en äkta Novalucolhoj. Red Rose.

Förutom att varken 50- eller 125-kubikaren hade solfjädersekrar så kan vi tillägga att bakbromsen på moppen har en diameter av 118 mm. Ett magsår säger mer än tusen bilder . . .

TT

## Cagivafräckis

Cagiva har den tveksamma smaken att vilseleda ungdomen med kolfiberimitation på plastfilm. Den satt på ett par av 125:orna som vanprydande hitech-bölder. Men om du nu så gärna vill vara först med det senaste bör du ringa MPS i England (0626-835835) och beställa hem lite pseudo-racing i ark om 24x30 cm.

Priset i England ligger på 70:-. Vilket å andra sidan är billigt för att få till kvarterets elakaste kaffebruggare. Eller krocketklubba. Eller . . .

TT

## KTM-twin

BoT-rejsingen tycks ha en alldeles särdeles dragningskraft på personer med stark personlighet. I Darmstadt t ex finns en viss Jens Polte. Han tyckte att utbudet inte passade så han smidde ihop ett vevhus och planterade två LC-4 cylindrar i V-form på det.

Mina kunskaper om KTM är något begränsade men det är en enduromodell och eftersom det handlade om BoT så

förutsätter jag att det är en fyrtaktare. Cylindrarna är på 553 cc x två alltså och den gode Jens menar att kraft finns i överflöd. I övrigt säger han inte mycket.

Bygget ser bekant ut. Såna här fackverksramar har jag bestämt sett helt nyligen. Cylindervinkel, bromsa och ventilarrangemang förblir obekant.

KTM har emellertid nappat på kroken och 95 eller 96 kanske vi får se något från fabriken. 750 till 1100 cc går fint att fixa och vikten går att hålla på 208 kg.

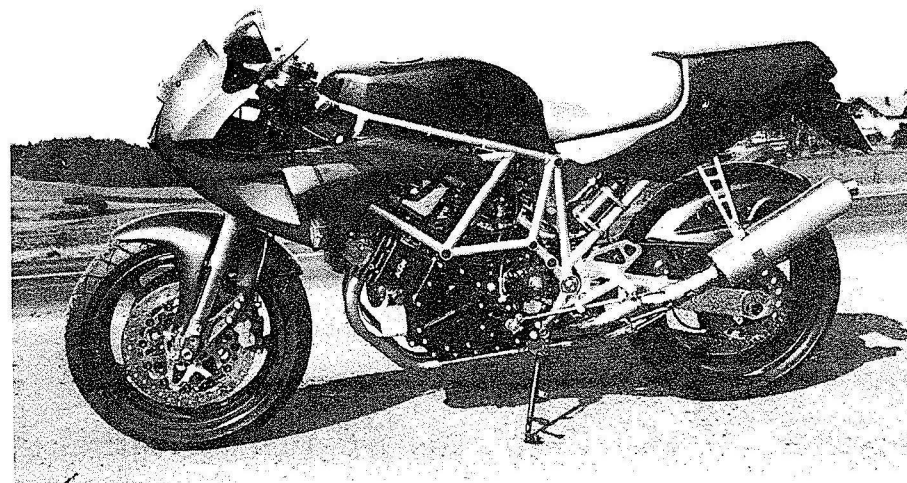
Det här får ses som ett vapen för framtiden och de tillämnade kunderna lär väl fälla det slutliga avgörandet beträffande produktion eller inte.

TT

## Bitubo

Inte mycket att orda om men prylarna är snygga. Styrämpare, vanliga stötisar och monoprylar. Rött och silver är genomgående. Biscaya kan nog fixa hem.

TT





## Bimota

Edizione Speciale heter hon. Cykeln som skall tillverkas i 50 exemplar. Tesi 1D E.S., jubileumscykeln. Bimota firar 20-årsdagen med att klä om Tesi 1D S.R. och fila lite på fälgarna. Tre kg skiljer cyklarna, med E.S. som den lättaste på 185 kg. I övrigt är de visst identiska.

Årets filande har gett upphov till en ny dämpare fram och ett nytt elektroniskt insprutningssystem/tändsystem som även tar hänsyn till avgastemperaturen.

På årets modellprogram har vi kvar Dieci Biposto, Bellaria och storsäljaren Furano som kommit över 100-strecket. Nytt för året är däremot DB 2, ekonomihojen som skall fixa Bimotas cash-flow.

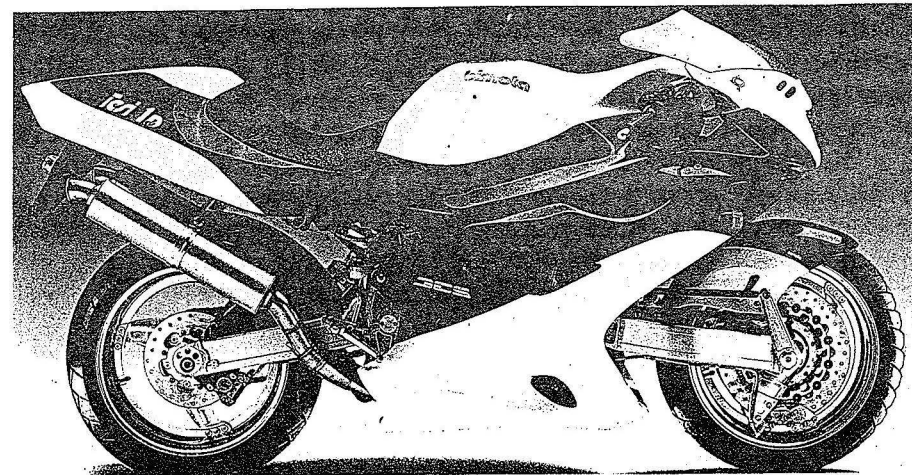
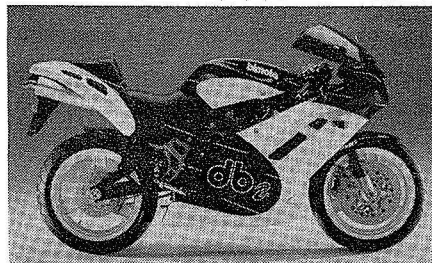
DB 2 kommer med både hel och halvkåpa (H.F. kallas den). Den är baserad på Ducati 900-motorn som med lite vinkelslipande på bränsleförsörjningen och avgassidan ger tre hästar mer än original. Helkåpemodellen kommer att väga hela 168 kg medan H.F. antar mer moderata

164 kg. Med en hjulbas på 1 370 mm blir DB 2 något kortare än något längre cyklar vilket föranleder en att tro att . . .

Ramen och svingen är av fackverkskonstruktion i krom/molybdenlegerat prima stål. Fram sitter en helt vanlig gaffel och bak sitter en likaledes helt vanlig monoshock. 17 tums fälgar med Michelin-gummi och Brembostoppare är heller inget uppseendeväckande. Det är faktiskt ingenting som är sensationellt med cykeln förutom att den förmodligen blir rätt billig. En riktig pöbelhoj.

Bimota DB 2. Retrohojen som ligger steget före.

TT



## Äntligen!

Ett hoppets tecken. En välviljans tanke. Ett slag mot ytligheten. Begynnelsen på en ny tingens ordning.

I snart ett decenium har de härskat. Aluminiumprofiler, från början slagskydd på koffertar. I början som kläna järnimitationer, så småningom allt mer groteska i sin formgivning. Men nu kanske vi skymtar slutet på mjukmetallernas värde.

Eller övervärderar jag betydelsen av svingen på DB2:an? Är det kanske de rent estetiska värdena som gör mig på ett sånt

hopplöst bra humör, eller har pendeln svängt? Japsen har ju faktiskt börja måla sina Cobasramar och det måste väl betyda någonting. Men vad? Det är väl aldrig så att man gått på nåt krystat retro-koncept? Man svettas.

Nej, för nattsömnens skull fastslages härmed att DB 2:ans sving fått sitt utseende enbart pga att riktiga konstruktörer låter form följa funktion. Denna vackra lilla motorcykeldetalj ser ut som den gör därför att det är bäst så. Basta!

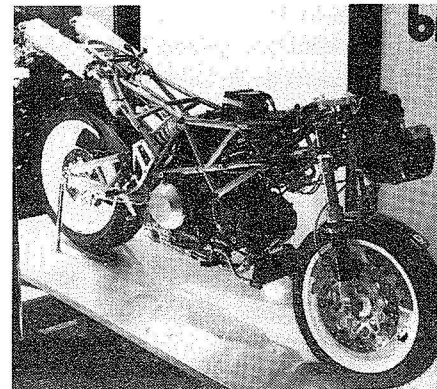
TT

## Marchesini

Ännu en av dessa otaliga fälgstillverkare. Visst, sandgjutna magnesiumfälgar är ett måste för var och en med lite stil. Men vad skall man med kolfiberfälgarna till? Och vad kan man göra med en fullständig oläslig broschyr mer än att gotta sig åt att Moto Guzzi anses vara en av de viktigaste kunderna?

Det kanske räcker.

TT



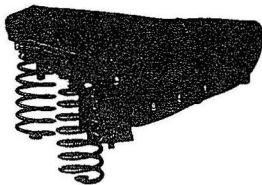
## ATHENA S.p.A.

Packningar ryker ju som bekant lite då och då. Ägaren till en Volvo 850 knallar då in på ICA och köper en bunt nya. Så gör även 851-ägaren. Alla vi andra som sitter på relikter från 50-, 60- och andra tal har det värre. Nästan som i Kosovo.

Kölnmässans kanske viktigaste utställare kom självfallet från Italien. I monter 13.2 R 43 satt han. I hans katalog kunde man finna kompletta packnings-satser till nästan alla Ducatimodeller. Undantaget var en prototyp som brann upp 1956. Han beklagade det, det vill säga att han inte hade packningar till den.

Trots att mannens kunskaper i engelska låg i paritet med Aristoteles dito framkom det att firmans adress är följande; Via delle Albere, 360 40 Alonte, Vicenza, fax 0444-83 34 72. En viss fru Martello skulle visst kunna vara behjälplig. Lycka till.

TT



## Giuliani

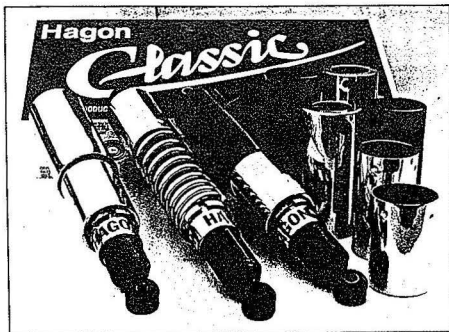
Fullständigt ointressant italienskt sadelmakarärendet. Fast det är ju klart, de har faktiskt sadlar till Moto Guzzi Falcone.

TT

## Motorquality S.p.A.

En småhandlare som erbjuder Brembo-ryklar och egna skivor till nyare Ducati och andra japanskopior. Anledningen till att vi stannade till var att Rumi SoS stod där. Fax 02-247 64 20 i Italien.

TT



## Hagon

En klassiker. Gott om dämpare till gamla ducclar, stånkor såväl som kamskaftare. I dagens torftiga värld är det en befrielse att veta att man köpa ett par bakdämpare till en 750 GT för cirka 60 £.

Den girige kan lugnt kontakta Hagon Products, 350-352 High Road, Leyton, London E10 6QQ, tel 081-539 84 16, fax 081-556 32 95.

TT

## Julius Ilmberger

Vilken 851/888-ägare kan vara utan en batterihållare i kolfiber? För endast 315 tyska pengar kan just du bli ägare till denna kulturyl. Eller varför inte lite 851-kåpor i kolfiber för 1 912 DM. Tilläggas kan att de är garanterat icke godkända av TÜV. Kan det bli bättre?

Om inte, kontakta gärna Julius på nedanstående adress: Hahilingastrasse 5, 8024 Oberhaching, tel 089-613 38 93, fax 089-613 40 94.

TT

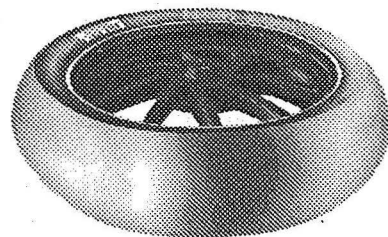
## Brembo

Broschyren var textad på tyska och franska. *Die Bekanntesten Bremsen.*

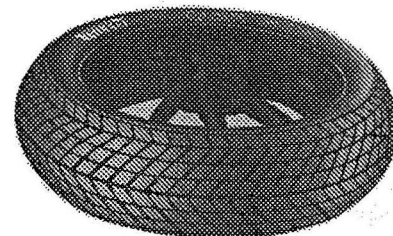
Ta mig till Eslöv.

TT

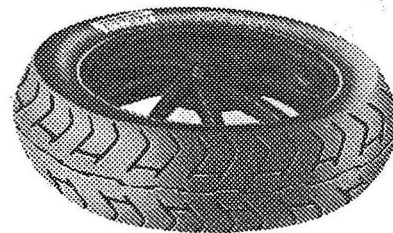
## THE WINNING EDGE



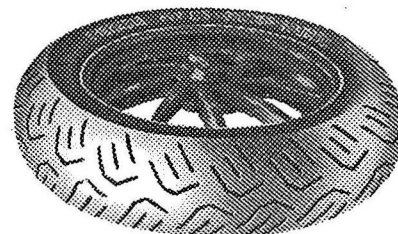
Slicks



Rain



MP 7 Sport  
Racing



MT 75

# PIRELLI

## Racing

Pirelli Scandinavia, ordertel 016-12 53 50, fax 016-12 53 59



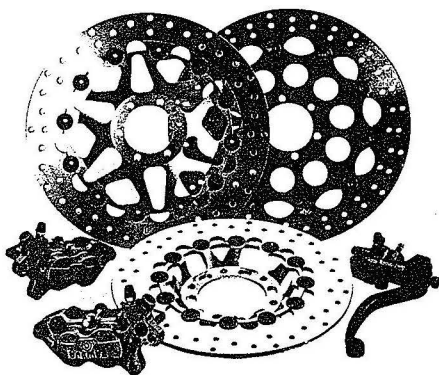
## Mera Brembo

Det kan inte vara sant. Säg att edert trogne rapportör sett fel. Tryckfelsnisse har slagit till . . . Vad som helst men inte det. Ett hastigt ögonkast på en broschyr, skickligt distribuerad från mässan i Köln, får ögonen att tränga ur sina hålor. Brembo, Brembo Kelsey-Hayes S.p.A.

Kelsey-Hayes förknippar åtminstone er trogne tjänare med amerikanska femtitalstraggares kromade rivstartarhjul. Ohyggligt. Hur har det kunnat ske?

Men allt är inte förlorat. Ungjävlarne vet inget. Ännu.

TT



## Micron

Erbjuder ljuddämpare till Ducati 750/900 SS och 851. Finns i aluminium och kolfiber. 898 respektive 1 498 DM kostar godiset. Mer info finns på fax 0911-70 54 94 i Tyskland.

TT

## Athena packningar

En av de många glada överraskningarna på mässan var definitivt Athena S.p.A. En liten fabrik som tillverkar motorpackningar till det mesta på två hjul. Särskilt italienskt naturligtvis.

Pärmen med listor över allt de säljer finns numera i klubbens ägo och i följebrevet till den står det bland annat: "Vi lovar 30-40 dagars leveranstid eftersom vi har nästan allt i lager. Vi får ofta förfrågningar om artiklar som ej finns i vår katalog. Allt vi behöver är ett exemplar av packningen så startar vi tillverkningen och kan leverera inom två månader."

## DUCATI

SERIE MOTORE - COMPLETE SET - 250-350-450 cc. 4T. Scrambler  
SERIE COMPLETA - COMPLETE SET WITH OIL SEALS - 250-350-450 cc. 4T. Scrambler

Base cilindro 250 cc.	Cylinder base 250 cc.
Base cilindro 350 cc.	Cylinder base 350 cc.
Base cilindro 450 cc.	Cylinder base 450 cc.
Carter motore 250-350 cc.	Crankcase cover 250-350 cc.
Carter motore 450 cc.	Crankcase cover 450 cc.
Carter frizione	Clutch cover
Carter frizione esterno	Exterior clutch cover
Aspirazione	Intake
Scarico	Exhaust pipe
Coperchio valvole	Cylinder head cover

Sedan avslutar man med att locka med 50% rabatt på listpriset om du handlar för 10 000:- och 60% om du handlar för 25 000:- eller mer.

Den intressantaste biten är förmodligen alla gamla hojar och udda hojar, för att inte tala om alla gamla udda hojar, som här kan få fräscha packningar. Har du t ex en Rieju RV 50 Agua Drac H2O så är ditt sökande över. Hela packningssatsen blir din för 21 000 Lire, vilket är misstänkt billigt.

Förmodligen har Ollivetti-datorn fått lite pastasås på hårddisken och glömt en nolla på samtliga priser eller så är detta sanslöst billigt. Jag lyckades aldrig begripa om priserna är med eller utan italiensk moms (det finns väl en sån?) men det är bara att kontakta dom och fråga hur det ligger till.

TT

## Grimeca

De anrika aluminiumgjutarna var självfallet där. I sedvanlig ordning vann de första pris för fulaste montern. En stor låda med glasskåp på utsidan och ett antal kontorsrum inuti. Och där inne satt de, italienarna. Nej till EG säger jag bara.

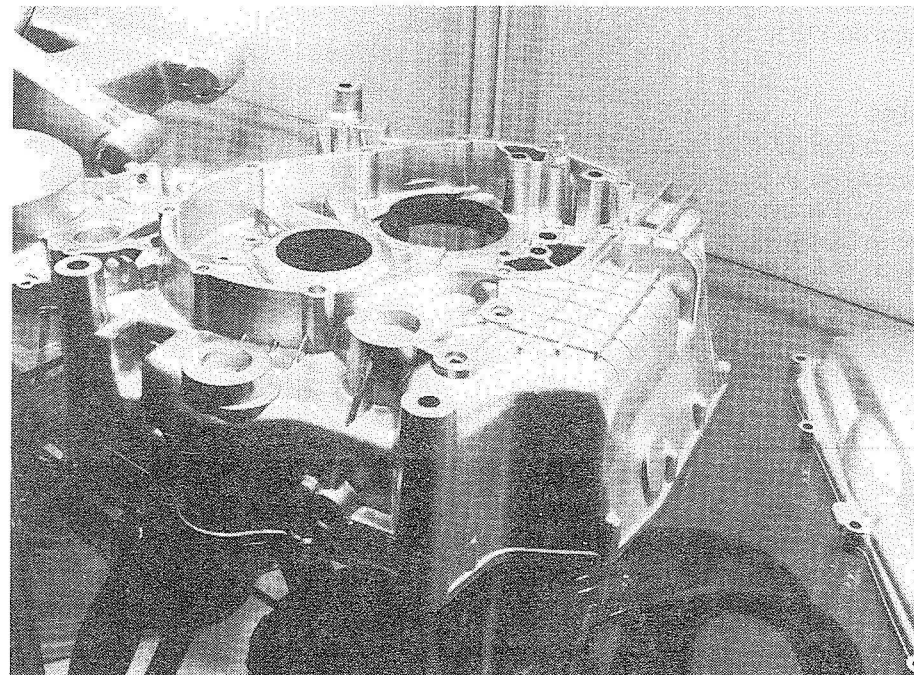
Presidenten, som ju i det civila är var vid pöbelns nycker, fattade mod och tilltalade en Grimecadräng. — Nej, vi har inga broschyrer, vi tillverkar ingenting och det finns inget att titta på i glasskåpen.

Från sin utbildning avseende handhavande av prepubertala snorisar hade Presidenten lärt sig ett och annat. Inom några sekunder kom en junior höjdare till vår undsättning. — Nej vi har inga broschyrer, vi tillverkar nog någonting men i glasskåpen finns det inget.

Vi bad honom följa med och ta en titt på ett motorblock vi funnit i ett av skåpen. När vi visade på det och frågade om det var till Ducati fick vi till svar att han för det första inte visste hur det hade kommit dit, än mindre vad ett motorblock var men vad det nu än var så var det i alla fall inte till Ducati.

Vi kom till sist, tack vare Presidentens färdigheter, till tals med en senior höjdare. Med en min som tydde på sura uppstötningar förklarade han snällt att Grimeca just hade börjat tillverka block till 750/900 motorerna. Vi avslutade vår visit med att ta emot cirka 5 kilo informationsmaterial.

TT



- Motorblock till Ducati 750/900? Nej det är ett askfat till Fiat Topolino.

# BORGO PANIGALE TORGET

## Medlemmarnas privatannonser

### Säljes

600 Pantah -82. 3 700 mil, NCR helkåpa, Harrissits och alutank. Lackad silver/röd vintern 91/92. Extra däck medföljer. 30 000:-, ev billigare vid snabb affär. Kenneth 040-15 15 37

### Säljes

Diverse Pantah originaldelar. Sving inkl kedjustering och bromsokshållare. Bakskärmar. Tank med liten buckla. Lätt skadad kåpa. Original sadel och ensitskåpa. Centralstöd mm. Säljes till högstbjudande eller bytes mot bensintank 750 Sport/900 Supersport -89/90. Björn 08-732 37 24

### Säljes

Alazzurra 650 -86. Svart/grå/vit, med torrkoppling och helkåpa. (Ja, annonsen hann in. Men det var på håret. Reds anm.) Carina 031-12 32 49

### Köpes

Öhlinsdämpare till MHR-82, färgbroschyr och instrumentbok på Hailwood Replica. Leif 0346-812 45

### Köpes

Fälgar, 17" x 3.5" och 17" x 5.5", Marvic eller Astralite. Förknasare, Dell'Orto 40 mm inkl insugningsrör eller liknande som passar 750 Sport.

Peter dag 031-35 50 40  
kväll 0302-227 08

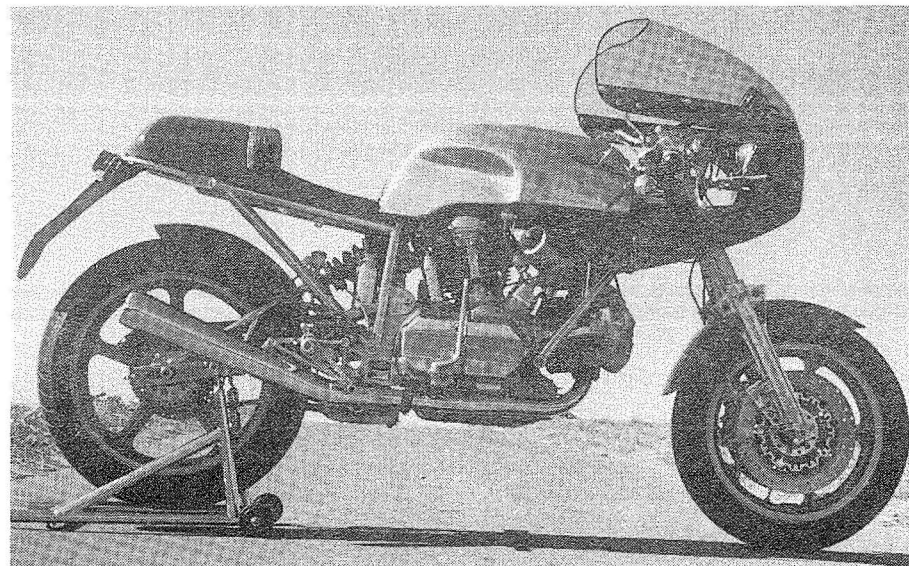
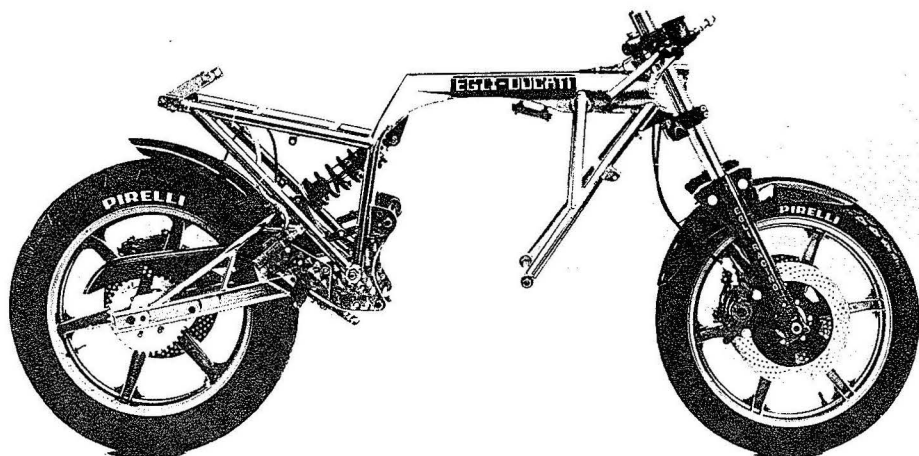
### Köpes

Vippor till 900 SS kamskaftsmotor, gärna defekta.

Kent h 031-38 17 17  
a 031- 59 70 31

### Säljes

900 Darmah -80  
Kent h 031-38 17 17  
a 031-59 70 31



Michael Niemann's 900 SS. Med lite godis typ kammar från Ferracci, 41 mm Dell'Orto, Nikasil-lopp med mera får han ut 90 hästar vid 8 000 varv. Torrsvikt på 175 kg inkl. Veglia Comp.

## EGLI-DUCATI

Att vara ekonomiskt välmående i dagens Sverige är inte lätt. Inte för att det på något vis skulle vara svårt att sätta sprätt på slantarna. Nej, det svåra i att vara rik är att leva med omgivningens avundsjuka och allmänna missmod. Alla dessa blickar bara för att man omger sig med kvalitetsprylar i stället för Konsum, H&M och IKEA.

För motorcyklister har detta eviga dilemma haft sin lösning ett bra tag i form av Egli ED9-C. Højen som kostar mer än vad den ser ut. En pryl för varje seriös kapitalvaruälskare. Ett måste.

Alla initierade vet säkert att ramen till Egli-Ducati byggdes i 25 exemplar. Av dessa finns idag 5-6 kvar. Det är således bara till att kolla i källaren om man har en 750/900 kamskaftsmotor skräpande och sedan kan man lugnt minimera likviditeten genom att handla lite Egli-prylar.

Ram plus sving och motorfästen ligger på cirka 30 000 svenska slantar och då kan man lika väl komplettera med en Egli gaffel för 12 lök. Fälgarna kostar inte mer än 4 000 styck men tanken kostar fem så det jämnar ut sig.

Den kapitalstarka Ducatisten köper självfallet ett komplett kit. Då får man för ynkliga 80 000:- allt utom motor, för-gasare, ljuddämpare, elsystem, instrument mm. Det vill säga en näst intill komplett kosta-mycket-men-syns-knappt-høj. Men vad gör man inte för ett saftigt centralrör?

Mer info om hur just du kan sabba den svenska handelsbalansen hämtas enklast från Michael Niemann, Obere Mühle, 5860 Iserlohn, Schweiz, tel 02371-252 92, fax 02371-223 10.

TT

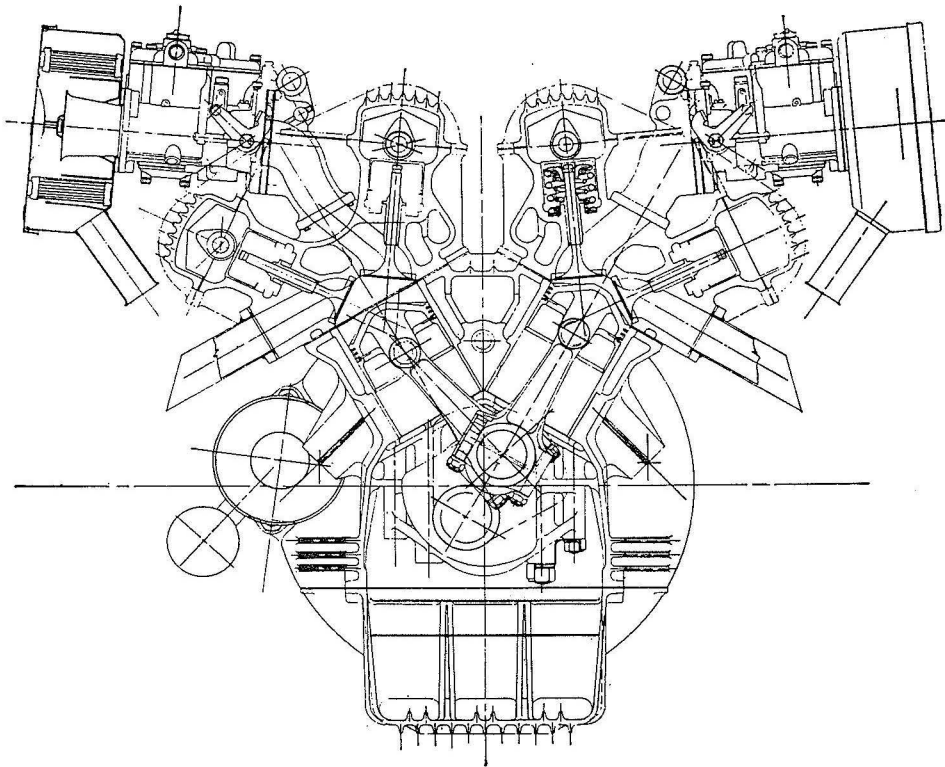




© Cucciolo® 4/1992

---

Numrets veck.



Lamborghini 3.5 l V12 1963. Ett epos av Dallara.