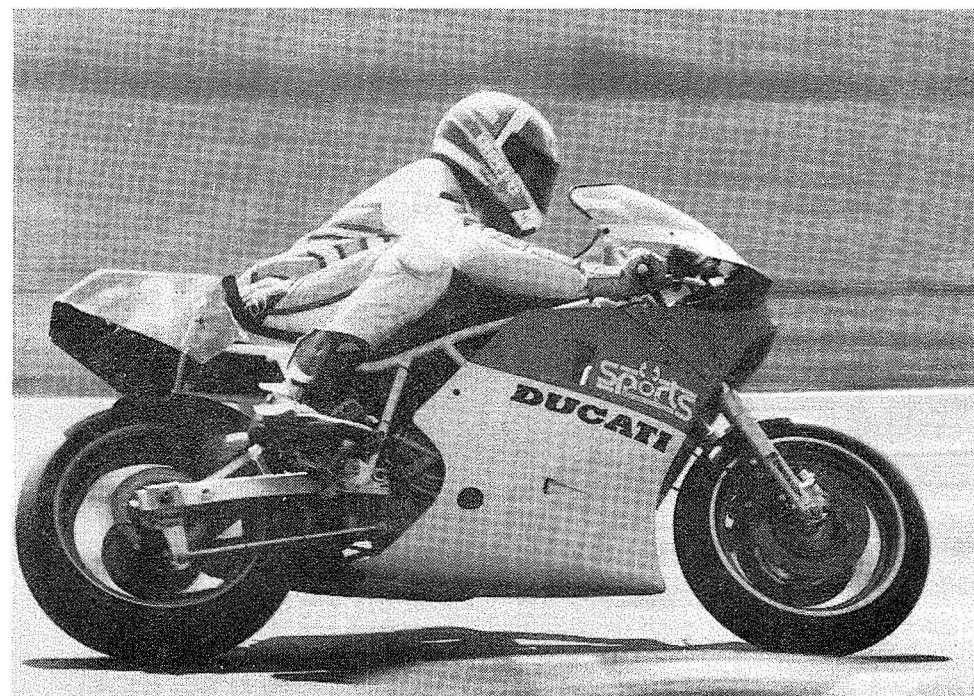


Cucciolo



Even the bad times are good. **Nr 1/1993**

Nr 44 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, dekalering 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^{IV}, 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^{IV}, 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 plitlar 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 ^{III}, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33

TRÖJOR OCH DEKALER

Peter Lindqvist, Lofotengatan 20^V, 164 33 Kista, tel 08-750 46 18, pg 60 44 52-3

NYA OCH GAMLA TIDNINGAR

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

BULLERFONDEN

Jan Johansson, Bergsundsgatan 13 ^{III}, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33
pg 637 82 20-5

BANKKOMMITTÉ

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

LOKALA KONTAKTMÄN

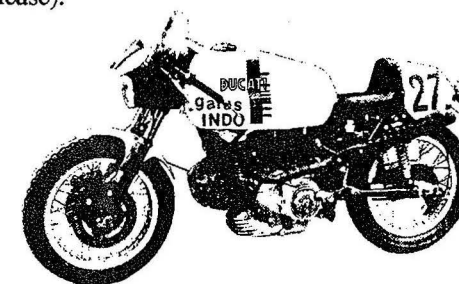
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84
Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

FOREIGN COORDINATORS

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

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

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



Ord från ordföranden

Goafton govänner. Ledaren i detta nummer av Cucciolo är tänkt att avhandla det brännande aktuella ämnet dekal. Förhoppningsvis har ni alla fått er beskärda del av dekalskörden sista tiden men det är några saker ni bör veta. Den lilla söta trikoloren var ett av den förra styrelsens första projekt. Tidpunkten är sent åttiotal. Orsakerna till tre års försening har vid det här laget sjunkit i glömskans hav, de var tom för många och fantasifulla för att hägkommas men nu finns de alltså att köpa. Perfekta som brevförseglare, plåster och som bokmärken för väldigt små böcker. Bidrag nummer två från förra styrelsen var den vit-röda ovalen som förutom att bli duktigt försenad dessutom lyckades med konststycket att byta färg i en telefon. Helt fantastiskt. Observera att denna delikatess inte , jag repeterar, inte går att köpa. Så den som smäller upp den på syrrans rostiga Fiat som ändå snart skall skrotas får stå sitt kast. S-märket med det sällsynta dubbelstreckade Ducati S:et (500 Desmo 1970-nånting) har kostat schaber så om det är för glittrigt för din lågmälda smak så får du väl separera S :et från färgerna och göra som du vill med delarna. Huvdsaken att du tar väl hand om hunden, prata med den då och då. Som upplysning kan nämnas att desajnen kallas neo-psykedelia och är ruskigt inne just nu. Har jag glömt något? Ja, Jag-kör-hellre-bil-märket gjorde vi framför allt därför att

ingen annan hojklubb skulle våga. (Äntligen ett område där vi slipper efterföljare.) Det är en nästan gratis biprodukt av det nya bullerfondsmärket som inte får missas av någon. 78,35 kr (det är visst nån dataprogrammerare som räknat ut det, reds anm.) till Pg 6378220-5 så kan du le åt hela nittiotre års bullerbotsskörd. Som vanligt kan du handla allt detta och mycket därtill hos Peter Nasare i Täby. För ett set om S-märken till bilen och hund till lillebrors trehjuling tar han 25 pengar. Billigt. Sen var det inget mer. Styrelsen hälsar. Ha det bra. Ordis

P. S. Betala in medlemsavgiften I DAG
D. S.

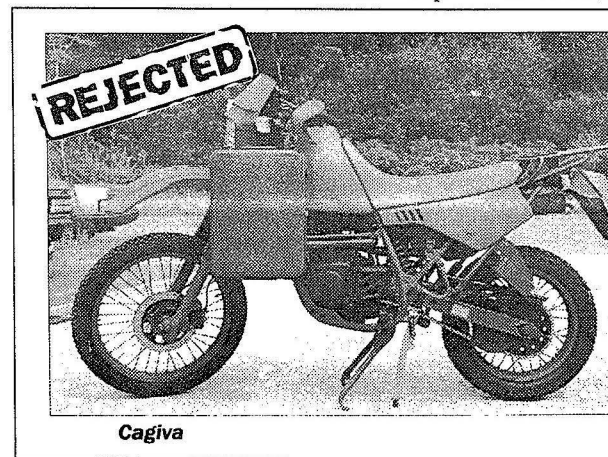
Innehåll

5	Skvaller & Lögner
33	Kallelse
34-35	Bengt Thervalls snygga 350 GTL -75. Underskattad 70- talist. Foto BT.
36	Kändisar i Farten
40	Dimmigt Årsmöte
45	Tvåtaks Turbo !
46	Det var bättre förr
48	Insändare
52	Medlemsavgift
53	En Roadracingstjärna föds
59	3000-milatest
65	Borgo P.

Redaktör i detta nummer: Micke
Werkelin. Nyra redaktörer sökes akut!

Armé Cagiva

Cagiva gör en ganska poppig arméhoj som man byggt på en Cagiva 350 T4. Nyligen fick man en stor order på hojar till Frankrike. Närmast efter står Italien på tur där man också väntas köpa T4:or. Det gjorde Cagiva så lyckliga att man trodde att hela NATO skulle köpa



Cagiva

samma maskin. Men, då tänkte man inte på att det fanns engelsmän. I Storbritannien tyckte man Cagivan var alldeles för modern. Man föll i stället för en 60-tals konstruktion från amerikanska Harley Davidson som baserar sig på en gammal slö off-roadhoj från Armstrong med dubbla bakstötdämpare.
MW

Tveksamt

McI påstår att Cagivas 750 kommer att heta Ferrari. Undrar det...
JD

Reservdelar

Eder rapportör kan inte motstå frestelsen att provocera Panta en aning. Ducati är byggd i Italien och därmed gäller mm-normen. I synnerhet på gängor. Tex oljepluggar osv. Alfa, Fiat och Lancia tänker på samma sätt. Oljepluggen är tex M 22x1,0. Inte på alla modeller men händelsevis är Ducatipluggen likadan. Priserna lär väl inte skilja men i nödens stund är det kanske närmare till det oäkta sortimentet än att tvingas organisera transport från Hol. Postverket tycks ha deklinerat betänkligt.
PS

Utbud

Albert & Albert var inbjudna till Cagiva-gruppens monter på IFMA mässan i Köln. Vi tog där del av Ducatis produktutbud för 1993 . Följande maskiner kommer att finnas tillgängliga via Nisses Mekaniska Industri (NMI) under 1993. Alla angivelser gäller på bakhjulet

400 SS 43 hk	
750 SS 66 hk	
900 SS 78 hk	
900 SL	78 hk
900 Elefant	78 hk
900 M	78 hk
888 Strada	109 hk
888 SP 5	118 hk
A&A	

Nya MC-Nytt

MC-nytt har bytt stil. Vad sägs om temanummer? Originellt va? Vi kan inte låta er undgå några höjdarcitat ur nummer 1 1993 som handlade om, ja just det, Harry Danielsson. Här möter vi bl.a. "Börsmäklaren", "en riktig yuppieäkare i ordets rätta bemärkelse ... Mäklarens argument för att det blev Harley är bland annat att de hittills inte sjunkit i värde". "Diskjockeyn: När Martin, fick sin H-D i lyxutförande levererad, såg den anskrämlig ut. Den skickades omedelbart till en stylist som "klädde av" den och gav den en rejäl ansiktslyftning".

"Anläggningskonsulten: Rüdiger köpte, när han var 31, en Mercedes i S-klassen. När han var 44 insåg han att Mercan inte gav honom den kick han hoppats på..... Yamaha Virago byttes ut ... Fat Boy ... sista steget i MC-drömmen ... svart skinnjacka med Harley-märken och den obligatoriska USA polishjälmen. -Jag ser väl ut som en riktig hårding, skrattar han". "Dataspecialisten: Även en programmerare behöver lite verklighetsflykt ... Fat Boy ... -Man känner som en hel karl, skrattar Peter". "Tjänstemannen: Även Mikael älskar äventyr ... innan han svingar sig upp i sadeln drar han på sig den amerikanska polisuniformen med vidhängande scheriffstjärna och pistolhölster. Han går under namnet Luke-Short". Man har även presenterat en ordlista för de som vill lära sig mer om HD. Vad sägs om: "Bönpall = passagerarsäte, Bulletlight = vanlig baklampa på choppers, Jag är bäst = en korrekt livsattityd för bikers, Läder =

lämplig kroppsbeklädnad vid framförande av Harley, Moldad = strukturerad lack (va? ,ucciolos anm), Nolan = hjälm, helst i mattsvart, Paj = skinnjacka med MC-stuk, Rake = utvinklade gaffelkronor (? vadå ... ?), Raka rör = gissa tre gånger, Wow = positivt känslouttryck vid åsynen av en snygg HD, Äh! = vanlig kommentar vid kvalitetsjämförelse med japsfreaks". Slut på citaten. MC-Nytt söker förresten en ny redaktör i samma nummer. Intresserade kan höra av sig till svenska Superbike.

MW

Längst i Norr

Nordost om Kiruna finns en by som heter Kauppinen. Fast postverket stavar med ett p. Byborna hämnas och stavar med tre p:n. Dom har utropat sig till myndighetsfri zon. Det är bara by-åldermannen som har beslutanderätt i viktiga frågor. Jakttiden på älg är förlängd tex. Skoteråldern (snö, givetvis) är sex år. Ministrar och konsuler väljs högtidligen. Midvinterblot firas på årets kortaste dag. Stort bål baki hönshuset, Perssons.. Det har pågått tjugo år och egenartade tävlingar äger rum. Förra året var det korvslukning (för damer). I år blir det dragkamp och stångstötning med timmerstockar. Mig förefaller hela byn på obekant sätt ha tillägnat sig en sant Ducatistisk inställning till tingens ordning. Trots att närmaste kända Ducati (Hailwood Mille) finns långt söderut i Jokkmokk.

PS

Brittisk bättring

Sports fula 888 SSS har fått en ny tank som förutom att vara (enligt hörsägen) vacker dessutom rymmer två liter extra, dvs 19. Det är rätt väg att gå. Tankar skall vara stora.

McI/JD

Isle Of Man -93

Team Tours ordnar även i år en resa för alla knuttar som är intresserade av Manx-katter. Man har även möjlighet att beskåda någon slags primitiv tävlingsform för motorcyklar som körs på vanliga vägar - street race ???! Man anländer till ön den 1/6 och har då möjlighet att se en del av träningen innan det är dags för tävlingarna 5/6 till 11/6. I år slipper man dessutom att se alla tävlingar då man åker hem den 7/6!!! Priset är snart uppe i sitt rätta värde. Från 5000:- med 7 nätter och halvpension.

Finnkopp

Spencer

Det har gått skvaller om att Freddie Spencer är tillbaka i GP-cirkusen. Senast var det att han hade provkört Gardners NSR 500 efter Syd Afrikas GP på Kyalami. I en Engelsk mc-tidning, som omnämns någon annanstans i denna trevliga publikation, finns bildbevis på detta! Spencer körde på sådana tider att han hade stått i främsta ledet vid start (går på träningstiderna) !! Eller som de skriver i nämnda tidning, om Spencer: ROLL ON 93 !!

KR

Olycksstatistik

Totalt sett har färre offer krävts på våra vägar. Jämfört med föregående år, 1991. En underlig omständighet är att antalet dödade bilförare ökat. Varför är oklart men man gissar på flera singelolyckor. Kanske beroende på att fler åker helt ensamma i sina bilar. Under många år har antalet berusade omkomna bilförare legat kring 30%. Under -92 har siffran minskat till 25%. Återigen är orsaken oklar men kanske en nedgång kan skönjas. För tredje året i rad har antalet omkomna motorcyklister minskat. Cykeldrullarna som dräper sig i trafiken är i runda tal dubbelt så många som MC-drullarna. Fotgängarna är det en ruskig åtgång på, och tendensen verkar vara stigande. Mer än trefalt mot MC. Våra byråkrater skulle kanske ta sig en titt på Cucciolos förslag till varningshatt. Den skulle samtidigt göra tjänst som skyddshjälm. Cucciolo kräver bättre ordning.

PS

Manliga skinn

Manx Leathers har efter lite svårigheter åter kommit igång. Allt är tillverkat på ön och brevbeställning går utmärkt. Eller slå en signal. 0624-627644.

McI/JD

Ännu en ny stånka

I das Vaterland krävs inte så mycket för att en nyhet skall vara sensationell så länge den är inhemsk. Den Tyska fabriken har skaffat barn med Rotax-Aprilia. Det kan tom ha varit aktieaffärer men minnet behagar strejka med detaljerna. Mellan åren 60-66

byggde BMW en stänka som kallades R 27. Nu är det dags igen och min källa kallar den nya hojen landsvägsmaskin. Motorn blir Rotax femventilare, välbekant vid det här laget. Med 650 cc driver den Aprilias "Pegaso". Den kommer att utvecklas ytterligare för BMW men det björnstarka vridet kommer till varje pris att behållas.

Piaggios talesman, Alessandro Pinelli, säger vidare att både en och tvåcylindriga hojar följer. Gilera hör ju som bekant till Piaggio-koncernen och därigenom också via Fiat med ett utskott till Ferrari. Den nya hundrahästaren kommer i turist, sport och kanske till och med en choppervariant.

PS

Gilera-Honda!

Gilera har slutit ett avtal med Honda som innebär att Honda förser den italienska fabriken med motorer. Honda, som mer eller mindre kopierade Gileras rad-fyror i mitten av 60-talet, får nu alltså leverera motorer till sin förebild. Pinsamt. Det innebär fyrcylindriga Gileror upp till 1000cc om några år.

MW

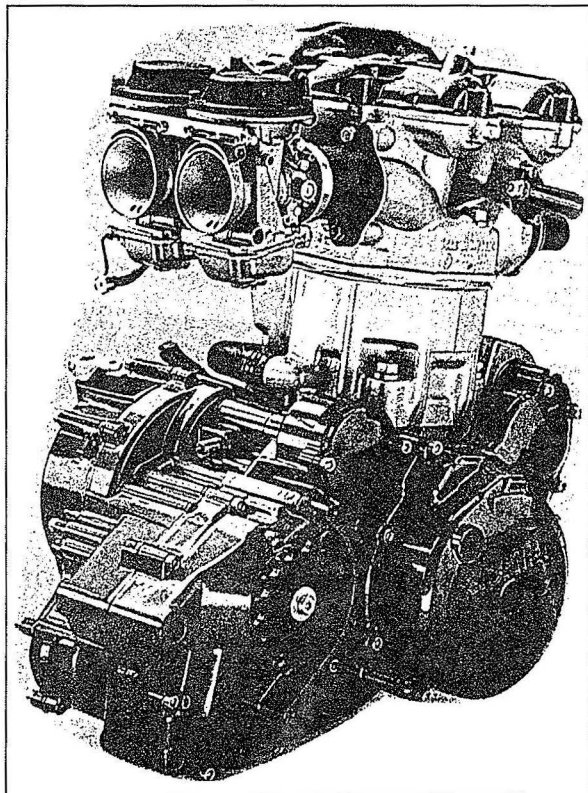
Förslitningsskador

Den urgamla trotjänaren har aldrig färdats med så hög genomsnittlig hastighet under min ägo tidigare. Detta tack vare inspiration från yngre och frimodigare kamrater. Detsamma har säkerligen gällt under tidigare domptörer och till slut sätter det små spår

bland toleranserna. Eller snarare förslitningsgränserna. Konsultationer ger vid handen att olika lösningar står till buds. En del utländska rätt avancerade och med motsvarande pris. Den riktigt känsliga detaljen är vevstaklagren. Ett

nytt och fiffigt sätt att lösa problemet har Alfred Bajohr hittat på tillsammans med Andreas Borst. Den siste Ducatihandlare i Gerlingen i Tyskland. Som framgår av bild så ersätter man nållagren med en lagerhylsa som samtidigt upptar axialspelet. Det här är ju ett glidlager och kräver ca fem kilos oljetryck vilket uppnås genom att byta

kraftigare vevtapp. För att komplicera det hela så bygger dom om smörjsystemet med en ny och fiffig pump. Och dessutom gör dom om till fullflödesfiltrering med filter från Citroén CV2. Oljepumpen är deras stolthet eftersom dom fräser den ur en aluminiumklump med högsta möjliga precision. Dessutom har den en

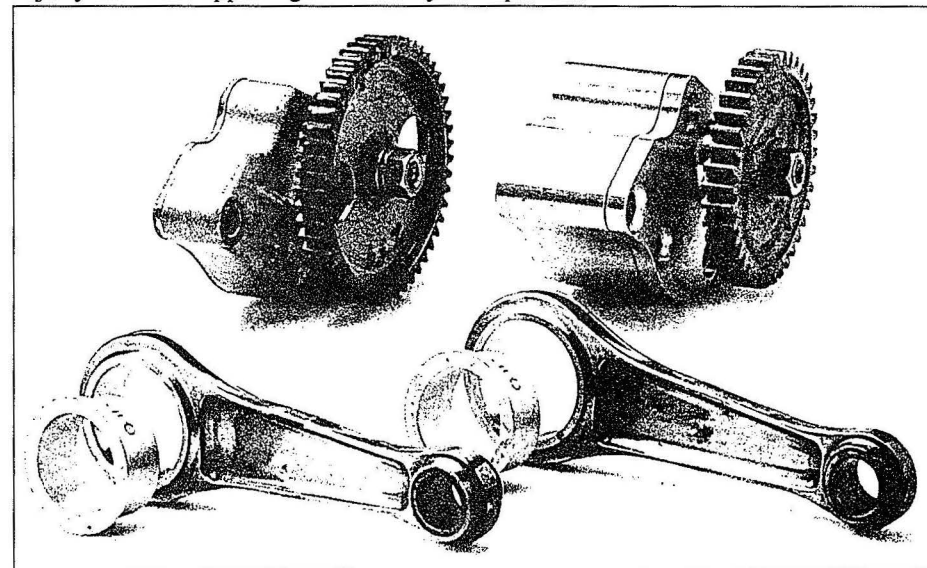


Körbarhet och hanterlighet bedöms som mycket viktigt. Men ännu viktigare är att behålla den blåvita identiteten. Presentation inom kort.

PS

Gilera V-2

Gilera kommer med en hundrahästars V-2:a. Premiär på Milano-mässan 1994.



oljepumpen. Det här kostar tio långa smala pengar ungefär (växelkurs tex) men uppges öka livslängden tre till fyra gånger. Metoden har en sak som talar till dess fördel. Man kan använda en fördärvad gammal vevstake som därvid får ett nytt och långt liv. Storändan slipas nämligen upp eftersom lagerhylsan har större yttermått än det ursprungliga nållagret. Det finns ännu en variant. I Bayern bor en hr Herrmann Beyreuther som tillsammans med kompisen Heinz Tschinkel har hittat på att byta ut vevaxeln mot "Millens" som är glidlagrad från födseln och har en

ventilkolv som reglerar trycket som ligger kring en bar redan vid låga varvtal och fulla fem bar vid 3000. Ventilen är justerbar till varje önskvärd tryck. Nu är det ju inte nödvändigt att byta hela vevaxeln utan de härdiga herrarna pressar i en ny vevtapp. Stakarna kommer från reservdelslagret förstås. Priset torde röra sig om tolv dyrbara pengar. Men då får man munstycken i vevslängarna som kyler kolven underifrån med en fin stråle. Motvikten höggslanspoleras f.ö. Panta har en annan variant. Han bygger om smörjsystemet

med en färdig sats för ca 7-8 hundra kronor. Då får man fullflödesrening på vevaxeln med ett lätt och smidigt ingrepp. Topparna är inte tillnärmelsevis lika utsatta. Panta är självfallet insatt i alla metoder så om det obehagliga har hänt så ringer man alltså för att få tröst och lindring.

PS

Vässa 851:an

De som är intresserade av att köpa en 851:a å trimma den tills banken inte längre (det har de ju inte nu heller, förstås) har några fler pengar skall läsa Performance Bikes novembernr -92. Där står "små" trevliga tips om fjädringen (Öhlins), samt bromsar m.m, som kanske kan vara intressant även för oss vanliga dödliga. I denna ovan nämnda tidskrift finns även reportage om engelska SoS maskiner! De har delat upp en hel sida med olika ramtillverkare (6 st) i hemlandet. En hel sida med olika motorer som kan användas (även de är 6 st), samt lite fakta runt dem. Efter det kommer olika tävlingshojar, deras motorer och ramar plus bilder. Däribland den OVER-racern som MCM hade ett reportage om i nr: 4 -92. Vill du läsa mer om den så står det i BIKE magazine, även där i november nr. Fotnot:

Performance Bikes och BIKE magazine är två Engelska tidskrifter som enkelt uttryckt är det Englands svar på svenska Super Bike, fast mycket roligare. Båda är trevliga men om den ena är trevligare än den andra, det får ni själva avgöra !?! De finns att köpa hos de flesta

tidningshandlare som du vet har utländsk press !!

KR

Miljardaffärer

Däckbranschen har skakats av en sorts klipparfrossa. Att försöka utreda vem som äger vem är strängt taget omöjligt. Bridgestone köpte tex Firestone (eller delar därav) för att komma in på Amerikamarknaden. I Sverige uppstod ett nytt bolag som heter NIVIS (snöflinga på latin) Intressenterna är Gislaved, Uniroyal (gamla Englebert) Semperit och ytterligare någon. Gislaved äger Norska Viking. Så kan vi hålla på. Dunlop är tex i Österländska händer och har hävdat sig väl. Den där Amerikanen, vad han nu hette, som vann Superbike VM körde ju på det märket. Den Franska fabriken köpte en annan fransk fabrik, fast det är ett tag sedan. För några år sedan gick affärerna mycket trögt. Personbildivisionen var rena katastrofen. Inte ens den ädla Italienska fabriken har klarat sig undan dessa affärer. Det gäller samarbete med Continental. (som i sin tur är lierade eller tom äger Semperit, eller om det nu var tvärt om) Situationen tycks vara på väg reda upp sig men har kostat Pirelli miljarder. Det är mycket olyckligt eftersom framtidskapitalet är utvecklingen men därtill krävs jättebelopp och arbetsro.

PS

Tungmetall Suka

S-z-s nya 600:a, som enligt Superbike hade en formgivning som var så vacker att den var nästan italiensk (ho,ho), har

både ram och sving gjort av stål. Det hela låter lite seriöst men det visar sig att ramen är av pressad plåt, kanske patentet till Puch Florida var till salu billigt, och svingen är målad i nån silverkulör får att låtsas vara av aluminium. Nog ar det pinsamt?

Mci/JD

Nyfiken fråga?

Spanska Motociclismo publicerar en bild på en V-fyra. Inget ovanligt i motorernas värld men denna skiljer sig en hel del. Ett par händer har knåpat ihop fyra tolvkubiks modellmotorer på ett gemensamt vevhus och det ädla bygget uppges producera 24 hästar vid 30 000 varv. Lite smolk fördystrar framgången eftersom en sån här motor går med maxvarv eller också inte alls. Det begränsar användningsområdet också. Det finns faktiskt inget alls än så länge. Men förslagna Ducatister löser säkert den frågan. Idéer är till för att kläckas. En litereffekt på femhundra hästar kan inte lämnas outnyttjad.

PS

Cucciolo Special

Äntligen skall det bli en artikel om Cucciolo-mopeden. Men det saknas material. En del finns som har legat länge, men skriv gärna och berätta allt du vet om Ducatis 4-takts moped Skicka bilder, berätta om din M55, om grannens.... Skicka materialet till Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö.

MW

Motoplat konkat

Den spanska elektronikföretagaren Motoplat har konkat. Man byggde bl.a. tändboxar och laddningsrelä åt Ducati på licens under en period.

MW

Mera BOT

Hr Britten i antipoderna får definitivt räknas som den egensinnigaste av egensinniga. Bygga en hoj som praktiskt taget inte går att använda. BOT och superbike kräver en serie för homologering. På Daytona är dom hur som helst laglösa och antipoderna har egna regler. Men det är en bedrift att smida tex hjul i kolfiber. Hålet för däckventilen kan inte göras efteråt utan måste vara helt färdigt i samma moment som fälgen. Man kan tydligen inte bryta fiberstrukturen hur som helst. Det är visst en finansiell fråga att han inte kan bygga tillräckligt många hojar. Synd eftersom bygget verkligen är något för sig.

PS

Bara bana

Ducatis 550-stänka kommer i år enbart som racer och då bara till importörer som kan garantera att hojen kommer att köras av någon i elitskiktet bland SoS-förarna. Priset lär ligga på 32 miljoner lire, dvs 70 kilokronor som det heter numer och en reservmotor går på hälften så mycket. Gatsbykeln får vi inte se förrän på Milanomässan till hösten.

Mci/JD

H-D import

Classic Motor/Signalhornets redaktör har varit ute och rest. En bit bortom Västerhavet. När han ändå var där köpte han en inhemsk tvåhjuling. Dom hade ju kunnat vara slutsålda när han kommit hem igen. Pappers och intygsbunten vägde ett helt kilo. Bullerbesiktningen behagade krångla och krävde fö omdrevning (fråga mig inte varför) De Svenska bestämmelserna krävde också en del ändringar av vilka ingen var gratis. Till sist var den alltså stämplad och godkänd och välsignad och när alla fakturorna lades ihop så blev priset detsamma som tex Sula skulle ha begärt. Hur detta kommer att påverka relationerna till Ducatiklubben är svårt att uttala sig bestämt om. Själva tar vi det som ett skämt. Men Berghagen och Signalhornet så gott som samtidigt det blir nog mycket att svälja i berörda kretsar. He he...

PS

Norton i kris

På de brittiska öarna är den gamla Nortonfabriken åter i kris. Konkurs väntas mycket snart om inget under inträffar.

MW

Bullerstörning

Den Tyska drakens redaktion hade antagligen kafferast när det blev klart att samtliga församlade, lagom tjocka män i sina bästa år, satt och ropade "va sa du"; hela tiden. Alla har nött åtskilligt tvåhjulingsgummi under åren och att det ringer i öronen har liksom kommit att uppfattas som normalt. För det gör det

ju efter en längre autobahnapp. Men det går över. Eller gör det verkligen det? Numera vill säga. Det stod klart att det gjorde det ju inte. Inte sedan några tillbaka i varje fall. Men resultatet blev en artikel. En arbetsplats får inte vara beskaffad så att den bullrar mer än 85 decibel. En enhet som Alexander Graham med telefonen på sin tid hittade på. Han behövde nåt att mäta se. Ett arkiv djupt nere i underjorden fyller kanske tysthetskraven men en skolsal med nutidens elever gör absolut inte. Inte heller den hårda hatten som tvåhjulingsåkare behagar bära. Man är alltså överens om att man kan utsättas för max 85 db under ett åtta timmars arbetspass utan bestående hörselskador. Vid 100 db uppstår fara redan efter 15 min och vid 105 efter mindre än fem. Vid hundra knutar kan bullernivån ligga på 100 db. Rekommendationsfarten på autobahn ger enkelt 105. 160 genererar hela 110 db. Det ser inte ut som några stora ökningarna men Alexander gjorde jobbet grundligt och en ökning med tre db upplevs som en fördubbling av ljudtrycket. Skalan är logaritmisk och överhuvudtaget krånglig att förstå sig på. Vi tränger inte djupare i det stycket. Vi konstaterar att de lagom tjocka gossarna givetvis inte kört en meter utan hatt och skinnkostym. Men i likhet med den nybadade pudeln och mikrougnen så hade det fallit bort en mening i anleitungen. Så där satt dom och hojtade. Sen har vi det här med frekvenser (akustik ÄR krångligt) Talets frekvenser ligger mellan 200 och 5000 Hz och om man får bortfall av sinnesscellerna just i det området så hör man sin granne tala men man uppfattar

talet med stor svårighet. Sedan visar sig att själva hatten är en bullerkälla i sig. Det måste ju vara hål för knoppen undertill annars får man balansera hatten på hjässan och hålet har en kant och visiret kanske glipar och det finns ventilationsanordningar. Alla detaljer åstadkommer turbulens och därmed buller. Själva formen kanske inte heller är idealisk. Inte materialet heller kanske. Kravet på tystnad inne i hjälmen har överhuvudtaget en mycket låg prioritet. Andra egenskaper väger tyngre. Såvitt våra bullerskadade medbröder funnit är det bara Schubert som medvetet gått in för att skapa en tyst hjälm. Men sedan tillkommer själva körställningen. Har man otur så kanske man hamnar precis i den enorma turbulens som kåpglasets överkant åstadkommer. Eller kåpan kanske är oduglig helt och hållet. Eller kanske bara tillsammans med Stina liten eller Nisse jättestor. Cucciolo som går i bräschen har utrett de sk antiphonernas inverkan. Redan för mycket länge sedan. Resultatet står sig fortfarande. Den klassiska E A R cylindriska skumgummiploppen dämpar faktiskt hela 30 db. Det finns andra avancerade hörselskydd som tydligen gjuts individuellt efter varje enskilt öra men Cucciolo rekommenderar alltså vilket skydd som helst bara det finns där. En hörselskada är ett långt större handikapp än vad man i förstone så där slentrianmässigt föreställer sig. Min personliga önskan är att någon tillverkare åtminstone försöker åstadkomma en tystare hjälm. Jag anmäler mig på stående fot som spekulant.

PS

Vill ha

Jag vill ha en DUCATI SUPERMONO, snälla Biscaya; fixa, fixa, vill ha, ha(begär), ha(begär), ha(begär) !!!! Alla ni som ringer till Biscaya och märker att de är, mycket, "trötta å tjuriga", då är det bara jag som har ringt å tjatat !!

KR

Först som sist

Femton MC-tidningar från de flesta fd västländer i världen deltar varje år i en Bike-of-the-year omröstning vilken arrangeras av Motorcycle International. Att H-nd- 900 Firestation vann överraskar väl ingen. (De säger att den har våghällning. Kan ingen modig Ducatist som provat den skriva till Cucciolo och berätta?). Något mer underhållande är då att den riktigt tunga titeln också går till H-nd-, nämligen Dog-of-the-year. Titeln går välförtjänt till NR 750. Nog är

det fantastiskt att läsa i tidning efter tidning om vilket underverk denna cykel är och att bara ett par månader senare få läsa om denna föga hedrande utnämning. Betalade inte H-nd- som de hade lovat eller vad har hänt?

Mci/JD

Pinsamt

I samband med ovan nämnda omröstning skedde något ganska pinsamt. Varje deltagande tidningsjournalist får en liten spalt på sig för att förklara sitt ställningstagande. I denna spalt berättar någon kallad G. Nordstrom hur vackra varv han kör på Nürburging. En dryg fjärdedel av hans inlägg går ut på just

detta och dessutom får läsarna av denna brittiska tidskrift som sprids över stora delar av Europa veta på sekunden vilken tid det tog. Uj, uj, uj!

McI/JD

Turbo-Marklund

Marklund med turbokonverteringarna i Norrland är en häutig gosse. Nu har han slagit sig på att bredda fälgar. Både magnesium och aluminium. Bara att bestämma bredden och Erik fixar resten. Mot rimlig avgift visserligen. Firman heter MC Xpress HB. PL 4260, 940 26 Altersbruk. Han har telefon också 0911-52005. Man svänger i Norrfjärden och följer Alterälven en bit inåt landet så kommer man rätt kvickt till Marklunds domäner.

PS

Les Mots

Alan Cathcart (hört talas om någon sådan?) fick ett hedersomnämmande härom sistens för 1992 års längsta mening. Han hade lyckats pressa samman 130 ord, 5 semikolon, 8 situationstecken, 14 komma och 1 (!) punkt. Strongt!

JD

Exempel på det exotiska livet längst i Norr.

De egendomligaste samtalsämnen kan bli föremål för behandling vid kaffebordet på jobbet. Tomgångskörning tex. Dieselmercor tom. En för samtliga närvarande bekant person uttalade en gång att: "Jag skall ha bilen (diesel Merc...,självklat) varm om jag skall

nånstans på helgen. Jag brukar låta den gå när jag kommer från jobbet och sen stänger jag den när jag börjar jobba på måndag...." Sen blev det tal om skicket på den ganska avsevärda bilparken med västerländskt ursprung som finns ALLRA längst i norr. Vrak nödortfikt skylda av bresenningar (lägg noga märke till stavningen. Det tog mig lång tid att inse att så heter det) Men komma överens och göra affär är inte till att tänka på. Här följde ett uttalande som jag inte kan återge. Hets mot folkgrupp eller diskriminering kanske. Då hov vår inledda smed upp sin röst och sade att: "den där svartmerc..., firmabilen alltså. Den köpte vi i Kir.... Den var ju fin och snygg och hade bara gått artontusen mil. Men det var inte lönt försöka starta den utan strömsnöret när det var kallare än plus fem.." För sydliga medlemmar är det bäst att förklara att strömsnöret är kabeln till den elektriska motorvärmaren utan vilken all verksamhet vore otänkbar i min omgivning. Man finner oräkneliga fantasifulla arrangemang av denna kabel för att den med enklast möjliga handgrepp skall kunna anslutas varhelst man stannar. Tillbaka till svartmer... Situationen blev ohållbar men smeden och hans bröder är hädiga gossar så ut åkte motorn och världens chock slog dom mitt för pannan. Och det är härdade gossar som har sett åtskilligt utan att blekna men detta var rekord. En nätt och jämnt inkörd Mer... med justa ventiler men endast rudimentära kolvringar!! Teorierna flög som åskvigar men efter viss forskning uppdagades sanningen. Svartbilen hade haft knas på startmotorn redan i samband med älgjakten och följden blev att motorn fick gå TILL

VÅREN då det blev tillfälle att fixa det förargliga felet... Om ni till äventyrs skall göra affärer allra längst i Norr så se väldigt noga upp.

PS

Rysk AGV

En före detta vapenfabrik i Minsk skall börja tillverka hjälmskal i Kevlar åt AGV. 300000 skal skall man göra 1993!

MW

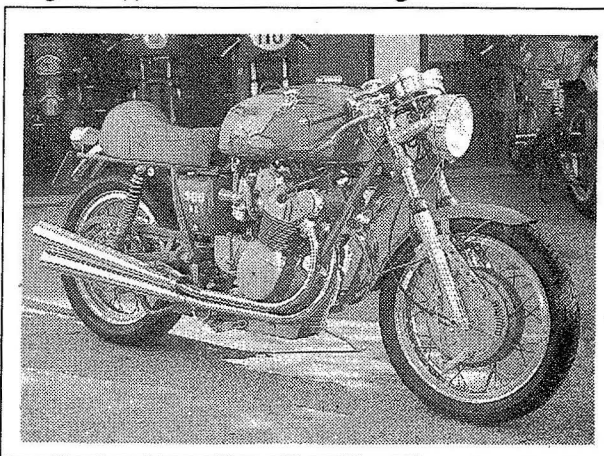
Från Das Vaterland

MC-försäljningen har slagit rekord 1992. Summan 134714 sålda MC överträffar t.o.m. rekordåret 1981 mitt i den värsta boomen. Det antas bero på de många återfallen och att damerna börjat skaffa egna åkdon i allt större omfattning.

PS

Brittiska MV

Dave Kay och hans företag Meccanica Verghera (!) har startat tillverkning av



"nya" MV-Agustor med den gamla tycks vara intresserade av att skriva om

hederliga 4:an. Man köpte upp fabriken lager och bygger nu ihop cyklar för de som vill hosta upp 600000 riksdaler. Kay har i och med detta lyckats reta upp MV-ägare runt hela världen.

MW

Mer om ungjävlar

Förevisade broschyrerna från mässan. Pekade på annonsraderna i den utländska tidningen. Åstadkom mest mummel. Det var enkelt att fastslå att en prima 900 SS ÄR en klenod. Och, ursäkta att jag säger det 851:an en dussinpoj. Men beträffande prisnivån gick kommentarerna i stil med att "för det priset får man hyfsad Suzuki" Om ni tycker att jag ser tård och eländig ut hädanefter så finns alltså en reell bakgrund. Det måste vara lättare att flytta berg.

PS

Träning

För licensinnehavare erbjuder Karlskoga träningstillfällen 16.00 - 20.00 de onsdagar det är hojräjs helgen efter. Övriga onsdagar bilkörning. 200 kr kostar det och från o med vecka 16 kan du ringa deras informationstelefon 0586-15090.

JD

Redaktören får medhåll

Eftersom inte så många

sina upplevelser kommer den ärade läsekretsen att pinas av rapporter från Norrländsk horisont. Redaktören är nämligen främst intresserad av att fylla Cucciolo med text. Han tager tacksamt det som erbjuds. Själv tycker jag det är utmärkt. Norrland är vilt, vidsträckt och tämligen okänt. Jag kan luras hur mycket som helst. Ingen upptäcker det ändå. Blommen i Boden förstås men han är ju ensam så... En norrlänning träffade en skrytsam Skåning på tåget. Som uttalade sig sålunda: Nog har jag varit i Norrland alltid, men där var så rälligt så jag vände i Uppsala. Om man vänder på steken och försöker sätta sig in i en sydeuropés situation? Flera hundra mil transportsträcka. Obegripligt språk och suspekt matsedel. Surströmming talar vi inte alls om. Vägar mera lik krondiken än autobahn. Djur med risbuskar på huvudet som fullständigt ignorerar trafiken. Inte ens signalhorn bekommer dom. Det måste vara förhäxat land. Solen går ju inte heller ner. Il Capo Nordo är höljt i töcken och ishavsvindarna viner. Är det land för människor eller djävlar? Om ni inte visste det så är det tvåhundra mil till färjan till kontinenten. Räkna från det omgivande Arktis..He he PS

Ps. På Biscaya finns det personal som visat påfallande intresse för renskötsel. En av förutsättningarna för att äga renmärke är innehav av jordbruksfastighet så det tycks ju kunna ordna upp sig. Ds.

Kontinental Reklam

Renault har använt sig av en Paso i sin TV-reklam för att sälja flera bilar! Gillette lär också använda sig av Ducati i sin TV-reklam för att få män att raka sig bättre? Är inte Duccarna förknippade med skäggstubb? MW

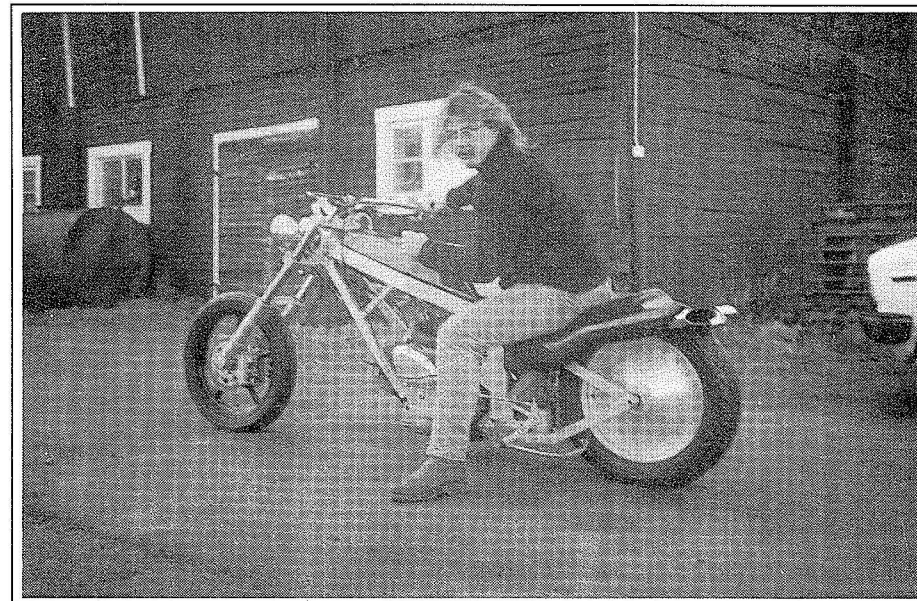
Hybrid

Har av mina djupa källor i Småland (läs Anderstorp) hört att Peter Lindqvist vid en deltävling på anderstorphallen fick hjälp av en världsberömd aluminiumsvetsare (har bland annat svetsat olika GP ställsvingar o ramar) !! Varför ? Jo, därför han hade hål i tanken. Om detta berodde på att han körde hojen med en nästan originalmotor eller inte, vet jag inte (lättningshål i tanken ???!). Där ser man vad en "hybrid" behöver för att överhuvudtaget den skall röra sig !! Att han sedan har mage att anmäla sig till tävlingar i Duceklubbens namn, när han kör en Hma. PROTESTERA NU !! KR

Snut-Ducce

Byggaren heter Fågelstuga och är medlem i SNUT MC. För att få ordning på den amerikanska oppositionen tog han en GTS-motor och ett knippe fyrkantströr. Redo för vägen lagom till våren. Lycka till!

Foto: EG



Händelse från Norrland

En man från Lantjärv var på besiktningen. Denne man är känd för att vara en rejäl "bakstötting". Båg och svår att göra till lags. Bubblan gick inte igenom. Tvåor och treor antagligen. Rätt normalt för en väl använd bubbla. Detta förtörnade Lantjärvaren så till den milda grad att han lämnade bubblan åt sitt öde på besiktningen. Alltsedan dess har han cyklat. Sommar och vinter. Eder trogne tjänare har försökt utforska bubblans öde men ingen tycks veta. Men cyklisten syns desto oftare. PS

Uppmjukning

Ducati klub Danmark har sitt årliga möte på Fyn (i Ringe) den

15:e Maj. Dagen efter hålls Nordiskt Mästerskap på Jyllandsringen (vid Silkeborg). Lagom säsongsuppmjukning? Ring Peter Hansen i Ringe 6262-4505 för detaljer. JD



Äntligen visshet.

Väderprofeten malde i radion. Götaland, Svealand, för att inte tala om Östra Svealand. Regn och elände. Norrland snöfall och stigande temperatur. Längst i Norr klart och kallt. På sina håll sträng kyla. En kontroll i fönstret visar minus 22°C. Man frestas då att dra den slutsatsen att utanför måste alltså detta ogripbara "Längst i Norr" befinna sig. Tvärsäkert förresten, eftersom inte minsta flinga syntes och norrskenet sprakade för fullt. Ett stort lugn lägrar sig inom mig.

PS

Grannland

På andra sidan bergen inte så långt härifrån finns Norge. Ett annorlunda och exotiskt land. Om inte annat så har dom rejäla snödrivor. Tidpunkten är juni och foto är av Dick Dykare från Sjöbotten. Fordonet mäter ca 410 cm utan snökedjor. På höjden vill säga.

PS

Språklektion

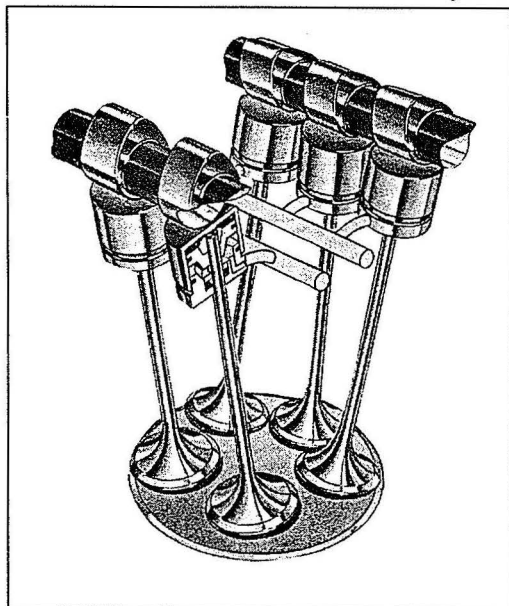
Pga rådande arbetsmarknadssituation har vi fått en sorts extra "reservungjäväl" på jobbet. Denne har en Transitbuss som han inrett till bostad vid fiskefärder osv. Detta fordon har sitt ursprung på andra sidan Nordsjön så konstruktionsdetaljerna är ibland egensinniga. Elsystem by "Lucas". Närmare inspektion visade att det var totalt "bakå" vänt". Detta ansågs till fullo förklara dess mycket lynniga funktion och resulterade i transplantation med DKW detaljer från Das Vaterland.

Den numera lycklige ägaren har fn ingenting annat än fjärrljus och extra strålkastare i huvet.

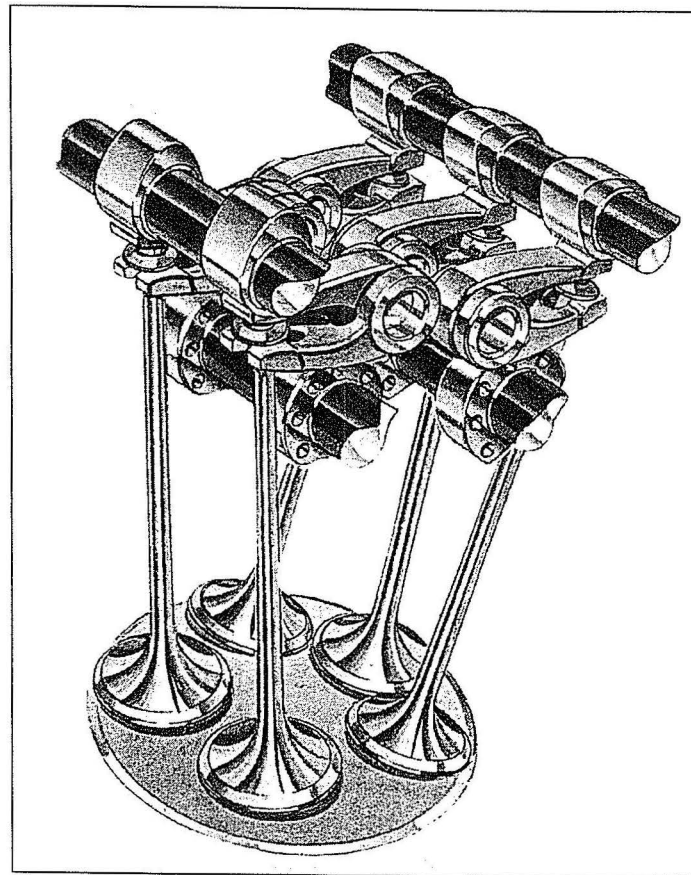
PS

Presstopp

När Ducati Club Nederlands tidning kom förra veckan bestod sidan arton av en högteknologisk chock. Titeln var: FERRARI-DESMO IN ONTWIKKELING. Min holländska är lite ...rostig men som väl var fanns det bilder att gotta sig åt. En bild visade ett konventionellt femventilat ventilsystem



med pneumatiska lyftare. Kanske för att få skilda kamkurvor för skilda varv? Den andra teckningen var mer begriplig och betydligt roligare. Fem ventiler per cylinder, två vipparmsaxlar per cylinderrad och FYRA kamaxlar per cylinderrad. Detta är säkerligen Bordis tack för hjälpen med MV:n. Och vilket



tack! Om det är en V-tolva vi snackar om (och det är det säkert, Ferrari är Ferrari) så kan man efter matematiska övningar räkna till 60 ventiler och 120 vippor med lika många shims. Det hela är alldeles, alldeles underbart men nu menar vi faktiskt allvar med vår desperata vädjan. Känner du någon som kan holländska, om så bara lite grand, så hör av dig. Han eller hon behövs.

JD

På förekommen anledning

Vi tar inte in artiklar i Cucciolo där man kan få uppfattningen att Cagiva-Ducati-Ferrari-MV härmat Yamaha! Alla kännare av italienska fordon känner ju till att den nya MV:n bara är en vidareutveckling av den gamla Gilera Rondine från 1939. Den hade visserligen kompressor, men den stod som förebild åt alla senare fyrcylindriga Gilera, MV, Benelli, H-a, Yama, Sukisuki och

Kwacka. Så det så. När man dessutom gör fula påhopp på den som för tillfället råkar vara redaktör, då åker artikeln i soptunnan. Så enkelt är det.

Tillf. red.

888 Superbike testad

Nya 888 Superbike Desmoquattro har testats av MCN. Nyheterna för året är i princip bara cylinderborrning och färgen på ramen (koppar-brons). I korthet gillar man hojen. Men man saknar vridmomentet som finns i 900

Supersport. Hojen måste köras hårt för att komma till sin rätt.

MW

Cagiva V592

Lite försenade tekniska data på Lawsons VM-lopp vinnande maskin:

Motor: Vattenkyld Big Bang tvåtaktare med dubbla vevaxlar, 80 graders V4, reedventiler i insugen, roterande slid i utblåset, 56mm i borring och 50,6mm i slaglängd, fyra stycken japanesiska 35/36mm Mikuni Power Jet förgasare, Kokusan CDI tändning, sexväxlad låda. 170 vilda hästkrafter vid 11900 varv.

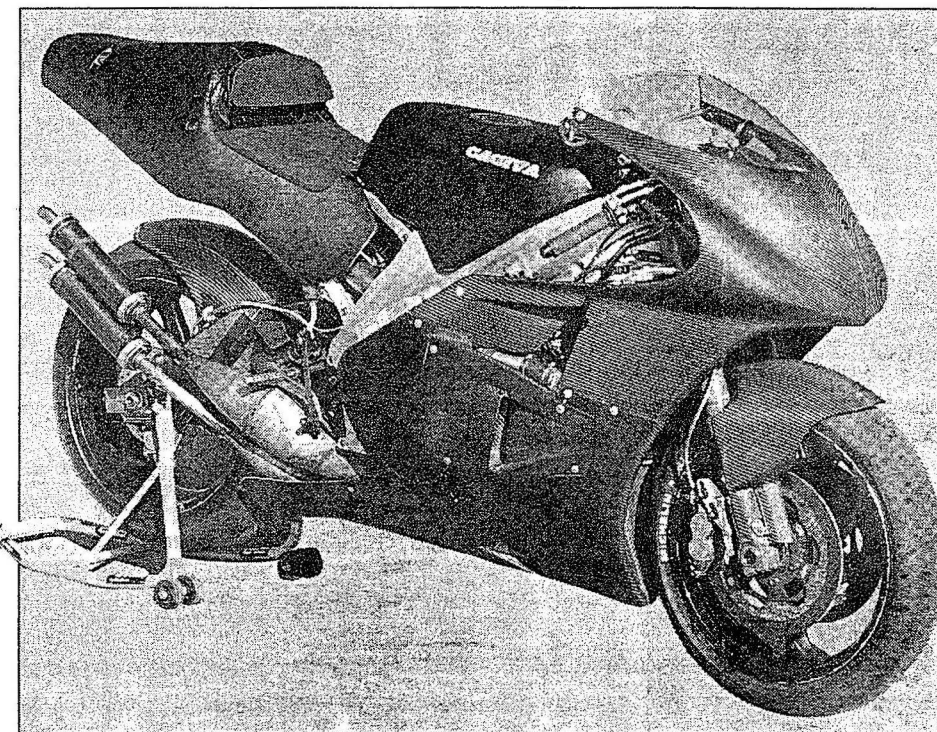
Chassie: Dubbelbalks alu-ram, Showa 43mm uppånergaffel, Showa ECSA elektroniskt styrd bakfjädring, rake: 24-

25 grader justerbart med bearbetade insatser i styrhuvud, hjul som användes för det mesta: 3,5" X 17" fram och 6,25" X 17" bak, bromsar: en 290mm kolfiber och en 320mm kolfiber skiva fram som hejdas av fyrkolvs Brembo-ok. Kolfiberskiva bak åxå. Hjulbas 1400mm, torrsvikt 130kg.

MW

Cagiva V593

Den nya Cagivan har testats av testförarna Marco Papa och Davide Bulega samt av fabriksförarna Chandler och Mat Mladin. Chandler presterade varvtider 1,6 sekunder långsammare än Wayne Gardners varvrekord på den fuktiga banan. Mladin var 0,9 sekunder



långsammare än Chandler och lyckades dessutom att vurpa efter att ha kört in i en flock med fiskmåsar! Ny ram har testats och bilden visar också en ny kåpa och Michelin däck.

MW

Cagiva Supporters Club

Alla gamla Alazzurra-ägare och andra Cagiva fans kan nu gå med i en Cagiva Supporters Club. Det handlar alltså om en fanklubb för 500-teamet. Kontakta Philippa Keizer, Menanderstraat 45, 3076 AE Rotterdam, Holland.

MW

Pojkspolingen jämför

Alex Barros har haft sin första testkörning av nya Sukiyaki 500:an och presterade nästan samma varvtider som teamkompisen Schwantz. På frågan om hur den nya Suzukin är i jämfört med förra årets Cagiva svarade Barros: Suzukin svarar mycket bättre, särskilt på lägre varv. Cagivan är lite bättre på höga varvtal. Cagivans chassie är mycket mer stabilt. Suzukin är mycket mera flexibel, men den stora skillnaden är motorn. Michelin däck är likvärdiga med Cagivans Dunlop. Men Suzukins baddäck ger bättre grepp än det Dunlop jag hade på Cagivan.

MW

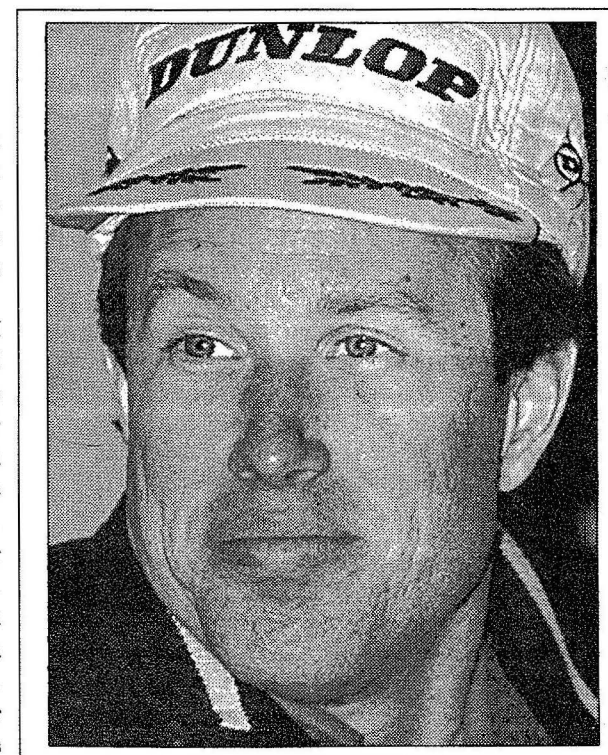
Wild Card

Doug Polen vill ha ett s.k. wild-card från Cagiva att köra V593:an i USA:s GP.

MW

Polen vann i Mexico

I ett inbjudningslopp i Mexico visade Doug Polen var skåpet skulle stå genom att vinna båda heaten som kördes utanför Superbike VM. Davide Tardozzi kom på en fin 3:e plats i första heatet, men fick

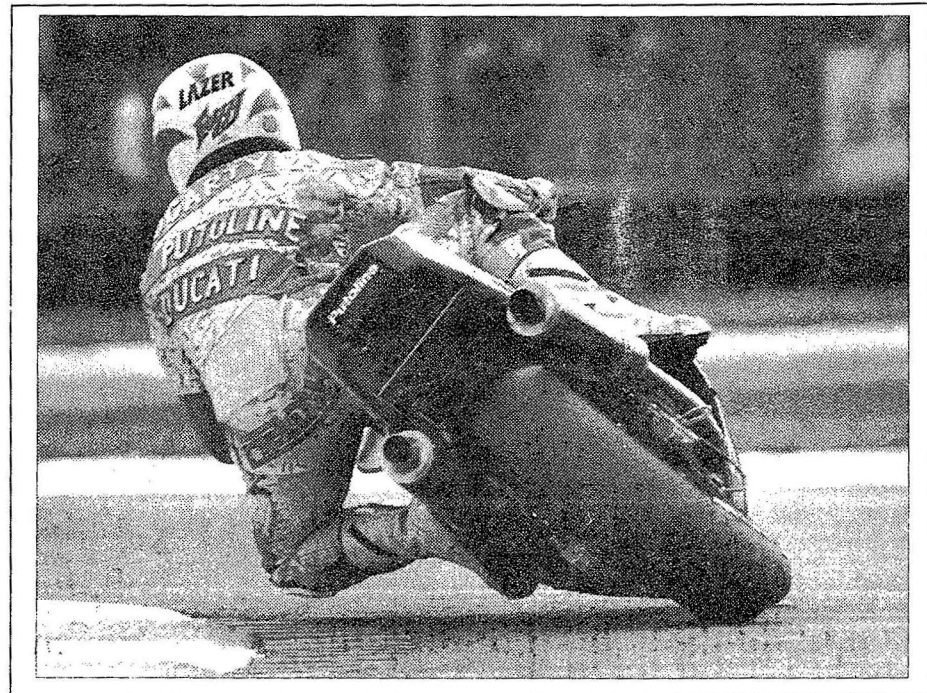


nöja sig med 8:e i det andra heatet då han fick ont i sin arm han skadade i början av året. Polens team-kompis,

Canadensaren Picotte, kom 2:a i båda heaten på en annan Ferracci-Ducati. Baldassare Monti ställde åter upp på en Ducati och kom 6:a i andra heatet.
MW

Allt om Polen

32 år, född 2 september 1960, bor i Corinth i Texas, 178 cm lång, 64 kg



tung, favoritbana Suzuka i Japan, egen mc: Ducati 888, hobby: skidåkning, golf, scuba dykning (?), vattenskidåkning. favoritbil: Honda NSX (huuuu), höjdpunkter i karriären: att vinna Superbike VM 1991 och 1992, mål i karriären: att vinna Daytona 200, mästerskapstitlar: 1986: Amerikanska 750 Suzuli och 500 Honda Interceptor, 1987: amerikanska supersport 600, 750

och 1100 Suzuli cup, 1988: amerikanska supersport 600 och 750, 1989: Japanska F1 och F3, 1991-1992 VM i Superbike.
MW

Falappa fick sparken!

Hjälten Giancarlo Falappa och Franco Uncini (teamchef) drog inte riktigt jämt i Team Police Ducati. Det slutade med

att våran hjälte sa att han aldrig mer vill köra för Uncini. Enligt Uncini så fick Falappa sparken efter att ha sagt en del oförsämnheter om teamet.
MW

Uncini fick sparken!

Ja, man kan ju tolka det hur man vill, men han gjorde sig nog inte särskilt

populär då Falappa lämnade teamet. Uncini lär börja hos Aprilia eller Gilera.
MW

Nya Team Managers!

Ducati kör två fabriksteam i år i Superbike. Möjligen skall ett av dem ställa upp i Endurance. Vi får väl se. En av de nya teamcheferna såg länge ut att bli Marco Lucchinelli, men då han fortfarande har en del problem med lagen så blev det två andra som fick rycka in: Raymond Roche har tydligen beslutat sig för att lägga hjälmen på hyllan. Han blir team-manager i det ena teamet. Hans förare blir Giancarlo Falappa (vips så var han tillbaka igen) och Daniel Amatriain. Som vi redan meddelat så har även Tardozzi slutat. Han blir chef för det andra teamet. Hans förare blir Stephane Mertens och Calle Foggy. Polen kör i USA och Phillis fick till slut köra en Kwacka i alla fall.
MW

Ny hoj?

Här gives ett lysande tillfälle till en fin affär. Hr Raymond Roches VM-vinnande Ducati 888 är till salu. Tog tex pole pos 25/11 -92 på Donington. Polen knäckte varvrekordet på Daytona dec -90. Ring B Gladwin 0742- 58 62 18 eller faxes 0773-830 450. I England så klart. Priset är löjliga 30 000 pund. Det är ju fänigt att ens förhandla. Har ni kanske någon i bekantskapskretsen med en äkta VM-vinnarhoj?
PS

Ut och in och in och ut

Ut kliver Ruggia. In kliver 125cc världsmästaren Alessandro Gramigni. Vart då då? Jo till Gilerateamet. I Aprilia-teamet blir det tvärt om, Ruggia kliver in och Gramigni kliver ut. De andra förarna i Gilera-teamet blir Paolo Casoli och Gimmi Bosio. En helt ny hoj väntas till årets säsong. Bränsleinsprutning lär provas.
MW

Aprilia då?

Jo, Ruggia kliver alltså in i 250. Övriga förare i 250 blir f.d. cross-världsmästaren Jean-Mickel Bayle, hjälten Loris Reggiani, och Wilco Zeelenberg. Bayles karriär är dock i farosonen då hans sponsor, Chesterfield, hoppat av på grund av de stränga tobaksreklam reglerna i Frankrike. 125-förare blir Carlos Giro, Ralf Waldmann och Bruno Casanova. Testföraren heter Marcellino Lucchi. Herri Torrontegui och Oliver Petrucciani får 1993 års produktions 125:or med 92:ornas fabriksmotorer.
MW

Ducati sidovagn

Det gamla GP-teamet Paul och Tony Atkinson skall göra comeback i sidovagnarnas F2-klass nästa år. Motorn lär bli en Ducati 888. Så får vi äntligen lite välljud i den klassen också.
MW

Superbike

Nu har Bikeredaktionen slagit till igen. En insändare tar upp turbohojar.

Redaktionen låter meddela att i " norra Sverige " bor en viss Erik Marklund. Han bygger turbohojar med massor av hästkrafter. Norra Sverige? Måntro vars he jer? Är det åt Korpilombolo? Eller Niemisel? Eder trogne tjänare har sett en Erik Marklund i Långnäs. Men han var infödd Pitbo borti Norrfjärn. Nog hade han turbo. Enligt programmet. Men det lät som en motorsåg. Ylade lite och så var det klart. Men en annan herre hette Allan Nilsson. Han körde Hedlund. Det lät som en riktig motor. Hela marken skakade. Allan åkte Duett med ägghusvagn. Veckan efter rejset mötte er rapportör ekipaget åt alldeles galet håll. Min gissning är att Allan passat på att besöka Il Capo Nordo. Det kan ju inte vara mer än högst hundrafemton mil från Långnäs. Ett sånt tillfälle kan man ju inte missa. Voj, voj att Sverige är avlångt...

PS

Egenbyggd fyrventilare.

I Thal, en by i Bayern (Ligger München i Bayern), obetydligt större än Lantjärn bor en violinist med mycket gott musiköra. Detta musiköra kan med lätthet tillfredsställas med Ducatimusik. Alltså har denne herr violinist, Andreas Muck, skaffat en samling på fyra Ducati. En av dem, en 450, råkade ut för generalras i motorn på Rijeka. Då tänkte han att det vore ju fint att hitta lite mer effekt så han slapp bli omkörd på rakorna och själv köra på yttersta gränsen i kurvorna för att hänga med. Det är nämligen så vist ordnat att när Ducatiklubbarna kör bana så har Münchens radiosymfoniker sommaruppehåll. En förträfflig tingsens

ordning. Om man har en svarv i källaren så föder det ofelbart idéer och fyra ventiler borde väl öka på knuffen. Det var ju så hr Bordi gjorde med åttafemtiettan.. Men det kräver lite mera anslag än enbart växelpengar. Konsultation hos racerprästen Otto Lantenhammer gav svaret. GM:s (inte det GM utan Giuseppe Marzotto såklart) fyrventiltopp borde motsvara kraven. Men alarmklockorna borde ha dånat när det stod klart hur enormt mycket jobb som krävdes för att klämma dit toppen på en Ducati. Ibland är tom musiker med absolut gehör stendöva, men ingenting är omöjligt och spånor på golvet kan man sopa upp. Och sopa behövdes. Cylindern väger tre kilo men föddes som en tolv kilos aluminiumklump. Mahle belade loppet med Nikasil och sedan tog det några månader att kapa kamaxeln till rätt längd och såga ur för kamdrivningen som sker med vinkeldrev och kungsaxel (det rätta sättet) och svetsa på lite kylflänsar. Gediget handarbete alltså. Av en man som sas lever på sina fingrar. Spela violin med fingrar i bandage går nog inte bra. Vill man vara solist så undviker man troligen sjukskrivning pga demolerade fingrar. En blånagel på stråkhanden hann nätt och jämnt växa ut igen under sommaruppehållet och det var enda malören. Som ni säkert redan förstått är vår Andreas en man med den rätta Ducatiandan. I korthet så blev visserligen motorn både starkare och hållbarare efter visst besvär i inledningen med felaktiga kamtider och galen tändning men till seger har det ännu inte räckt. Knappheten på anslag har anvisat en genväg i det att en billig

österländsk vevstake funnit användning i vevpartiet. En Ducatist finner alltid utvägar. Belackarna tycker att effekten är mer än tillräcklig när treans drev gav upp andan men brodern som får agera startmotor i depån tror stenhårt på konceptet. En Italienfreak har självklart en violin med gamla och klassiska anor, inte från Cremona men en Raphanelli från 1668. Vid 24 års ålder vann vår hjälte inträde i den berömda symfoniorkestern och om han inte lyckats med det så kanske han blivit instrumentbyggare i stället. Men som det nu förhåller sig så står han alltså vid svarven och mäter upp en cylinder. Framgångarna med den gamla nya fyrventilaren är nog bara en fråga om tid.

PS

Snabbare Superlight

Engelska MCN lät Moto Cinelli klämma ut lite mera hästar ur en Superlight. Man satte i högkompskolv, racekam och bytte till öppnare ljuddämpare i rostfritt stål. Topparna portades, luftburken modifierades och förgasarna bestyckades om. Vips så ökade effekten från 73hk till 83hk på bakhjulet. Ganska välkända knep i Ducati-kretsar. Men det kostade ca 17000:-

MW

HD-import

Classic Motor / Signalhornets redaktör har varit ute och rest. En bit bortom Västerhavet. När han ändå var där köpte han en inhemsk tvåhjulning. Dom hade ju kunnat vara slutsålda när han kommit hem igen. Pappers och intygsbunten

vägrade ett helt kilo. Bullerbesiktningen behagade krångla och krävde omdrevning (fråga mig inte varför). De svenska bestämmelserna krävde också en del ändringar av vilka ingen var gratis. Till sist var den alltså stämplad och godkänd och välsignad och när alla fakturorna lades ihop så blev priset detsamma som t.ex Sula skulle ha begärt. Hur detta kommer att påverka relationerna till Ducatiklubben är svårt att uttala sig bestämt om. Själva tar vi det som ett skämt. Men Berghagen och Signalhornet så gott som samtidigt blir nog mycket att svälja i berörda kretsar. He he...

PS

Mera BoT

Herr Britten i antipoderna får definitivt räknas som den egensinnigaste av egensinniga. Bygga en hoj som praktiskt taget inte går att använda. BoT och Superbike kräver en serie för homologisering. På Daytona är dom hur som helst laglösa och antipoderna har egna regler. Men det är en bedrift att t.ex. smida hjul i kolfiber. Hålet för däckventilen kan inte göras efteråt utan måste vara helt färdigt i samma moment som fälgen. Man kan tydligen inte bryta fiberstrukturen hur som helst. Det är visst en finansiell fråga att han inte kan bygga tillräckligt många hojar. Synd eftersom bygget verkligen är något för sig.

PS

Folan

Folans V-twin-motor börjar väcka en del uppmärksamhet på kontinenten. Den

lätta och smidiga motorn visades i en stor notis i MCN nyligen. Perfekt för BoT sa man. I Sverige har Cucciolos spanare meddelat att MCM skall bygga en gat-Folan i stil med Ducati M900. Rätt!
MW

Diplom

Cucciolos vitt förgrenade kontaktnät har uppdagat att en viss redaktör för en motorhistorisk publikation fått diplom av en klubb långt borta i väster. Skälet anges vara redaktörens inställning i vissa frågor som föranlett diplomutdelarna att utbrista i omdömen som "unenlightened" och t.o.m. "unqualified". Det kanske förklarar varför högst densamme redaktören köpt en hoj av västerländskt ursprung vid ett besök i det avlägsna landet....

PS

MZ-värsting

Då DKW i Zschopau efter andra

världskriget hamnade på östsidan om järnridån och rättigheterna till namnet hamnade på västsidan om densamma, fick man döpa om hojarna till MZ och bilarna till IFA. Utvecklingen gick snabbt framåt och MZ var tack vare den kända konstruktören Walter Kaaden ett stort namn på road racing-banorna. Men, en förare, Ernst Degner, hoppade av fabrikssteamet till Japan, och vips vimlade det av kopior i Japan. Utvecklingen hos MZ avstannade. Men man fortsatte att producera oljerykande bruksmaskiner. Såsmåningom blev Tyskland enat igen och MZ blev till salu. En kompis till mig la ett bud. Inte för att han hade några pengar, men det var ju en kul grej i alla fall... Nu har man tydligen sålts och fått 100 miljoner kronor i stöd av den tyska staten. Med hjälp av en engelsk firma, Tigcraft, har man tagit fram en ny häftig 1-stånka med en krommolybdenram som inte är svetsad. I stället har man limmat ihop rören med samma teknik som man använder inom flyget. Stor hållfasthet

och billig produktion är två av fördelarna. Hojen är otroligt vacker och har för tillfälligt en handbyggd Yama-baserad stånka med dubbla överliggande remdrivna kammar och 650cc. Hojen lär komma i produktion och MZ lär dyka upp i SoS i år!
MW

Dubbelyse

Har modifierat min 907 lite grann. Bytte ut det stora ledljuset fram mot riktiga strålkastare. Ett J-a pysslande, men det funkar bra nu. Och jag har fått ett superlyse.

Roger Andersson

Diesel

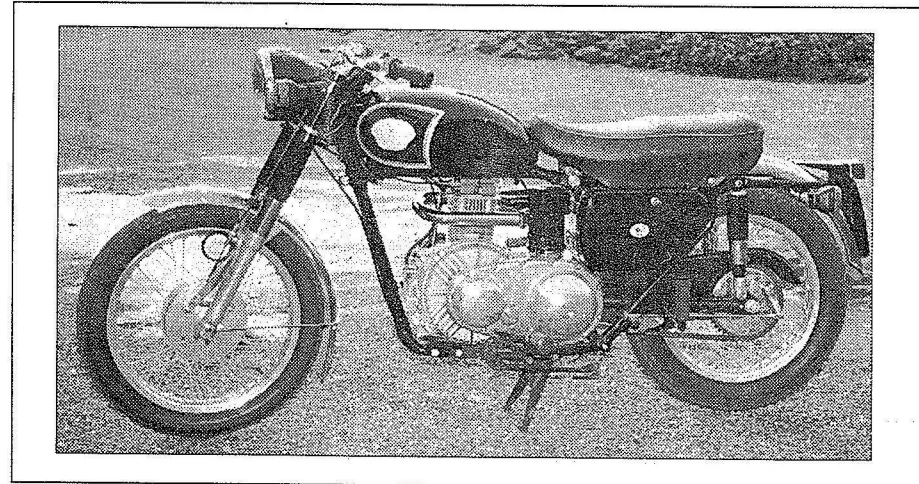
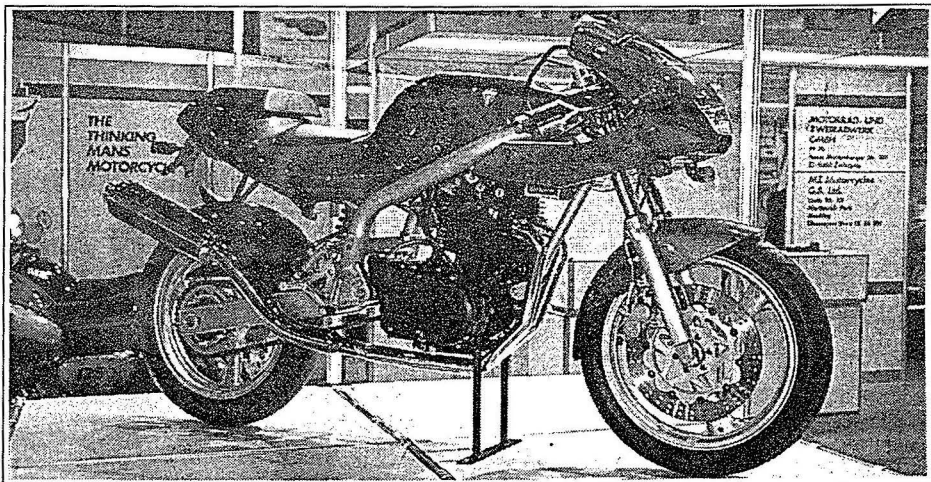
Nu skall det inte handla om jeans, utan om motorcyklar! När Svenska Ducati Klubben besökte TT-week på Isle Of Man för 6 år sen skrattade vi ganska gott åt ett engelskt ekipage på båten hem till Sverige. Det var Ernie Dorsett som

gammal original Match. Allt var snyggt gjort, men en Diesel? Ernie berättade att han kunde köra fantastiska sträckor mellan tankningarna (det var ju länge sen och det var miles så jag har glömt hur långt det var). 1989 vann Ernie första pris i MCN "Special Of The Year". Nu 1993 går cykeln i produktion! 10st skall byggas i år och fler kommer att byggas om de blir populära. Den nya hojen får Enfield India chassie och en 412cc båtmotor (Robin?) som drivs av Diesel och ger 8,5 hk/3600 varv. Soppaförbrukningen lär bli 0,13 liter per mil! Kanske nåt att ha i dessa kristider?

MW

Varning

Visste ni, ärade Ducatister, varför man skall justera ventilspelet med kall motor? Det finns en anledning förutom den rent tekniska aspekten. Motoroljan består av kolväteföreningar och så alla



monterat in en Robin Diesel båtmotor i sin gamla Matchless. Frun åkte på en hokuspokustillsatserna som är jättehemliga. När oljan är varm så avger



den kolvåteångor. Av dom blir man konstig i huvet eller om man fick kräfte i näsan men det är omkring femtio gånger mindre farligt när oljan är kall. Eller var det bara förtisju? I varje fall är risken försumbar när det gäller Ducati. Det finns nämligen inte många mekaniker som är så snabba att dom klarar operationen medan motorn är varm. Högteknologi betalar sig alltid.

PS

H-n-a ingalunda först.

Vår vän hr JD har kanske fått minnet omtöcknat av all oljesanering. En rätt närstående yngling lade pannan i djupa veck och konstaterade att NCR:en inte lät som något annat känt fordon. Vaken gosse. Ändå hade kläppen sett en fd årets Ducatist på Rådhusgatan i fullt Ducatimässigt tempo. Men troligen hade han kraschhatten på sig så hörseln blev handikappad vid tillfället i fråga. Vår vakne iakttagare har helt enkelt lagt märke till en konsekvens av Ducatitwinarnas egenartade tändföljd. Först så händer ingenting och så BOOM BOOM, så dröjer det igen och BOOM BOOM på nytt. Åttiosex mm kolvar ger en hel massa pulver på ett litet försvinnande kort ögonblick och så inget pulver alls en kort stund innan alltihopa upprepar sig i det oändliga. Så har det pågått sedan tidigt sjuttital och det började på Lysekils longitud. Det är visserligen länge sedan eder rapportör åtnjöt magistrars maningar men på den tiden låg Lysekil vid Västerhavet. Hur nutidens elever uppfattar saken är höljt i dunkel. Själv har jag hört talas om en mobbad magister som hämnades genom att lära ungjävlarne fel. Men Västerhavet

ligger mycket långt från den uppgående solens land. Här ser vi ytterligare ett exempel på Ducatis innovativa förutseende. I landet långt borta i Öster är dom tvungna att hitta på krångliga påhitt för att åstadkomma samma effekt som Ducati uppnår med enkla självklara lösningar.

PS

ps. Den elaka magistern var ett Hasseåtagapåhitt. Om nutida ungar som ju praktiskt taget är dataproffs redan i lekis skulle gå på en sån fint är ovisst. Men medge att tanken är klart Ducatimässig. ds.

Cagiva i öst

Cagiva lär nu i det närmaste ha lagt rabarber på CZ helt och hållet. Samtidigt så skall man satsa på att bygga småhojar i stora mängder för Thailand, Kina och Burma i Sydostasien. Detta skall man göra med hjälp av Thai International Vehicle Company i Bangkok. 150000 hojar om året om fem år är målet.

MW

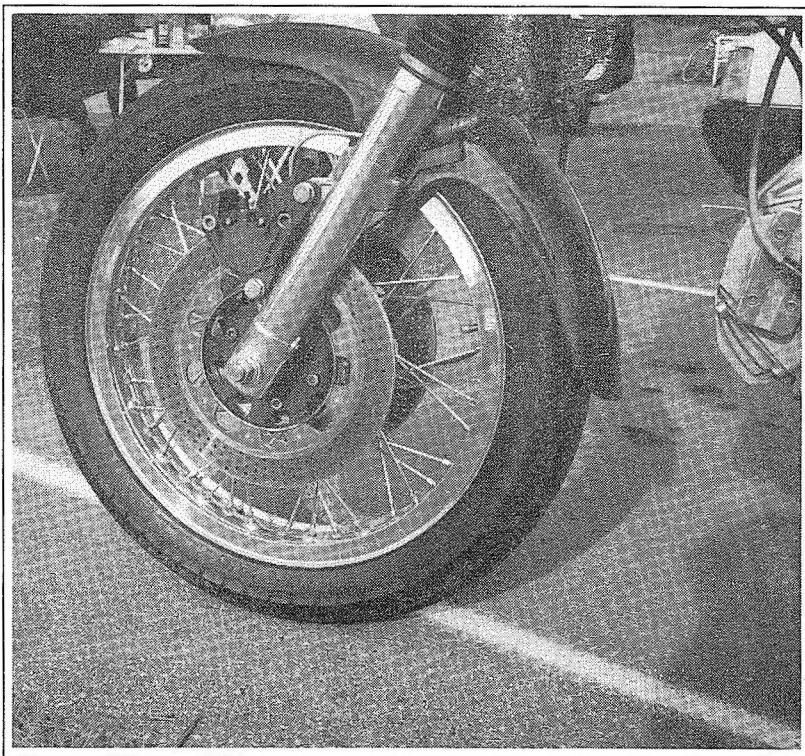
CTS

För mycket länge sedan fanns en mikroskopiskt liten bil som hette Goggomobil. Den var alldeles riktig med fyra hjul osv. Tyvärr finns ingen litteratur tillgänglig. Minnet sviker beträffande motortyp tex. Men det fanns en coupe som var riktigt vacker. Detta diminutiva fordon hade en elektronisk koppling. Man petade bara på den lilla, lilla växelspaken så skötte en solenoid om att frikoppla. Det var en brytare i spaken som aktiverade magneten. Om

man höll handen för länge så kunde man bränna magneten. DKW hade en liknande anordning som kallades "Saxomat". Det fungerade också med en brytare som slöt en krets och frikopplade så fort man rörde växelspaken ur läge. Om kopplingspedalen fanns kvar för starten kommer jag tyvärr inte ihåg. VW-bubblan kunde också utrustas med saxomaten åtminstone vissa årgångar. Systemet har fallit i glömska sedan små automatlådor blivit tillgängliga. Goggomobil hade fö inte så lång historia.
PS

Bromsskivor

En nyhet för alla som tröttnat på rostiga eller skeva bromsskivor. Jag har fått Tolle's krom och slipfirma att ta fram nya bromsskivor till min Ducati 900 Super Sport. Dom är laserskurna i stål efter mina gamla gjutjärnsskivor, och därefter förzinkade vilket gör att dom inte blir bruna om man har sin hoj för utomhusbruk. Jag är mycket nöjd med dom efter en säsongs användande. För dom som är intresserade, kan man anmäla sig till Tolle AB, Saldovägen 5, 17562 Järfälla. Tel 08-366878.
Carla



851

Vakna läsare har säkert lagt märke till att marknaden är väl tillgodosedd med begagnade superreplikor och fd rejshojar och vanliga 851:or. Priset är överkomligt. Det är både svårare och dyrare att komma över en pryddlig 900 SS. En riktig hoj alltså med mekanisk och pålitlig kamaxeldrivning (-men 900 SS har ju remdrivna kamaxlar. Det lär ha funnits nån modell som hette 900 Super Sport nån gång på 70-talet. Är det den du menar? -reds anm-).
PS

Dieslar

Under en av våra resor till Italien förliden sommar. för övrigt sammanföll tidpunkten med Albert & Albert stortest av 750 SS, träffade vi i Firenze en mycket gammal och oerhört trevlig man. Han heter Bottognali och var på sin tid chef för Ducati fabriken satsning På dieselmotorer för marint bruk. När vi berättade att vi aldrig sett någon diesel med namnet Ducati visade han oss flera olika broschyrer och tekniska sammanställningar.

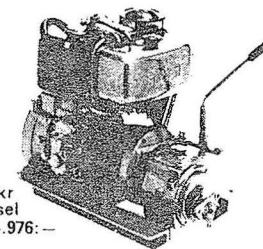
- Vi hade till och med en agent i Sverige, berättade han. I en gammal svensk båttidning visade han den annons den svenske agenten hade anfört som bevis på att han visst annonserade och marknadsförde produkten i fråga. Han skrattade så han grät när vi översatte annonsen. Speciellt tyckte han att meningen där luften spelar en avgörande roll, dock ej korrigerande, var speciellt rolig. - Inte konstigt att vi aldrig sålde något till Sverige med en annonsering i denna klassen sa han bl a. Det som

grämer oss mest är det faktum att företaget är skänkt. Vi förutsätter dock att företagsledningen i Adana var inflyttade Ståckhålmare eller nåt. Albert & Albert för Cucciolo i den marinerade världen.

Kolfibertej

Cagiva 125 Mito Lawson Replica har den. Nu vill alla ha den. Kolfibertejpen som kan den få den tröttaste aluminiumprofil att se ut som riktigt kolfiber. Tejpen beställs från: MPS, Daneheath Business Park, Heathfield, Newton Abbot, Devon TQ126TL, tel + + 626-835835.

DUCATI – för den verkligt anspråksfulla – den pålitliga och starka marindieseln till marknadens lägsta pris. 9 - 11 - 16 - 20 - 22 HKR



9 hkr
diesel
kr 4.976: -

Fläktkyllning är det bästa alternativet!
För luft fryser ej - luft rostar ej - luft korrigerar ej och Du får varmluft att värma kabinen med!
De flesta modeller av DUCATI är luftkyllta och tystgående!
I motsats till många andra kan vi plocka ihop ett installationspaket exakt som just Du behöver, varken mer eller mindre!
DUCATI service finns praktiskt taget över hela världen!

AB ADANA

Grynbodgatan 8, 211 33 MALMÖ
Tel 040-721 10, 45 19 19
Västkusten tel 0522-505 32
Stockholmsområdet tel 08-43 94 00

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

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Härmed inbjudes Svenska Ducati klubbens medlemmar till kust till kust resa med mässbesök.

Start sker vid Stenas Danmarksterminal i Göteborg klockan 08.20 Lördagen den 27/2 1993. På vägen över till utlandet hålles extra årsmöte i främre kafeterian (se separat kallelse). I Danmark skall vi försöka återhämta och förbereda oss för den återstående specialsträckan med mat, dryck och bad (ta med badkläder eller dylikt). Avresa från utlandet sker klockan 20.15 lokal tid. Vid hemkomsten till Göteborg klockan 23.30 vidtar aktiviteter på något av stadens många ställen enligt senare direktiv.

Inkvartering för natten sker i lokaler på gamla Ullevi (ta med sovsäck).OBS: Ingen raket och pizza fest, då man bör sluta när det är som bäst. På Söndagen skall man besöka Motormässan där Svenska Ducati klubben ställer ut med en fabulös monter. Detta gäller även de som inte deltog i kust till kust dagen före. För att vara säker på en plats på båten inklusive bad 130:- och en säng på natten 50:-- , bör man anmäla sig i förväg på postgiro 4771371-4 senast: 13/2. Det går även att i mån av plats, betala vid avresa resp. övernattnig. För ytterligare information ring till Stefan "Finnkopp" Jakobsson tel: 0502/15103.

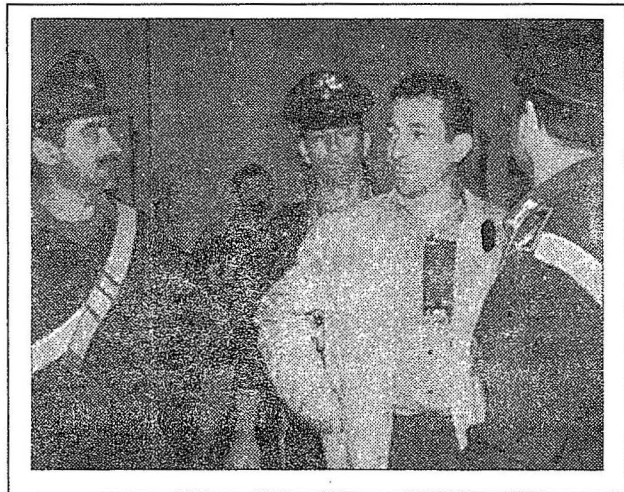
Väl mött, Den nya styrelsen.



KÄNDISAR I FARTEN

Känd HD-åkare dömd

Marco Lucchinelli torska ju dit för nåt år sen med en massa knark från Peru i



bagaget. Domen föll nyligen och blev fem år villkorligt för olagligt innehav av tung narkotika. I år måste han anmäla sig varje morgon hos den lokala polisstationen i Bologna. Det gjorde det ganska svårt att bli team-manager i år. Lucchinelli har hela tiden förnekat att han skulle sälja narkotikan vidare. Den var för eget bruk har han uppgett. Då var det ju inte så farligt. Om han får ha HD:n kvar står det inget om i domen.
MW

Ordförande i farten

Anonyma källor har lyckats fånga

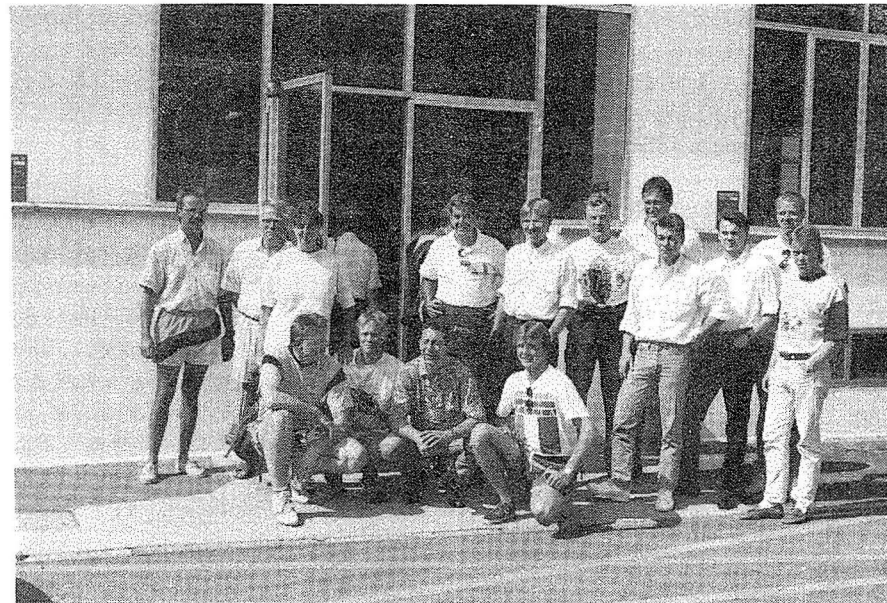
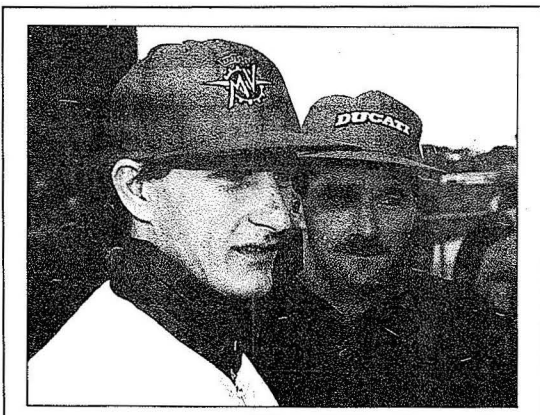
våran ordförande, Jonas Dahl, på flykt (!) på en H-a Gold Wing Super Chrome De Luxe Six Cylinder Electrical Reverse Gear 1500. På flykt? Från vad? Från de hotfulla medlemmarna som besökte Ducati-fabriken i somras! Vilken skandal!!!
CC

Kändis med morsa

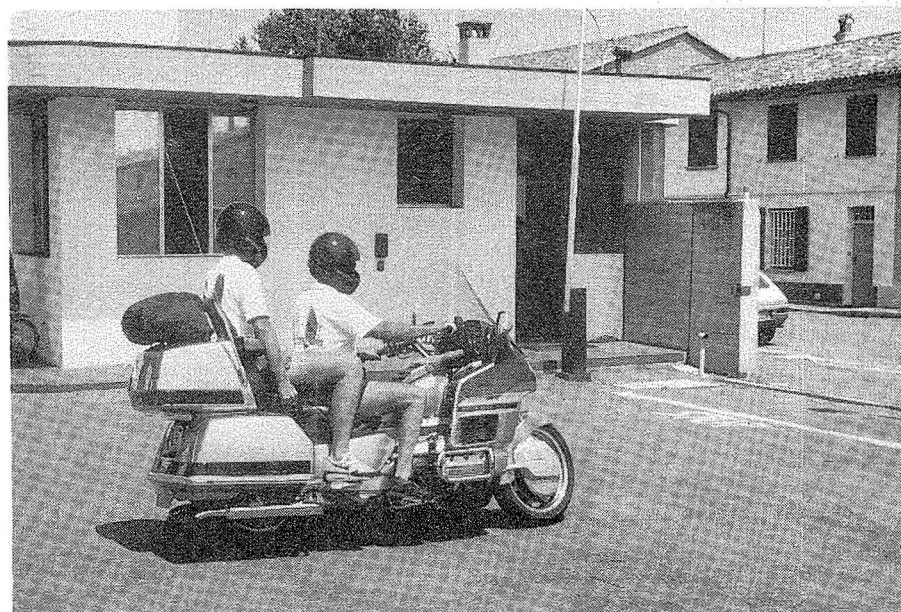
Eddie Lawson sågs nyligen brumma omkring runt Laguna Seca med sin morsa på sin 888:as passagerarplats!
MW

Kändis i Ducati-keps

När Manx TT gick av stapeln i höstas sågs ingen mindre än Nigel Mansel,



Marco omgiven av langare. Foto: Finnkopp.



Ordförande på flykt. Foto: Finnkopp

känd världsmästare i F1 och husinnehavare på Isle Of Man, smyga omkring i depån iklädd en Ducati-keps! Nu skulle det kunna följa tre sidor med spekulationer över detta, men vi hoppar över det. Hans kompis, Pat Sefton, vann Junior Newcomers 1991 på en lånad KR-1S, vad nu det kan vara för nåt? I höstas tog han sitt förnuft till fånga och lånade en gammal race-preppad 750 MV Agusta, värd sisådär en 400000:- Både Pat, och ägaren Dave Kay, tycker att en MV, som är ett märke förknippat med racing, skall få ses och höras på banorna. Sagt och gjort. På träningen gick det lite vild till vid Braddan Bridge och ekipaget hamnade i halmbalarna, utan större skador som tur var. I racet var målet att köra runt med minst ett 100 mph varv. Det klarade man! I folkvimlet

hördes kommentarer som: -"Men vad sjutton? Vad var det? Hörde du? Här, ge mig programmet så jag kan kolla (anonym åskådare i botten av Bray Hill).
MW

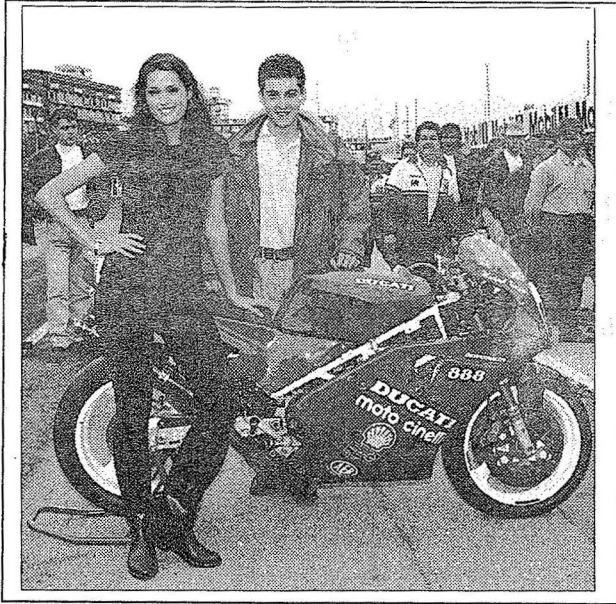
Nyvtättad smuts

Enligt obekräftade rykten är redaktionen på tidningen (svenska) Superbike förtvivlad. De nyligen inköpta skinnställen i 1993 års pastell-färger blev smutsiga vid en sen hösttur. Det värsta var att smutsen inte gick bort, trots kemtvätt. Nu kanske

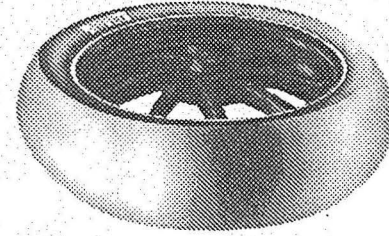
man blir tvungna att köpa nya. Smutsiga skinnställen kan man ju inte åka omkring i.
CC

Prassel på öarna

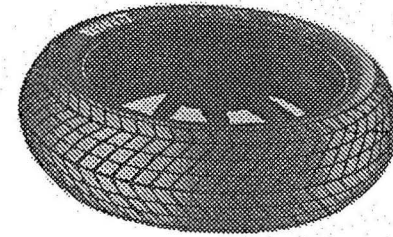
Michael Rutter är Tonys 20-åriga sonspoling. Han har kommit upp sig så mycket att han är an av englands bästa privatförare. I år skall han köra Superbike, kanske i VM, på en... ähum, kwacka. Denna spoling har setts i depån med ingen mindre än Simon Le Bons brud, den kända fotomodellen Yasmin. Var det Michaels Ducati som lockade den kända fotomodellen? Vad Simon sa förtäljer inte historien.
MW



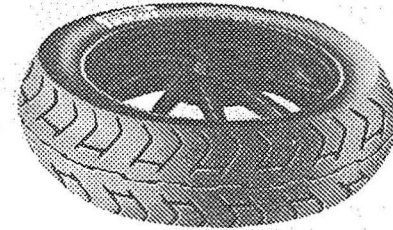
THE WINNING EDGE



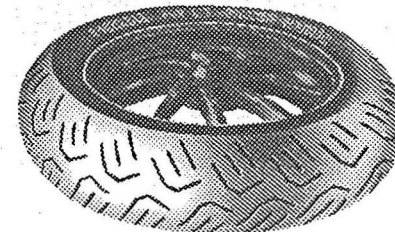
Slicks



Rain



MP7 Sport
Racing



MT75

Racing

PIRELLI

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

ÅRSMÖTET I OSLO 1992

Lördag morgon. Skall träffa Partikel-Janne och Harris-Tomas på Ku-åtta i Kalhäll. Janne sen som vanligt. Tomas ännu senare. Iväg. Tanka i Västerås. Lite duggregn, men inget farligt.

Tankstopp i Karlskoga. Tråkiga transportsträckor. Inbillar mig att vi är förföljda av en helikopter utanför Karlstad. Transportsträckor. Äntligen i Norge. Vägen svänger! Vägen svänger igen, fast åt andra hållet!! Episoden upprepas. Roligt igen. Vägbanan är torr.

Tankar norsk soppa på Jannes soppakort. Oslo. Snart framme. Kommer

ikapp en blårykande bil från Svenska Aeroplan Aktie Bolag med Peter Lindqvist och Nina Mickos. Måste vara här nånstans.

Vinglar in på några småvägar i Oslos utkant. Kommer in på en liten kort grusväg. Här är det! I ett bergrum. Parkerar hojen. Hälsar på en massa folk. Köper en öl. Snackar med en massa folk. Fotar lite. Köper en öl. Snackar med en massa folk...

En norsk MC-journalist kommer och intervjuar bl.a. undertecknad som nu är rejält påstruken, samt plåtar en massa





bilder på Hans-Ola Lövgrens 900 Super Sport.

Dags för mat. Pasta, vin, mera pasta, mera vin... Köper en öl till. Dags för årsmöte. Va!? Vald till mötesordförande! Hur skall det gå? Jag anträdde podiet med en öl i handen och fick Hoffmann vid min sida som sekreterare. Med sluddrig stämman lyckades jag tydligen att genomföra mötet. Har ingen aning om vad vi beslutade, men det står i ett protokoll nån annanstans i tidningen. Jag undrar om mötessekreteraren var så nykter att han visste vad han skrev? Eller är allt konstruerat i efterhand. Ingen som var där kommer ihåg.

Det blir kväll. Det blir natt. Folk sitter och snackar till de faller ihop av trötthet. Snart ligger folk och sover överallt i ett enda virrvarr. Plötsligt

folk somnade sött i alla fall av avgaserna.

Det blev morgon. Alla sov. Det blev middag. Det började röra lite på sig. Frukost intogs och det var dags att grensla hojen för hemfärd.

Kommer ut ur berget. Regn. Kör iväg. Regn. Kör först ganska långsamt. Regn. Ökar farten betydligt. Blöt blir man ju i alla fall. Vid kurvorna nära gränsen är den nästan torrt. Kul.

Sen regnar det mer igen. Passerar gränsen. Tråkiga långa raksträckor. Ligger först i ungefär 150 knyck när jag får se nåt röra sig långt fram. Tvärnitar och hinner precis få hejd när rådjuren passerar vägen. Puh. Blev inte påkörd bakifrån heller.

Kommer till Karlstad. Regnet upphör.



vaknar alla helt plötsligt när Anne Line Barkald fått för sig att varmköra sin Montjuich som stod inne i berget.

Snart somnar alla om, men motorn blev tydligen inte tillräckligt varm. Denna gång varvade hon länge, länge. Men

Hungriga. Kåkar i en timme. Regnet har hunnit ikapp. Vi får regn hela vägen till Stockholm.

Varför utsätter jag mig för det här varje år?
MW

Entusiasttidningen!

TVÅTAKTS TURBO



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!



Frankaras ej
MCM belatar
portot
Inom Norden!

- 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.

MCM

MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 STHLM

Att montera ett turboaggregat på en encylindrig tvåtaktare har länge ansetts omöjligt, speciellt på en så liten slagvolym som 125cc.

Problemen är många: 1, en cylinder ger för få avgas pulser. 2, 125cc är för lite slagvolym. 3, tvåtaktare kräver ett fungerande expansionsystem.

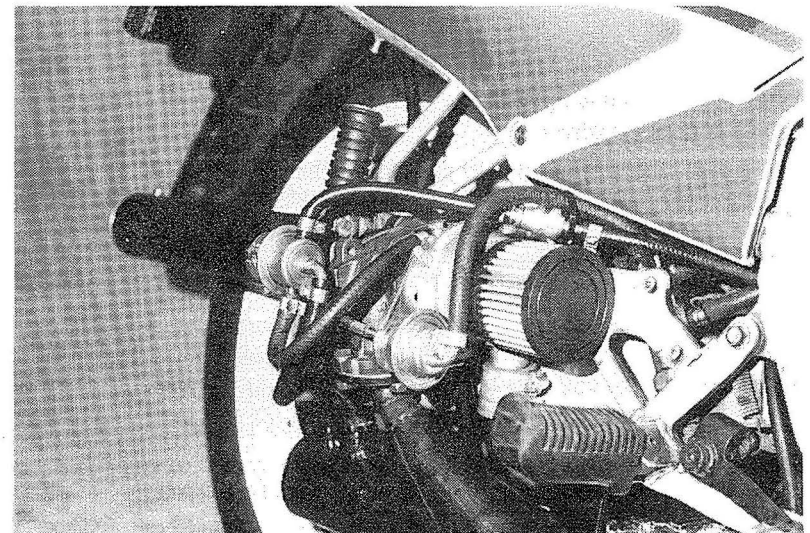
Men Lennart Zaader tänkte varför inte? Han tog en 125:a och bulta på ett turboaggregat. Och se det fungerar. Nja riktigt så enkelt är det väl inte. Nej men Lennart är inte vem som helst. Han är ett "geni" inom förbränningsteknik och mycket intresserad av motorcyklar. På sitt samvete har han diverse turboladdade motorer. T.ex en GSX 750 R på cirka +200hk.

Grundmaterialet är en Yamaha TZR 125 av 1992 års modell som han modifierat med ett IHI turboaggregat. Och han har även byggt ett eget expansionsystem, monterat på en oljepump (för smörjning av turbon) och bränslepump.

Efter mycket räknande och provande lyckas han nu plocka ut cirka 50hk. Detta motsvarar ungefär 350hk på en hederlig 900 S2:a. Nu laddar han bara 0.8 bar och det finns mer att hämta.

Då är väl inte vridmomentskurvan helt rak? Nej men håller man sig bara över 8000rpm så går det undan. Det Lennart Zander nu har gjort kommer att slå undan benen på många sk. experter.

Niklas Rimpi



DET VAR BÄTTRE FÖRR

Året var 1952. Provkörning av Monark 98cc med Ilo motor och Husqvarna 98cc, båda med trampor. Stelt fram och bak. Inga Desmoventiler att bekymra sig om. Fjädringen justerades genom att släppa ut luft, eller handpumpa för att få hårdare fjädring = högre toppfart.

På grund av inga bromsar alls, förseddes de flesta diken med sly och videsnår. Sen började allt gå snett. Tillverkarna satte teleskopfjädring eller bottenlänksfjädring på motorcyklarna, och däcken svällde. 3.00 fram och 3.50 bak. Varför, när cykeldäck fungerat utmärkt i 50 år?

Det började också knackas Bohusgranit som små fyrkantiga stenar. Slitstarkt och oöverträffat som halkbana. Det blev mycket NSU MAX och Norton Dominator 88.

"Det var bättre förr". Vad är egentligen denna nostalgi som blivit tema i Ducatibladet? Skrivare av dessa artiklar saknar troligen medel eller har avslutat sina aktiva MC-år. Kan också vara blivande medlemmar i MCM eller betalda av Super-Bike som skriver mycket bra också.

Själv åker jag idag Ducati 750 SS -91 (det är inte helt fel, reds anm) med felvänd bakre cylinder, fjädring, bromsar och japanska lungor. Allt samverkande till något av det finaste i MC-väg jag har kört. Jo, jag har en del

att jämföra med. Pantahn skäms inte för sig. Allt blir bara lite mer arbetsamt, speciellt i täta vänster höger kombinationer, och den kräver mera varv. Men det är 600:an bra på, med en helt annan karaktär än 650 och uppåt: Alazzurra, 750 F1, Paso, 906 Paso och 750 Sport.

Varför ingen riktig Ducati undrar säkert expertisen. Därför att jag upplever den gammalmodiga tungstyrda som nostalgiobjekt, väl värda att vårdas. Charm har dom och vårdas bör dom.

Boende i Kungälv-trakten har verkligen tagit fasta på Ducatis värde. Bygg om dem, spruta färg på allt, och undvik skötsel (Rat Bikers = KRIS). Därför var allt bättre förr. Då åkte en del medlemmar fungerande motorcyklar. Idag väcks minnen till liv med pilsner och funderingar på sofflocket. Om jag hade pengar.

Medlem, Agne Friman: Norton Manx Domni, 600SLPantah, 750SS -91.

PS Jag har prövat japs, dötrist!

Cucciolo kommenterar:

Agne får härmed ett utnämmande för numrets kladdigaste manus.

~~Royal Combellinas. sen Japs H a 750
CBX 1000 Kava 900. sen blev det
en prov på 600 SL Pantah med Bue~~

Det var bättre förr

Året 1952. Provkörning Husqvarna 98cc ^{Renna ab flyg} stelt fram och Monark 98 med Ilo motor. med trampor bak inga desmoventiler att bekymra sig om fjädringen justerades med släppa ut luftkom eller handpumpa hårdare = högre toppfart På grund av inga bromsar alls förseddes de flesta diken med sly och videsnår. Sen började allt gå snett. Tillverkarna satte teleskopfjädring eller bottenlänks fjädring på motorcyklar och däcken svällde. Det blev mycket NSU MAX och Norton Dominator 88 3.00 fram 3.50 bak. var för när cykeldäck fungerat utmärkt i 50 år.

Det började också knackas Bohusgranit i små fyrkantiga stenar slitstarkt och som halkbana oöverträffat! "Det var bättre förr" Vad är egentligen nostalgi som ~~har blivit~~ ^{har blivit} tema i Ducatibladet. Skrivare av dessa artiklar saknar troligen medel eller har avslutat sin aktiva MC år kan också vara blivande medlemmar i MCM eller betalda av "Super-Bike"

INSÄNDARE

Till Svenska Ducati Klubben

I många år har jag tänkt att gå med i Er klubb men inte kommit till skott förrän nu 1993. Intresset har funnits länge, dels för att jag alltid har gillat Ducati ända sedan Olle Nygren och Rauno Aaltonen bjöd på sköna toner på Gelleråsen i slutet av 50-talet. Dels för att jag har Cucciolo som favorittidskrift. Humorn i den tidningen ligger på hög nivå. Men så var det ju det faktum att jag inte var ägare av någon Ducati! Kunde jag ändå platsa i klubben? Jo, då var det någon snäll man som sade i Ducatimontern på en mäsas i Älvsjö. Det må väl räcka att du har nämnt Bruno Spaggiari, Angelo Bergamonti och Mike Hailwood i dina böcker. Ändå har jag gått omkring och känt att jag skulle bli en svag Ducatiklubbmedlem. Men inte nu längre. Nu är jag stark. Har nämligen tittat på TV och sett tyska Pro Superbike serien. Min far hette EDVIN!! Vänliga hälsningar från medlem 638. Leif Rosell

Cucciolo svarar

Den var svår å bräcka!
(red)

Bäste redaktör

Assånuba! Om nu fabriken valt "den svenska benämningen Monster" (jag tycker mig minnas att den skulle heta så även på nåt annat språk), varför kallar ni den då inte för "Monster". Vad betyder il monstro? Superlight kallas Superlight i Bologna, även om man inte tror det när man hör en bolognesare prata, snarare

något i stil med "esoperelajte". Självt tycker jag att Superlight är ett aldeles utmärkt namn. Ta t.ex. det gamla märket Gilera. Dom har tilläggsnamnet "fjäder" på sin rejsstänka, Saturno, för att beskriva MC med låg vikt. Saturnus Fjäder, tycker ni det låter bättre? Ett annat gammalt fint märke skrev, på den tiden man inte bara var en dekal, ut sitt förkortade namn i klartext bak på sadlarna på sina första 750:or. "EMMEVU" stog det, men aldrig siffrorna. Varför skulle ni skriva ut siffrorna i klartext? Förbryllande... Och, nej, det borde inte heta "Superare Moto" i stället för Superbike. Väldigt få i Bologna skulle få för sig att kalla 888 Desmoquattro Superbike Campine Del Mondo för "överstiga motorcykel", även om jag börjar tro att redaktören är fullt kapabel till det... Angående det grova påhoppet om en av mina posr-o-peder kan jag bara tillägga att, även om det mer och mer börjar kännas som en Kicki, så är det faktiskt en Tage Danielsson. Det står det på undersidan av tanken, aldeles bredvid "Made In Taiwan" dekalen... Brön Jinge (348)

P.S.

"Tryckfelsnisse" som någon slags förklaring till er totala brist på hyfs och kultur visavi det vackra språk som med fördel talas i trakten av Borgo Panigale, känns i sammanhanget futtig. D.S.

Cucciolo svarar

Det är ett mycket bräckligt hörn som Brön Jinge tvingat oss att måla in oss i. Nu tvingas vi erkänna att Cucciolos minimala budget och usla ekonomi (varje nummer går med brakförlust) gör att vi inte haft råd att..... Nej förresten, vi erkänner inte. Vi har rätt. Ni har fel. "Fjäder" är väl i och för sig ett namn som kan ge märkliga associationer i MC-sammanhang. Men det låter betydligt bättre än Superlight. Hälsa Kicki förresten.

Ciao Cucciolo!

Här kommer lite bla bla bla. (Ta't för vare é). Har försökt att dom senaste åren åka på årsmötet, men det har oftast kommit något emellan. På grund av att det blir mera barnvagnskörning än MC-åkning så måste man ta tillfällena i akt. Varje gång det har varit årsmöte, då har man lyckats få en veckas permission från blöjor och välling. Men det har varit enda tillfället för att åka av sig så mycket som möjligt. För att lyckas finns det ett bra ställe, nämligen NORGE. Då är det inte svårt att välja vilket man vill göra, årsmöte eller hojåkning. Årsmötet kan man ju läsa om i blaskan i stället. 1992 års årsmöte i Norge. Perfekt tänker man. Äntligen kan man kombinera hojåkning med årsmöte. Det sket sig i alla fall. Arbetsgivaren pekade med hela handen och sa att nu åker du på förrättning. Det blev inget hojåka eller årsmöte i Norge för en annan. Men det kommer nya säsonger. Förtvivlad, ingenting finns att läsa om årsmötet -92. Det fanns kanske någon som var tillräckligt nykter för att komma ihåg vad som sades. Och nu över till något

helt annat. Äntligen börjar den italienska charmen, själen, kynnet märkas i S.D.K. I början av hösten längtar man efter nästa nummer av Cucciolo, nr 5. Ringer kassören för att kolla att man är medlem fortfarande. Han svarar att tidningen är på G, för han hade just fått den. Självt får jag den ett par dar senare. Lite senare på hösten dyker sista numret av blaskan upp, nr 6. Vadan detta? Det saknas 2 nr däremellan. Lite senare kommer nr 4 och till slut nr 5. Underbart. Italiensk postgång när den är som bäst. Bäste red. Jag tänker inte kräva er avgång, utan vill ge er varje nummers ros för det arbete ni lägger ner på varje nummer och som är så efterlängtat när den väl dyker upp. TACK till er alla. Skickar med en bild på grabbens leksak. Bildens rubrik bör vara: "När jag blir stor vill jag också vara en Ducati" eller "I mitt nästa liv vill jag vara en Ducati". Kör inte omkull. M.v.h. 156 Seppo Myllyaho

Cucciolo svarar

Om allt går som vi tänker just nu, så skall vi ha fått tag på nån som var tillräckligt nykter att förmedla lite episoder från årsmötet. I övrigt: Tack själv för att du tar dig tid att både läsa och skriva insändare i vår lilla tidning.

Morsning Cucciolo

Gillade artikeln om "utmaningen" i nummer 5. Men, var det verkligen sant? Körde kan verkligen snabbare än Lidingötaget? Var det verkligen en riktig Scrambler? Vem var det som körde? Jag tycker annars att Cucciolo är en jättebra tidning. Vet ni förresten hur

man får ut strypningen ur min Honda 900 Fireblade?

Gerry

Bästa Gerry

Visst var det sant. Till skillnad från andra tidningar som påstått sig utmana andra tåg i Sverige, har vi ju bildbevis. Och, jodå det var en riktig scrambler. Om din fireblade: Ta fram svetsen och håll den mot insugningsrören. Då smälter plasten.

Red

Bästa Herr Chefred

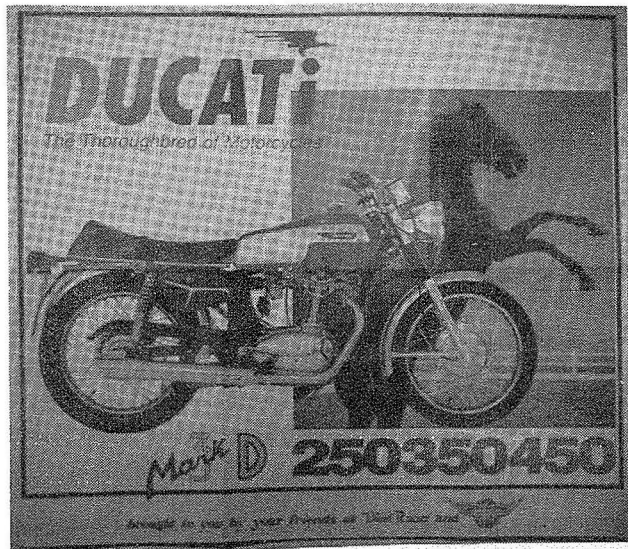
Ber att få tacka för den eminenta tidningen som dock ibland henfaller till klubben för inbördes beundran. Vem sa att det var negativt? Men i alla fall. Till något mer positivt. Nu är det bara 4 1/2 månad till en dräglig MC-säsong, utom för Pelle uppe i Kalix! Annars, kanske, kanske finns det en chans att se en

Gilera 125cc racer på classic-racen i sommar. Omöjligt är det inte. Förslag till förbättring: Varför inte skriva in / presentera de nya medlemmarna i Cucciolo vartefter de går med i klubben, så att medlemsregistret ständigt förnyas / fylls på hos oss medlemmar. Samma system används ac Circolós medlemstidning. Självlklart har jag stulit idén därifrån, vad trodde du?
555 Leif Landquist

Cucciolo svarar

Ja, visst är vi bra! Vi beundrar verkligen oss själva. Vackra är vi också. Inte lika rena skinnställ som hos Superbike, men ändå. Idén med presentation av nya medlemmar i Cucciolo är inte dum. Vi har faktiskt haft det så för länge sen, men av nån anledning la vi av. Det var väl ingen som orkade?

Red



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

Quota di partecipazione
1993.

4771371 - 4
Svenska Ducati
Klubben

Bl 2021.01 (Jan 87) A 30-87

INBETALNING / GIRERING A

200

#

#

#00#

DETTA FÄLL FÄR ANTECKNINGAR INNE GÖRAS... CHAT FÖR FÖSTGIRO

Medlemsavgift

Sent som vanligt, dags att betala in medlemsavgiften för 1993.

Hur gör ni då: Jo fyll i Namn, adress och medlemsnummer på blanketten här intill:

Postgironumret är 4771371-4.

Summan är magra 200 spann.

I "meddelande till betalningsmottagaren skriver du också: "Quota di partecipazione", så vi vet vad det handlar om.

Ta sen en sax, kniv, bågfil, skärbrännare, eller vad du vill, och klipp ut inbetalningskortet och bege dig till Sveriges Postverk och betala. Du får givetvis använda postens blanketter åxå om du vill.

På styrelsens uppdrag: MW

EN ROADRACINGSTJÄRNA FÖDS

Mitt liv började med att jag körde tvåhjulningar från ett visst land i öster, precis som så många andra. Helt plötsligt en dag bara visste jag att jag måste köpa en 600 Pantah och på den samme ta den livsnödvändiga licensen för Road racing. Efter mycket om och men inköptes en rödlackad Pantah i från Småland (läs Växjö). Tidigt på våren körde jag hem den för att bara någon månad senare ta licensen.

Teori - plugga, för en gång skull var det intressant Till "uppkörningen" hade de delat upp stockholmarna och oss andra i landet för respektive dag på helgen. Om jag inte missminner mig så var det 08:orna på lördagen. Jag själv körde på söndagen. Upp i ottan och köra de 20 milen till Sviestadbanan. Verkade bli hyfsat soligt väder men minst sagt blåsigt (till och med så blåsigt så att när jag ställde cykeln, lutades mot bilen, så blåste den omkull. Enda och sista gången.).

Besiktning av hojen + "kläder" o hjälm samt dyl. Allt okej utom att fotpinnarna ej skulle var ledade (enklast att säkra med slangklämmor. fick jag reda på. Indelade i grupper efter slagvolym, eller var det kubik, ? Åja, skit samma, körde i alla fall med en massa olika konstigt "snedögda" hojar som både lät: bbrraapppp, bbrraapppp o pruuuuuuu, pruuuuuu !

Vi hade också instruktörer, varav den ena körde (hör och häpna) en Ducati 600 Pantah !! Hans namn var och är Roger Karlsson och körde i somras sådan där "äcklig sak" i SM 600 Supersportcup eller vad det nu kallas ?!!

Vi körde två gånger 20 minuters pass på förmiddagen samt på eftermiddagen; 30 minuters "tävling" (har jag för mig, det var som ni säkert förstår ett antal år sedan detta hände).

Första träningspasset: körde stenhårt och pressade i kurvorna. Det betalade sig. Jag närmade mig pruttgrejorna mer o mer.

När jag var bakom en viss KWAK 600:a kom torparn (skarp högersväng, därefter kommer rakan) som jag inte alls visste hur jag skulle "ta". Måste antagligen sett väldigt roligt ut. "Vingel vingel" i 12 km/h som en skadeskjuten kraka !

Sedan hade jag ju inte tillräckligt med "ponys", så på rakan fick jag se KWAKEN säga adjö (fy f..n vad sur man var). Efter bara ett par "svängar" kom jag ifatt honom igen. Efter ytterligare ett par "svängar" var vi framme vid torparn, och tja, så var vi tillbaks till där vi började. Vadå vara jättetjurig.

Under tiden körde instruktörerna "38:or" runt oss ! Instruktörerna ja, de



körde där i allsköns ro, helt plötsligt, schvvoosscchhh både på höger o vänstersidan om en. Som om det inte var nog så var det ingen mindre än, just det, Roger Karlsson med sin Pantah, likadan som min egen. Nu funderade jag på att köra rakt ut i torparn.... (men tack vare min sinnesnärvaro -märkte ni att mitt självförtroende visade sig- så tänkte jag; vem skulle i så fall betala mina banklån..???, så jag fortsatte).

I pausen gick jag fram till Roger och frågade om hans Pantah var trimmad (äntligen ett sätt att rädda min självkänsla, i och med att min cykel inte var trimmad) ?

-Nej, helt original förutom avgassystemet!!

Nu ville jag bara sjunka ner i jorden och försvinna. Bäst att ändra taktik tänkte

jag, så jag kom på att i grundskolan (vad nu det var) fick man lära sig att vara vetgirig, som säkert syns på stavning och meningsbyggnadsfelen i denna prosa (hoppas bara red. rättar den -De kann mann ju innte håla på med -reds anm-).

"Hur kunde det gå så fort för honom", frågade jag honom (Hög klass på den frågan, eller hur ?), samtidigt som jag plockade fram anteckningsblock och penna !)

Svaret:"mummel, mummel och ännu mer mummel.... Helt plötsligt började han göra sig hörd. Följ efter mig i nästa pass så skall jag visa"! Han såg antagligen min frågande min efter allt hans mummel.

Jaha ut på nästa träningspass och körde ett varv å började undra när Roger

skulle visa SSSVVVIIISSCCCCHHHHH, tvärnit (hans cykel) så fanns han framför mig, två "böjar" framför torparn. Nu blev jag naturligtvis nervös och tänkte mer på Rogers körning, så utav bara farten växlade jag ner för mycket (!:an) till torparn så det blev nästan tvärnit för mig. Varvräknaren visade 14.000 rpm (såg ni hur internationell jag var där !). Stackars fjäder, kommer jag ihåg att jag tänkte, om det nu finns någon sådan där ?! (I mätaren menar jag, alltså!!)

Härnäst var det "tävling", startuppställning och allt. Hade ett sådant nummer (startnummer, inget annat, vad trodde ni ?) som vi blev tilldelade tidigare, så jag stod i tredje startled i mitten. Kommer ihåg att jag tyckte att det var alldeles för mycket folk runt mig, förutom att alla var "snedögda". Med andra ord enda Duccen !!

Svett, svett, rena sjöslaget i hjälmen och "ställ", sedan gick starten, iivväg... ! Tja jag tog någon enstaka innan vänsterböjen efter startrakan, men den någon låste bakbromsen så jag nästan stannade för att ringa brandkåren. Då förstår ni hur mycket han "stod" på bakbromsen. Sedan fortsatte en rakt fram och la sig för att... sova ???

När "tävlingen" var över för alla klasser så kallade de fram oss alla till cafeterian, där vi ställde oss gruppvis. Nu fick vi reda på att alla hade klarat sin

"uppkörning". Puh tänkte jag, så mycket blod, svett och tårar det krävde. Sedan fick respektive gruppledare kuvert med våra namn på !
Innehållet: våra licenser !!!!!!!!!!!
Hemresa.

Som tur var (för er) så skröt jag inte, för någon att jag var och är medlem i Sv. Ducatiklubben, så ni kan andas ut, ni slipper att bli utpekade och skämmas !

Nu har man betalat dyra pengar för denna licens i många år utan att den kommit till användning. Vill nämligen gärna köra cykel på "gata" och inte slita på den genom att köra (för mycket) på bana. Vad hjälpte det när man ändå fick renovera "åbäket" förra året. Tack Biscaya Racing !!

Man stoltserar med att man har licens, det vill man, fastän jag inte ens kan "rasta" pruttgrejorna !
!!!

Med andra ord: Kör på bana, prova på det, det är skitkul !!

Medlem nr: 438
Synonym: Kenny Roberts

"Att kolla var gränsen finns"

Kommer "inputtrande" på Karlskoga Motorstadions depå. Förarmötet var redan i full gång när jag kommer, på lördagen, första dagen. Ducceklubbens



variant på avrostning tillsammans med Thunderbikes, BoTT, SoS och Motorcykelhistoriska klubbens racingavdelning.

Gick bort till "sekretariatet", som bestod av en skåpbil (!), för att anmäla mig och se i vilken grupp jag tillhörde samt, att inte förglömma, betala. Fyra olika grupper: Röd, Gul, Vit och Blå, beroende på om man var gatåkare, osäker, licenserad (RR) m.m. I och med att jag plikttröget varje år, betalt in pengar till Svemo så "föste" "tjejerna på sekretariatet" in mig i samma grupp som Kent Andersson, Björn Andersson, Peter Lindqvist samt en massa MCM-"personal" (står i alla fall MCM överallt på deras skinnstall, precis som på Björns). Tanken på att köra tillsammans med alla dem var kanske inte det allra trevligaste, men vad

göra?! Man vill ju hellre ta fram autografblocket än att bli "överkörd" av dem!

Härnäst skulle jag besiktiga hojen. Hade glömt tejp så jag fick låna av en trevlig å förstående medlem. Tyvärr har jag än idag kvar spår av denna tejp.

Besiktning: peta lite här, peta lite där, känna på styr och svinglager. Fick anmärkning på att jag glömt att tejpa min backspegel, eller så kunde jag ta bort den. Fick förtroendet att fixa detta utan att behöva visa upp cykeln igen. Satte en liten MCHK klisterlapp på både cykel och hjälm (även hjälmen kollas). Precis när jag var färdig med att tejpa backspegeln, körde "min" grupp ut !

Nu var det: BRÅTT, BRÅTT, ut på banan, STRESS, STRESS, sist ut. Men det var faktiskt ganska skönt. Kunde köra i min egen takt. Det dröjde säkert inte mer än ett halvt varv innan jag blev omkörd av "världsmästaren" (läs: Kent A.), nästan så att jag gjorde små bruna "saker" i skinnställets nederdel !! Nu förstod jag att det var bäst att göra som Peter Linden fick göra när han körde GP 500: Kronisk nackspärr, titta bakåt, å när "de" kommer dundrande, "vräka" sig ur spår, eventuellt ut i gräset på picknick????!!!

Vädret var på lördagen hyfsat. Solen fanns bakom väldigt mörka moln bortanför banan, men det var blåsig, slätt som det är där. När man låg och "pressade" med det "fina sällskapet" på banan så fick man snabbt upp värmen. Så vädret var bara ett problem när man stod stilla i depån. Har för mig att det kördes i 30 minuters pass, fyra grupper indelade i två grupper på banan, så det blev rätt mycket kört.

Gick i pauserna, i depån och tittade på de andras hojar. När jag kommer fram till "världsmästarens läger" så ligger han på rygg under hojen och mekar för fullt! Medan ett tiotal personer står runt honom, hjälper ömsom står i vägen. Så var det efter, nästan, varje pass ! Tydligt var hojen inte helt utsorterad. Men varför behövde den gå bättre när han redan kör två varv på de andras enda. Det syns ju nu efter årets säsong, som han vann stort, minst sagt !

Träningspasset därefter började jag kunna se vilka de olika personerna var som, naturligtvis, körde om. Den som var rätt

rolig var Peter Lindqvist som kör någon slags hybrid. Nästan så man fick frossa när man närmade sig! Peter L. körde med väldigt stor marginal (läs: avstånd) till mig. Om det nu var för att mina bakblikkers armar är rätt stora, eller... Det låter jag vara osagt.

Speciellt i hårnålskurvan (höger) där den "gamla" banan fortsätter rakt fram till velodromen, där de ställt koner i vägen, där skrämde jag tydligen Peter för han missade inbromsningen och fortsatte förbi både kurva och koner !!! Efter det fick jag mycket konstiga blickar av Peter, hela helgen för den delen.

Annars var det rätt kul å ligga bakom, endast när "hotshotarna" körde om och man hängde med igenom kurvan, och se den stora feta (nej inte ända om det nu var det ni trodde) baksvälven (läs: däck-slicks). Samt hur de olika stilarna var !! Nu skall jag inte komma med någon dålig historia, så ni kan alla slappna av !!

Söndag: var där ganska tidigt, för att denna dag kom det lite fler. När man nu stod där med alla "de" andra, "hotshotarna" så kände man sig nästan som en GP-stjärna! Undrade när Kenny Roberts skulle komma springandes med ett (mycket) fett kontrakt ! Medan MCM-"grabbarna", med sina svarta skinnstall, stod å glodde (speciellt Björn A.) med allvarsamma miner. Såg

j..ligt kompetenta ut. Nästan rädd, värre än Dirty Dräggels och deras gelikar. Men det innebar att man sjönk ner på jordytan igen!

För att göra det hela lite roligare så var det fint väder, fortfarande blåsig. Nu följde en hel dags körglädje om man nu bortser från Peters mycket tjuriga blickar !! Det kanske var hyfsat med

folk, kanske Björn tycker, men det var säkert inte mer än ett tiotal medlemmar !!

Men det var en trevlig tillställning, Björn, så det får gärna hända fler gånger !!! Sedan alla ni andra medlemmar: visa att Duceklubben är en "banbrytande" klubb, nu när VM körs i Anderstorp i år. BÄTTRE UPPSLUTNING. Tack. Kenny Roberts



3000-MILATEST

För Cucciolos räkning har Albert & Albert gjort världens första 3 000 mila test på Ducati 750 SS årsmodell 1991. Observera att vi inte nöjt oss med att köra endast en maskin, utan båda cyklarna har fått bekänna färg alla 3 000 milen. Nedanstående sammanställning av förslitning och uppmätta värden hänför sig således från båda maskinerna i så motto att endast sämsta värde på respektive maskin redovisas.

Vi har kört till Bologna flera gånger i samband med utvecklingen av Albert & Albert Special Race Performance Exhaust System II och passat på att göra alla serviceåtgärder på fabriken. Vi har också kört en hel del i Tyskland, Schweiz och Österrike såväl på landsvägar som fullgassträckor på Autobahn. Följande noteringar har under denna tid sammanställts enligt följande :

11 mil. Björn Albert tappar svingen i 80 km/tim varvid cykeln är att betrakta som skrot. Vi får dock en ny av NMI.

100 mil. Första service hos NMI.

237 mil. I Bologna byter vi olja efter första fullgasrepan genom Tyskland.

324 mil. Justerar bromshandtaget eftersom handtaget går i botten. Ingen nämnvärd förslitning på bromspadsen.

405 mil. Motorservice på MC City i Malmö. Ollenelli fixar båda cyklarna en fredag natt.

627 mil. Pop nitar på bakre flänsen till avgassystemet lossnar och bytes till rostfria.

699 mil. Service i Bologna. Nytt däck bak. Michelin M59 X.

1027 mil . Återigen service i Bologna. Bromshandtaget går i botten igen varför vi provar med andra bromsbelägg och justerar om handtaget.

1114 mil. Nytt framdäck. 1286 mil. Motorservice och byte av bakre drev då det var ovalt.

1536 mil. Motorservice, byte av bakdäck samt resten av drivpaketet kass.

1719 mil. Kastar luftfilterburk med tillhörande filter och monterar lösa filter direkt på förgasarna.

1850 mil. Motorservice i Bologna där de upptäcker att lamellerna sjunger på sista versen. Dessutom byte av framdäck.

2004 mil. För första gången får vi skvimpa i lite olja mellan service intervallen.

2186 mil. Service i Bologna igen samt stort utvärderingstest av avgassystemet.

2235 mil. Batteriet kass. Höger clip on, bromshandtag, höger backspegel samt främre och bakre blinker måste bytas då vi tappade hojen en gång när vi skulle springa igång den.

Dr. Eberhardt Köttgen AG i Lindau (MC firma med gott rykte i östra delen av Österrike) hjälpte oss att fixa alla delar genom Ducatiimportören i Wien. Vi fick tre dagars studiebesök på omkringliggande vingårdar tack vare detta missöde. Tyvärr tappade vi också den andra hojen ner i ett dike (dock utan

skador) pga en kombination av otur, olyckliga omständigheter, ännu mera otur, två man på samma MC, en kurva som egentligen inte fanns och lite vin.

2312 mil. Efter en mindre lyckad dag på Nürburg ring får vi köra med ett snöre som gashandtag. Vajern gick av. Troligen felmonterad efter äventyret i Österrike.

2493 mil. De börjar få något jagat i blicken på Via A. Cavalieri när vi dånar in för service igen. Å andra sidan har de nu fått ner docent Olsson från Lunds universitet som hjälper dem med utprovningsen av Albert & Albert system II för C 592 B. Vi får se den första av Barros nya motorer i testbänken. Den tjuter som en jaktkvadron Viggen vid 16000 rpm. Det är något hemligt med oljeblandningen och kvalitén på oljan. De blandar i något som gör att också

oljan ger en höjning av effekten. Det luktar värre än vanliga tvåtaktare. Vi byter både fram och bakdäck för att vi ska klara ass till målgång.

2719 mil. Hydraulslangen till kopplingen läcker. Som tur var märkte vi det meddelsamma annars kunde det blivit en praktfull vurpa med olja på frändäcket.

2847 mil. Eftersom vi hoppar över denna service så nöjer vi oss med att fylla på olja.

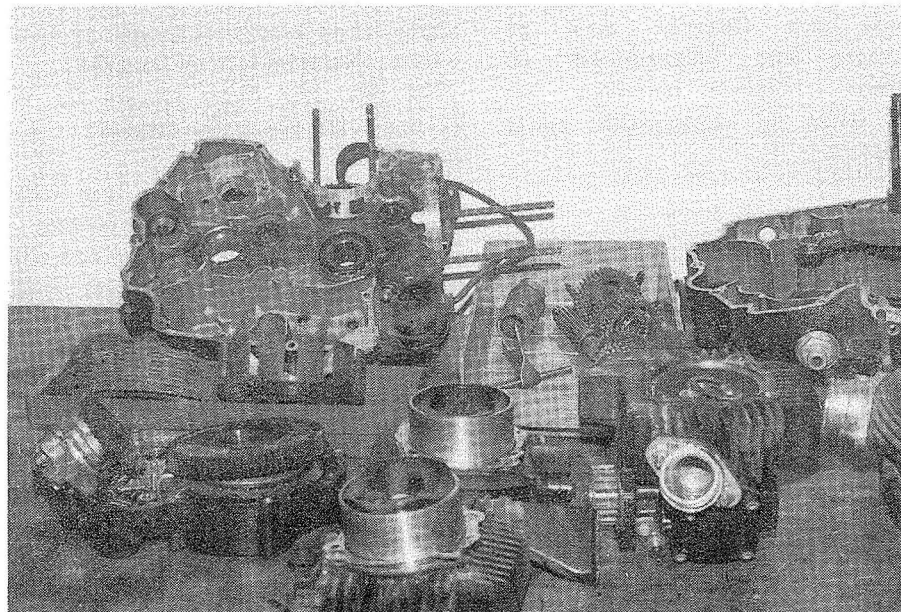
3004 mil. Målgång och demontering av motorer påbörjas i Bologna.

Uppmätta värden :

Ramlagerspel ej mätbart.

Ramlagertappar inget synbart slitage.

Konicitet och ovalitet på vevaxel mättes



ej.

Vevlagerspel (enl. verkstadshandbok 0,024 - 0,056) 0,048 och 0,046

Spel mellan spindel och ventilstyrning (ska vara 0,02-0,045 slitgräns 0,08) , uppmätta värden:

insug 1 0,057

insug 2 0,056

avgas 1 0,071

avgas 2 0,069

Kompressionsprov: 1=8.8 2=8,9

Vipparmar spel (enl. bok 0,03-0,06 slitgräns 0,08): uppmätt sämsta 0,05

Oljepump spel mellan kuggar ska vara högst 0,1 mm. Uppmätt 0,14 ! Bytes ??????

Cylinder max ovalitet 0,01 och max: konicitet 0,015 . Mätt vid tre höjder och 90 graders förskjutning: 88,004 - 88,003 88,004 - 88,005

Kolvar: Spelet mellan kolv och cylinder ska vara 0,025 - 0,045.

Förslitningsgräns 0 , 12 mm

Kolv 1: 0,041

Kolv 2: 0,039

Kolvbult finns inga värden för. Inget exceptionellt slitage.

Kolvringshöjd enl. bok, förslitningsgräns 0,10.

ring 1: 0,02 - 0,05

ring 2: 0,02 - 0,05

ring 3: 0,02 - 0,06

Uppmätt:

kolv 1

ring 1 0,057

ring 2 0,054

ring 3 0,074

kolv 2

ring 1 0,062

ring 2 0,054

ring 3 0,075

Kolvringsgap förslitningsgräns

ring 1 0,2 - 0,4 0,8

ring 2 0,2 - 0,4 0,8

ring 3 0,3 - 0,6 1 ,0

Uppmätt

kolv 1

ring 1 0,45

ring 2 0,47

ring 3 0,61

kolv 2

ring 1 0,44

ring 2 0,43

ring 3 0,62

Kopplingslameller slitna igen . Bytes ! ! !!

Fjädrar min. 36,5 mm. samtliga mer än en mm längre.

Självklart är detta test inte att betrakta som en fullvärdig ekonomisk redogörelse för vad det kostar att köra 3 000 mil med en Ducati. Det finns andra mindre nogräknade publikationer som sysslar med sådant. MC-kryss och Konsumentverket, Råd & Rön m.fl. Dessutom vet varje ägare av en Ducati att kostnaderna för att köra är att betrakta som en förgänglig företeelse. I alla fall om man sätter kostnaden i relation till utbytet och glädjen.

Vi har valt att göra service vid 300 mil hela tiden och bytt olja och filter, stift, kamremmar samt justerat ventiler när det varit av behovet påkallat. Kostnaderna har tillfullo bestridits av Ducati Meccanica eftersom vi samtidigt har testat avgassystem för deras räkning.

Detta var en Albert & Albert test som går utanpå det vanliga.

För Ducati i Europa förr i tiden.



- 1 Protokoll fört vid Svenska Ducati Klubbens årsmöte 22/8 1992.
- 2 Mötets öppnande:
Vår ordförare förklarar mötet öppnat.
- 3 Godkännande av dagordning:
Mötet svarar Ja, med ett tillägg från Finnkopp se punkt 9 1/2.
- 4 Fastställande av röstlängd:
Röstlängden fastställs till 28 röster.
- 5 Fråga om årsmötet utlysts på rätt sätt:
Ja! Svarar mötet.
- 6 Val av ordförande och sekreterare för mötet:
Förslag som ordförande. Sittande och Micke Merkelin väljs.
Förslag som sekreterare. Sittande och Stephan Hoffman väljs.
- 7 Val av två justeringsmän:
Stefan/Finnkopp/Jacobsson och Anders Malmberg väljs.
- 8 Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat och balansräkning:
Jonas Dahl läser upp årsberättelsen.
Staffan Facht redogör för ekonomin. Revisorn tycker att det ser bra ut.
- 9 Fråga om ansvarsfrihet för Styrelseår:den tid revisionsen avser.
Ja!
Medlemsavgift för kommande period:
Vi stannar vid 200kr.
- 10 Finnkopp frågar ordförande:
Varför äkte Herr Ordförande Goldberg **TILL** DUCATI fabriken?
Ordföraren svarar rapt: Det var **FIMM** fabriken!
Någon i församlingen frågar hur det kommer sig att styrelsen äkte bil till årsarbetet? Frågan besvaras mycket dufkast.
- 11 Val av styrelse för kommande period:
Styrelsen blev emvald det vill säga Jonas Dahl ordförande
Niklas Rimpf sekreterare
Staffan Facht kassör
Magnus Dahl ledamot
Ragnar Hallgren ledamot.
- 12 Val av två revisorer för kommande period:
Mötet föreslår Lars Magnusson, Jan Johansson och Eva Sellberg.
Majoriteten röstar på Lars och Eva. Revisorer för nästa period blir Lars och Eva.
- 13 Val av valberedning:
Jan Johansson, Gönar Nuija och Björn Andersson blir emvalda.
- 14 Övriga ärenden:
a/ Sparavering: Gjall Sallén och Håkan Månsson får 1000kr var i år.
b/ Kolla det går att ordna klubbbrace utan för Svenc.
c/ Kanske skall Föreläsning om klubben ställer upp med hela prenumerationskostnaden.
d/ Engagemang vid rev. ENDURANCE på Anderstorp.
e/ Två bankörringar om möjligt. Kanske tillsammans med MCHK.
f/ M-massa i Ögg till vårvintern. Styrelsen avgör.
- 15 Avslutning:
Det gick ju bra.
Årets DUCATIST:
Per Slegman utses igen:
Ps Fellic hämtas i Tyskland 1993.
- 16 Stefan Jakobsson
Stefan Jacobsson
- Anders Malmberg
- Jonas Dahl

KLUBBPRYLAR

COLLEGE

T-SHIRT

750 F1

VIT MED GRÖNT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

Mike Hailwood
replica

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

900
SUPERSPORT

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L
Pris 85:-

Cucciolo - TRÖJAN "Livet börjar vid 130 dB(A)"
STORLEKAR M,L,XL
Vit långärmad t-shirt
Pris 100:-

KLUBBDEKALEN

VIT RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

TYGMÄRKE: RÖD/VIT e1, RÖD/VIT/GRÖN 25:-



BESTÄLL GENOM ATT SÄTTA IN PENGARNA PÅ NEDANSTÄENDE
POSTGIRO. SKRIV PÅ INBETALNINGSKORTET VAD, HUR MÅNGA
SAMT DEN STORLEK DU VILL HA. HAR DU FRÅGOR OM NÅGOT
RING PETER TEL 08-750 46 18

POSTGIRO 604452-3

Meccano - eine unterhaltung für intelligente knaben

I somras var Jan Myrdal i Tidaholm. Anledningen därtill var att hålla föredrag i anknötning till sin utställning "En meccanopojke berättar". Utställningen visades på Tidahoims industri och bilmuseum. Myrdal är själv en hängiven meccanopojke, alltjämt byggande och skrivande i ämnet. Utställningen och föredraget berättade meccanots historia, om dess intentioner och om dess konsekvenser, den teknikinriktade framtidsoptimismens historia.

Meccanots värld var, menade Myrdal, gossens värld. Imperiets gossar. Tysklands, Rysslands -ja hela den industrialiserade världens gossar byggde meccano. Tanken med meccano var att skola gossen i teknik, att lära honom ingenjörskonstens grunder. Meccanot blev en pojkvärlds kultur, en symbol för den viktorianska världsuppfattningens sista tid, den tid som såg människan som ingenjör, byggare och naturens betvingare.

Upphovsmannen till meccano var en engelsk självlärd bokhållare vid namn Frank Hornby. 1901 fick han patent på sin uppfinning. Principen var klar: Perforerade plåtremсор, skruv och mutter. Efter behov lade man till

vinklar, axlar, stag och kugghjul. Och gossen byggde broar, kranar, lok som "fungerade som" och inte bara "såg ut som".

Myrdal berättade, som den ordets mästare han är, engagerat och mustigt. Föredraget kom inte bara att handla om meccano, utan även om teknikens förnuft och dess oförnuft. Utställningen var rikt sakligt illustrerad och den förmådde fånga sin betraktare. Och smörja hans fantasi, bygga upp den spänning som bara finns när man har kontakt med pojken inom sig,

Utställningen har tyvärr bara visats på fyra ställen: Mariefred, Stockholm, Paris och, "hrrm" Tidaholm. Jag vet inte om den kommer att sättas upp igen. Men om Du får möjlighet, gå och se den. Jag är säker på att det kryllar av meccanopojkar bland ducatisterna. För er som är intresserade i ämnet rekommenderar jag Myrdals bok, En meccanopojke berättar - anteckningar om ett borgerligt förnuft.

Förlaget heter Wiken och tryckåret är 1988.

-Jonas-



Numrets kulturfråga: Vad föreställer detta? När? Var? Varför? Hur? Skicka svar till Kulturcucciolo. Fina priser utlovas. Svar kommer i nästa nr.

BORGO PANIGALE TORGET

Köpes

Felgar passande till Alazzurra 650. Fram 2,5", bak 3,0" - 4,0", 17" eller 18". Kan sälja fram 2,15", bak 2,50" 18" röde, polyesterbelagte.

Trond Reinertsen, Ringgata 1C, N-0577 Oslo 5.

Säljes

FONTANA frambroms, stora modellen, 4-backars i Elektron (magnesium). Komplet uppekrat på en Borrani WM-2 med hög kant, stickaxel och kronmutter. Vajrar med TZ 250 fördelare. Har tillhört ex-campione del mondo Mario Lega. Detta är inte ngt nytillverkat replica-junk utan ett äkta, gjutet och masserat av Daniele själv. Perfekt att posera med i slutet på långa rakor, in till hårnålar eller bara i största allmänhet på Ströget/korvkiosken, skratta överlägset åt folk med Grimeca-nav. Vill man vara fin får man lida pin, c:a 3 miljoner lire pin...

Binge 08-6422672

Köpes

Bustoppar och buskamar till 860 GTS. Desmotoppar är åxå intressant. Vänster motorkåpa utan startmotoruttag. Campagnolo bakfälg, minst 4,5" bred eller Marvic både fram å bak. Tveka inte. Ring:

Tommy 0583-51077 eller 12398 (klubb)

Säljes

Cucciolo moped, renoveringsobjekt. 100cc 2-t Mountaineer.

Tore 0493-50260

Köpes

Delar till Cucciolo påhängssats, tank mm.

Hans 0322-71124

Köpes

Ducati 750-900, alla modeller av intresse. Gärna defekt eller som renoveringsobjekt.

Morgan 0340-21407

Köpes

Skinnställ, svart odelat storlek 50.

Einar Lindqvist 0141-11572

Säljes

Roadracinghoj. Honda RS 125 R -91. Snabb och välvårdad roadracinghoj. Öhlin styrdämpare, extra fälgar, 3 kåpset + vevaxel + kolvar mm mm. Pris 50000:-

Kakan 08-7569336

Säljes/Bytes

907 IE -91 uttagen -92 säljes eller bytes mot 900SS -91/-92. Misano ljuddämpare, dubbelyse i fronten.

Väldigt stiligt

Roger 0171-50805

Köpes

900 SS 91-92

Roger 0171-50805

Säljes

Krasch-kåpa + sadel (1-sits) till 750-900. 2000:-

Magnus 0303-63897

Säljes

Ducati 750 F1 -86. Vässad motor, Marvic/Akront fälgar, alusving, fyrkolvsok och i ett mycket fint skick. Bör ej säljas. Säljes för ynkliga 65000:- Jörgen hem: 040-547055, arb: 040-948666

Säljes

2st Ducati 888. 1st Luchinellireplica -89 med skadade kåpor, tank och avgassystem (vurpa). 1st 851 kit-bike -88, ombyggd till 888, trimmad av Sports Motorcycles. Nya cylindrar, kolvar, ventiler och vevaxel. Defekta ramlager. Mycket delar medföljer bägge cyklarna, bl.a. hjul, specialverktyg mm. Pris 80000 Nkr för bägge.

Dag Lövaas 00947-3353411

Säljes

600 Pantah -82. 3700 mil, NCR helkåpa, Harris sits och alutank. Lackad silver / röd vintern 91/92. X-tra däck medföljer. Pris 30000:-, ev billigare vid snabb affär.

Kenneth 040-151537

Säljes

750SS -91. Inte så många mil. Nylackad!

Nille 08-313319, dagtid

Köpes

Komplett bakhjul till 1 cylindrig Ducati ca 1969. Även intresserad av racetillbehör som tank, kåpa, sadel, clip-on etc.

Per Jonsson 031-849148

Säljes

Till 900 kamskaft: 38mm Marzocchi gaffel nyrenoverad 2700:-, 3st gula Brembo ok 700:-/st, fäste bakok för både 380 skiva och 230 skiva (ekerhjul) 300:-/st, bakhjul FPS 18" 900SS/Pantah/Darmah 1200:-, kopplingshandtag original för wire 50:-, hjulaxlar fram + bak 100:-/st, 2sr Borrani 40 håls original ekerfälgar VM3 2,15" 400:-/st, kortad bakskärm till 900SS 350:-, 2st tändspolar med fäste till Bosch 500:-, framskärm till 900SS 350:-, 900SS halvkåpa med glas (svart/guld) 1800:-, ett par Campagnolo magnesiuhjul till 900SS/Darmah/Pantah 2,15" fram 2,50" bak. Dessa satt original på 1978 års maskiner. Hela, nylackade, nya lager och ev. med 4-bult skivor. Bara att kränga på däck och montera. Ett måste för den kultiverade och ekonomiskt oberoende. Imola ensitsar på beställning 700:-, senare i vår kommer en -80 Darmah arr bli till salu. Nylackad, Conti, 40:or, nya däck och renoverad motor. M.a.o. i toppskick. Pris ca 34000:-

Kent Jörnevall 031-381717 eller arbete 031-597031

Säljes (presstopp)

Akront fälg 4 25" x 18"

Kent Jörnevall (se ovan)

Köpes (presstopp)

Imola-kammar

Kent Jörnevall (se två våningar upp)



© Cucciolo® 1/1993

Numrets Ducati.



Apparecci Radio Musicali 1939. Världens vackraste radio.

ORGAN FÖR SVENSKA **DUCATI** KLUBBEN