

# Cucciolo



Lider med Charles.

Nr 5/1992

Nr 42 sedan Nr 1



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 halvsida: 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, Högbergsgatan 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, 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>m</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>m</sup>, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33  
pg 637 82 20-5

## **BANKKOMMITTÉ**

Camilla Friman, Skogsglätan 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**

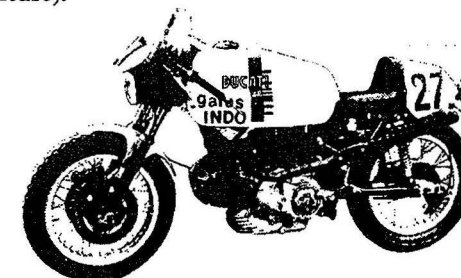
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47  
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84  
Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45  
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

## **FOREIGN COORDINATORS**

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

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

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



## Innehåll

FEM	Skvaller & Lögner
ARTON	Kultur
TJUGO	Insändare
TJUGOTVÅ	Utmaningen
TRETTIOTVÅ	Ny Generalagent
TRETTIOSEX	Desmo Månen
FYRTIOTVÅ	Gula Faran
FEMTIOTVÅ	La Storia Della Scrambler
SEXTIOFYRA	Gula Faran. Foto:MW
SEXTIOFEM	Scrambler på träffen 1991.
Norrtälje- Foto:MW	
SEXTIOSEX	MV Agusta 350 på Södertälje Marknaden 1992. Foto:MW.
SEXTIOSEX-	Motobi 125 på samma
SEXTIOSJU	maknad med samma fotograf.

Omslag: En Scrambler i Italien: Foto Stephan Hoffmann.

## Ord från Redaktören

Cucciolo har härmed nöjet att presentera sitt första off-road nummer. I ett krisens Sverige gäller det att haka på alla trender. Om dom andra kan så kan väl vi... fast mycket bättre förstås.

Långt borta från de kurviga road-racingbanorna och de krokiga landsvägarna, ligger den djupa skogen och de stora städerna. Helt okända områden för den vanliga Ducatisten.

Men, Ducati har byggt, och bygger modeller för de här okända omgivningarna också. För skogen gjorde man 175 och 200 Motocross och senare även 450 R/T. För städerna gjorde man de berömda Street Scrambler (SS) modellerna. Det är om dessa detta nummer skall handla.

Även idag kan du handla en 900 Monster för stan och en 900 Elefant för skogen, eller i alla fall öknen. Traditionen lever vidare. Och Cucciolo är till för att vårda traditionen. Välkommen in i dyng-sprättarnas och stads-macho-hårdingarnas värld.

God Jul & Got Nytt År önskar Cucciolos väldeliga Mega-redaktion.

MW

## Barros lämnar Cagiva

Medan expertisen frågar sig om Lawson skall fortsätta eller inte, eller om Chandler skall åka Cagiva nästa år, meddelas det att Barros inte kör Cagiva nästa år. Han har provkört för Sukizuki vilket innebar seger i sista deltävlingen i de japanesiska 500 mästerskapen. Det lär bli styrning för Sukizuki i 500-klassen nästa år. Det innebär väl att Chandler... Jo det lär faktiskt vara klart. Andreförare blir den 21-åriga australiensaren M. Mladin, Supebike-mästare 1992 i Australien på Kwacka genom segrar i 12 race! Han har skrivit ett tre-årigt kontrakt med Cagiva. Italienaren Corrado Catalano blir fabriken testförare och tredjeförare. Det ryktas också om att Freddie Spencer provkört för Cagiva. Men han är inte direkt förtjust i Giagocomo Agostini... Han skrev senare på för det franska Yamaha-temet. Lawson kom förresten 9:a i VM och Barros kom på 13:e plats.

MW

## Lättare Marvic

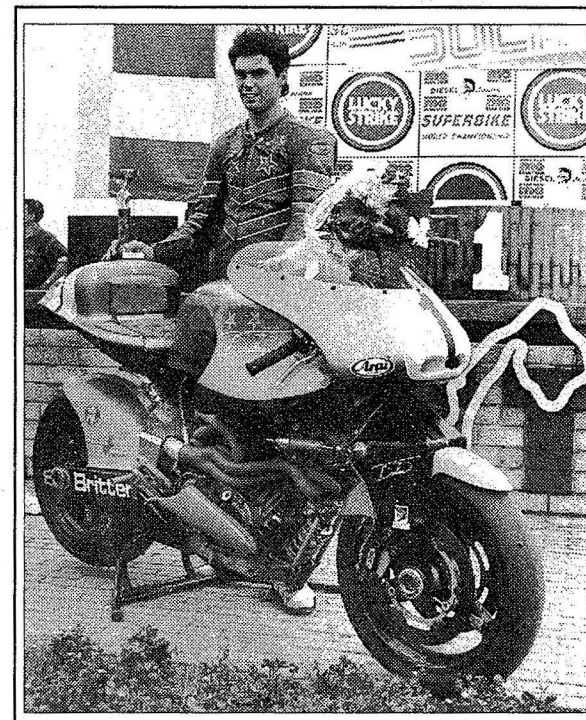
Marvic i Varese har kommit ut med ett nytt hjul som kan vara intressant för alla som vill få bort några kilon på hojen. Det nya "hybrid" hjulet är gjort i Kolfiber/Kevlar runt ett nav i

Magnesium. Fördelarna är nog många. Nackdelen är nog priset.

MW

## Britten

Andrew Stroud vann på Britten-hojen på Assen. John Britten skall bygga ihop några replikor av vinnarhojen om ett par år. Den 1100cc stora V-tvinnen har



efter Assen försetts med 5 ventilstoppar. En stänka för S.o.S med massor av kolfiber är på G.

MW

## Einars snygga renoveringar

Einar Lindqvist i Motala är känd för sina fina renoveringar av italienska maskiner. Einar var faktiskt förare åt Husqvarna på 30-talet, på Mannerstedts berömda V-twin. Einar har under den gångna vintern renoverat fyra (!) hojar parallellt. En Ducati 350 Mark 3 -72. Till den saknar han sadel. Om du vet var han kan hitta en sån så kan du ringa Einar på tel 0141-11572. Han har också renoverat två (125cc?) MV Agusta varav en med kedjedriven överliggande kamaxel (Disko Volante 1955). Den fjärde han renoverat är en Bianchi, ett mycket fint italienskt märke. Nästa projekt är en 125cc Gilera. Imponerande.

MW

## Gilera

Carlos Lavado har gått i pension. In i Gilera-teamet stappar i stället Paolo Casoli. Samtidigt avslöjas det att Gilera skall börja sälja en 350cc gat-replika av sin 250-racer. En riktig 250cc race-maskin kommer också att erbjudas till hugade spekulanter.

MW

## Omega Chassis Concept

Japsarna är då påhittiga. Först presenterar man den nya mega-fula Touring-hojen GTS 1000 precis som man var först i världen med navstyrning. Sen väljer man ett namn -GTS- som för tankarna till italienska sport-fordon. Sen snor man Bimotas "ram" från Tesin och presenterar den som ännu en världsnyhet. För säkerhets skull hittar man på ett finurligt namn: Omega

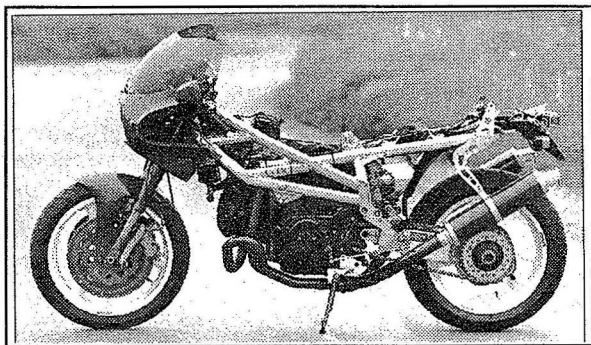
**SEX**

Chassis Concept! Med en smula fantasi kan man väl likna ramen med svingarna vid ett Omega-tecken. Men bara från ena sidan, då framsvingen är enkel. Bimotan har Omega Chassis Concept på båda sidor! Det kanske blir Double Omega Chassis Concept?

MW

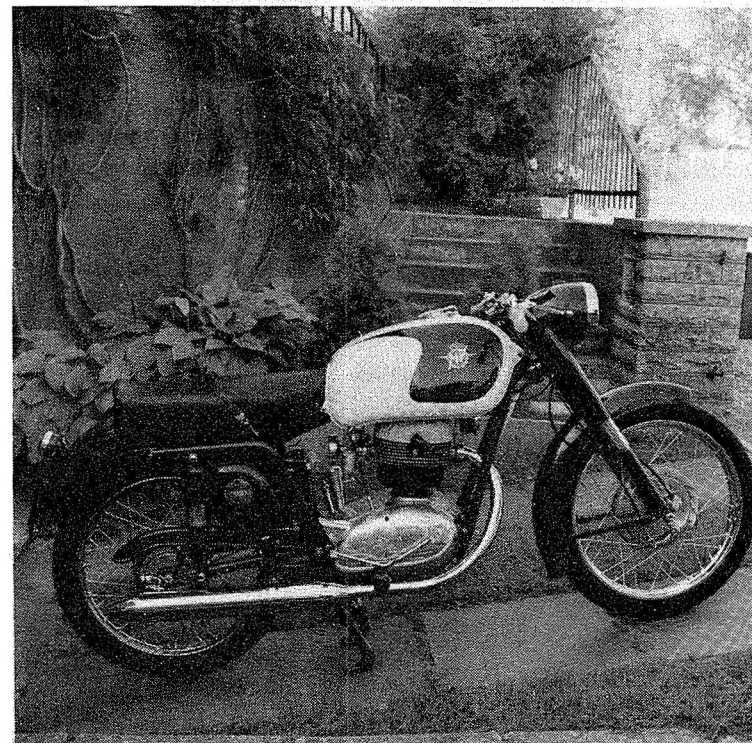
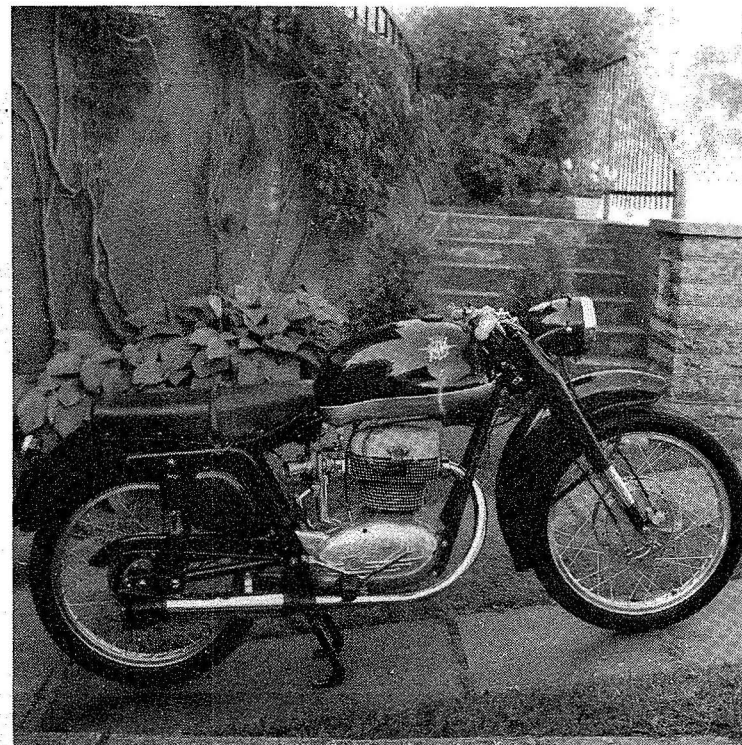
## Japanes-Ducati

Japaneserna gillar Ducati. Kensei Sato är mest känd som rambyggare till enstånkor för S.o.S. Firman han äger heter Over Racing Projekt och gör rammar i ovala aluminiumrör till de flesta



japanesiska enstånkor. När han fick några timmar över en dag, bestämde han sig för att slakta Montjuichen han hade i garaget. Ur med motorn och skjuts in i en alu-ram. Resultatet blev väl inte så märkvärdigt, men vikten på 155 kg på en gathoj är inte så tokigt, även om lättningen förmodligen till större delen beror på annat än ramen. Det är 10 kg lättare än en original Montjuich. Svingen hämtade han för övrigt från en H-a RC30.

MW





## MV Agusta

Knappt efter Cucciolos världsförsta bild av den nya MV-Agustan presenterar engelska Superbike en bild från gatan på samma maskin, iförd röd kåp-dress. Det var Alan Cathcart (vem annars?) som blev omåkt av en "konstig Mito" då han åkte i sin hyrda Fiat Tipo i Bolognas utkanter, bara några kvarter från fabriken. Avgasljudet gjorde att Alan snabbt förstod vad det var, så han hängde på. Cathcart hade också sin fotograf, Phil Masters, med sig. Vid nästa korsning var Cagiva-Ducati-

Ferrari-MV-Agustan tvungen att stanna och, knäpp, det blev världens andra bild på skapelsen. MCN har senare fått ett erkännande av ingen mindre än Claudio Castiglioni att det verkligen är den nya MV-Agustan. Han säger att "MV-n skall presenteras när jag är övertygad om att den är värdig att bära det legendariska namnet. Hojen måste vara bättre än övriga hojar. Det finns inget namn som MV, så vi måste göra hojen till nåt alldeles extra". Utvecklingen har skett i samarbete mellan Bordi på Ducati och Ferrari. Topplocket lär härstamma från Ferraris V8:a. Cyldrarna lutar 35

grader framåt och matas med Weber-Marelli direktinsprutning via de 4-ventilade topparna med radiellt placerade ventiler. Effekten ligger idag på 131hk/12700 varv. Men, den väntas öka innan hojen presenteras. Vad ingen annan tidning vet ännu, förutom Cucciolo, är att den har tanken under motorn. Ett koncept som Tamburini provat förr på Bimota. Ramen är i aluminium liksom den biffiga svingen Bakfjädringen verkar vara av vanlig canti-lever typ, som på 750/900 Supersport. Framgaffeln kommer från Öhlins. Kom ihåg att det inte blir nån japs-kopa om nån skulle påstå det. Det var japsarna som kopierade de italienska 4-orn, MV och Gilera, en gång i tiden.

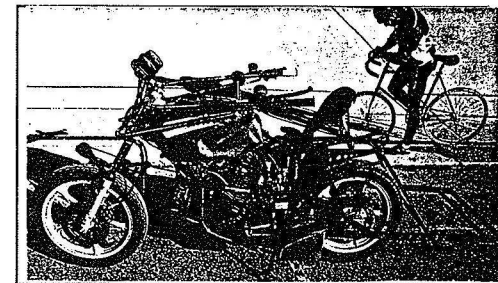
MW

## Motor Paced Pro

Många satte rödvinet i halsen när Eurosport visade cykel-VM från Spanien tidigare i höstas. Där fanns en märklig klass där man cyklade på en velodrom-



oval efter en "pace"-motorcykel. Att man satte rödvinet i halsen berodde på att motorcyklarna man använde var Ducati/Cagiva 650 Alazzurra. Motor pace cykling (dietromotore) är en sport med gamla anor. Sporten har utövats sen 1898, och man har använt mycket potenta motorcyklar. Till att börja med



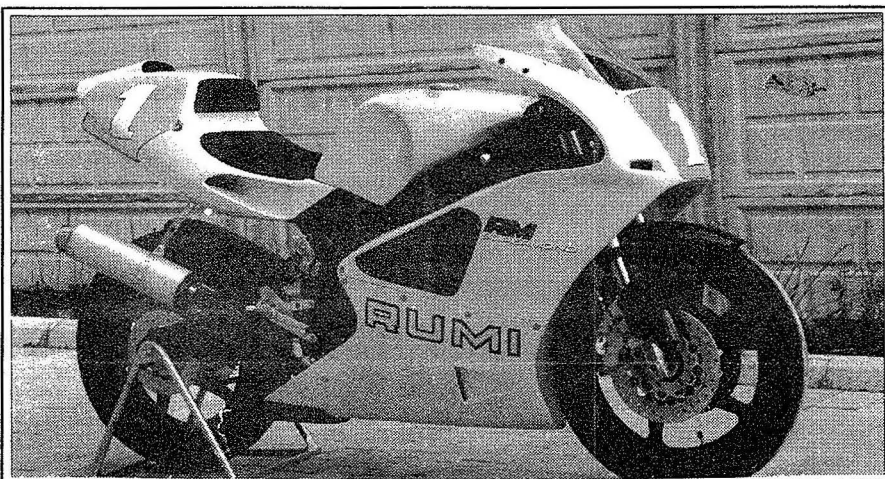
användes encylindriga motorcyklar med en enorm cylinder. Anzani (från Milano) hade 1800cc. Sen blev det tvåcylindriga där Meyer hade 2000cc liksom Bach. Idag använder man alltså Cagiva Alazzurra, men också Yamaha SRX 600, Honda CB 500 och BMW. Sporten är mycket populär på kontinenten, men tyvärr inte i Sverige. I Danmark har man en snubbe som är med i världstoppen.

Det finns en artikel om sporten i en gammal Motociclismo, men jag kan inte språket så bra, så riktigt hur reglerna är vet i sjutton. Det går i alla fall ut på att cyklisten åker bakom motorcykeln mot en ställning med en rulle på. Motorcyklisten står upp för att minska luftmotståndet. Sen måste motorcyklisten på nåt vis lista ut hur fort han kan köra utan att cyklisten tappar kontakten. Det är 6 stycken ekipage i varje heat på velodrombanan (en vanlig cykel-velodrom). Det hör till att motorcykeln skall låta gott. Därför saknar den i det närmaste ljuddämpare, och den har max två cylindrar. I Tyskland och Italien brukar det vara rena folkfesten när det är tävlingar. Man säljer öl (rödvin i Italien kan man tänka sig) så att publiken skall må riktigt bra. Det ryktas dock att klassens VM-status skall försvinna. Synd, precis som Cucciolo upptäckt

klassen.  
MW

## Dyra delar

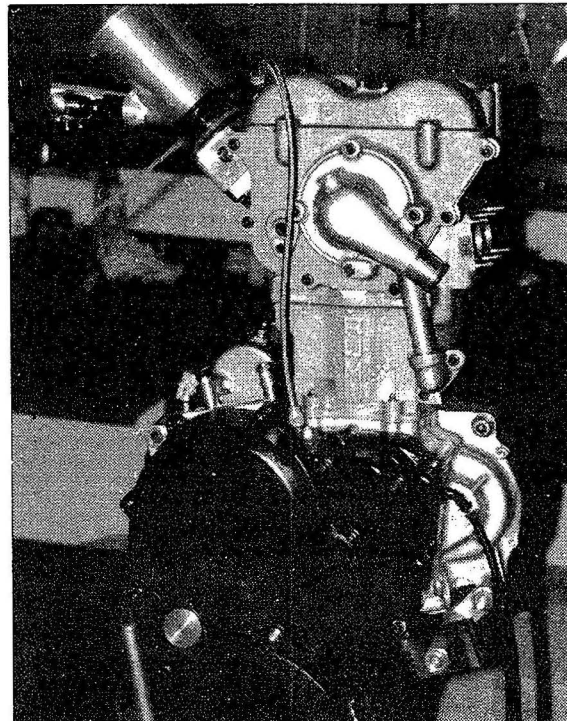
Om nån ägare mot förmodan skulle använda sin ovalkolvsv-H-a 750 och till sin förtvivlan märka att tändningsnyckeln är försvunnen. Då kostar en ny 2200:- ! Den lär i och för sig vara gjord i kolfiber. Om maskinen av nån anledning vurpas, kanske man måste byta kåpan. Den kostar 105000:- , ja etthundrafemtusen kronor!  
MW



har köpt hela Zannini, vilka ägt Laverda motorcyklar i tre år. Man hoppas ha den finansiella basen för att kunna tillverka motorcyklar igen.  
MW

## Rumi Supermono

Rumi, ett legendariskt italienskt MC-märke, har återuppstått. Förr var de mest kända för sina oljerykande, men ruskigt snabba 2-taktare. Nu är man mest kända för Team Rumi-Honda med Merkel och Monti i Superbike. Men, man har utvecklat en helt egen



Rumi



## Laverda har konkat

Många rykten gick på Köln-mässan när Laverdas monter var tom. Det visade sig att de nya ägarna, Zannini Corporation, konkat. Man hade bara hunnit bygga mellan 10 och 20 stycken nya 650:or innan man kastade in handduken. Men, det finns en mycket liten ljusglimt i mörkret. Laverda har nämligen blivit uppköpta -för vilken gång i ordningen kan man fråga sig- av ett mystiskt finansbolag i Milano. Detta finansbolag

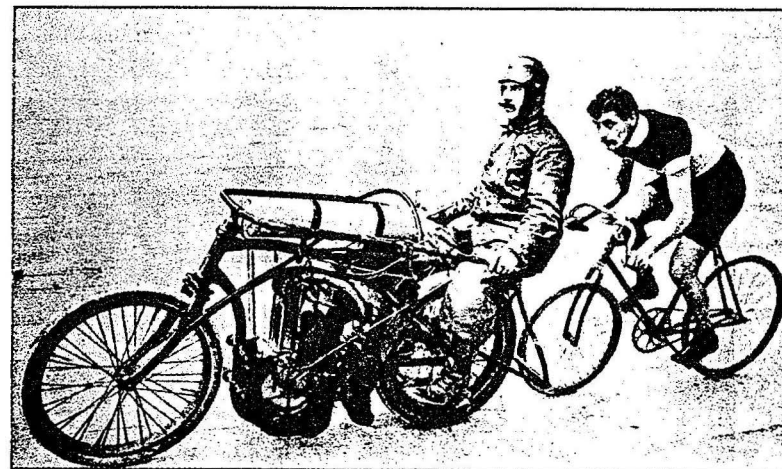
TIO

motorcykel också för S.o.S. Det är en 700cc vattenkyld stänka med 10:1 i komp vilket ger 75 hästar vid 9000 varv. Ramen är i aluminium och hela härligheten väger 120 kg. En gat-version väntas under 1993.

MW

## Davide Tardozzi lägger av

Davide Tardozzi, 3:a i Superbike VM på Bimota 1988, testförare åt Ducati och 1:a i EM på Ducati 1991, skall lägga av hjälmen på hyllan. Han tänkte lägga av



ELVA

redan i början av säsongen, efter han bröt en arm. Men nu lär det vara finito. Rykten säger att han kommer att vara Team Manager åt Crottini Ducati nästa år. D.v.s. samma team han körde för i år.

MW

## Fast By Ferracci satsar

Eraldo Ferracci var ju knuten till Ducatis fabriksteam i år som stöd, och tolk?, åt Doug Polen. Nästa år planerar Eraldo att satsa på ett fyra man starkt team i de amerikanska Superbike-mästerskapen. Förare sägs bli Andrew Stroud, Chris Haldane, Pascal Picotte och troligen Doug Polen som kanske inte kör VM nästa år. Det ryktas också om att Doug Chandler skall köra Ducati på Daytona!

MW

## Rob Phillis kör Ducati?

En av de mest färgstarka förarna i Superbike, Rob Phillis, kanske kör Ducati nästa år i samma Marlboro-backade stall som Daniel Amatriain. Team-chef kanske blir Raymond Roche! Skall han lägga Shark-hjälmen på hyllan?

MW

## Nya regler i Superbike

1994, alltså inte nästa år, ändras reglerna i Superbike efter ett förslag från de japanska tillverkarna att stoppa Ducatis överlägsenhet. Beslutet, som skall fattas i vår, innebär att de tvåcyndriga hojarna får minska vikten till 145 kg och de fyrcyndriga till 160 kg. Anledningen till att man inte vill göra det svårare för Ducati är enligt

TOLV

FIM.s tekniska kommités ordförande Oriol Bulto (måste vara nån släkting till de forna ägarna till Bultaco) att Ducati nått toppen på sin tekniska utveckling. "Kolvastigheten på en Ducati är högre än på någon annan 500 GP hoj eller F1 bil!" Har dom inte tänkt på att det finns drygt 100cc mer att ta till om det börjar

osa hett?

MW

## Superbike.

Doug Polen världsmästare igen!

Johor, Malaysia 23 augusti

Polen och Falappa hade delad Pole position! Om de fick slåss om bästa startplats förtäljer inte historien. Det blev Roche som vann första heatet efter att Polen fått slå av på takten efter en trasig styrdämpare som mer eller mindre låst sig! Falappa var uppe i ledningen ett tag, men fick ge sig. Mertens höll ledningen i 12 varv men blev sen omåkt av slow-startern Roche, Pirovano, Phillis och Slight. I andra heatet var det Pirovano och Falappa som pressade varandra i början. Bakom kom Polen. Han kom snart förbi och kunde vinna ganska ohotad. Roche var långsam i starten som vanligt, 15:e man, men arbetade sig upp i fältet, också som vanligt. Så småningom hade han kört förbi alla utom Polen.

Heat 1

1) ROCHE 2) Pirovano 3) Phillis 4) Slight 5) MERTENS 6) FALAPPA 7) Haldane 8) POLEN 9) Bontempi 10) Morillas

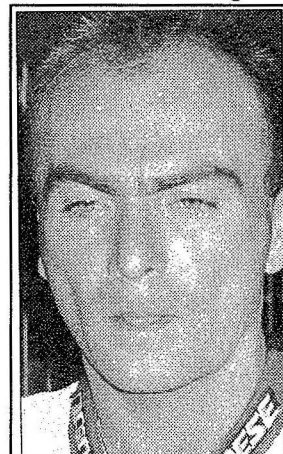
Heat 2

1) POLEN 2) ROCHE 3) Slight 4) FALAPPA 5) Merkel 6) Pirovano 7)

AMATRIAIN 8) Phillis 9) Jordan 10) Bontempi

Sugo, Japan 30 augusti

Polen! Efter två heatsegrar drog han



ifrån Roche ordentligt i tabellen. Yamaha ställde upp med ingen mindre än Kevin Magee, men det räckte bara till två andraplatser före märkeskollegan Pirovano. Falappa låg länge tvåa i första heatet, men han vurpade vilket också Mertens gjorde i andra heatet. I övrigt en hel del nya namn i resultatlistan. Alla japaner hade tydligen inte vurpat bort sig den här gången. Magee satte in allt han hade för att komma förbi Polen i andra heatet, men pulvret räckte inte till.

Heat 1

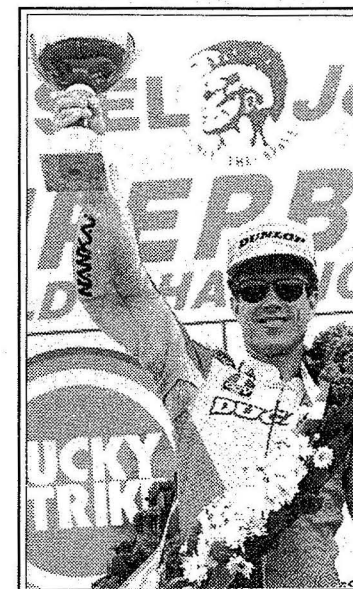
1) POLEN 2) Magee 3) Pirovano 4) Tsukamoto 5) ROCHE 6) Slight 7) Kitagawa 8) MERTENS 9) Bontempi 10) Mladin

Heat 2

1) POLEN 2) Magee 3) Pirovano 4) Slight 5) Tsukamoto 6) FALAPPA 7) Kitagawa 8) ROCHE 9) TARDOZZI 10) Phillis

Assen, Holland 13 september

Team Police Ducati tog full pott! För er som undrar så lär Police vara trendiga italienska solglasögon, inte nån ordningsmakt i staterna. Första racet blev en uppgörelse mellan Ducati-kvartetten Roche, Polen, Kalle Fogarty och Steffe Mertens. Mertens och Polen turades om att ha ledningen i 18 varv. Sen kom Polen bakifrån efter en normalt dålig start. Hans hoj verkade klart snabbast och han gick upp i ledningen.



Men, Polen satte in en stöt i en chikan två varv från mål. Till råga på allt satte Mertens in samma stöt ett varv senare med lyckat resultat. Roche skyllde på arrangörerna att han blivit omkörd och vägrade att infinna sig på pris pallan. Han ansåg att de borde viftat med blåflagg då han blev hindrad av hojar han skulle varva. I andra heatet tog Falappa ledningen. Efter ett tag blev han omåkt av Polen, men han sprängde motorn. Mertens bröt också med ett trasigt

TRETTON

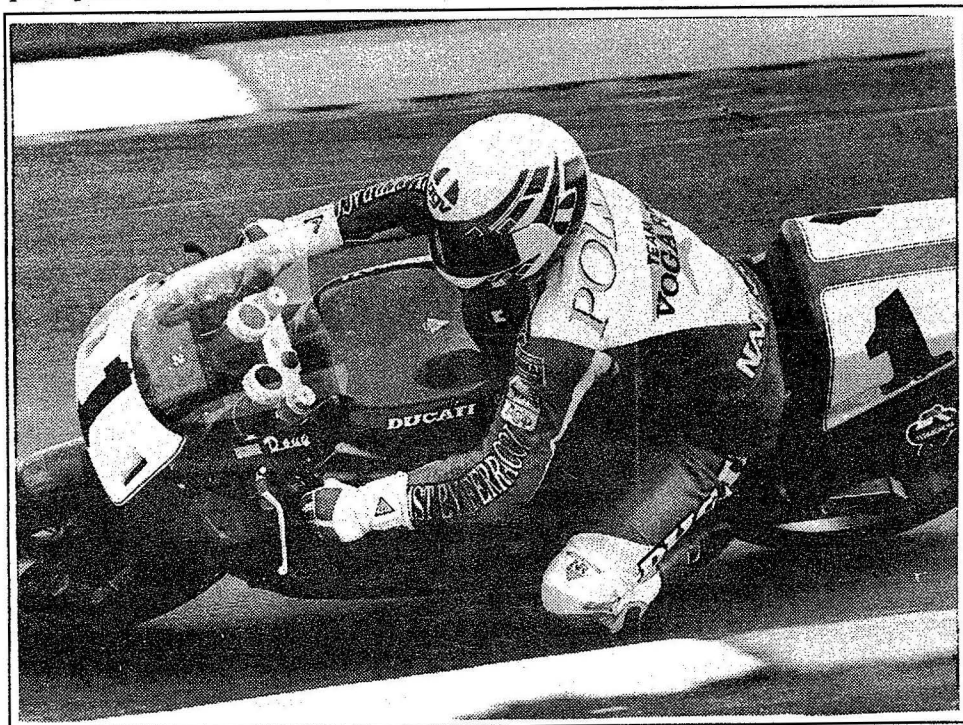
insugningsrör! På 14:e varvet gick Phillis upp i ledningen vilket han höll i ett varv då racet flaggades av efter att det regnat de tre sista varven. Falappa hade uppenbarliga problem med greppet, men det hade alla andra också. I den andra 10-varvs delen av 2:a heatet, efter omstart, tog Kalle ledningen, men han blev omkörd av Falappa på 4:e varvet. Ingen rådde sen på Falappa som i vanlig ordning gick i mål på bakhjulet, stående på fotpinnarna.

#### Heat 2

1) FALAPPA 2) FOGARTY 3) ROCHE 4) Slight 5) AMATRIAIN 6) FURLAN 7) Morillas 8) Pirovano 9) Kellenberger 10) Mounier

#### Monza, Italien 4 oktober

Ingen kan köra en Yamaha OW01 snabbare än Fabrizio Pirovano (okay, det skulle vara Kevin Magee då). Han har många gånger varit startsnabbast och lett många race, men det är inte ofta han



vunnit. Förrän nu. Pirovano vann i stor stil båda heaten på Monza inför hemmapublikens jubel. Det var hans första heat-vinst i år. I första heatet vurpade Raymond Roche efter att ha försökt hänga på Pirovano på sin hemmabana. Doug Polen satsade på fel däck och blev bara 10:a i mål. Falappa övertog 2:a platsen ett tag, men även

#### Heat 1

1) POLEN 2) MERTENS 3) ROCHE 4) FOGARTY 5) Phillis 6) Bontempi 7) Slight 8) FALAPPA 9) Pirovano 10) Morillas

**FJORTON**

han gick omkull! Han var dock snabbt uppe igen, men utan höger fotpinne. Anledningen till manfallet var bl.a. ett allt mer tilltagande regn. Roche, som lärt sig köra i regn på gamla dar, tog en hedrande andraplats i andra heatet. Falappa, som ju visat otrolig talang i regn tidigare, kom 6:a efter att ha släppt förbi (?) team-kompisen Polen. Mertens hade en bra dag med en 2:a och en 4:e plats.

#### Heat 1

1) Pirovano 2) MERTENS 3) Phillis 4) Bontempi 5) DESTEFANIS 6) AMATRIAIN 7) d'Orgeix 8) LUCCHIARI 9) Suhonen 10) POLEN

#### Heat 2

1) Pirovano 2) ROCHE 3) Bontempi 4) MERTENS 5) POLEN 6) FALAPPA 7) d'Orgeix 8) AMATRIAIN 9) Kellenberger 10) FERRARI

#### Phillip Island, Australien 18/10

Kevin Magee var på plats igen och det var upplagt för fight mellan han och Polen. I första heatet tog Magee ganska snart kommandot och vann ganska enkelt före Polen som haft en fight med Mertens om 2:a platsen. I andra heatet var det åtta förare som slogs i tätklungan under en stor del av loppet. Bontempi, Mertens och Magee var alla uppe i ledningen vid olika tillfällen. Sen började det att regna och många väntade på att loppet skulle flaggas av. Men det gjorde det inte! Vem som helst av sex förare kunde vinna. In i sista kurvan fick Mertens ett fruktansvärt kast på sin Ducati och han kastades av. Men, hans Ducati hade av allt att döma tröttnat på att Mertens ofta aldrig kommer i mål, så Ducatin bestämde sig för att gå i mål

själv på ett mycket spektakulärt sätt! Hojen törnade först emot Armco-räcket så att kolfiber yrde över banan. Samtidigt fattade hojen eld. Men med full fart rusade den övergivna maskinen med jättelika eldsflammar mot mål där funktionärer kastade sig åt sidan. Gubben med den svart/vit rutiga flaggan blev så tagen av händelsen att han glömde flagga av loppet när Roche, Magee, Polen, Slight och Mladin kom ångande över mållinjen i nämnd ordning. Den stackars Mertens klarade sig med att axeln gick ur led. Bilder på Mertens Ducati, när den brinnande passerar mållinjen, spreds sedan i tidningar och TV över hela världen. I Sverige kunde vi se det i bl.a. TV4 och på första sidan i Svenska Dagbladet. På typiskt svenskt vis presenterade inte SvD resultatet i tidningen. Det var bara olyckan som var intressant tydligen.

#### Heat 1

1) Magee 2) POLEN 3) MERTENS 4) Slight 5) FALAPPA 6) Phillis 7) FOGARTY 8) Bontempi 9) Campbell 10) Merkel

#### Heat 2

1) ROCHE 2) Slight 3) Magee 4) POLEN 5) Mladin 6) Pirovano 7) Bontempi 8) O'Connor 9) Phillis 10) Doohan

#### Manfield, Nya Zeeland 25/10

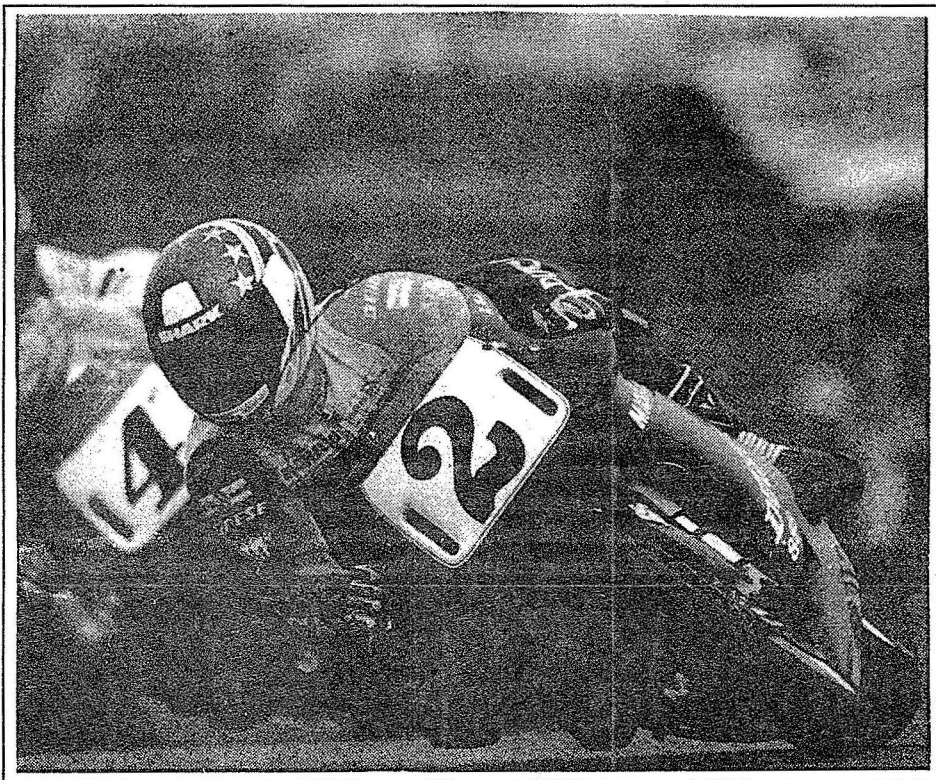
Mertens var tillbaka på träningen. Men, efter tre träningspass insåg han att doktorernas rekommendationer att inte tävla, var riktiga. Med en heatvinst i första heatet och en 2:a plats i 2:a heatet efter en vild fight med teamkompisen Giancarlo Falappa, avslutade Doug Polen säsongen som världsmästare för

**FEMTON**



andra året i rad. Falappas vinstmarginal i 2:a heatet var en hundradels sekund efter en dragracingsprint på målakan. Förrförra årets världsmästare, Raymond Roche, blev genom sin 3:e och 4:e plats tvåa. Falappa, som haft en bra andra halva av säsongen såg länge ut att bli

Bontempi 8) S. Doohan (Mickes brorsa) 9) AMATRIAIN 10) Corser  
Heat 2  
1) POLEN 2) FALAPPA 3) Slight 4) ROCHE 5) Pirovano 6) Merkel 7) Phillis 8) Doohan 9) AMATRIAIN 10) Corser 11) Lindholm



total-trea. Men, oturen slog till i första heatet då växelspaken lossnade när han låg tvåa efter Polen! Där rök hans chans att bli VM-trea då Phillis samtidigt knep värdefulla poäng i heatet med en 4:a plats.

Heat 1

1) POLEN 2) Slight 3) ROCHE 4) Phillis 5) Pirovano, 6) Merkel 7)

**SEXTON**

Slutställning i Diesel Jeans Superbike World Championship 1992

- 1) DOUG POLEN, USA, DUCATI  
371
- 2) RAYMOND ROCHE, F, DUCATI  
336
- 3) Rob Phillis, AUS, Kwacka  
289
- 4) GIANCARLO FALAPPA, I, DUCATI  
279
- 5) Fabrizio Pirovano, I, Jama  
278
- 6) Aaron Slight, NZ, Kwacka  
249
- 7) STEPHANE MERTENS, B, DUCATI  
182
- 8) DANIEL AMATRIAIN, E, DUCATI  
156
- 9) CARL FOGARTY, GB, DUCATI  
134
- 10) Pier Giorgio Bontempi, I, Kwacka  
125
- 11) Scott Russel, USA, Kwacka  
83
- 12) Kevin Magee, AUS, Jama  
71
- 13) Fred Merkel, USA, Jama  
65
- 14) Christer Lindholm, Svärje, Jama  
50
- 15) Adrien Morillas, F, Jama  
46

Det är värt att notera att det är 6 (sex) Ducati bland de tio första och att det inte finns en enda H-a eller Suikizuki bland de femton första.

MW

**SJUTTON**

## Kultur

Kultursidan skall idag ta upp två nya skivor och en video som utan tvekan måste vara bland de bästa som getts ut detta krisens år 1992. Vi börjar med den gottigaste:

The Troggs, "Archeology (1966-1976)" Fontana (USA imp.) 314512936-2.

Det har kommit en del samlingar med The Troggs genom åren. Samlingen "The Vintage Years" på Sire från 1976 är en riktig klassiker. På CD har man saknat mycket. Första LP:n "From Nowhere" finns på CD liksom en singelsamling av Page One singlarna 1966-67. Nu har man äntligen släppt ut den optimala Troggs-samlingen på en dubbel-CD. Den innehåller i stort sett allt det bästa med Andover-bandet. Allt från den första rykande singeln "Lost Girl" fram till några 70-tals-låtar varav "Feels Like A Woman", "Strange Movies" (handlar om en porrfilm) och "Summertime" är bland gruppens bästa. Här finns i stort sett alla låtar från "Vintage Years" skivan plus mycket mer godis. Singelklassikerna "Wild Thing", "With A Girl Like You", "I Can't Control Myself" och "Love Is All Around" har blandats med singelbaksidor, udda singlar och höjdare från bandets 6 första LP.

Man har bl.a. tagit med de flesta låtarna från deras tredje LP, "Cellophane", som är deras bästa men nästan glömts bort. Som bonus till de som snabbar sig på och köper ett av de 10000 första exemplaren, följer en extra CD med "The Troggs Tapes", en lektion i svordomar och hur det kan gå till i en inspelningsstudio när inte trummisen

**ARTON**

spelar som han blir tillsagd... Archeology får fem valpar. MW

The Troggs, "Athens Andover, Page One ESS CD 180.

När Reg Presley, sångare i The Troggs, fick höra att REM hade spelat in hans gamla Troggs-hit "Love Is All Around", trodde han att REM var nåt nytt skivbolag. Nåväl, tiden gick och REM och The Troggs träffades. En skiva spelades in förra vintern i Athens, Georgia, REM:s hemstad. Producent var ingen mindre än Larry Page, gruppens producent på 60-talet. Och skivbolaget är det gamla hederliga Page One Records. Resultatet är lysande. Okay, REM har skalat av en del röj-gitarrer och lugnat ner det hela med akustiska gitarrer. Men, det hela låter fantastiskt bra och är absolut den bästa LP Troggs spelat in sen "Cellophane" 1967, 25 år tidigare! Reg Presley har knopat ihop ungefär hälften av låtarna. Resten är gåvor från bl.a. Larry Page/Daniel Boone (jo, han som sjöng "Beautiful Sunday" på 70-talet), REM och Peter Holsapple från The DB's. Tycker man, som jag, att REM är o.k., men blivit för trista, så gillar man det här. Det är inte lika pretentiöst som REM:s senaste skivor. Skivans absoluta höjdare är Peter Holsapples "I'm in control". Men det är orättvist att framhålla den, för alla låtar är bra. Skivan får 4 valpar.

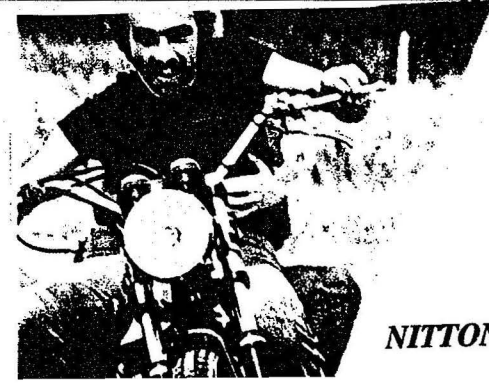
MW

The Troggs Collection, 34 min VHS Video, Castle CMP 6068

Den här Troggs-videon som kom ut i år, verkar ganska hafsigt ihopsatt. Den inleds med Wild Thing och I Can't Control Myself, som framförs i Stockholms tunnelbana! Kult! Give It To Me verkar också vara inspelad i Sverige. Men varför ta med Hip Hip Hooray? Den hör inte till Troggs bästa precis. Night Of The Long Grass har en video som är lika härligt mystisk och psykedelisk som själva låten. Några låtar

är inspelade live ganska nyligen. Tyvärr är det hämtat från nåt jätteevenemang utomhus, och stämningen blir därefter. Men, felspelet i lergökssolot i Wild Thing (2:a versionen på videon) är kul. Vi väntar med spänning på en mer seriös Troggs video. Men, videon får trots allt tre valpar tack vare kultinspelningen från Stockholms tunnelbana. Förresten, en Troggs video skall väl inte vara serös?

MW



## Insändare

Vicke Märklin & Stefan Hophman

Kuttjåla redax

Bäste redaktör.

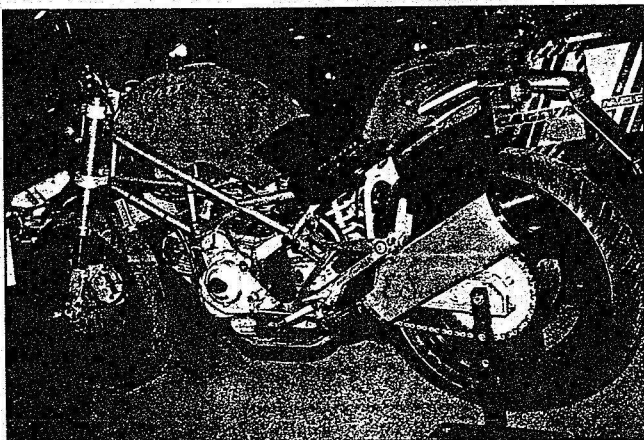
Med stigande irritation har jag märkt hur den totala fördumningen och svårigheten att använda och förstå det så vackert klingande språket dom använder hemma i Italien, breder ut sig i MC-pressen. Att folk har svårt med uttalet kan jag förstå, men att lära sig något så enkelt som att läsa innantill i pressreleaser eller broschyrer borde väl ändå ligga inom möjligheternas gräns även för redaktörer? Eller är det kanske ett utslag av konstnärlig frihet som får alla att döpa om modeller till nya namn? Ducatis lilla 500/600 twin kanske heter Ducati Fanta? Eller den gamla trötta touring-kamskaftarn Parmah? Eller varför inte fritt översätta namn, som till exempel i senaste Cucciolo där redaktör Märklin har börjat införa någon slags blandning mellan olika språk. Med den nya friheten kanske man kan börja kalla 900SS för 900 Jätte Hurtig eller nåt? Jag trodde åtminstone att Cucciolo skulle veta vad som gällde i Bologna. Om den nya överbrutala motorcykeln från Ducati kallas någonting i Italien, så kallas den Il Mostro, Ingenting annat. Brön Jinge (348)

Svar:

Bäste Brön!

Vamenaru? På sid 9 i Cucciolo nr 3 1992 har tryckfelsnisse skrivit Il Monstro. Okay, det heter Il Mostro på italienska, men fabriken har valt den svenska benämningen "Monster"! Nåväl. Kan Brön möjligen berätta vad Superlight kallas för i Bologna? Jag lovar att Cucciolo inte har hittat på det fjantiga namnet. Eller menar du att vi skall skriva ut siffrorna i klartext på italienska? T.ex Novecento Esse Due (900 S2) eller Effe Uno (F1). En viss skärpning på modellbeteckningarna från fabriken kan skönjas på 93:orna. Vad sägs om 888 Desmoquattro Superbike Campione Del Mondo? Vackert! Men borde det inte varit Superare Moto i stället för Superbike? Eller vad säger man i Bologna? Var det förresten inte Brön Jinge vi såg harva omkring på en Harry Danielsson -med Fontana nav och Dellorto fugge- i TV för nåt år sen i "Grabbarna i Garaget" i nån slags parodi på Peter Honda i Wild Angels? Eller var det en Kicki Danielsson?

MW



Ducati go radical and unleash 'Il Mostro' on a new market sector

TJUGO

## 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

# UTMANINGEN

Titelförsvarare: ASJ A24/B24, SL:s tåg som kör den 9 kilometer långa sträckan Gåshaga - Ropsten på snabbare tid än vad man förr i tiden trodde vara möjligt. Utmanare: Ducati 350 Scrambler, världens mest sålda motorcykel i Italien 1971.

1914 invigdes Södra Banan på Lidingö. Det fanns under en tid en bana även på norra Lidingö, men den lades ner lagom till högertrafik-omläggningen. Bansträckningen gick fram tills då ända in till Humlegården i Stan, men T-banans förlängning till Ropsten gjorde att man lät Lidingötågen få sin slutstation där, vid den legendariska Lidingöbron.

A24/B24 är Lidingöbanans stolthet och allra nyaste vagn. A24 är motorvagnen och B24 är släpvagnen. De byggdes av AB Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJ) i Falun under sena 40-talet och tidiga 50-talet. De fyra motorerna i varje motorvagn kommer från ASEA och utvecklar tillsammans 272 kW. Toppfarten på denna högteknologiska tingest är hela 70 km/tim, en fart de gamla spårvagnarna i Stockholm aldrig nådde upp till. Varje vagn mäter totalt 15150mm och kan kopplas ihop till max 3 vagnar, som man använder i rusningstrafik. Varje vagn kan ta ungefär 90 passagerare.

I mitten av 80-talet inledde man en stor renovering av vagnparken. De 20

vagnarna moderniserades och färgkulören ändrades från bajs-brun till hurtigt azzurra-blå med vit fartrand. Den klassiska looken försvann ansåg många, men livslängden förlängdes i och med renoveringen. I samma veva rationaliserade man bort lyxet med en konduktör i varje vagn, till en konduktör per tågset. Att åka gratis blev därmed enklare.

Lidingöbanan är också känd för sina olyckor. Frontalkollisioner mellan tåg på de enkelspåriga avsnitten var länge ganska vanliga. Så sent som i år, 1992, frontade två tåg nästans mellan Kottla och Högberga. Utan allvarliga personskador som väl var. I våras inträffade också en våldsam kollision mellan ett tåg och en långtradare på övergången vid Centralvägen (en av de två ställen där Södra Kungsvägen korsar Lidingöbanan) som då endast var försedd med ljussignaler. Ett par veckor senare satte man upp bommar. Ganska märkligt faktiskt. Ungefär 15 år tidigare skedde en liknande olycka vid den andra stora övergången i Högberga. Då satte man upp bommar i Högberga, men inte vid Centralvägen.

Under en lång tid var Lidingöbanan nedläggningshotad. Man hotade bl.a. med att dra tunnelrälsbussen ända ut till Lidingö. Sen var det snack om att den gamla klaff-bron -som sen slutet av 60-talet, när den nya bron blev klar, endast burit tåg, gångtrafikanter och cyklisterna skulle rasa. Ett stort renoveringsarbete av den gamla bron under mitten av 80-talet gjorde att bron, och Lidingöbanan, kunde räddas.

Vem skulle då komma på tanken att utmana denna tåg-klassiker med en mc-klassiker, en Ducati 350 Scrambler. Jo, en av Cucciolos läsare naturligtvis. Den anonyma utmanaren, iklädd skinnpaj och hjälm med Ducatis legendariska röd-vita färger, sa att han tänkte utmana Lidingötåget. Ni kan övervaka försöket sa han samtidigt som han stoppade in en stor prilla snus och kickade igång besten. Scramblern mullrade igång på första kicken och vi hängde på till starten i Gåshaga, Lidingös sydöstra spets där Shell har sin stora oljedepå och där man tills helt nyligen tillverkade Flora Margarin (inte av Shell-olja får vi hoppas). Där ligger också Käppalaverket, slutstation för norra Storstockholms avlopp.

Ducati 350 Scrambler. Namnet inger respekt. Det var på en sån hoj filmstjärnan Alberto Labbini lyckades förföra den då nästan okända sångerskan Sandra Rimi. Att det senare spolierte hennes utstakade sång-karriär är en annan historia... Ducati Scrambler är alltså Macho-hojen med stort M. Motorn ger ungefär 15 kW och toppfarten har uppmätts till hela 106 km/tim med passagerare. Den knallgula lacken mot den svarta randningen och de kromade tanksidorna ger ett brutalt intryck. Men att utmana Lidingötåget... ?

Klockan är 10.50. Jag står på perrongen i Gåshaga. Inte en människa syns så långt ögat kan nå förutom vår utmanare på sin guling vars motor är avstängd. Lyssnar man noga kan man höra ljudet från fritidsbåtar i Värtan då det är en av höstens sista helger innan det är dags att





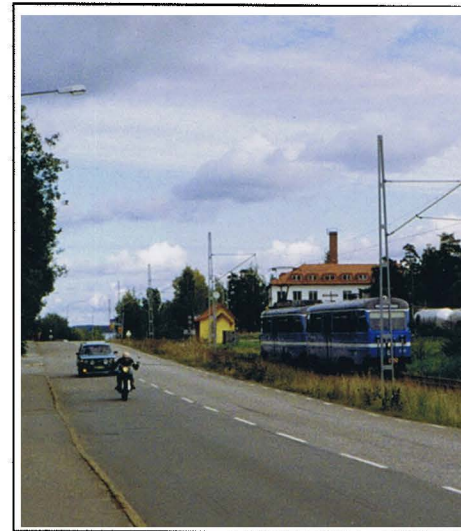
konduktören ser förvånade ut över att få en passagerare här på ändhållplatsen. Det är inte speciellt vanligt. I alla fall inte på en söndag. Efter en kort paus i personalutrymmet i den gamla stationsbyggnaden, kommer föraren och konduktören ut till tåget. Scramblerföraren sätter på sig solbrickorna och kickar igång Scramblern. Jag får kliva ombord och betala hutlösa 18 spänn! Klockan 10.58 lämnar tåget stationen. Punktligt. Jag ser hur framhjulet lyfter på Scramblern. Utmaningen är igång.

Under sträckan fram till nästa station, Talludden, går järnvägen parallellt med Vårdshusvägen. Vägen har fått sitt namn efter Vårdshuset, populärt kallat Gäsen, som brann ner under mystiska omständigheter för 15 år sen efter en

dra upp båten. På Lidingöbron, 9km därifrån, står Laverman intet ont anande och metar. Klockan är 10.55. Tåget kommer in på perrongen. Föraren och



**TJUGOFYRA**



livad fest. Tåget och Scramblern åker sida vid sida. Scramblern drar ifrån något alldeles innan den är tvungen att bromsa in för att svänga ut på Södra Kungsvägen. Det finns inga passagerare som ska på vid Talludden, och jag är fortfarande ensam passagerare, så tåget rusar förbi Talludden med oförminskad fart mot Käppala. När tåget stannar i Käppala ser jag hur Scramblern kör förbi i minst 80 knyck. Vad jag inte vet är att han har problem. Motorn vill inte varva ur.

Jag tar fram räknestickan ur min medhavda plastpåse och räknar ut att tåget enligt tidtabellen ska hålla en snittfart på 25,71 km/tim. På en söndag är det ju ganska få som åker, så kanske snittfarten kan öka något. Men kommer vi att hinna ikapp Scramblern? Tåget accelererar ryckigt iväg från Käppala mot Brevik. Här delar sig järnvägen och Södra Kungsvägen något och jag tappar ögonkontakten med Scramblern. Den är nog långt före nu. I Brevik skall det på

en mamma med barnvagn. Dyrbara sekunder tickar iväg. Jag rusar fram och rycker in barnvagnen. Mamman tackar inte ens! Innan Högberga har jag ögonkontakt med Södra Kungsvägen igen och jag får se en syn som jag aldrig kommer att glömma. Vid vägkanten står Scrambler-föraren och ställer tändningen! Verktögsuppsättningen han har med sig är lika brutal som våldsam. Motorn hade bluddrat mer och mer. Jag börjar inse att tåget har en chans att ta hem det här.

Sträckan mellan Högberga och Kottla är en högfartssträcka för tåget. Samtidigt har Södra Kungsvägen fartbegränsat till 50 km/tim hela vägen fram till AGA. Ungefär samtidigt som tåget uppnår toppfarten på 70 km/tim startar Scramblern, fortfarande bluddrande. Vi stannar kort vid stationerna Kottla och Parkvägen. När vi kommer till Centralvägen ser jag att Scramblern hunnit ikapp och tränger sig förbi några bilar för att ställa sig först vid de nedfälda bommarna. Scramblerföraren har just upptäckt att bluddret beror på att bensinen är så gott som slut. Plånboken har han glömt hemma, men Hydrokortet har han med sig. Han kan alltså inte tanka på Shell-macken alldeles i närheten, utan måste passera AGA och tanka på Hydro i Larsberg. Ska han komma ihåg koden till kontokortet? Ska han haja pumparna med de nya miljömuffarna? Ska de ha nåt nytt fjantigt extraerbjudande vilket brukar medföra lång kö? Frågorna hopar sig. Som väl är infriar sig ingen av farhågorna. När han fyllt tanken ligger han långt efter. Skulle han hinna ta igen det han förlorat?

**TJUGOFEM**

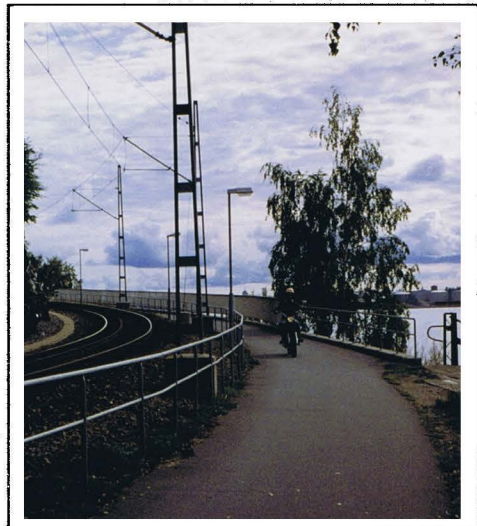




enkelspår sista biten Den här sista sträckan mellan Baggeby och Ropsten har renoverats ordentligt. Rälsen är rakare än på andra ställen och det går utför. Det innebär att man kan övervarva tåget till ca 80 km/tim! Man har också tagit bort Herseruds och Brogrenens stationer för att öka marschfarten ytterligare. Enda stoppet innan Ropsten är Torsvik.

I Baggeby står Scramblerföraren inför ett vägval. Ska han fortsätta Södra Kungsvägen ut på nya bron och riskera ytterligare två rödljus, eller ska han svänga in mot Herserud vid Texaco i Baggeby? Han väljer det senare. Det är en fin söndag och många är ute och promenerar. Till mångas fasa väljer Scrambler-föraren gång och cykelbanan mellan Herserud och bron. Den följer järnvägen hela vägen fram förbi Torsviks station till gamla bron. Samtidigt som Scramblern styr in på cykel-banan, lämnar tåget Baggeby Station.

När tåget såsmåningom kört över bron och rullar in på Ropstens ändhållplats kl 11.19 står Scramblerföraren redan där och hänler. Scramblern hade besegrat Lidingö-tåget. Han hade dessutom kört över gamla bron. På cykelbanan! A-laget stod som vanligt och metade på bron. De såg förvånade ut när Scramblern kom på full gas över bron. Laverman, A-lagets ledare, hade tio år tidigare tappat balansen när han metade och fallit över kanten. På nåt märkligt vis hade han fått grepp om räcket och upptäcktes av en tågförare som slog larm: Laverman hänger under gamla Lidingö-bron! Han räddades mirakulöst



**TJUGOÅTTA**



**TJUGONIO**

av brandkåren. Den här gången höll A-lagarna krampaktigt tag om räcket när Scramblern dundrade förbi på full gas.

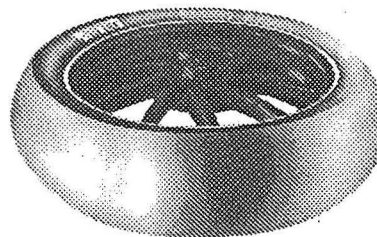
Det alla trodde var omöjligt förr i tiden var nu en realitet. Lidingöbanans stolthet var slagen. Uppdraget var slutfört. Scramblern hade klarat sträckan med den häpnadsväckande snittfarten 31,357 km/tim inklusive tändningsjustering och tankstopp! Scramblerföraren tog på sig den röd-vita hjälmen och styrde mot okänt mål. Hade han nya utmaningar eller skulle han hem

och varva ner med en stor stark? En hjälte försvann i fjärran. Jag bugade mig av respekt. Vi vill dock varna andra att ge sig ut på liknande utmaningar. Den här föraren saknade körkort, så det spelade ju ingen roll för honom. Men, pensionärerna på gångbanan, som handlost fick kasta sig åt sidan för den hårt körande Scramblern, kommer nog att använda sina käppar som tillhyggen om körningen upprepas.

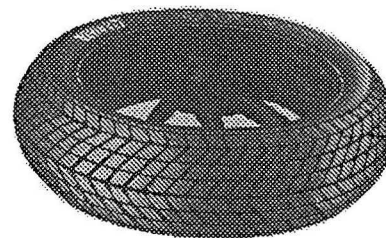
Text: Micke Werkelin, Foto: Micke Storrank



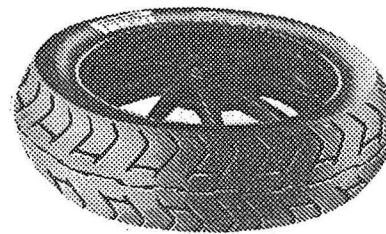
## THE WINNING EDGE



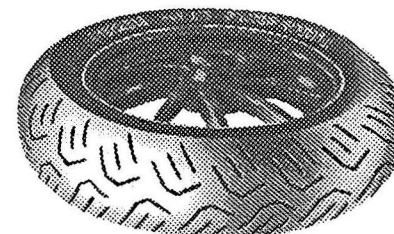
Slicks



Rain



MP7 Sport  
Racing



MT75

# PIRELLI

## Racing

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



## Ny generalagent

Cucciolo har nöjet att presentera den nya generalagenten för Ducati och Cagiva landsvägs-motorcyklar i Sverige: Nordbecks Motor Import AB i Ödåkra! Jodå, Ulf Nordbeck är back in business again.

Det var i våras det skar sig mellan Ulf Nordbeck och Cagiva/Ducati. Ulf hade blivit lovad ett femtiotal motorcyklar för 1992, men fick bara 10-12 stycken. Samtidigt hade han satsat mycket pengar på reklam genom att bl.a. trycka upp en snygg fyrfärgs-broschyr.

Ulf satte hårt mot hårt och sa att han inte var intresserad av Cagiva och Ducati landsvägs-motorcyklar längre. En anledning till att Ulf inte fick några motorcyklar kan, enligt honom själv, ha berott på att han även importerade KTM motorcyklar, den enda konkurrenten till Husqvarna i Europa.

Anledningen till att Ulf även importerade KTM var att Cagiva inte hade något klart mål för sitt cross och enduro program när Ulf övertog importen från Mullsjö motor 1987. Därför garderade han sig med KTM. Men, när KTM fick nya ägare i vintras, efter en konkurs, förklarade Ulf för KTM att han inte ville vara importör för märket längre. Detta efter att han hade blivit bränd då Maico gick i sin andra konkurs på 80-talet vilket gjorde att märket (för vilket Ulf var generalagent) försvann för gott. KTM hittade nyligen en ny generalagent i Sverige.

Nu är också läget ett annat. Cagiva satsar hårt med Husqvarna i cross och enduro och har ett av marknadens bästa program. Ulf är dock fortfarande importör av KTM reservdelar då den nya agenten inte hade råd att köpa lagret. Det bekymrar dock inte Ulf ett dugg då det visat sig att reservdelsförsäljning till KTM är en bra affär.

I somras kuskade representanter för Cagiva runt i Sverige för att ragga upp en ny generalagent. Det ryktades bl.a. om en firma i Hässleholm och om Guzzi-importören. Men den hetaste kandidaten var nog Monark (f.d. H. Flöter). Det råder delade meningar om vem som tackade nej till vem, men enligt Nordbeck ville inte Cagiva att Monark skulle bli generalagent igen.

Till slut återstod bara ett enda företag: Nordbecks Motor Import i Ödåkra! Fabriken insåg att Nordbeck trots allt var den rätta importören. Även Biscaya hade vid en direkt förfrågan förklarat att man önskade tillbaka Nordbeck som importör.

Det sista är intressant. Nordbecks och Biscaya kom ju inte alls överens för bara ett år sen. Men sen de blev vänner igen fungerade tydligen samarbetet mycket bra.

Under mellantiden från när Ulf avsåg sig Ducati/Cagiva agenturen, tills att han åter blev agent, hann Nordbeck att se om sitt hus. Idag består Nordbecks Motor Import av fyra personer (bl.a. Ulf och hans son). Han har, förutom KTM, även sålt den svenska agenturen för Yokohama däck till den norska

Yokohama-importören. "Yokohama har ju ändå ingenting med Ducati att göra", förklarar Ulf helt riktigt för Cucciolo.

Detta gör att Ulf själv kan koncentrera sig på Cagiva-koncernens motorcyklar. Och Ulf lovar att han även blivit mycket intresserad av Ducati. Han har nu tid att ägna sig åt märket.

För närvarande går det bara att köpa Ducati på två ställen i Sverige. Hos Nordbecks eller hos Biscaya. Ulf kräver att framtida återförsäljare skall kunna ge en god service åt sina Ducati-kunder. Ulf erkänner skämtsamt att "de får inte vara lika okunniga om märket som jag var"! Ulf räknar med att det kommer finnas ca 10 återförsäljare i framtiden. Men uppbyggnaden av försäljningsnätet kommer att ske långsamt.

En anledning till att Ulf intresserade sig för importen igen var att fabriken kommer att hjälpa till att betala arbetskostnad vid garantiärenden. Man lämnar också 2 års garanti på 1993 års modeller. Ulf säger att samarbetet med fabriken nu har en helt annan ton, kanske för att han inte säljer KTM längre. Ulf säger att han hittat det han kommer att syssla med tills han går i pension om 18 år, nämligen att sälja Husqvarna, Ducati, Cagiva, Morini (och senare kanske även CZ och MV Agusta?).

När det gäller reservdelar så har det redan skett en stor skärpning. Ulf räknar med att alla vanliga delar skall finnas i lager. Till Mito finns idag t.ex. det mesta förutom ramen.

Reservdelspriserna har ökat 8% efter kronans frisläppande.

När det gäller priserna på 93:ornas Ducati så blev de satta innan kronans fall. Innan hade Italien också släppt Liren fri, men samtidigt höjde fabriken priserna med 5%. De priser som gällde innan kronan började flyta var: 888 Strada 114000:-, 900 SL 89000:-, 900 Supersport 83000:-, 900 Monster 81000:- och 750 Supersport 67900:-.

Cucciolo vill härmed önska den "nya" generalagenten lycka till. Det verkar vara en mycket mer seriös satsning den här gången. "Men, vänta er inga jättenyheter", säger Ulf som satsar betydligt mer försiktigt den här gången. MW





**Målmedveten målgång i Melbourne.** I sista kurvan, bara 150 meter före mål, störtade den belgiske MC-föraren Stephane Mertens. Motorcykeln förvandlades till ett rullande eldklot men det hindrade inte den segersugna MC:n att för egen maskin fortsätta

mot mål. Förskräckta funktionärer tvingades kasta sig ur vägen och glömde i hastigheten bort att fälla målgångsflaggan. Ingen kom dock till skada och Mertens klarade sig undan med enbart ett brutet nyckelben.

FOTO: AP

# DESMO MÅNEN

## Fullmåne framkallar Ducati vansinne

"Ducati 450", sa annonsen, "fint skick, 275 Dollar". Det fanns ingen ytterligare information, inte ens årsmodell. Bara ett telefonnummer. Jag var på en resa i jobbet i södra New Jersey. Karen och smågrabbar tog vara på tillfället att besöka hennes föräldrar på Long Island. Jag hade släppt av dem innan jag själv drog vidare söderut i våran gamla Audi vilken vi döpt till "Attila the Hundered".

Väl på plats i hotellrummet, hade jag försett mig med lite läsbart material. Den lokala närbutiken erbjöd en god blandning av tidskrifter innehållande rubrikannonser -speciellt med annonser om motorcyklar till salu-. Givetvis var det bara av intresse för att fördriva kvällstimmar. Jag hade nog med pengar för att stanna i fyra dagar som jag skulle tillbringa på olika seminarier, men inga pengar för att spendera på mitt intresse: Att samla på motorcyklar.

Även om jag skulle hitta en önskvärd maskin till ett bra pris, hade jag bara min Audi som jag dessutom skulle ha till att transportera tillbaka min familj på fyra personer till New Hampshire. Men det var intressant att se vad marknaden

**TRETTIOSEX**

hade att erbjuda av begagnade motorcyklar i de här trakterna. Jag upptäckte snabbt att det, till skillnad från New England, inte fanns många engelska maskiner till salu. Det fanns dock en del europeiska motorcyklar, och mitt intresse riktades på den enda Ducatin. Intressant tänkte jag.

När jag stillat min nyfikenhet åkte jag och köpte några bärs. Men när jag var på väg till butiken kommer jag ihåg att jag la märke till månen som höll på att gå upp över träden. Det var nästan fullmåne.

Nästa morgon var jag helt upptagen med olika möten, men vid lunch började mitt medvetande vändas mot Ducatin igen. Av nån anledning hade jag rivit ut sidan med motorcykelannonser och stoppat den i fickan. Jag tog ut den och läste Ducati-annonsen igen. "Ingen årsmodell", muttrade jag för mig själv. "Det är verkligen irriterande". Jag vek ihop papperet och tänkte slänga bort det. Efter några minuter började jag tänka på den italienska motorcykeln igen. "Kan vara en Desmo... intressant om det är en sän".

Under eftermiddagens föredrag tänkte jag: "Det vore ju tokigt att inte göra mer åt annonsen. Hur kan jag då veta vad det är? Svaret är enkelt", tänkte jag till slut.

"Ring telefonnumret". På en plats på kontinenters avstånd, under en tid långt före det fanns ett New Jersey, slog en man sönder några underbara runstenar av ren avsmak. När den skäggyrda mannen gått sin väg, rusade några skamfyllda män fram för att försöka återställa fragmenten för att åter få fram budskapet och bevara visdomen. De jobbade långt in på natten, satte samman alla bitar och fick fram fraser medan stenen åter tog form. När de till slut var nöjda gick de och la sig.

Men när solen gick upp bakom kullen följande morgon, avslöjade den något de hade glömt: Ett fragment på vilket det stod "Elva. Du skola beakta det enkla svaret". Jag la en Quarter i mynttelefonen. "Ja jag har den kvar", sa rösten i andra änden.

"Vad är det?"

"En Ducati, som det står i annonsen".

"Ja, men är det en gatmaskin eller off-road-hoj?, vilken årsmodell är det?..."

Njaaa...?

Jag spelade tålmodig och försökte igen:

"Har den belysning?"

"Ja"

"Hur gammal är den?"

"Ganska gammal tror jag"

Jag tog risken med en svår fråga:

"Är det en Desmo?"

"En vad?"

"Kommer du vara hemma i kväll?"

Svaret var ja, efter 20.45. Vid den tiden skulle det vara ganska mörkt. Men det här var ju bara för nyfikenhets skull, så varför inte. Jag hade ändå inte nåt annat att göra. Jag fördrev några timmar i hotell-baren. Jag undrade hur nån kunde äga en Ducati och veta så lite om den.

Jag kom fram till att det var mystiken kring det hela som fick mig så nyfiken. Jag skulle inte, eller snarare kunde inte, köpa den här motorcykeln, men av nån anledning var jag tvungen att ta reda på vad det var. Jag kommer ihåg att jag noterade när jag betalade notan, att jag hade precis 200 Dollar.

Jag såg fullmånen stiga upp när jag gick ut till min Audi. Och i dess starka sken såg jag åskmoln torna upp sig i väster. Under nästan en timme körde jag på känn medan ovädret drog in. När jag nådde platsen öste regnet ned snabbare än vad Attilas torkare kunde vifta bort dem. Jag kunde skymta nedfallna trädgrenar på vägen, svagt upplysta av billjuset.

Till slut nådde jag huset. Runt till baksidan och upp för en trappa hade han sagt. Jag sprang upp för den rangliga utomhustrappan, snabbt för att komma iväg från ösregnet. En hund skällde när jag knackade medan jag hukade mig in över taket som fanns ovanför dörren. En dörr öppnades just så mycket som behövdes för en ung man att sticka ut sitt huvud och sin överkropp genom springan. Av oljudet att döma bakom honom, insåg jag att han gjorde så bara för att hindra den skällande hunden att komma ut. Till detta hade han mitt fulla stöd.

"Jag är här för att titta på motorcykeln", sa jag samtidigt som en blix lyste upp himlen. "Den är där nere". Han pekade ut mot regnet och mörkret bakom huset. Åskmuller skadade om hela trappan. "Finns det ett garage?", frågade jag. "Den står lutad mot det första trädet,

**TRETTIOSJU**

you can't miss it". "Åh". Jag vände mig från dörren, placerade mina händer på trappträcket och kikade ned. Jag försökte att komma på två saker: Vad kan det vara för kriminell typ som ställer en motorcykel ute, och kunde möjligen den motorcykeln vara värd allt det här?

Just då kom ännu en blyxt. Jodå, lutad mot en stor tall stod en Scrambler med gul tank. Nå, jag hade kommit så långt i alla fall... "Tack", sa jag och gick ned för trappan. Det tog två blyxtar till för att hitta till hojen och en till för att förvissa mig om att den var i komplett, men rostigt, skick. Jag lyckades hitta kicken för att kolla att motorn inte var rasad. Sen kollade jag på hojens vänstra sida, stirrade i mörkret på motorns topplock, väntande på en blyxt att framkalla det magiska ord som kunde avslöja om just den här 450 Scramblern kunde vara en av de få med den underbara magiska mekanismen som kallas desmodromisk ventilstyrning.

Blyxten kom och de fem bokstäverna etsade sig fast i min hjärna: DESMO. En dramatisk åskknall följde omedelbart. Jag gick upp för trappan. Jag var alldeles dyblöt, så det var ingen idé att springa. Den unga mannen drog tillbaka hunden och röt till den att ställa sig i ett hörn. Han bjöd in mig och vi satte oss vid köksbordet.

"Jaha, du vill ha den?", började han.

"Ja jag skulle vilja ha den, tror jag, men..."

"Du får den för 250?"

"Nej, jag vet inte... 250? Jag har kommit hit ända från..."

"Jaha", fyllde han i. Jag tror jag har lagt ut 25 bara på annonser.

Hunden morrade och ställde sig upp. Det var en dålig korsning mellan en Dobermann och nåt annat.

"Hör här, 225, du blir inte lurad".

Hunden morrade och började gå mot mig. Den unga mannen pekade på hörnet och försökte att kommendera den tillbaka till hörnet, men den här gången lyssnade den inte. Den vände sig mot honom och högg mot honom. Den försökte att bita hans utsträckta hand. Mannen riktade en spark mot hundens huvud, men missade. Men hunden verkade märkbart skrämmd av den uppkomna leken. Den retirerade till hörnet, fortfarande morrande. Mannen berättade att det inte var första gången hunden anfallit honom.

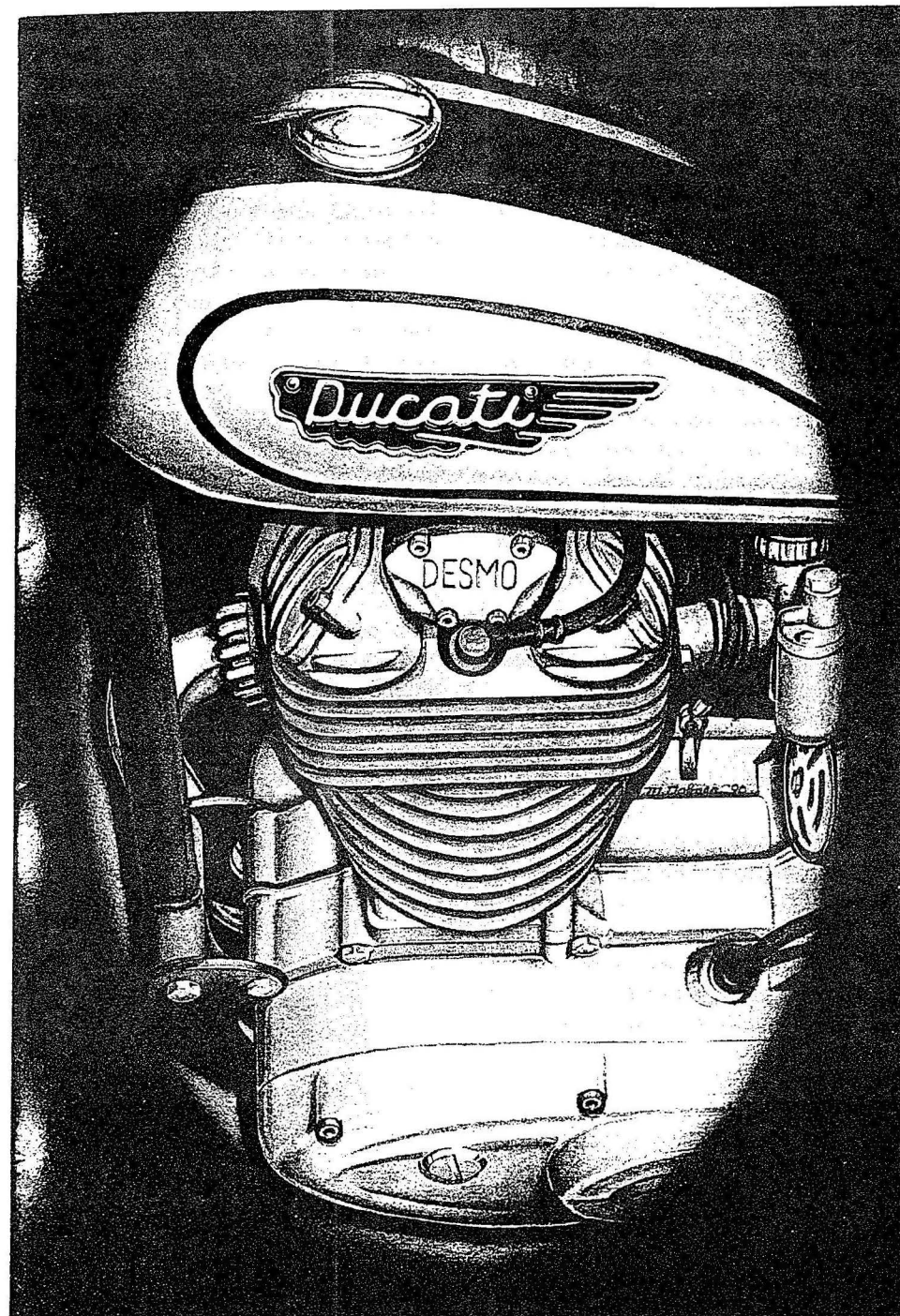
"Jag har 200", sa jag och drog ut mina sedlar och la dem på bordet. "Det är allt jag har. Har du något bevis på att det är du som äger cykeln?" Det hade han. En gammal registreringshandling med en bläck-fläck just över årtalet. Vi gjorde affär.

Regnet avtog något och jag stod på vägen utanför huset för att lista ut hur man placerar en Ducati i en Audi. Mannen hade erbjudit sig att hjälpa till, förmodligen för att komma ut ur huset ett tag. När mina ögon vänjt sig vid mörkret kunde jag skymta en gammal trött GMC pick-up parkerad bredvid huset.

"Är den din?", frågade jag.

"Ja".

"Skulle du vilja byta?"



# Entusiasttidningen!

"Va?"

"Det skulle vara en bra affär för dig. Audin har soltak, AM/FM radio, bra däck, kopplingen slirar lite och den har lite rost, men den är verkligen soppasnal".

"Jaha", han skakade på huvudet, "du måste skoja?" Han hade fått nog.

"OK", sa jag, "vi försöker med bakhjulet först."

En 450 Scrambler är ingen liten motorcykel. Det mesta av den gick in i bakluckan, men framhjulet dinglade ut. Jag band ned bakluckan med en snörstump. Bakfjädringen hade sjunkit ihop av lasten. När jag kom tillbaka till hotellet ringde jag Karen och bad henne att ringa över lite pengar. Hon var inte överväldigad.

"Vad gjorde du med pengarna du hade?"  
En perfekt resonabel fråga.

"Vad brukar jag göra?", försökte jag med en mild röst.

"Hur hittade du en motorcykel att köpa där nere?"

"Det är lätt, som att plocka körsbär"

"Jag kan inte prata om det nu". Klick. Tuuut.

Hon var ännu mindre imponerad när hon insåg att vi var tvungna att transportera oss, fyra personer, bagage plus en motorcykel från Long Island till New Hampshire. Det gjorde vi, med en plywood-låda fastbunden på bilens tak. Vi såg ut som en flyktingfamilj.

När min vän, Irv Frederick, och jag drog upp Ducatin ur bagaget fick vi se ett annat pris av mitt tilltag. Bilens fjädring stannade nere. Det finns en fara

**FYRTIO**

med att lasta en gammal Audi hårt och det förorsakar en mycket kostsam reparation. Vi gjorde oss av med Attila, den hade ju ändå transmissionitis och terminal rustosis.

Det lustiga med den här historien, efter allt besvär, är att jag inte kom att gilla Ducatin så mycket. Jag körde den och lärde mig massor från den, men den blev aldrig en av mina favoriter. Tillslut sålde jag den och köpte nåt annat. Men jag kan aldrig titta på en fullmåne som stiger upp bakom träden utan att minnas Desmo Månen i New Jersey som trots allt tog mig under kontroll under den regniga kvällen.

Av Peter Sperling, American Motorcyclist (organ för USA:s motsvarighet till SMC). Översatt av Micke Werkelin efter att tidningen hittats i ett soprum av en god vän.



## 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) 205:-  
 Prenumeration 12 nr (2 år) 398:-

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

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

Frankeras ej  
MCM betalar  
portot  
Inom Norden!



**MCM**  
MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST  
Kundnummer  
110304 600  
100 28 STHLM

## GULA FARAN

### Inköp

Pelle Skogman har en kusin i Stockholm som äger ett knippe Triumph som han brukar åka på ibland. En gång i tiden gav han sig ut på långturer till Isle Of Man med sina rat-trajor, men nu blir det väl på sin höjd Mälaren Runt en gång om året. Han är tidigare känd i Ducatikersar genom att ha blivit omnämnd i Charlie Linnaeus Isle Of Man artikel i Ducati-bladet nr 2 1985: "Det visade sig att de haft lika stora bekymmer att hitta färjeläget och hade därför hängt på en Triumph-chopper som läckte ut en halv liter olja vid varje rödljus. Triumph-åkaren hittade lika

dåligt, varför de kommit ombord minuterna före mig!". Denne Triumph-åkare, Roger Skogman, är liksom jag medlem i Lidingö Motorcykel Klubb. Han tipsade mig under sen-hösten 1989 att han hade en traja-kompis i utanför Linköping, Bibbo, som jobbade åt en snubbe som hade köpt över 200 hojar i Italien! För att göra saker och ting ännu mer komplicerade kan jag nämna att Bibbos brorsa, Lars Nilsson, äger en 450 Desmo och en 900 Super Sport och var med att ordna Ducatiträffen i Linköping 1984 tillsammans med Lars Ekeman, samma år som Svenska Ducati Klubben drog igång.



Jag ringde upp Bibbo som bekräftade uppgiften. Det fanns ca 50 ducclar, samtliga enstånkor och en hel uppsjö av andra kända och mindre kända italienska märken. De flesta var under 350cc. Problemet var att de fortfarande fanns i Italien. Under hela vintern 1989/90 ringde jag Bibbo med jämna mellanrum, men inget hände. När jag nästan gett upp hoppet fick jag äntligen besked om att ett 20-tal maskiner kommit hem till Sverige. Själv var jag intresserad av en landsvägs Ducati enstånka, helst Desmo och helst på 350cc och allra helst en "guling", ni vet de där otroligt snygga stånkorna som gjordes mellan 1973-1975. Men, enligt Bibbo fanns det bara en större landsvägsstånka, en 350. Resten var Scramblers och 125:or.

Telefonkontakt togs med importören själv, Johan Broms på Mille Miglia i Sturefors utanför Linköping. Det var i början av maj månad. Han visste ingenting om motorcyklar, men desto mer om Bilar med stort B. Han hade under de gyllene åren byggt upp en enorm verksamhet med import av exotiska sportbilar. Det var mest Ferrari och Maserati, men även andra italienare och diverse Jaguarer och Mercor. Jag var först att anmäla mitt intresse, och landsvägs 350:n fanns hemma. Johan Broms hade haft hjälp att välja ut de 24 bästa hojarna av en "expert" från MCHK som enligt Johan dock inte var till någon större hjälp. Tyvärr var jag mycket upptagen under maj månad, så jag ringde och tipsade Finnkopp i Tidaholm, som jag visste var intresserad av en stånka. Han fick åka först och välja så att i alla fall en av oss kunde vara först, och inte nån annan. Han

gjorde ett fynd! Ett annat problem var att Johan Broms var en extremt upptagen man. Han var ofta på resande fot och hade bl.a. en filial i USA!

Vi bestämde träff den 10:e Juni, men jag skulle ringa först. Jag ringde åtskilliga gånger, men fick inget svar. Jag bestämde mig för att åka i alla fall. Jag stannade och ringde med jämna mellanrum, men inte förrän jag kommit till Linköping svarade hans fru. Johan Broms hade varit tvungen att åka iväg en sväng till Bryssel! Det var bara att vända Alazzurran hemåt. Dagen därpå var han hemma och jag styrde åter kosan söderut.

Det var en imponerande syn man möttes av när Johan öppnade dörren till den enorma ladugården. Innanför ena gaveln fanns en prydligt inredd verkstad. Där stod ett par enorma Merca 300 S cabriolet från tidigt 50-tal, en Jaguar V12 cab och en Maserati. Där fanns också en ganska snygg 450 Scrambler, en road-race byggd Scrambler och ett par italienska moppar. Längre in i ladugården drällde det av sportbilar, bl.a. Ferrari, Maserati och Osca. I en ladugård mitt ute på vichan! Jag frågade Johan hur han byggt upp verksamheten. Han svarade att han börjat med att importera en bil, sen hade det bara rullat på och vuxit som en snöboll kan växa när man rullar den i kramsnö. Han förklarade märkligt nog att folk inte beställde bilar av honom. Han tog hem bilar, och om ingen ville ha dem så spelade det ingen roll. De steg ju i värde i alla fall!

Inträngda i foderbåset stod hojarna. Det var ett gäng mer eller mindre skabbiga Scramblers, en risig 350 Mark III från ca 1972, en 125 Sport (mycket läcker 125:a med överliggande kam) samt några mindre Moto Morini och MV Agusta. Efter att Johan visat bilder på de

instrumentering, elsystem och framlyse från en HD-Aermacchi. Förmodligen kom Marlon Brando styret därifrån också. Men vad gjorde det om jag skulle bygga om? En trampning på kicken fick mig att svalna igen. Kicken gjorde inget motstånd. Nu var jag helt inställd på att



återstående hojarna i Italien, förstod man att någon hunnit före och valt ut godbitarna. Här fanns ju t.ex ingen Desmo. Då priset var 18000:- på Mark III:an svalnade mitt intresse betydligt. Men tanken på att nästa chans att köpa en Ducati 1-stänka kanske skulle dröja länge, fick mig att snegla på Scrambler hojarna. Man kunde ju alltid bygga om en till landsvägshoj. Först tog jag en provtur med 450:n som stod i verkstan. Den gick fint, men jag ville ha en 350. De lär ju gå mycket mjukare. 450:n vibrerade en hel del. I foderbåset stod en gul 350 Scrambler som verkade vara i hyfsat skick. Den hade dock felaktig

åka hem utan att göra affär. Johan insisterade på att vi skulle försöka få igång den. Då jag var ganska säker på att den inte skulle starta, tyckte jag att det kunde bli en bra utväg för att tacka nej.

Vi tog ut hojen, monterade ett batteri och fyllde på soppa. Efter lite mekning med det elektriska fick vi gnista och jag kickade. När hojen startade på andra kicken höll jag på att smälta. Ducatin ville ha mig! Jag kunde inte säga nej. Efter en liten provtur med hackande motor (tydligt tecken på skit i förgasaren) bestämde jag mig. Men, det

var lite mycket mekaniska ljud. 20000:- var för mycket. Johan accepterade motvilligt mitt bud på 18000:-. Det kändes ganska billigt att stå och pruta tusenlappar när Johan berättade att han sålt en Ferrari F40 samma dag (de hade då ett värde av ca 5-6 miljoner kronor!). 18000:- var ganska mycket pengar för en Scrambler, men alla detaljer på hojen, särskilt motorn, såg mycket fräscha ut.

Det var väl ingen som höjde på ögonbrynen när Mille Miglia gick i konkurs drygt ett år senare. Värdet på bilarna hade rasat och Johan hjälpte senare andra samlare, bl.a. Rex Collection i Stockholm, att försöka sälja deras sport-bilar utomlands till så liten förlust som möjligt. Jag vet att Johan försökt köpa tillbaka hojarna i Italien från konkursförvaltaren (de i Sverige såldes så småningom), och ryktet säger att ytteligare en omgång hojar är på väg till Sverige. Johan har ombildat sin firma och handlar idag med båtar!

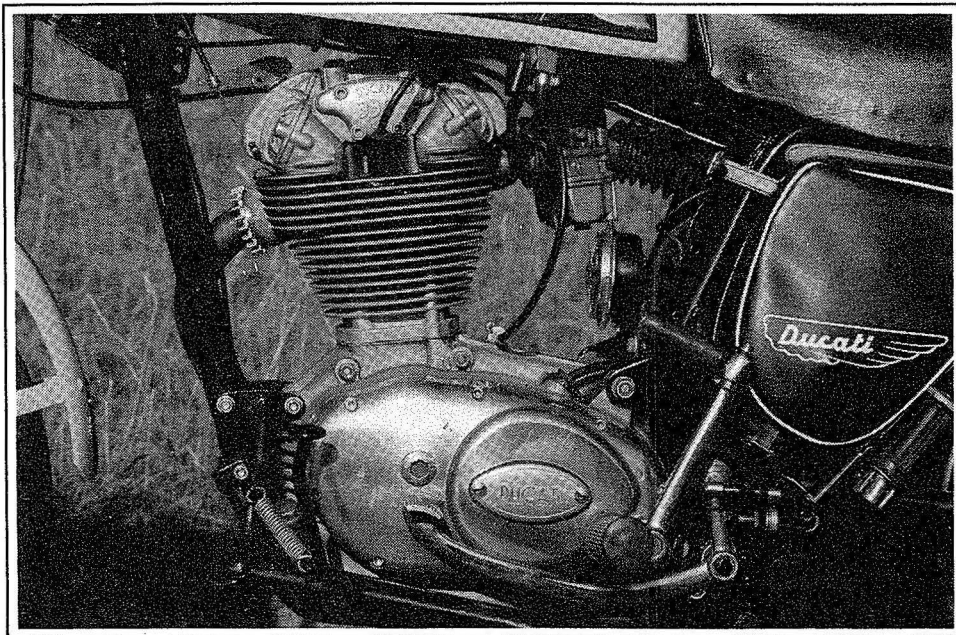
Nu skulle jag bara få hem hojen. Det löste sig smidigt. I början av augusti besökte jag MCHK:s 25-årsrace på Sviestad i Linköping. Det visade sig att Team Brappa Pasta (Kjell Saläng, Micke Kyander & co.) hade en jättelastbil till sitt förfogande. De var bussiga nog att hjälpa mig med hemtransporten. Problemet var bara att få hojen de ca 7 kilometrarna till banan då batteriet på Scramblern var urladdat.. Det löste sig också. Med Lars Höjer framför på sin Pantah och jag bakom på Scramblern, sammanbundna med en bogserlina, följde en vådlig färd till banan. Allt förlöpte dock väl även om jag senare

hade träningsvärk i högerarmen i flera dagar. Följande dag kunde jag låna en bil med släp och hämta Scramblern i Nacka.

## Renovering

När jag fick hem hojen bestämde jag mig på direkten: Jag skulle återställa den i originalskick. Det vore ju kul med en Scrambler som komplement till landsvägs-Duccen. Första åtgärden skulle bli att byta olja, sen skulle jag göra ren förgasaren och provköra. Det blev inte så. När jag tappade ut oljan skramlade det till i uppsamlingskärl. Det var ungefär hälften av en shimsbricka som kom ut ur motorn. Det blev ingen provkörning. Jag beslöt mig att börja renoveringen direkt.

Hojen plockades isär efter MC-mässan 1991 där den stod utställd. Motorn verkade fräsch. Den var nyborrad till 2:a överdimensionen och vevpartiet verkade renoverat. När jag rev motorn hade jag inte nån verkstadshandbok. Det medförde en del extraarbete senare. Ytterligare en liten bit av shimset hittades i motorn, men det fattades fortfarande en stor bit. Pluggen till slungfiltret i vevpartiet satt som berg. Jag fick ta till både borr och svets för att få loss den. Finkopp skulle till Italien, så han köpte ny plugg, ny packningssats + diverse annat. Det visade sig att slungfiltret var helt rengjort. Jag insåg att det förlorade shimset kom från vevpartiet, så jag shimsade upp det och satte ihop motorn. Då stämde inte vinkelväxelns läge till kamaxeldrivningen i axiell riktning. Då jag senare fick verkstadshandboken



visade det sig att jag lagt shimset på fel sida om vevpartiet.

Det blev till att riva igen. Nu var jag tvungen att ta bort svänghjulet -vilket jag inte gjort tidigare då jag saknat lämplig avdragare- för att komma åt andra sidan på vevpartiet. Det var tur det, för där under, mellan vevparti och ramlager, satt fortfarande rester av det trasiga shimset. Jag passade på att byta alla lager i växellådan. Sen var det bara att skruva ihop igen. Topplocket verkade vara i bra skick, så jag lät det vara och monterade ihop hela motorn.

I övrigt var hojen i bra skick, men en del delar var fel och saknades. Mycket delar köptes från Mick & Rick Walker i England. Den firman kan jag rekommendera. Mick Walker är lätt att ha att göra med, men kan kanske vara lite långsam ibland. Av honom köpte jag

**FYRTIOSEX**

bl.a. ny ljuddämpare och nya stötdämpare. Av Gio.Ca Moto i Italien köptes ny mätarhållare i gummi, ny verktygsväska i konstläder, nytt lamellpaket till kopplingen, nytt avgasrör, nytt luftfilter och nytt gummi mellan förgasare och luftburk. Det funkade utmärkt att beställa per post från Italien! Hasse Persson i Trollhättan (som också köpt en Scrambler) var bussig som gav mig en hasplåt som saknades. Varvräknare och hastighetsmätare (VDO) köptes av Bibbo.

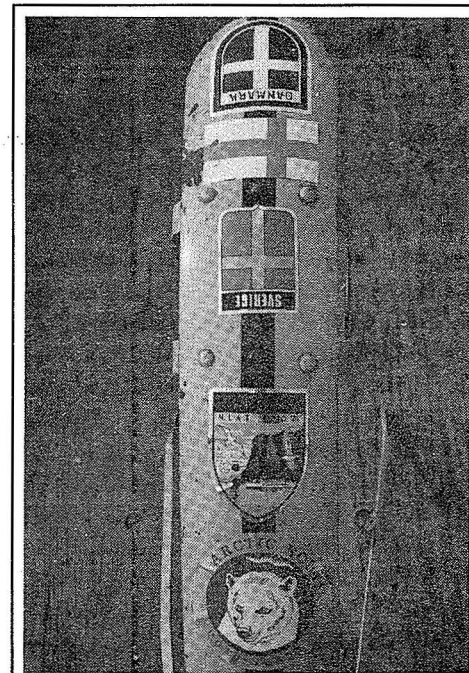
Jag saknade fortfarande originalstyre. Sen var jag osäker på originalfärgen, hur randningen skulle vara. Tanken och skärmarna på min hoj verkade vara sprayburkslackade. Och det fanns absolut ingen grundfärg under lacken, som gick att skrapa bort med nageln.

## Nordkapsresa

Nu kommer en liten lustig parentes i renoveringen. För ett antal år sen bestämde sig två glada italienare för att åka till Nordkap. Budgeten var låg. Bland det billigaste man kunde köpa i fordonsväg på den tiden i Italien var Ducati Scrambler. De köpte var sin hoj, lastade dem fulla och styrde färden norrut. Färden gick upp genom Västtyskland in i Danmark. Sen tvärs över Sverige och in i Finland. Vidare norrut och så småningom in i Norge och upp till Nordkap (färdvägen kan tydligen efterkonstrueras med hjälp av dekalerna på framskärmen). Sen var det dags att åka hem. När man nått Småland blev det problem. Någoting hände med motorn på den ena Scramblern. Förmodligen lossnade svänghjulet. Det kan ställa till med stora skador på motorn. Man plockade isär motorn vid en bensinmack och tog bl.a. ena blockhalvan till en MC-firma i närheten för åtgärd. Felet kunde dock inte fixas där.

Problemet löstes då på ett typiskt italienskt sätt. Hojarna hade ju varit billiga. De trasiga motordelarna slängdes i närmaste container. Åter vid bensinmacken sa de åt föreståndaren att han kunde behålla hojen. Kvar lämnades också ett tält och diverse utrustning man inte kunde få med sig. Sen satte man sig på den 54 cm korta sadeln på den fungerande Scramblern + packning, för fortsatt färd mot Italien!

Efter många år nåddes Håkan Månsson av ryktet om den kvarlämnade Scramblern. Han köpte hojen då han behövde delar till sin race 450. Jag erbjöds att köpa delar, så jag köpte tank,



sadel, styre, reglage, elsystem, framlyse och skärmar. Det kunde ju vara bra med lite extra plåt detaljer, och originalfärgen uppgavs sitta kvar. Det visade sig att det var samma lackering jag hade på mina delar. Alltså var inte fabrikslackeringen bättre!

Långsamt började cykeln ta form. Allt lackades först i svart av en kompis. Sen maskerades allt som skulle vara svart på tank och skärmar. Resten blev knallgult. I Juni i år var hojen körklar. Jag tankade upp och kickade. Den tände på 2:a kicken igen! Men den gick inte bra. Hur jag än ställde brytare och tändning, så ville den bara gå på låga varv. Felet visade vara lika enkelt som pinsamt. Jag hade rivit hela motorn, men glömt att göra rent den totalt igenkorkade förgasaren, det första fel jag upptäckt på hojen.

**FYRTIOSJU**



Efter rengöring gick hojen betydligt bättre, men den misstänkte en hel del. Det försvann dock så småningom av sig själv! Jag tecknade försäkring och skickade in papper om upphörande av avställning. Jag vågade mig på allt längre provkörningar. Först var det vara runt kvarteret. Snart hade jag kört flera mil.

## Regbesiktning

Jag ringde till Bilprovningen i Solna för att få tips om vad jag behövde med mig vid registreringsbesiktningen (hojen var ju importerad). Svaret jag fick var att jag behövde ha uppgift från fabrik eller generalagent om exakt datum hojen var tillverkad. Sen behövde jag uppgift om borring, slaglängd, tankvolym och effekt. Jag svarade att det nog var svårt att få så exakta uppgifter om när den var tillverkad. Då svarade bilprovaren att jag fick skylla mig själv om jag importerat hojen! Ögonblicket efter tog han tillbaka vad han sa och han sa att de ju inte skulle göra det omöjligt för mig.

Jag skickade ett fax till Sandro Rubbini på Ducati Meccanica, ni vet han som fixade till alla effektuppgifter på äldre V-tvinnar. Efter några dagar kom svaret. Jag fick en kopia på de italienska homologiseringspapperna för både 450 Scrambler och 350 Scrambler då det visat sig att min ram kom från en 450. Effektuppgiften på 350:n var 17,2 hk. 450:n var på 21,31 hk. I mitt fax till Rubbini hade jag sagt att jag tror att det är en 1970 eller 1971 års modell. Detta som en liten ledtråd om de inte skulle veta vilken årsmodell det var. Rubbini svarade följande: "I think that the

**FYRTIOÅTTA**

motorcycle with frame number 460240 is a 1971 model". Jag misstänkte att det svaret inte skulle duga i Solna, så jag ringde bilprovningen i Edsberg utanför Sollentuna.

Där lät det annorlunda. Jag fick ta med mig de papper och böcker jag tyckte var lämpligt. Om det inte räckte kunde jag ordna de uppgifter som saknades senare. Besiktningen kunde de utföra ändå. Så ska det låta. Dagen före regbesiktningen hade jag fortfarande inte fått någon bekräftelse från Bilregistret att hojen var påställd. Jag ringde: "Jaha, det var konstigt, det måste ha blivit nåt fel, vänta ett tag, jag får höra med min chef..... (lång väntan) ..... Nej hörrudu, det var inte så konstigt. Du får inga papper förrän du registreringsbesiktigt! Och du får inte använda hojen om du inte kommer hit och löser ut ett körtillstånd. Sen måste du köpa ett intyg av oss som talar om för bilprovningen att den är försäkrad!".

Detta hade de inte kunnat meddela till mig i brev! Efter lite tjat fick jag intyget till bilprovningen per fax (avgiften las på vägs kattavgiften senare). Körtillståndet gick tydligen inte att faxa, så det struntade jag i. Lite olaglig ska man ju vara. Nästa dag, den 23:e Juni, fyllde jag ryggsäcken med verktyg och gav mig de ca 2 mil till Edsberg. Där möttes jag av en vänlig besiktningsman som lugnt och metodiskt kollade det vanliga, dvs lite ryck i hjulen och framgaffeln. Förutom detta så vägde han hojen (153 kg med full tank och verktyg). Sen ägnade han mycket tid att gå igenom papperen jag hade med mig. Han var mycket tveksam till Rubbinis

antagande om årsmodell, för om det var en 72:a skulle jag vara tvungen att ha en massa intyg på bromsar mm. Men han var impad över hojen som han lyckats kicka igång alldeles själv, och det blev ett rakt streck i protokollet. Hela regbesiktningen kostade 530 kronor.

## Körintryck

Jag har hunnit köra ungefär 150 mil med Scramblern. Den går som en klocka. 80 blås är perfekt marschfart. Det gör att man helt plötsligt kan se omgivningen när man kör. En otrolig upplevelse faktiskt. Jag har upptäckt nya saker vid sidan om vägar jag åkt hundratals gånger innan. Den fungerar också vid sidan om vägen, även om både däck och fjädring inte lämpar sig så bra för off-roadkörning. Men bäst är den i stan! Fotbromsen på vänster sida och växeln på höger med 1:an uppåt kräver tillvänjning. Sen får man vänja sig

tillbaka när man sätter sig på 750:n

Hojen är bland det mest kvickstyrda jag har kört. Styrningen är på gränsen till nervös vilket kan bero på det mycket korta försprånget på endast 90mm. Men det kan man enkelt kompensera genom att vrida till ratten ovanpå övre gaffelkronan till styrbromsen. Gaffeln är ganska tidstypisk. Den sväljer inga små ojämnheter, men gungar motvilligt till vid större gupp. Då man sitter rak i ryggen infinder sig träsmaken snabbt och det känns ordentligt när man kör över gupp. Men, man åker värdigt.

Motorn är väl ingen under av kraft, men den går otroligt smidigt. Man kan krypköra i bilköer på tomgångsvarv utan några konstiga ryck. Det mest imponerande är dock att den nästan inte vibrerar alls! När man kör i lagom marschfart (80 blås), har man en klar bild



**FYRTIONIO**

i den snygga runda aluminium-inramade bakspegeln.

## Mälaren Runt

För många chopperåkare är Mälaren Runt årets höjdpunkt. För många är det den längsta åkturen med hojen under året och för en del faktiskt den enda. Med Scramblern passade jag bra in i gänget. Min längsta åktur hittills hade varit till Södertälje-marknaden där jag faktiskt lyckats få tag på en ny CEV-lampinsats. Den turen var väl på ca 8 mil tur och retur. Nu var det dags för kraftprovet.

Lördagen den 15 augusti inleddes med regn. Jag slog följe med ca 10 chopperåkare från Lidingö med diverse HD (varav en med sidvagn), trajor -jorå Pelle Skogmans kusin var med- och en VW-trike. Som vanligt hade ingen tankat innan vi åkte, så vi kom för sent för att vara med om starten. På Essingeleden var det ganska tätt med hojar och Scramblern spann fint. Eftersom jag höll på att köra in motorn höll jag max 80 och blev omkörd av en del av karavanen. I Södertälje var det långa köer och snuten hade tagit ett japanskt HD-surrogat för att ha kört mot rött ljus. Till råga på allt blev det broöppning.

Mitt i Södertälje, mitt i en kö blev jag påmind om att min hoj och utstyrsel skiljde sig från mängden. En skäggig HD-åkare stod bredvid och stirrade förvånat. Snabbt som ögat drog han fram en kamera och knäppte en bild! Om det var mig eller hojen, eller kombinationen av båda, som fascinerade honom vet jag inte. Kanske var det min

hjälm, en gammal hjälm i Ducatis röd-vita 50-tals färger som förmodligen burits av en road-racing åkare från Göteborgs-trakten när det begav sig. Hursomhelst, bilden dök i alla upp senare i MCM:s Mälaren Runt reportage.

Första stoppet var i Åker, en bit före Strängnäs. Regnet hade nu upphört och det började bli ganska varmt. Där fanns det en del andra Ducar. Jag kunde se en F1:a (med stort oljeläckage!), en 750 Sport, en 851 Desmoquattro, en snyggt ombyggd 600TL och en otroligt fin gammal 860 GT. Scramblern startade som vanligt på första kicken och färden gick förbi Srtängnäs och Eskilstuna, mot Kvikksund. Åter blev jag omkörd av delar av klungan, som inte ville hålla Scramblerns värdiga tempo. I Kvikksund stod Carla och väntade med sin snygga 900 Super Sport. Där fanns också en snygg röd Pantah. Nu började man märka hur otroligt många hojar det var.

Jag och Carla begav oss snabbt vidare. Alldeles efter Kvikksund kom en rejäl regnskur, men den upphörde efter ett par kilometer. Vi tog gamla vägen mot Västerås. Efter Västerås är det motortrafikled och 80 knyck kändes som en pina. Det var inte rätta vägen för en Scrambler. I Hummelsta, innan Enköping stannade vi för att kaka. Där stod redan en 750 Paso och en 907 I.E. Det var alltså en ganska bra uppslutning med Ducar. Det var där inne på mathaket som nån sa: "Jaså Gula Faran har letat sig ända hit". Därav namnet på artikeln.

Många hojar hade åkt förbi när vi kåkade. Nu var det bara nån mil till målet. Vi styrde in på området och parkerade på den vanliga Ducati-parkeringen, på kullen till höger innanför infarten. Vid infarten stod Karl-Georg Wessman, känd Ducatist och Aermacchist i MCHK tillika försäljare av Rolls Royce, och sa att han också köpt en Scrambler, men nu åkte han på en Aermacchi.

Det var så mycket hojar, flera tusen sades det, att området inte räckte till. Man fick dirigera hojar till ett område några hundra meter därifrån. Där hittade vi en 900 Super Sport från de södra delarna av Stockholm. Den var med redan på Ducati-träffen i Linköping 1983, och frågan är om den tvättats sen dess? Charmig är den i alla fall.

Andra intressanta hojar var bl.a. två nya Enfield, flera snyggt busbyggda 60-tals BMW, en snygg Guzzi Lario från Norge, en japshoj med Diesel båtmotor -hela hojen ytbehandlad med dieselolja blandat med jord och damm- och en ny Triumph 900 Trident. Förmodligen är det den första och enda Bloor-trajan i Sverige. Vi imponerades av generatormens lindningar satt helt öppet för vatten och smuts att komma in. Eller var det startmotorn? Elakt sett ser den i övrigt ut som en 10 år gammal Kawasaki, fast större, nästan som en Laverda. Förresten börjar Laverda att bli mycket ovanliga. Vi såg bara ett par stycken. Nämnade jag förresten att 90% av hojarna var HD av olika korta, breda, smala och långa modeller. Guzziklubben hade grillfest i närheten och sågs smyga omkring på området.

Jag begav mig hemåt innan det började skymma. I Bålsta tankade jag och konstaterade att den dragit mindre än 0,3 liter per mil! Med en enorm träsmak i baken var jag hemma efter ca 30 mils färd. Scramblern hade gått som ett urverk. Jag konstaterade dock att det är dags att göra nåt åt topplocket. Den ryker en del. Jag skall också klä om originalsadeln, som är tjockare. Sadeln som jag har på nu är troligen från 1968 års modell (från Nordkaps-hojen), eller också är den bara kraftigt nedsutten. Sadelbytet skall råda bot på träsmaken.

## Slutsummering

Det breda styret, två dagars skäggstub, skinnpaj och det smattrande avgassystemet gör att man blir en riktig outlaw på Scramblern. Man struntar i alla trafikbestämmelser och inte bara känner sig som, man blir en riktig rebell. Scramblern är den optimala stads-hojen. En föregångare till Cagiva Elefant. Ducati 350 Scrambler är hojen för Män med stort M.

MW



FEMTIOETT

# LA STORIA DELLA SCRAMBLER

Vi skall nu passa på att skriva om Ducatis historia lite. Alla böcker som finns att köpa i Sverige om Ducati är Engelska. Böckerna av Mick Walker och Alan Cathcart är i och för sig utmärkta, men de har en stor brist: De behandlar Ducati ur engelsk synvinkel. När det gäller Scramblern, så importerades den bara i ett fåtal exemplar till England, och en del felaktigheter har, kanske på grund av detta, smugit sig in i böckerna. Här tänker vi ägna en hel artikel åt Ducatis 4-takts off-road modeller trots att de inte importerades alls till Sverige.

De engelska böckerna ger också en bild av att Ducati Scrambler bara blev tamare och tamare. Det är kanske sant, men det var givetvis medvetet. Ducati Scrambler är Ducatis mest sålda modell genom tiderna, och de flesta exemplaren såldes när hojen var som mest landsvägsanpassad. Ducati Scrambler omkring 1970 var helt enkelt en lyckträff. En instant smash. En tio i topp etta. En stjärna på den italienska himlen.

Det måste påpekas att man, som vanligt, inte skall ta allt för allvarligt på hur en viss årsmodell ser ut hos Ducati. Man har alltid tillverkat hojarna i batcher, och man har ofta försett hojarna med de tillbehör som ljuddämpare, instrumentering och gafflar som man haft på hyllan. Det kan alltså skilja sig en hel del mellan en och samma årsmodell. Man skall inte heller stirra

sig blind på fabriken's bilder, som än idag ofta visar förserie-exemplar, som brukar skilja sig en del från serie-exemplaren.

I slutet av 50 talet var det hårda år för motorcykel-industrin. I Italien hade den gamla radio och elektronik-fabriken Ducati under de senaste 10 åren kommit upp sig som en av de stora motorcykel-tillverkarna. Man hade producerat mopeder och små bruks-maskiner i stora skalor. Nu hjälpte det inte så mycket att man hade stora framgångar på tävlingsbanan. Människorna i Europa hade fått en allt starkare ekonomi än åren alldeles efter kriget. Man hade nu råd att köpa de billiga folkbilar som erbjöds. I Italien var det främst Fiat 500. Motorcykel-försäljningen rasade.

På Ducati hade man det ganska väl förspänt. Man hade inte någon direkt trygghet i elektronik-tillverkningen då man brutit ut detta i ett separat bolag, Ducati Elettronica S.p.a. Men man hade statliga pengar i ryggen. Dessutom sålde hojarna hyggligt. Man gjorde nu några satsningar för att öka på tryggheten ytterligare. Man började senare också att importera bilar och utombordsmotorer. Bilarna var engelska och hette Triumph. Utombordarna var svenska och hette Penta.

Viktigare för oss är vad man gjorde på motorcykelsidan. Man introducerades på

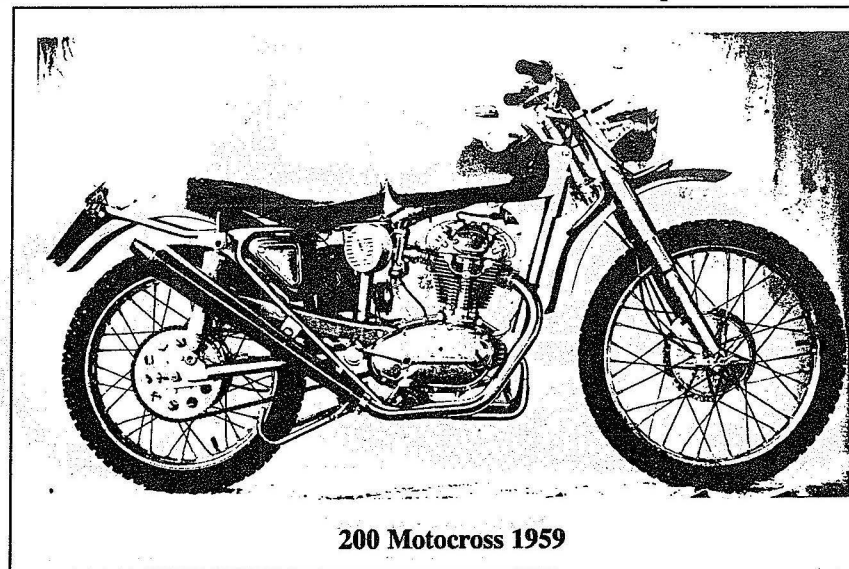
den stora amerikanska marknaden. Generalagent var Berliner Motor Corporation, tillika generalagent för Zündapp och senare, under en tid på 60-talet, för AMC (AJS, Matchless & Norton). Man insåg också att man behövde ta fram rena nöjes-maskiner som komplement till bruksmaskinerna. Sportmaskinerna man gjorde behövde kompletteras.

1954 hade man värvat Fabio Taglioni från Mondial. Den 5:e mars 1955 visades det första resultatet upp: 100 Gran Sport. Det var en tävlingsmaskin som skulle bli basen för Ducatis 1 cylindriga kamskafts-stänkor de kommande 20 åren! 1957 presenterades de första gat-hojarna med den nya motorn: 125S, 175S och 175T. Det var det enda året kamskafts-stänkan hade tre bultar vid främre motorfästet.

1958 presenterades den första kamskafts-Ducatin för off-road bruk: Ducati 175 Motocross. Det var en extrem maskin.

En ren enduro-racer, klar för tävling. Ramen var en mycket modifierad version av landsvägshojarnas ram. Där främre ramröret normalt slutar vid främre motorfästet, fortsatte den här ramen under motorn med dubbla rör. Det var alltså vad vi kallar en sluten vagggram. Enorma förstärkningar hade lagts in omkring styrhuvudet, och även bakramen var förstärkt. Svingen var också av en extra kraftig modell.

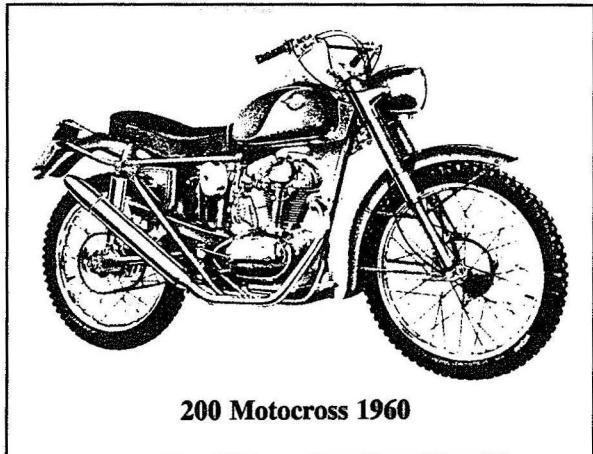
Motorn var på 14 hk/8000 varv, lika stark som 175 Sport, och var försedd med en speciell enduro-kamaxel (enduro hette ISDT på den tiden, eller bara T, för Tillförlitlighet). Förgasaren var en Dellorto SS1 25 A (25mm) och kompet var 8:1. Växellådan var 4-växlad. Avgasröret var draget under motorn och den tomma megafonen var kraftigt vinklad uppåt, som på dagens 888:or. Framskärmen var, på motocross-vis, uppdragen till undre gaffelkronan. och hjulen var försedda med nabbdäck. Bromsarna var speciella med koniska



200 Motocross 1959

nav. Torrvikten på maskinen var 122 kg.

nabb-däck, 21" fram och 19" bak. Den amerikanska generalagenten, Berliner Motor Corporation önskade sig dock en full 250. Den kom 1962.



200 Motocross 1960

1959 presenterade Ducati sin 200cc motor. Den anpassades för Motocross som i övrigt var i stort sett oförändrad. Effekten höjdes därmed till hela 19 hk/7800 varv. Vikten ökade 2 kg. 1960 flyttades framskärmen nära framhjulet, men hojen var fortfarande försedd med

Ducati 250 Scrambler, som den kallades, var inte riktigt lika extrem. Men den var egentligen en alldeles otrolig motorcykel. Om man läser amerikanska Cycle Worlds test från augusti 1962 kan man lätt få uppfattningen att det är den perfekta motorcykeln. "Ducatin är en s.k. "fyra i en" maskin. Den levereras med nabbdäck och utrustning som tydligt är avsett för off-road användning. Men den är också ämnad för road racing. Byte av däck är allt som behövs. Det säger tillverkaren och de har rätt. Berliner Motor Corporation, som distribuerar hojen, anger är den är

avsedd för gat-körning, road-racing, short-track racing och scrambling (terrängkörning). I alla fyra kategorierna skulle den vara superb. Den är snabb och smidig nog för touring, har väghållning och bromsar för road-racing och har toppeffekt som erfordras på rundbanor och i terränglopp".

Vi läser vidare: "Finishen på den här Ducati Scramblern är extremt bra. Detaljarbetet är gjort med extra noggrannhet och detaljerna är monterade med precision. Lackeringen är mycket tåligare än på andra Ducati modeller vi sett. Lacken är ljus blå pearl, och vi tyckte den såg mycket bra ut".

Ducati hade hittat hem. Den tröga försäljningen på Motocrossmodellerna bröts nu till massförsäljning. 250 Scrambler var mycket mer civiliserad, men fortfarande med en mycket vass motor. Effekten uppgavs till hela 30 hk vid 7500 varv och motorn kunde varvas till hela 8400 varv. Kompet var 9,2:1 och motorn var försedd med en Dellorto SS1 27A (27mm) med luftrenare. Torrvikten hade nu sjunkit till endast 109 kg! Den låga vikten berodde mycket på att man skippat batteriet. C.W. mätte upp toppfarten i två riktningar till i snitt 132 km/tim. Motorn var, fortfarande med speciell enduro-kamaxel och högt komp, det näst vassaste Ducati gjorde vid den här tiden (250 Mark 1 var vassare). Detta, i kombination med den låga

**5 SPEED\***  
ALL 1965 DUCATI  
250 OHC MODELS  
HAVE **5 SPEEDS!**

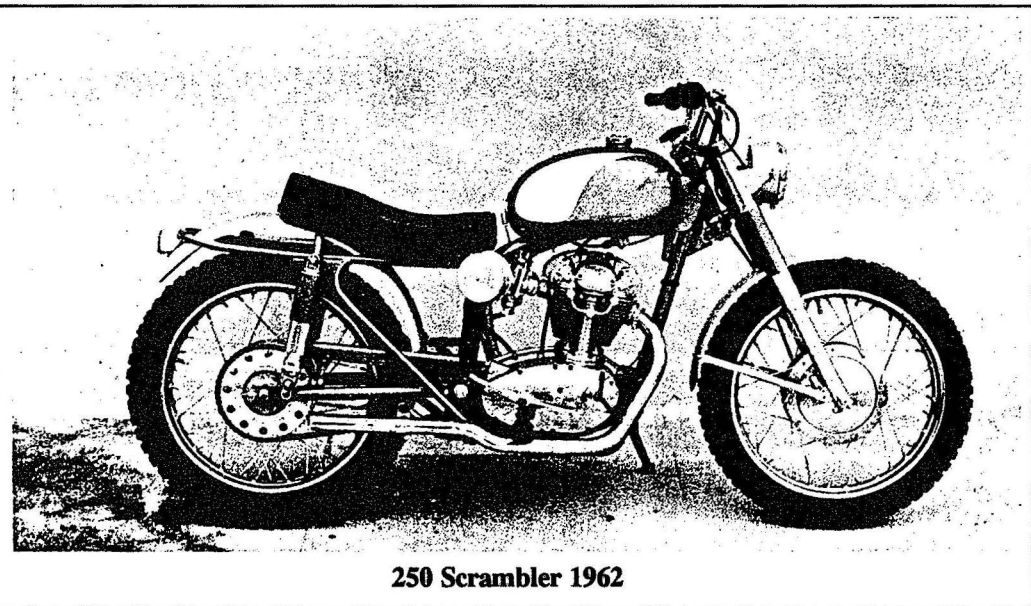
- \* SCRAMBLER 250 cc. 4-cyl. engine. Special Valve. 14 D. 19 carburetor. Full and partial gear. 12000 rpm. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc.
- \* MONZA 250 cc. 4-cyl. engine. Special Valve. 14 D. 19 carburetor. Full and partial gear. 12000 rpm. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc.
- \* DIANA 250 cc. 4-cyl. engine. Special Valve. 14 D. 19 carburetor. Full and partial gear. 12000 rpm. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc.

Berliner Motor Corp.  
Hasbrouck Heights, N. J.

vikten, gjorde att hojen var en riktig dräpare!

Man använde mycket fler standardkomponenter i chassiet än tidigare. Ramen var densamma som satt på landsvägsmodellerna liksom gaffel, skärmar, hjul (19" fram och bak) och bromsar. Avgassystemet var helt enkelt ett kort rakt rör, utan ljuddämpare!. Nu introducerades också det praktiska sidostödet som, liksom på landsvägsmodellerna, kunde manövreras med hjälp av en påsvetsad pedal från förarplats! I mitten av 1964 försågs motorn med en 5 växlad låda.

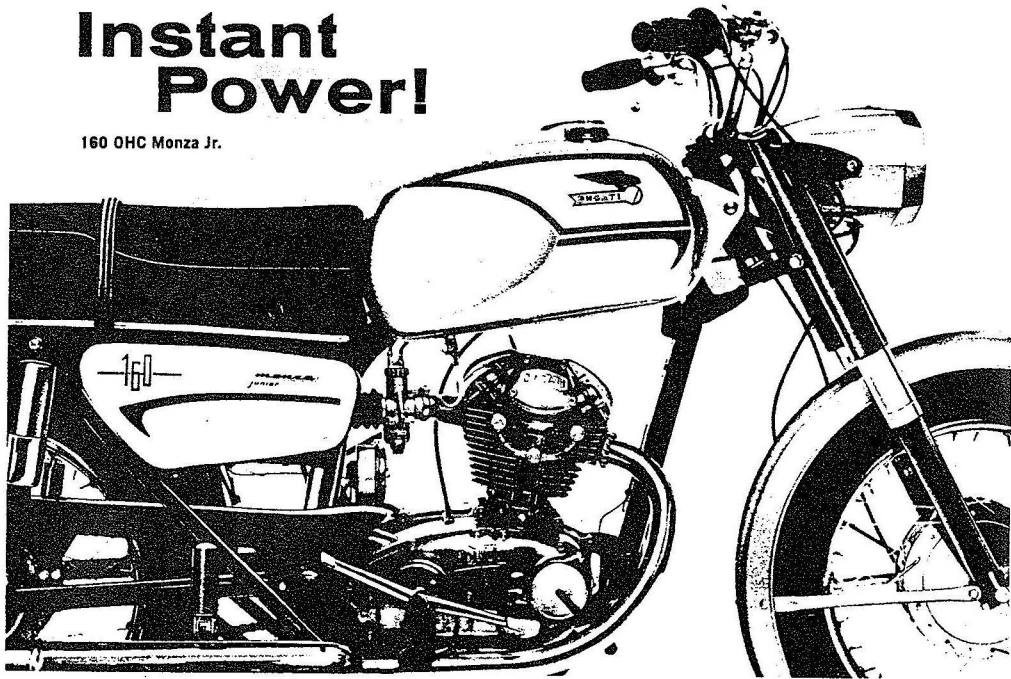
1966 skedde stora förändringar. Batteriet var tillbaka igen och hjulen försågs med landsvägsdäck. Den här "tamare" versionen ökade dock snarare



250 Scrambler 1962

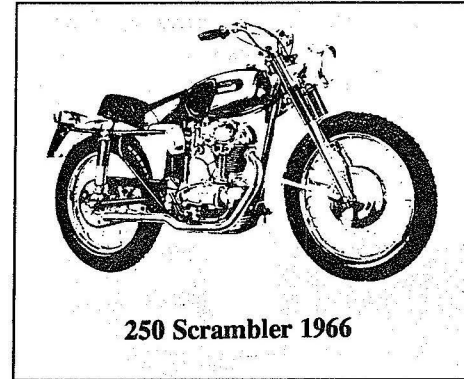
# Instant Power!

160 OHC Monza Jr.



försäljningen. Till mångas förvåning fanns det raka öppna avgassystemet kvar! Scramblern var från och med nu en mycket populär stadshoj i Italien. Vikten steg nu åter till 120 kg.

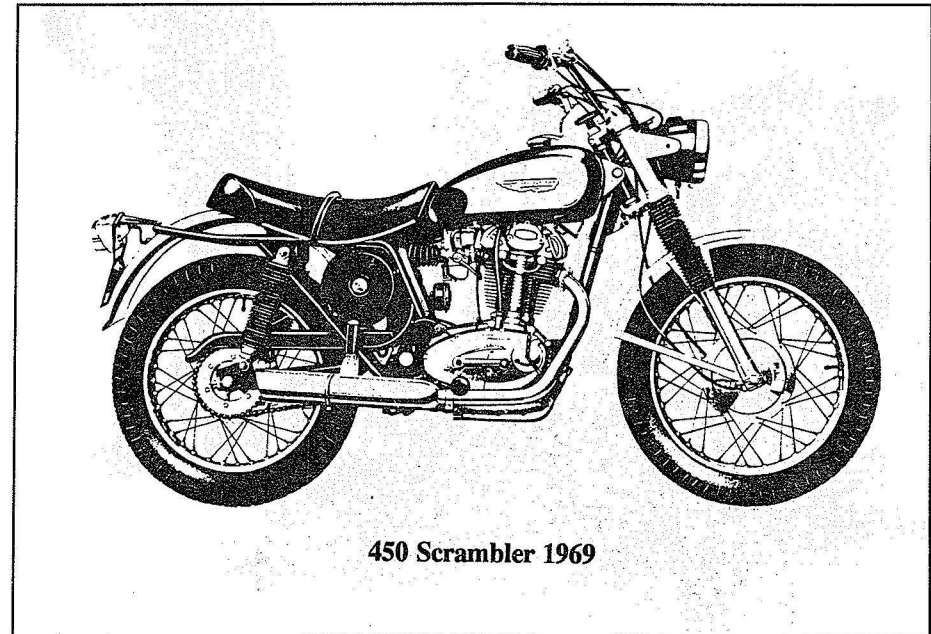
motorns svagheter. Kick-mekanismen, som hade en förmåga att slitas ut på äldre modeller, gjordes i det närmaste outslitlig. Ramlagrerna gjordes större och kraftigare liksom vev-lagret och vevstaken. Oljeträget gjordes dessutom rymligare. Den enda nackdelen jämfört med äldre motorer var att den nya var tyngre.



250 Scrambler 1966

En stor anledning till att man förbättrade motorn så mycket, var att man ville få möjlighet att gå upp i cylindervolym. 1965 hade man presenterat 350 Sebring, den dittills största Ducatin. Men, det var det mesta man kunde plocka ur det gamla 125cc blocket. Den nya motorn presenterades som 350cc 1968. Och, den första hoj den monterades i var Scramblern, 350 Scrambler, hojen för jakt, skytte och fiske. Ändringarna var dock större än så. En ny, mycket stabil, ram hade tagits fram. Den blev, så när

1968 presenterade Ducati sin s.k. wide-case motor. Namnet syftade på att motorns bakre motorfästen satt bredare placerade än den tidigare motorn. Man hade också tagit hänsyn till den äldre



450 Scrambler 1969

## 1967 DUCATI

The Thoroughbred of Motorcycles

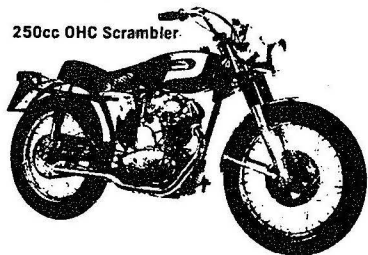
Twist the throttle, thrill to the surge of instant power that only Ducati with its shaft-driven OHC engine delivers! The skill of Italian craftsmen and the ingenuity of Ducati engineers are reflected in the spirited and powerful Ducati motorcycles. Ducati dependability is an established fact. No other make has enjoyed so many long distance endurance victories as Ducati. □

Ducati's ultra-smooth,\* five-speed gearbox is built in-unit with a precision-engineered, bench-tested engine. Shifting is positive and the wide power range guarantees fun and excitement in every mile — on or off the road.



350cc OHC Sebring

Select any one of five 1967 OHC models from Ducati. If you're starting, the 160cc OHC Monza Jr. with 16 H.P. will give you more cycling pleasure and performance per dollar than any other make in its class. Want to trade up to a Ducati? There are three 28 to 30 H.P. 250cc OHC models to choose from. The Monza is smartly designed, meticulously finished, has comfortable dual-seat, adjustable rear shocks, carburetor air-cleaner, new safety tail-light. The Scrambler is fitted with special wheels, saddle, handlebars and fenders. It's designed for off-the-road fun. The Diana Mk-III features a special racing type tank, large sports carburetor, slim fenders and 10,000 RPM tachometer. For the seasoned expert who wants the performance of a "500", the Sebring 350cc OHC is the answer — 32 horsepower! plus all the features of the 250cc. In racing trim, the Sebring 350 has consistently finished 2nd to a Manx 500 in competition both in Canada and the U.S. □ Just ask a Ducati owner, or visit your local Ducati dealer for a test ride on any one of the five new 1967 OHC Ducati quality-built motorcycles. □



250cc OHC Scrambler.

Monza Jr. \$529, Monza 250 \$625, Diana 250 \$719, Scrambler \$729, Sebring \$729.

\* Monza Jr. — 4 speed

FEMTIOSEX

FEMTIOJU

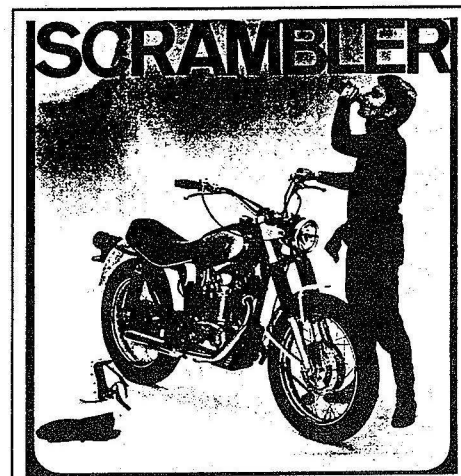
som på de bakre stötdämparfästernas placering som var något framflyttade, helt identisk på Scramblern och landsvägs-modellerna (ett enkelt sätt att kolla om det är en Scrambler-ram är att kolla ramnumret som inleds med DM350/S, där S står för Scrambler). 6-volts systemet behövs, men 12V system fanns som tillbehör. Till vissa länder, bl.a. Australien, sägs det att man levererade hojarna med 12V i original.

Designen på 350 Scrambler var bus-rå. Tanksidorna var lackerade i silver. Både gaffeln, som var av speciell typ på Scramblern, och bakstötdämparna hade gummibälgar. Framhjulet var 19" jämfört med 18" på landsvägshojarna. Styrningen var mycket lätt med endast 90mm försprång. Ljuddämparen var en kort Silentium och mycket läcker. Sadeln var svagt bananformad. En riktig bushoj. 1968 års modell var dessutom mycket vass. Kamaxeln (märkt grön/vit)

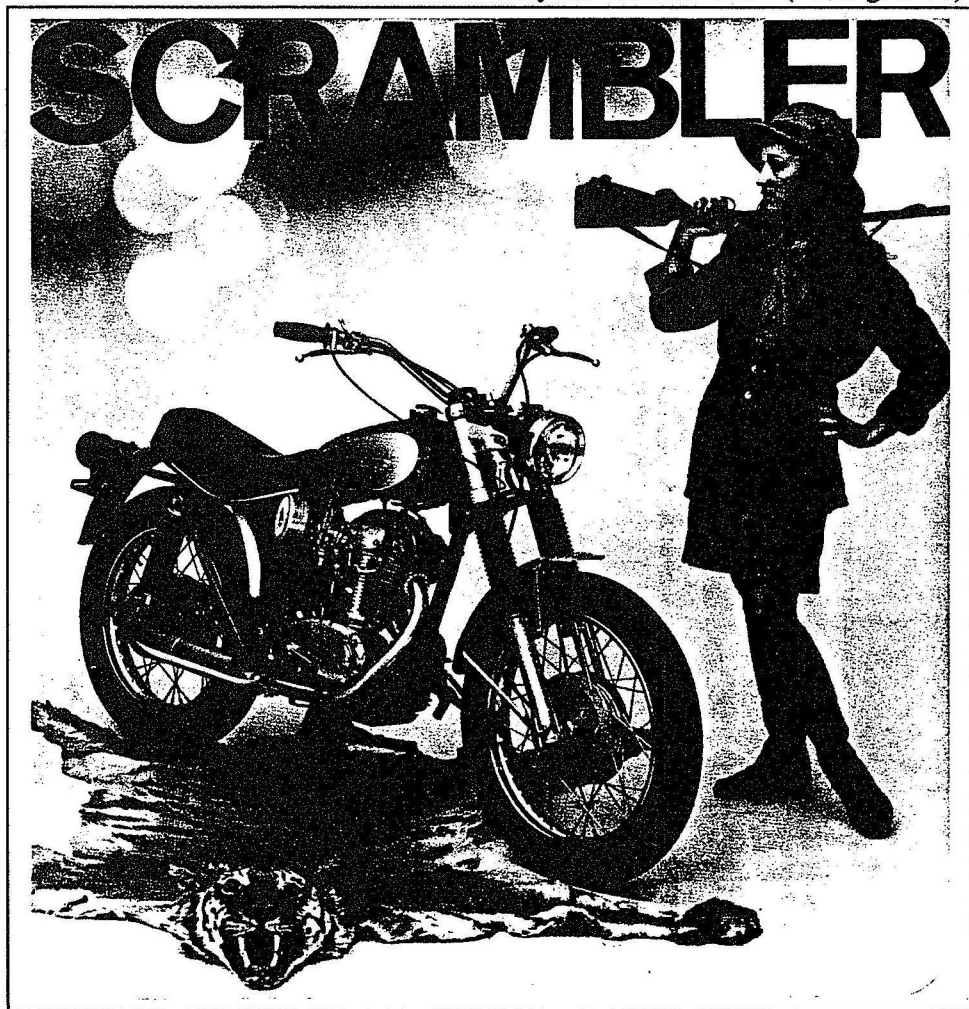
var av race-typ liksom högkompskolven. Kompet var hela 10:1 och förgasaren var en Dellorto 29mm SS1 29 D. Senare samma år kom också en 250 modell, den

och 250SS!

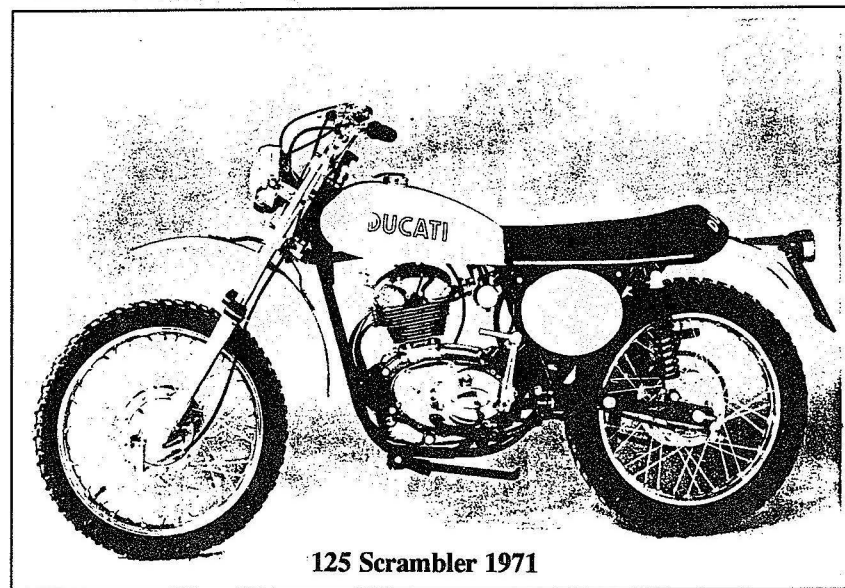
1969 tämjde man ned 350 Scramblern till samma trimningsgrad som landsvägsmodellerna, dvs standardkam och 9,5:1 i komp. Designen blev nu optimal med den stora runda luftburken på sidan och kromade tanksidor. Hastighetsmätare och varvräknare (Veglia) monterades i en speciell separat gummihållare på övre gaffelkronan. Förgasaren byttes under året ut till den nya typen av Dellorto av koncentrisk typ med fyrkantig trottel, VHB 29 AD (29mm) på 350:n (27mm på 250:n). 1969 kom 450cc modellen, 450 Scrambler (450 Jupiter i USA). 450-motorn använde i och för sig samma motorblock som de mindre modellerna, men mycket inuti blocket var nytt. Kompet var 9,3:1 och motorn var försedd med en Dellorto VHB 29 AD (som på 350:n). Effekten var 27 hk / 6500 varv. Den hade, liksom 350:n, en ventillyftare som manövrerades med en jättelik spak från styret.



hade dock samma trimningsgrad som landsvägs-modellerna. Tomvikten på 250:n och 350:n var 132 kg resp 133 kg. Scramblern såldes främst i Italien och USA och uppnådde i och med denna modell, fantastiska försäljningssiffror. I USA kallades Scramblern nu för 350SS



FEMTIOÅTTA



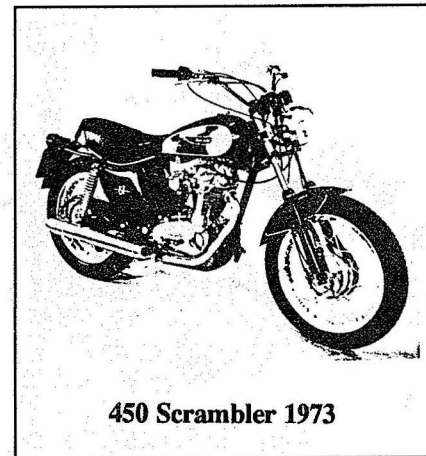
125 Scrambler 1971

FEMTIONIO

450:n hade också lite extra förstärkningar isvetsade i ramen under bensintanken. Torrvikten på 450:n var 140 kg och modellen var främst avsedd för USA. I Italien passade 350:n bättre in i skatt och försäkringssystemet. 1970 fick samtliga modeller tjockare sadel och CEV-klockor. 1971 presenterades en 125cc Scrambler med en spanskbyggd Ducati-motor, gjord av Mototrans i Barcelona. Den hade en sluten vaggram och spansk Amal-förgasare. Den var dock allt för dyr för att sälja i större antal. Den gick därför ur produktion samma år. Sålde gjorde däremot 350:n. I början av 70-talet var 350 Scrambler Italiens mest sålda motorcykel! Ducati tillverkade mellan 1970 och 1972 fler Scramblers än landsvägshojar.

Cucciolo har lyckats komma över de italienska homologiserings-papperen för 350 och 450 Scrambler. Där skiljer sig en del siffror från de officiella. 350:n (1970) uppges t.ex väga 143,7 kg i tomvikt. Vi läser vidare: Komp 8,9:1, Effekt 17,2 hk / 5650 varv (troligen bakhjulshästar), tankvolym 11 liter, toppfart efter 1 km med två personer och stående start: 88 km/tim, toppfart efter 1 km med flygande start och två personer: 106 km/tim, Bensinförbrukning med två personer: 0,337 liter/mil.

På 450:n (1969) läser vi: Tomvikt 147 kg, Komp 9,06:1, 21,31 hk / 5300 varv, Toppfart -2 pers, stående start efter 1 km- 90,5 km/tim, Toppfart -2 pers, flygande start efter 1 km- 112,5 km/tim, Bensinförbrukning med två personer:



450 Scrambler 1973

0,421 l/mil. Det är alltså ingen större skillnad i prestanda mellan 350:n och 450:n.

250 Scrambler var i stort sett oförändrad tills den lades ned 1974. Mot slutet hade den dock spansk-byggd motor och framgaffel. 1973 gjordes 350:n och 450:n om. De fick den nya dubbla Grimeca 180mm trumbromsen fram med en wire på varje sida samt Ceriani framgaffel. Tanken var samma som förut, men stora sidokåpor av plast hade man hämtat från 1972 års modell av Mark III och Desmon (det låg väl ett antal kvar på hyllan). Förutom tank, styre, sadel och sidokåpor, var det dock i stort sett en Ducati Mark III. Motorn hade, liksom på landsvägshojarna, brytarlös magnetändning från Ducati Elettronica. I slutet av 1974 upphörde produktionen, liksom den gjorde av alla Ducatis encylindriga modeller. I Italien. Man hade mellan 1968 och 1974 tillverkat 50000 enstånkor. I Spanien gjordes 1-stånkan fram till 1981, mot slutet med elstart! Ingen Scrambler importerades av dåvarande importörer,

Wellander och Josefsson resp L.O. Jardenberg, till Sverige.

Enligt alla böcker levererades aldrig Scramblern med Desmo. Men, det finns en del som tyder på att det förekommer 450 Scrambler (Jupiter) med Desmo. Det visar bl.a. "Desmo Månen" artikeln i detta nummer. 1971 och 1972 tillverkades dock en extrem off-roadmaskin med Desmo: 450 R/T och 450 T/S (den sistnämnda för den italienska marknaden med belysning och intrumentering från Scramblern). Den hade en standard 450 Desmo motor, försedd med dekompressionsventil för att kunna kickas lättare. Den hade en helt nykonstruerad full vaggram och var i stort sett en ren tävlingsmaskin, med ovala tävlings-skyltar som standard. Hela hojen var mycket robust och vägde 128 kg (R/T) resp 130 kg (T/S). Ett par stycken R/T letade sig till Sverige varav en kördes av den då nya generalagenten, Lars Olof Jardenberg, i fyrtaktskuppen 1971. Det lär finnas ett exemplar på Öland.

Det var tänkt att Scramblern skulle ersättas av en ny 1-cylindrig hoj, Utah, med en 1-cylindrig version av Pantah-motorn. Den visades på Milano-mässan 1977 tillsammans med landsvägsmodellen, 350 Rollah. Motorn var mycket kompakt med remdriven överliggande kam. Den 1:a prototypen monterades in i ett gammalt Scrambler-chassie, men till Milanomässan hade man utvecklat en helt ny sluten vaggram med enkelstötdämpare bak. 350 Utah är enligt min mening en av de busigaste och vackraste hojar Ducati har gjort, dessutom långt före sin tid i både

## DESMO DUCATI R/T 450

THE THOROUGHbred OF MOTORCYCLES

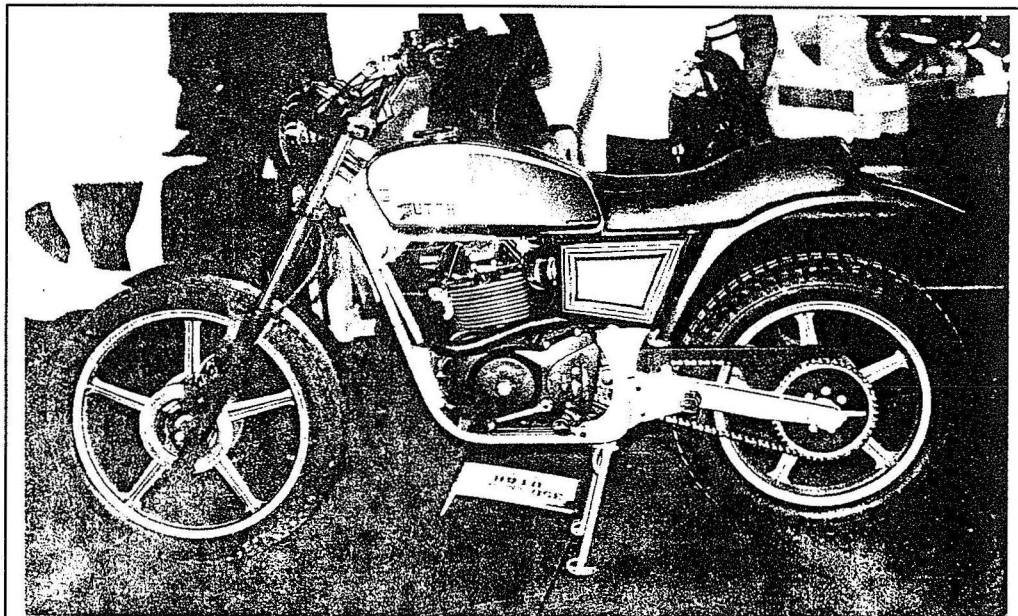
A unique, desmodromic engine for special torque; smooth, unit-construction five-speed box; special frame; seven-inch travel front fork; fully-adjustable swing arm rear; 9.5 inch clearance; plenty of smooth, even power; chrome headlight and brackets and taillight assembly for instant connection or detachment. The new Ducati Desmo R/T 450 is bred for action, on and off the road.

See the new R/T 450 today, with all the true sports features for any type of terrain. One test ride will convince you. It's the thoroughbred of motorcycles.

BERLINER MOTOR CORP. / Hasbrouck Heights, N.J. 07604 / Sole U.S. Distributor

A Member of the Berliner Group: Norton, AJS, Moto Guzzi, Ducati, Bello & Malabar Tires

**450 R/T 1971**



Utah 1977

konstruktion och design. Tyvärr ville inte den då statliga fabriksledningen satsa på den nya 1-stånkan, så projektet lades ned. Samma år, 1977, presenterade Yamaha sin XT 500, helt klart med Ducati Scrambler som förebild. Ducati hoppade av tåget när det just börjat att sätta ordentlig fart.

Nästa försök att göra en stads-Ducce var 350 & 650 Indiana. De kom i produktion, efter Cagivas övertagande,



1986 och blev en rejäl flopp. En custom-Ducati tilltalade inte marknaden. På Köln-mässan i år presenterades Ducatis nya en-stänka. Det är en kompakt skapelse på 550cc med framåtliggande cylinder och balansmotvikt i 90 graders vinkel. Ducatis nya stadshoj neter som bekant M900. Vi får väl se om den också blir en bästsäljare.

MW



## 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 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

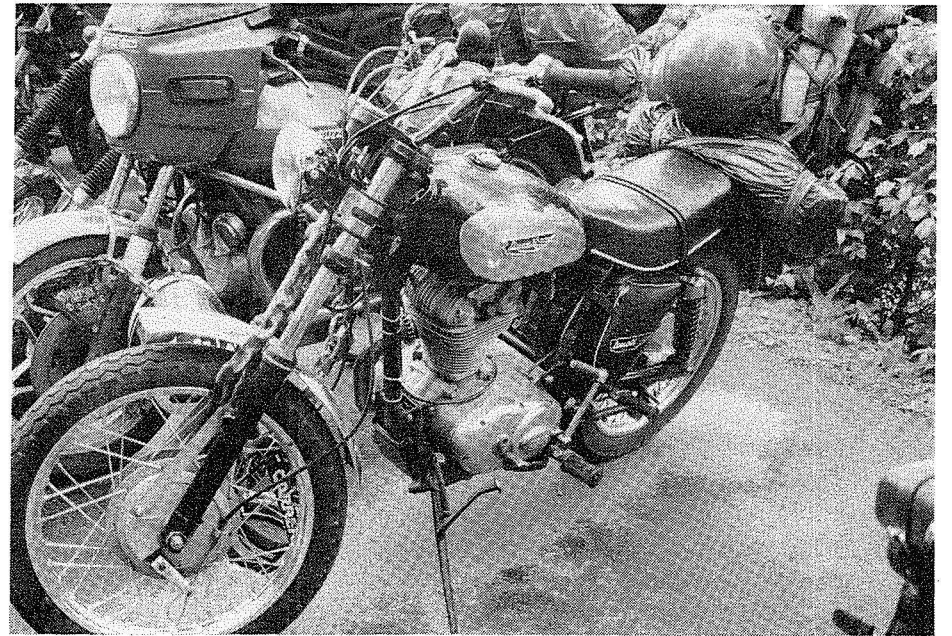
# BISCAYA RACING

0322-30124,  
31029,30159

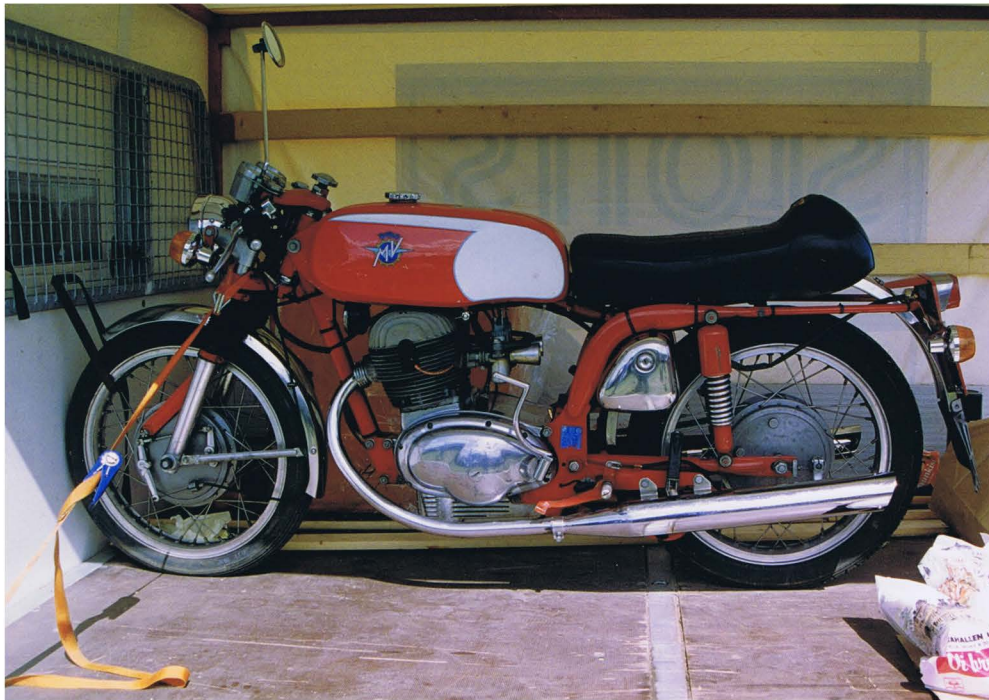




**SEXTIOFYRA**



**SEXTIOFEM**



**SEXTIOSEX**



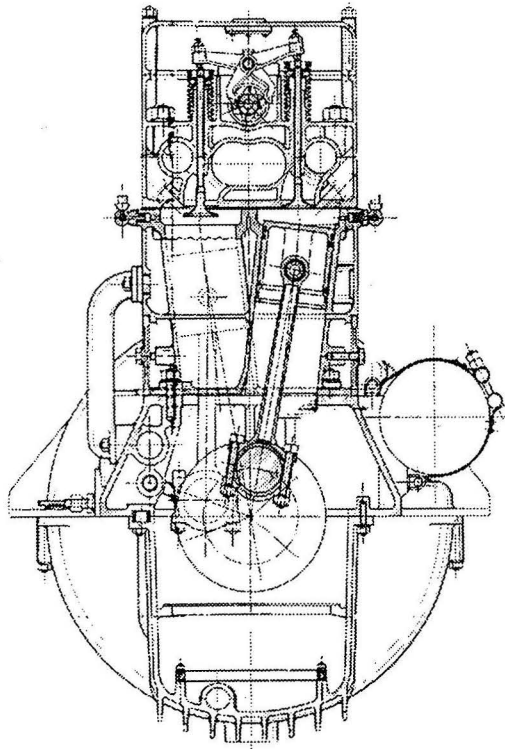
**SEXTIOSJU**



---

---

Numrets veck.



Lancia 22° V12 1919. Gissa var avgaserna kom ut.