

# Cucciolo



Om Cucciolo, för Cucciolo, i Cucciolo. **Nr 3/1993**

Nr 46 sedan Nr 1



SVENSKA  
**DUCATI**  
KLUBBEN

## ORD FRÅN T.F. REDAKTÖREN CUCCIOLLO NR 3 1993

I början av 1986 kom Cucciolo nr 1, en ganska tunn skapelse på 16 sidor. 7,5 år senare sitter jag fortfarande och gör samma tidning, fast något tjockare och med, förhoppningsvis, bättre innehåll. I början hade jag hand om tidningen själv. Sen tog Lars Höjer vartannat nummer och sen tog Stephan Hoffmann över helt. Då kunde man koncentrera sig på att skriva, vilket jag tycker är kul om man har inspiration. Nu har jag mer eller mindre ofrivilligt fått göra tidningen från slutet av förra året. Och det har blivit en för stor dos.

Missförstå mig inte. Det är jättekul att göra tidningen och att skriva, men det finns ju annat man måste hinna med också. Därför behöver jag en total paus från tidningen. Kanske kommer jag igång med skrivandet ganska snart, kanske dröjer det ett tag... Men, jag tror nog att det kan droppa in nån artikel framöver till den nya redaktören. När du läser detta hoppas jag att det redan löst sig med vem som tar hand om tidningen framöver.

Det finns en sak till som jag hoppas blir bättre: Intresset från generalagenten. Jag tycker Ulf Nordbeck är en reko person, men han har nog inte förstått vilken betydelse klubben och Cucciolo har för Ducati i Sverige. Han annonserar ju inte ens i tidningen! Uppskattnig är ju den enda belöning man har för att man gör tidningen. Därför känns det märkligt att inte generalagenten bryr sig. Då är det desto roligare när ingen mindre än Lars

Olof Jardenberg (generalagent mellan 1972-1986 om jag minns rätt) skickar ett brev där han berättar att hans hjärta fortfarande klappar för Ducati. Han skickade dessutom med en tysk tidning "Motor 73" som till nästan 100% handlar om Ducati. Tack också till Tor Ljunggren som skickade italienska Moto med nya Ducati 996 och Binge som lånade ut Moto Sprint och Moto Tecnica med Supermono.

Till sist tack till alla som hjälpt till med tidningen genom att bidra med text, foton, kuvertering, utskick mm mm. Tack också till alla er som stått ut med att läsa tidningen. När jag lägger av finns det i alla fall hopp om att Cucciolo äntligen skall bli en bra tidning.

Tack.  
MW

### Innehåll:

- 1 Skvaller
- 33 Bäst före...
- 53 Endurance VM
- 59 Ferrari Desmo
- 61 Insändare
- 62 Kulturcucciolo
- 64 Trendbrott
- 66 Borgo P



## Snart i varje brevlåda!

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

- Prenumeration 6 nr (1 år) 205:--
- Prenumeration 12 nr (2 år) 398:--

Namn .....

Adress .....

Postnr/ort .....

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

Frankeras ej  
MCM belatar  
portot  
inom Norden!



# MCM

MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST  
Kundnummer  
110304 600  
100 28 STHLM



## DUCATIS -93or är snart slutsålda!

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

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

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

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

## Ducati service

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

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

Hälsningar från Biscaya

# BISCAYA RACING

0322-30124,  
31029,30159

## SKVALLER

### Rumi gatstänka

Rumi har börjat sälja en 700cc landsvägsstänka som är baserad på SoS hojen. Aluminiumramen och uppånergaffeln är samma som på racehojen. Motorn kommer från en 650cc Honda Dominator och bromsarna från Brembo. I standardutförande är vikten 140kg och effekten 43,5 hästar. MW

resonemang om tekniskadetaljer och kunden (en viss Hr ps) hävdar att det föreligger missuppfattning och felinformation, vilket slutar med att han hämtar sitt från Köln hembragta material och företer detta för däckpolaren. Trots att kunden alltid har rätt framhärdat däckpolaren och ringer till sist importören för att den vägen bevisa de tyska däckens överlägsenhet. Fiasko.



### Hos däckhandlaren

Goddag, hur ligger det till med dimensionerna på Pirellis nya och epokgörande radialdäck Dragon? Däcknisse: Nej, du har tagit fel, det är Con... du skall ha! Förmämliga däck och extremt prisvärda. Kunden: Totalt fel. Min bästa däckpolare, nu har du bli-vit lurad och uppskörtad. Så följer lite

Importören kan inte svara på vilket material gördeln är uppbyggd av eller cordvinklar eller ens gummisort. Skandalen växer. Däckpolaren har hyvat prislista (på Dragon alltså) och därmed sammanhängande information i sopbingen. Nytt samtal till importören av de högvärdiga och renrasiga däcken var-vid framkommer att en ny importör tagit vid. På telefonen igen. Äntligen rätt

## Från nordlig horisont

Midsommar har firats på övligt sätt med både Heikkonkeikkooch Pontikkadricka. Som vanligt blev en del av festdeltagarnaännu vackrare och starkare än vanligt så avslutningen gick i diplomatiens tecken. Välpackade damhandväskor är utmärkta diplomatiskapåtryckningsmedel.

Innan festen nått så långt hade det traditionella insamlandet av myggor ägt rum. De insamlade myggorna används sedan för att skapa den rätta atmosfären vid midvinterfesten på årets kortasteday. En påminnelse om vad som komma skall, liksom.

PS

## CTS

Redan förra året kunde vi berätta om CTS (Continual Traction System) i Cucciolo. Davide Tardozzi var en av de allra första världsförarna som använde den halvautomatiska växlingsmanicken. Idag används systemet av de flesta. Det kan korta varvtiderna med upp till en sekund! Systemet fungerar vid uppväxling i fyra steg:

1. Föraren håller full gas och trycker foten mot växelpedalen på vanligt sätt. Så fort rörelsen påbörjats triggas CTS systemet. Detta skulle vara omöjligt att utföra utan CTS på grund av motståndet då motorn är under full acceleration.

2. En strömställare, som är ansluten till växelpedalen via en stång, ger en signal till den rammonterade CTS kontrollboxen.

3. Kontrollboxen stänger av tändningen under en bråkdel av en sekund (ställbart, vanligtvis 40-100 millisekunder) vilket

tillåter föraren att fullfölja växelrörelsen för att komma till nästa växel. CTS återställer sig själv och väntar på nästa växling.

4. Tack vare det korta avbrottet stör man inte bränsleflödet. Det gör att man inte tappar så mycket motoreffekt mellan växlingarna. Motorvarvet sjunker till exempel ca 500 varv jämfört med 1000 varv tidigare.

Det blir dock lite oförbränd soppa i rören som orsakar en liten smäll varje gång man växlar. Systemet har också börjat användas av rivstartare och motocross förare.

MW

## Fogarty tog lappen

Carl Fogarty har tog MC-körkort den 11 juni. Undrar om han körde upp på en trippelåtta? Grattis!

MW

## Falappa trumpeter

Falappas trippelåtta är försedd med något man kallar för "sliding trumpets", vilket betyder variabel längd av insugstrattarna. Det lär användas i F1. Systemet har tagits fram av chefsmekanikern Rolando Simonetti och gör trattarna korta vid mycket gaspådrag och långa vid lite gaspådrag. Maskinen är också försedd med en massa kontrollampor som talar om motorn går för rikt, lagom eller snålt samt avgastemperatur.

MW

## Carl Fogarty vann North West 200

Kalle är känd bl.a. för att ha varvrekordet på Isle Of Man. Han är helt enkelt snabbast i världen på gatlopp. Ducati tillät honom att ställa upp i North West 200 på Nordirland där hela 80000 människor kommit för att beskåda tävlingarna. Kalle vann i stor stil de båda heaten och slog till med varvrekord även här. Han ledde båda heaten från

## Moto Guzzi flyger

Moto Guzzi har fått en viktig order på 100 V-twin motorer som skall användas till någon militär luftfarkost som på engelska heter "power target drone". Rakt översatt blir det kraft mål drönare! Fråga mig inte vad det är.

MW

## Lady Of Mann

Steampackets paradbåt "Lady Of Man"



start till mål. Tvåa i båda heaten kom Robert Dunlop på en... trippelåtta.

MW

## MZ Skorpion

Den snygga MZ Skorpion med limmad ram skall börja säljas i mars 1994. Det är osäkert om den kommer få Rotax motor eller motor från Gilera eller BMW/Aprilia.

MW

kolliderade med Douglas hamn under TT-week. Motorcyklar och motorcyklister låg i en enda röra på båten.

MW

## Yamaha konkat

Den italienska Yamaha fabriken Belgarda har räddats av moderföretaget i Japan sen man förlorat 50 miljoner kronor på tre veckor. Försäljningen av

Yamaha går tydligen dåligt i Italien där man tillverkade TDR125R och TT600.

MW

## Rumi testad

Rumi Supermono har testats av MCN. Maskinen svarar med skalpellvass precision förklarar man. Den vibrerar en hel del, men har en underbar väghållning. Totalt får den 20 rattar, 4



på prestanda, 5 på vägegenskaper, 5 på bromsar, 3 på utrustning och 3 på värde (90000 pix). Framgaffeln kommer från Forcella Italia (Ceriani) och bakstudsens från Öhlins. Lite fakta om Rumi:

Oscar Rumi i Bergamo har hittills varit känd för sitt RC30 team i Superbike VM med två VM titlar tagna av Fred Merkel. Hans farbror tillverkade motorcyklar efter kriget fram till 1962 då firman gick i konkurs. Innan man tillverkade motorcyklar hade man, sen fabriken grundades 1920, tillverkat maskiner för textilindustrin. Under kriget tillverkade man torpeder och miniubåtar! Rumis små tvåtaktare var föregångare till de japanska. 125 Competizione var en av de snyggaste racehojarna på 50-talet och vann många nationella race i Italien liksom efterträdaren Junior. Karaktäristiskt för Rumi var den tvåcylindriga tvåtaktsmotorn med

framåtliggande cylindrar och horisontellt delat motorblock. Det påstås också att fabriken tillverkade några originella fyrtakts V-twins på 100-175cc. Oscar har alltid drömt om att få tillverka en gatmaskin, och nu är den här. På racemaskinen är det bara bottendelen som kommer från Honda. Resten har Oscars söner utvecklat själva med bl.a. vattenkyllning och insprutning. 25 Rumi

Supermono kommer att tillverkas per år. Det är alltså ingen stor risk att möra en på vägen.

MW

## Cagivas framtid

Cagiva kommer snart ta ett av de viktigaste stegen i firmans historia när man skall lansera den nya 4:an, MV-Agusta. Bröderna C är mycket förtegnade om projektet när MCN var på visit nyligen. Man säger att den kommer att lanseras om drygt ett år och att man inte skall konkurrera med japanerna. Hojen har hittills kostat 70 miljoner i utvecklingskostnad och har bara setts på två bilder vad jag vet. Den första i Cucciolo där det avslöjas att den har tanken under motorn. Den andra bilden togs av Alan Cathcart, senare visad i Cucciolo. Den kommer att ha insprutning, förmodligen remdrivna kamaxlar och förmodligen Desmo som tillval. Det spekuleras också om motorn kommer att sitta i ramens längdriktning (har man möjligen sett Cucciolos mittuppslag i nr 6 1989). Men hojen på fabriken förra året hade uppenbarligen tvärställd motor med framåtlutande cylindrar som på Gilera Rondine (eller Yamaha för er som inte fattar vad saker och ting kommer ifrån). Det spekuleras

också om kardan. Det hade i och för sig MV:s gathojar, men... nej, det är inte troligt. Massimo Bordi förklarar dock att "japanerna kommer att dunka sina huvuden mot väggen när de får se hur vi byggt upp motorn". I samma MCN artikel avslöjar man att Ferrari kanske skall köra med Desmo i F1 bilarna.

## Isle Of Man

10 "vanliga" motorcyklister omkom i olyckor under TT-week. Det har gjort att man börjat tala om hastighetsbegränsningar!, slopande av Mad Sunday eller att helt enkelt stänga av banan för vanlig trafik! Joey Dunlop blev historisk när han vann 125cc klassen före bror Robert. Därmed har Joey vunnit 15 segrar på ön, en mer än Mike The Bike. Övriga jämförelser mellan herrarna undanbedes. Det kunde ha blivit ett bra Ducatiår, men det blev katastrof. Robert Dunlop hade tredje träningsstid i F1 på sin trippelåtta, men Gavin Lee kraschade på träningen. Maskinen gick att laga, men inte Gavin som hade brutit en ankel. Budet gick till Foggy som packade väskan för att flyga till ön. Men bröderna C och Bordi sa nej då Foggy anses vara fabriken bästa hjälp att vinna VM i Superbike i år. Foggy fick motvilligt packa upp väskan igen. Mark Farmer kraschade sin Kawasaki på träningen. Maskinen blev vrak med Mark var hel. Lösningen på problemet för Team Oxford Ducati var alltså att helt enkelt anlita den maskinlösa föraren. Farmer tackade genom att köra ett varv med 116,61 mph i snitt vilket räckte till 7:e träningsstid. Väl i tävlingen såg det för bra ut för att vara sant. Mark Farmer ledde efter ett

varv och Robban låg på 4:e. På 2:a varvet bröt Robban med bränsleproblem och Farmers Ducati började uppföra sig konstigt. Efter 2 varv låg Farmer 4:a, men strax efter fick han bryta då det visat sig att bakhjulslaget skurit! Han satte dock loppets snabbaste varv på 120,58 mph (194 km/tim). I Senior gick det ännu sämre. Det visade sig att duccarna drog mycket bensen. Man lät tillverka en specialtank på 24 liter (max som är tillåtet) till Farmer och satte utanpåliggande bensinpump från Ford XR3 på Robbans maskin för att öka volymen. Det slutade inte bättre än att Robban fick bryta då soppapumpen inte räckte till. Farmer låg tvåa efter ett varv, men soppan räckte inte längre än till Creg-ny-baa på det andra varvet. Team Oxford Ducati kunde dock trösta sig efter tävlingarna. Man fick två 11-gallons tunnor med öl av Bushys som tack för att man hade Bushys dekalerna på hojarna (Bushys är Douglas mest populära pub och bryggeri). Shaun Harris körde en Britten. Det var första gången på ön för både förare och maskin. Harris värmdes upp i F1 på en Suzuki och kom på en hedrande 15:e plats. I Senior, på Britten maskinen, bröt han oturligt på det 5:e varvet och en 11:e plats när en oljetätning gick sönder. Man hade också problem med elektriska störningar och fick linda in delar av elsystemet i folie.

MW

## Monti fick foten

Baldassare Montis comeback på Ducati blev kortvarig. Monti var i början av säsongen förare i Team Dececco tillsammans med Aldeo Prescuitti. Sen



blev han värvad av Davide Tardozzi till Team Grotini. Sen var det det här med Simon Crafar. Roche köpte loss en höj av Tardozzi och Monti blev utan höj. Fabriken ville inte fortsätta samarbetet med Monti trots att han ledde de italienska mästerskapen.

MW

## Från Engelsk horisont

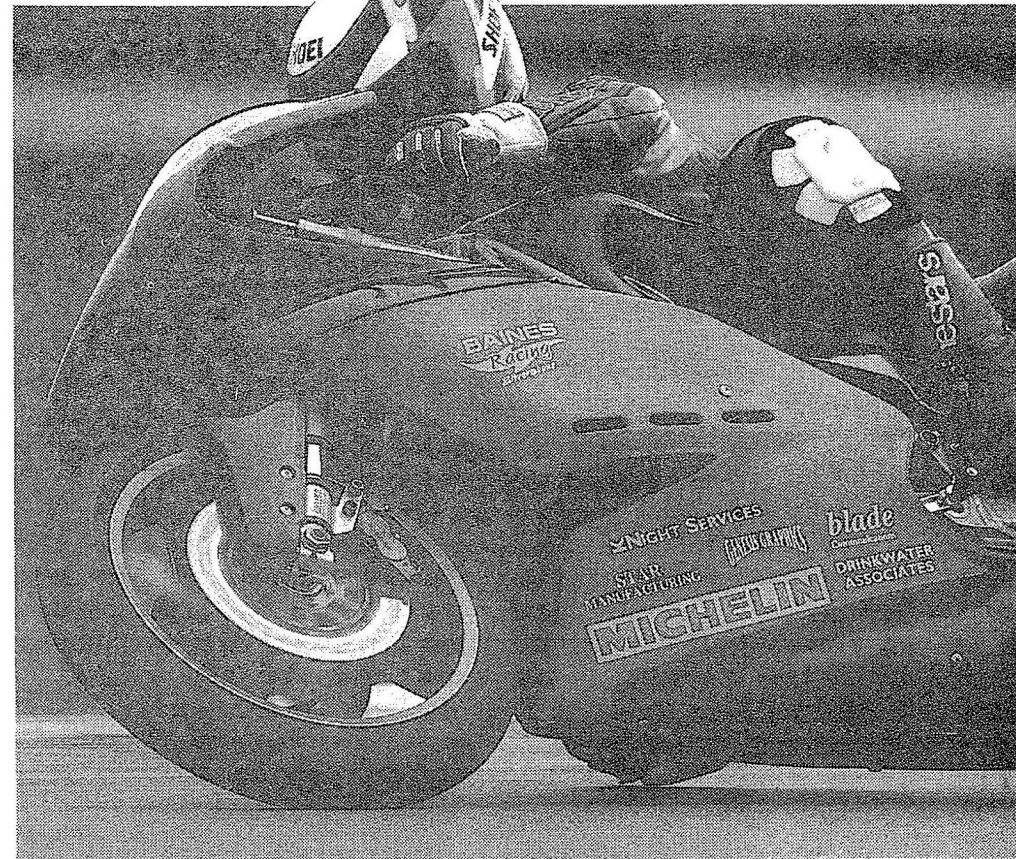
Voj, voj, nu har dom gjort det igen. Engelsmän förnekar sig aldrig. En hobbyticklare byggde en höj med dieselmotor. Ryktet spred sig och nu planerar han tillverkning i serie. Cucciolo har, redan för länge sedan rapporterat om den indiska dieselhöjen Sooraj men dom har den goda smaken att använda en Lombardini motor. Den europeiska varianten använder en österländsk encylindrig diesel vars modellnamn är Robin. Det enda vänliga man kan säga om denna kraftkälla är att den är mycket sparsam med bränslekonsumtionen. Fartökningen är blygsam, acceleration är ett alldeles för starkt ord, vilket ger intressanta kurvegenskaper. Att "styra med gasen" är inte att tänka på. De första höjarna hade Matchless/AJS ramar men när ryktet spred sig och efterfrågan uppstod fick man se sig om efter andra komponenter och det blev Indiska Royal Enfield. Dom levereras nakna och med viss anpassning av originallådan och motorfästena. Det är svårt att tänka sig en köparkategori som skulle attraheras av denna absurda blandning av fullt modern teknologi (motorn är helt i aluminium och med direktinsprutning. Bosch) och femtitals-design men man räknar med att bygga tvåhundra

maskiner årligen. Navet kring vilket detta företag vrider sig är en man vid namn Paul Holdsworth. Han säger sig icke livnära ambitioner på snabba pengar men å andra sidan vill han inte heller förlora några så därför tänker han sig inte att utöka tillverkningen i multinationell skala. Att denne Hr Holdsworth äger en Paso får en att reflektera lite över Ducatisters mångfacetterat sammansatta själar.

PS

## Supermono

Vid det här laget är det väl allom bekant att den nya super-monon vunnit åtminstone tre av SoS rejsen i Italienska mästerskapen. Det är ju fö inte första gången Ducati vinner med en helt ny maskin. Den här gången är det kanske annorlunda eftersom den nya höjen är byggd som en racer från första början. Fabriken har organiserat en provkörning och därifrån har löddriga budbärare lämnat uppgifter. Höjen är liten och gracil och med linjer som måste ses för att uppfattas rätt. Aluminium, kolfiber och stålram. Från första metern märks det att det är en ren racer. Inga halvmesyrer här inte. Viktfördelning, ramgeometri och motorkaraktäristik samverkar till att göra höjen smidig och lättmanövrerad. I känslan jämförbar med en tvåfemtio GP. Detta trots den stabila och faktiskt rätt tunga motorn. Men med alla vätskor utom bensin väger höjen ändå bara 122 kg. Vad superbikemästerskapen inneburit för försäljningen av nya 750 och 900 supersporten kan väl knappast överskattas och det är väl vad Ducati hoppas med supermonon också. Den



drar fö så jämnt och fint och med full kraft från 7000 till 11 000 varv att den utan vidare skulle gå att använda som gathöj. Den tätstegade sexväxlade lådan hindrar ju inte precis heller. Men den särskilda landsvägs-varianten dröjer till slutet på 94. Då blir den luftkyld och får förgasare. Det lär komma en naken version också, ungefär som Monstret. Egentligen skulle de upphetsade provförarna vilja dra iväg till nästa bana men arrangemangen medger inte

såna utflykter. Vi får nöja oss med lite specifikationer istället.

Elvatusen varv och 70 mm slag ger den fullkomligt ofattbara kolvhastigheten 24,11m/sek. Grabbarna i Bologna måste ha hittat nya och tidigare okända legeringar med överjordiska hållfasthetsegenskaper. Motorn är encylindrig, vattenkyld och fyrtaktare med desmodromiska ventier. Borrning och slag 100x70mm vilket ger 549cc. Komp 1:12, Effekt 75Hk/10 000 rpm.

Maxvarv 11 000. Egensinnig balansanordning med en balansarm förenad med en extra vevstake. Två överliggande kamaxlar drivna med kuggrem. Fyra ventiler 37 mm in och 31 mm avgas. Ventillyft 11/10,5mm. Duration in 344• och ut 340•. Smörjningen våtsump och oljekylare. Elektronisk tändning och insprutning med 47mm insugsdiameter. Kraftöverföring med rakskurna primärdrev och hydraulisk flerskivig torrkoppling. Tätstegad sexväxlad låda och sekundär överföring med kedja. Fackverksram av runda stålrör med motorn som bärande element. Bakram av kolfiber skruvad till stålramen. Öhlins uppochnergaffel fullt justerbar. Tvåarmsbaksving med enkeldämpare direkt infäst. Fullt justerbar Öhlinsdämpare. Svingen av svetsade aluminiumprofiler. Dubbla 280mm skivor med Brembo fyrkolvsok fram och bak 190mm skiva med tvåkolvsok. Fälgarna är 3,5 tum x 17 fram och 5 tum x 17 bak. Hjulbasen är 1360 mm. Gaffelvinkel 24 grader och försprång 92 mm. Vikt med olja och vatten 122kg. Viktfördelning 55% fram och 45% bak. Priset är inte så intressant i det här läget eftersom den fåtaliga serien sedan länge nått sina förare. Endast för rejsing alltså. Fabriken har ett eget team också och på Misano var det fabriks-föraren Mauro Lucciarri som vann. När den civila varianten kommer får vi se hur det blir både med pris, luftkylning och förgasare.

PS

## I väster

I det stora landet i väster har man i många fall mycket av-vikande uppfattningar i jämförelse med oss här i den gamla världen. Om skadestånd tycker man ju tex helt annorlunda. Det har gått så långt att hela landet håller på att lagstiftas sönder och samman. Några av oss minns Ralph Nader och GM:s Corvair. Nu är det Piper som råkat illa ut. Välkänd flygplanstillverkare. Cucciolo har berört tillverkaransvaret i fråga om kolväteprodukter men här gäller det flygsäkerhet. Piper har tydligen åkt på jättelika skadestånd för att några av deras plan brakat i backen. Gör man flygplan så skall dom också flyga. Det har lett till att tillverkningen ligger nere. Och så har det skapats nya prejudikat som öppnar vägen till nya ännu enormare skadestånd osv. Om det fortsätter så går ingenting att tillverka i det landet längre. I Kalmar står en bilfabrik snart tom och nu pågår förhand-lingar om att uppta flygplanstillverkning i lokalerna. Den tidigare biltillverkande personalen anses väl ägnad att göra flygplan istället. I Sverige är det trots allt fortfarande så att om flygplans-chauffören för spaken framåt när han rätteligen skulle ha fört den bakåt så kan inte tillverkaren lastas för det. Vi följer affären med intresse.

PS

## Elefant möter svarv

MCN har jämfört Cagiva Elefant 900 ie och BMW R100GS P-D. Cagivan har blivit godkänd i England sen man tillåtit plasttankar. Motorn kändes inte lika bra som Supersport men var vida överlägsen

BMW:n. BMW:n blev slagen på de flesta punkter och Cagivan fick 16 rattar mot bara 13 för BMW:n. Cagivans största nackdel var den svampiga och oföljsamma framgaffeln från Marzocchi.

MW

## Guzzi i kris

Förra året tillverkade Moto Guzzi 5000 motorcyklar. Man trappar stadigt ned på tillverkningen och utvecklingsarbetet är nästan obefintligt, förutom satsningen på Daytona. Man har inte lång tid på sig att komma igen. Men trots detta satsar man inte speciellt mycket. Man väntar på att tiden skall vridas tillbaka med hjälp av den nya retro trenden. En mycket farlig inställning. På Milanomässan i höst kommer man inte ha nåt speciellt nytt att visa upp. Man skall ta upp V-twin motorn till 1100cc i Californian. Det är i princip allt. 1100 motorn skall också monteras in i en slags lågbudget Daytona med förgasare. Maskinen skall konkurrera prismässigt med Ducati 900 Supersport. En satsning som verkar bra, men den borde kommit för tre år sen. Guzzis VD Paolo Donghi har en hel del att säga om MC-industrin. "Engelsmännen gav födelse åt motorcykeln, japanerna dödade den". "BMW var tvungna att återgå till boxern". "Det är kriminellt att ge en 16-åring en 53hk 125:a". "Triumph kommer att gå bra i två år, sen rasa". Vore det inte bättre om herr Donghi såg om sitt eget hus i stället?

MW

## Polen vann 5:e

Doggan vann även den 5:e deltävlingen i de amerikanska mästerskapen på Road America, Elkhart Lake i Wisconsin.

MW

## Aprilia-Suzuki

Först Gilera-Honda och nu Aprilia-Suzuki. Aprilia skall lansera en gatereplika på sin 250cc racer. Den kommer inte att få Rotax-Aprilia motor, utan Suzuki! Gatmaskinen väntas få aktiv fjädring och CTS som standard! Men Suzuki-motor?! Nej, det låter inte som ett klokt beslut.

MW

## Ducati säljer

Ducatis försäljning i England har i år ökat med 87 procent jämfört med föregående år. Det har aldrig sålts så många Ducati i England som nu. 750 och 900 Supersport heter storsäljarna

MW

## Falappa beordrad

Giancarlo Falappa fick rycka in i de italienska mästerskapen efter att ha beordrats detta då Monti konverterat till BYRD Yamaha. Falappa skötte sina kort och vann båda heaten på Mugello.

MW

## Merkel kör Ducati!

Monti kör numera BYRD-Yamaha. Detta upprörde den f.d. världsmästaren Fred Merkel så mycket att hoppade av teamet för att börja köra för Ducati! Monti kommer att köra för Red Devil/Dececco teamet. Han debuterade



på Mugello i de italienska mästerskapen där han tog en 5:e och en 6:e plats.

MW

## Britten

De som beställer en Britten (produktionen startade nu i augusti) kommer att få en liten modell i mässing av maskinen samt en video som visar tillverkningen av maskinerna. 500000 kronor får man hosta upp för ett ex.

MW

## Ovala problem

Det finns en Honda med ovala kolvar i Sverige. Den står hos en MC-firma i Stockholm. Ingen är intresserad av att köpa missfostret. Därför säljer man lotter för 120 spänn styck där man kan vinna denna skapelse, ett knippe andra Hondor och ett par Triumph. Dragning skulle bli i höst. Nu är dragningen uppskjuten tills näån gång 1994.

MW

## Ducatis framtid

MCN har rest omkring en hel del i Italien under den senaste tiden. Man passade på att hälsa på hos Massimo Bordi också. Man började med att konstatera att Ducati nästan inte tillverkade några motorcyklar alls under 1985. 1991 gjorde man 10000, i år gör man 18000 och 1995 väntas man tillverka hela 30000 motorcyklar! 1994 års ducar är enligt Bordi fas 3 i Ducatis pånyttfödelse. Det skall bli en radikalt nydesignad och uppborrad Superbike (916) och en ny luftkyld stänka för gatan. Och det kommer mer lovar han. Alla maskiner blir dock i stark Ducati

tradition. Det blir inga touringmodeller eller HD-kopior. Nästa år skall man bygga 100st Supermono. Året efter skall man presentera en gatversion. Man kommer också att presentera en naken och luftkyld modell. Det blir den viktigaste maskinen för Ducati framöver. Den skall bli inkörsporten till Ducati-ägande då den skall bli den billigaste modellen. Prisklass runt 45000 kronor har nämnts. Den luftkylda stänkan kommer givetvis att ha Desmo och motvikt. Trippellåttan kommer att leva vidare som Strada, men SP6 blir en helt ny skapelse med Supermono liknande design, dubbla strålkastare, uppdraget avgassystem och troligen enkelsving. 125-130 hk på bakhjulet utlovas. Ramen har modifierats och motorn har förstärkts. Ekerhjul kommer att finnas som tillbehör till Monster liksom vindskydd och läderväskor. En ny (?) luftkyld 600cc twin skall presenteras. Det är sant att man, som Harley Davidson säger, aldrig ser våra motorcyklar skrotas (till skillnad från Honda, i Cucciolo nr 2, som till och med skrotar sina egna race-maskiner). Detta säger Bordi och det innebär att han i allra högsta grad har insett betydelsen av märkets image och tradition.

MW

## Magneti Marelli

Sitter vid fukostbordet och studerar bilden på den vackra almanackan. Bilden har precis växlat från Foggys röda tvåhjulning till den franska fabriken LeMans-fordon. Nästa månad blir det Alfes Martinidekorerade hundrafemtifem. Närmare granskning av det franska åkdonet avslöjar en dekal:

Magneti Marelli. En annan Fransk fabrik tillhandahåller motorer för Formel 1 rejsing. V-tior. Engine management by Magneti Marelli. Nu undrar jag. Hur kommer det sig att dom övernationalistiska fransmännen använder utländska tillbehör? Okej, De Gaulle är död men ändå... Finns det kanske inget bättre?

PS

## Raymond Roche på Assen

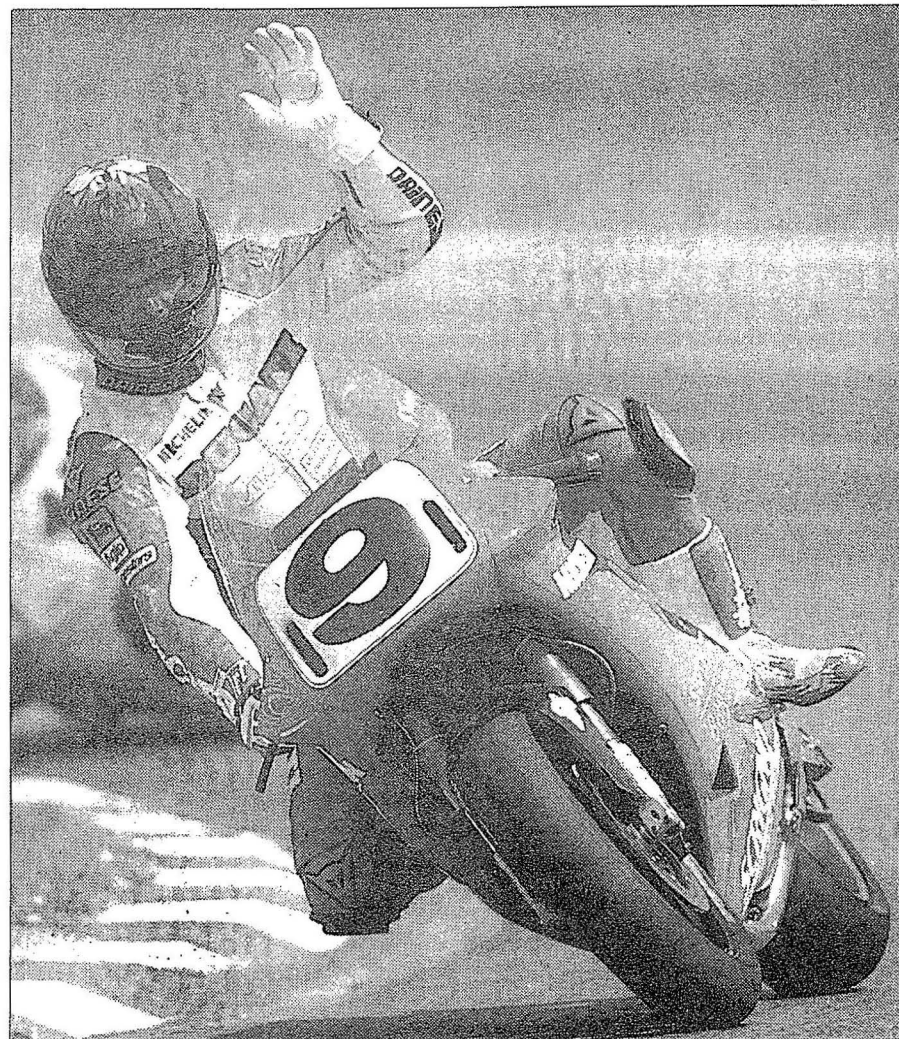
Raymond skall ställa upp i Assens deltävling i Superbike VM den 12:e september. Jag gillar banan och ser fram emot körningen, säger Raymond.

MW

## Victors Superbike

Spanien, Albacete 30/5

Ett team från Italien var optimistiska





värre. Man hade med hjälp av pengar från BP, preparerat en Triumph 900:a. Problemet vara bara att reglerna säger 2 cylindrar max 1000cc och 4 cylindrar max 750cc. Det finns ingen speciell gräns för 3-pipar. Alltså gäller 750cc.

Fogarty vann båda heaten i stor stil. Falappa vurrpade i båda heaten i mindre god stil. I det första krokade han ihop med Russel. Mertens vurrpade också i första heatet. Samman lagt gick Russel upp i ledning före Slight och Falappa.

Heat 1

1) FOGARTY, DUCATI 2) Slight, Kawa 3) Bontempi, Kawa 4) Pirovano, Yama 5) AMATRIAIN, DUCATI 6) GARRIGA, DUCATI 7) Rymer, Yama 8) CRAFAR, DUCATI 9) Fred Merkel, Yama 10) McElnea, Yama 12) LUCCHIARI, DUCATI 13) Lindholm, Yama 15) PRESCIUTTI, DUCATI

Heat 2

1) FOGARTY 2) Russel, Kawa 3) Slight 4) MERTENS, DUCATI 6) GARRIGA 7) Bontempi 8) CRAFAR 9) Rymer 10) LUCCHIARI

### 27/6 Italien Misano

Falappa tog med en dubbelseger över ledningen i serien. På träningen hade man provat 16,5" framhjul på Falappas och Foggys Ducce, men bytte till 17" inför tävlingen. Foggys mekaniker Tony Bass gjorde succé när han tog över ratten i den stora Cagiva-bussen och lyckades att meja ner en hel stationsbyggnad vid en bensinmack! Falappa körde med en ny

halvautomatisk växellåda där man kunde växla upp med hjälp av en tryckknapp på styret! Foggy hade vibrationsproblem på grund av en lossad motorbult. Det sistnämnda verkar vara ett vanligt bekymmer. Mauro Lucchiari fick sitt



■ LUCCHIARI:

genombrott i serien genom att bli totaltvåa genom en 2:a och en 4:e plats. Den 25 årige Lucchiari kör sin tredje säsong i road-racing efter att ha slutat tävla i motocross på grund av en skada i hans högra ben. Han är ju annars mest känd för att ha vunnit tre tävlingar i Italien på Supermonon.

Resultat heat 1:1) FALAPPA 2) LUCCHIARI 3) Pirovano 4) Russel 5) FOGARTY 6) Slight 7) GARRIGA 8) Monti 9) Rymer 10) FRED MERKEL, DUCATI (första racet på Ducati) 12) PRESCUTTIHeat 2:1) FALAPPA 2) Russel 3) FOGARTY 4) LUCCHIARI 5) GARRIGA 6) Slight 7) Bontempi 8) Monti 9) Rymer 10) MERTENS 13) AMATRIAIN

### 11/7 Österrike Österreich Ring

Våt men upptorkande bana gjorde däcksvalet svårt i första heatet. De flesta satsade på regndäck, men den lokala stjärnan Andreas Meklau på Ducati valde intermediate. Falappa ledde i början, men fick ge sig när banan torkade upp. I andra heatet var däcksvalet enklare. Det hällregnade! Det innebar Falappa-underlag, och han körde fyra sekunder snabbare per varv än konkurrenterna. Loppet flaggades dock

av snöpligt av arrangörerna efter bara 13 varv. Det är mindre än 75% av distansen och således får bara halva poängen räknas. Ducati på de första fem platserna i andra heatet är inte fy skam.

Heat 1:1) MEKLAU, DUCATI 2) Russel 3) Slight 4) FOGARTY 5) Bontempi 6) FALAPPA 7) De Vries 8) Gschwender 9) MERTENS 10) Furlan 11) MERKEL 16) ROGIER, DUCATI

Heat 2:

1) FALAPPA 2) MERKEL 3) MEKLAU 4) FOGARTY 5) LUCCHIARI 6) Gschwender 7) Russel 8) Nobles 9) De Vries 10) Deletang 11) ROGIER

### 18/7 Tjeckien, Brno

En vurpa orsakad av framhjulssläpp andra heatet satte stopp för Falappas VM-ledning. Bättre gick det för Foggy med en 1:a och en 2:a plats.

Heat 1:

1) FOGARTY 2) Russel 3) Slight 4) Pirovano 5) FALAPPA 6) LUCCHIARI 7) Bontempi 8) EDVIN WEIBEL, DUCATI 9) Rymer 10) MERTENS

Heat 2:

1) Russel 2) FOGARTY 3) MERTENS 4) Pirovano 5) MERKEL 6) Bontempi 7) Lindholm 8) DeVries 9) PRESCUTTI 10) Hoffmann

Sammanlagt:1) Russel 167,5 2) FOGARTY 146,5 3) FALAPPA 146 4) Slight 131 5) Pirovano 111 6) MERTENS 80 7) Bontempi 71,5 8) GARRIGA 71 9) MERKEL 63,5 10) LUCCHIARI 62,5MW

## Uppåner

Bland motocross förare har man börjat betvivla uppånergaffelns förträfflighet. Vissa förare föredrar den gamla typen av gaffel och anser att Marzocchi har den bästa gaffeln! Uppånergaffelns fördelar är priset (de är billigast idag!), reducerar överlappet vid hjulet (på crosshojar brukar en konventionell gaffel sluta en bit nedanför hjulaxeln vilket inte är bra i skogen), bra tillförlitlighet, större överlapp för de inre gaffelbenen reducerar flex samt exaktare styrning vilket man får på köpet på grund av de ovan nämnda överlappet. Till den gamla gaffelns fördelar hör: Bättre progressivitet, mindre slitage på bussningarna, större flex (ger bättre känsla!), inga hårda stötar vid genomslag, samt utseende (!). Vissa förare kör en sekund snabbare per varv med en vanlig Marzocchi. Att det är en engelsk tidning som kommer med avslöjandet behöver väl inte påpekas. MW

## Barry Sheene

Det här numret handlar ju till en viss del om Cucciolo-mopeder. Visste ni att Barry Sheenes första maskin var en Cucciolo. Idag kör han 907 IE och 900 Monster. MW

## BMW cancellerar

Den berlinska motorcykeltillverkaren BMW har stoppat tillverkningen av "flaggskeppet" K1. Den klumpiga "sporttourern" har sålt mycket dåligt MW

## Mondial

Mondial är kanske mest kända för sina GP maskiner på 50-talet. Men man existerar faktiskt fortfarande. Man har nyligen gjort en egen superstänka med KTM LC4 motor. 553, 612 eller 675cc går att få och vikten stannar på låga 108 kg med den lätta alu-ramen från Golinelli.

MW

## Aprilia-BMW

Aprilia har redan byggt 50st förseriemaskiner, F650, åt BMW och räknar med att bygga ytterligare 35000 maskiner under de kommande 5 åren.

MW

## Hitler-Guzzi

Liknelserna är många när man vill förklara hur en motorcykel är eller beter sig. MCN jämförde nyligen Moto Guzzi V75 Targa och Suzuki VX800. Guzzin upplevdes som mycket gammalmodig, men också mycket billig (3799 pund!) och funktionell. Nu till liknelserna. "Att köra Targan är som att förflytta sig bakåt i tiden. Inte riktigt tillbaka till Napoleons krig, men nästan". "Nog för att den har karaktär, men det hade Adolf Hitler också". Guzzin fick i alla fall 13 rattar, bara en färre än Suzukin.

MW

## Doggan överger Showa

Efter att ha problem med den aktiva Showa fjädringen på Cagivan, bytte Doug till konventionell Öhlins-fjädring både fram och bak. Hogen uppträdde mycket bättre nu och det betalade sig genast med en fin 4:e plats på Assen

före Rainey (som också övergett den aktiva fjädringen, från Öhlins i hans fall).

MW

## Stoppad datakoll

IRTA kommer troligen att förbjuda teamen i roadracing att använda radioöverförd datakommunikation mellan team och maskin som i bilarnas F1. Man vill också stoppa radiokontakt mellan förare och team. Allt för att hålla kostnaderna nere, påstår man.

MW

## Växelspaken upphittad?

Uppenbarligen har nån av Cucciolos läsare hittat en växelspak till Rob Ianuccis Benelli 350 4-pip. För nu har den varit ute och luftats igen. Maskinen, som tillhörde Renzo "Paso" Pasolini när det begav sig, kördes av Dave Roper på Loudon i New Hampshire i början av juli.

MW

## Mito-serie

I Italien finns det en mycket populär racingklass där man åker på Cagiva 125 Mito. För en kostnad på 30000:- får man en fullpreppad maskin med "garanti" som täcker både krasch och motorskador! Organisatören, Techna Racing (som under 1990 hade en liknande serie för Yamaha SRX) betalar även däck och soppa!

MW

## 900 Supersport-serie

I Italien finns det ytterligare en mycket populär racingklass där man åker på

Ducati 900 Supersport. Det kostar ungefär 50000:- att vara med. I övrigt gäller ungefär samma som för Mito-serien. Man har sex deltävlingar och Q8 sponsrar kalaset. Q8! Det börjar bli dags att hitta alternativa bolag till BP nu.

MW

## Doohan

Scott Doohan är kanske inte lika känd här på norra halvklotet som brorsan Mike. Men då skall ni veta att Scott åker Ducati i de australiensiska Superbike-mästerskapen. Och inte nog med det. Han leder också serien sammanlagt före Troy Corser på en H-a och en viss Rob Phillis på Kwacka.

MW

## Beg 906

MCN gjorde nyligen en beg-test av en 906 Paso från 1988. Kortfattat tyckte man att motorn hade bra drag på låga varv, men var ganska trött på höga varv. Man påstod också att motorn vibrerar! I alla fall över 6000 varv. Bra komfort för förare och passagerare. Tillförlitligheten är inte dålig påpekar man också, även om det förekommer en del kärvande bromsok, brunna laddningsregulatorer och smälta säkringshållare! Trasig klocka är mer regel än undantag liksom rostiga ljuddämpare. "Fork pitting" är också ett dyrbart problem, vad det nu kan vara. Kamremmarna skall givetvis bytas enligt fabrikens rekommendationer, annars...

MW

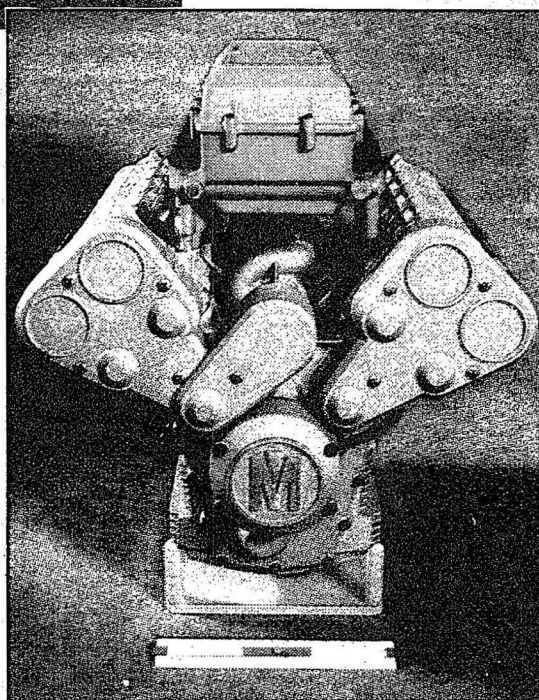
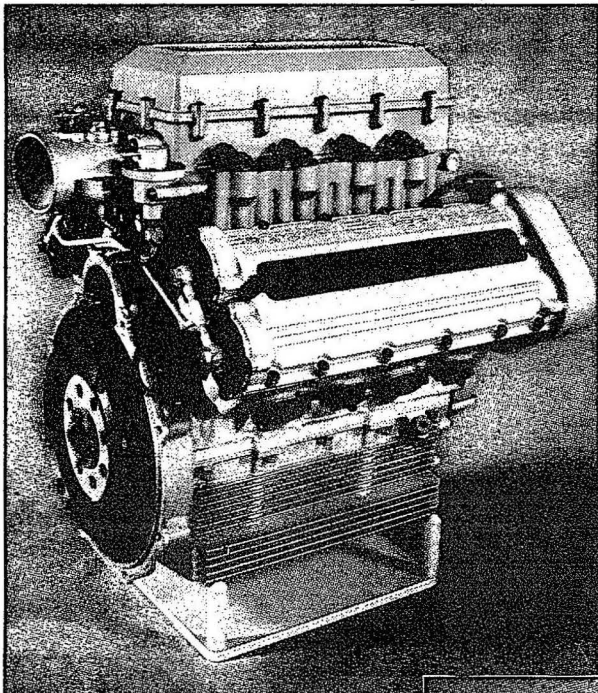
## Kidnappning

Duncan Bond heter en Ducatist i England. Han blev lite irriterad då han hade haft inbrott i sitt garage tre gånger. Först hade de smott Duccen, sista gången snodde de hans söners knattecrossmaskiner. Han misstänkte en 17 årig kille som heter Gavin Last (i England är man inte så knussliga att skriva ut namnen). Med hjälp av en kompis, kidnappade man Gavin och hotade att "märka" honom. Det hela slutade med rättegång och fem års fängelse för Duncan och hans polare. Man överklagade och en snäll domare förbarmade sig. Det var ju alldeles för hårt straff. Straffet sänktes till 6 månader och både Duncan och hans kompis har bara två månader kvar på straffet nu.

MW

## Morbidelli V8

Det har varit tyst om maskinen länge, men nu börjar den tydligen bli klar. Den 848cc stora 32 ventilers 90 graders V8:an skall ge 100 hk/10500 varv. Vridmomentet skall bli hela 7,1 kgm vid 7000 varv. Insideuppgifter från fabriken talar om 148 hk om man byter chipet! Båda raderna med dubbla överliggande kammar skall drivas av remmar och Weber-Marelli skall se till att den får bränsle på nåt elektroniskt vis. Pininfarina skall stå för designen och maskinen genomgår just nu vindtunneltest i Pininfarinas vindtunnel. Maskinen skall ha kardan och vara en touringmaskin. Den kommer dock att vara mycket exklusiv och kosta ca 400000 kronor. Det kommer också bara



att byggas 100 maskiner, säger man. Morbidellis chef, Giancarlo Morbidelli, vill med maskinen skapa en ny image för märket. Morbidelli, som ligger i Pesaro i södra Italien, är ju annars mest kända för att man vann 125cc VM i road racing 1976 och 1977, samt 250cc VM 1977.

MW

### Fredda nöjd

Ex champ Fred Merkel var helnöjd efter att ha testat Ducati för första gången på Rijeka banan i Kroatien (verkar vara farlig mark att testa på?). "Jag förstår nu varför Ducati har vunnit VM tre gånger", sa den 30 åriga amerikanen som skall få fabriksmotorer till sina maskiner.

MW

### Mladin ut Russel in

Rykten säger att den för tillfället skadade Mat Mladin kommer att återfinnas i Superbike nästa år på en Ducati 916. Scott Russel skall, enligt samma rykten, överta den lediga platsen på Cagivan.

MW

### Gilera lägger av

Om det inte sker en enorm uppryckning innan säsongen är slut lägger vi av, säger Gileras talesman Alessandro Pinelli. Man har inte tagit en enda poäng

i år! Team chef Federico Martini har fått sparken sägs det.

MW

### Garriga 9:a, lägger av

Den gamla Ducati och Cagiva hjälten Juan Garriga kom 9:a i Europas GP i Spanien på Cagiva 593:an. Detta trots att han knappt hunnit träna. Strongt. Chandler kolliderade på andra varvet när



han låg 4:a. I samband med Österrikes GP i Superbike, meddelade Garriga överraskande att han lägger av med all racing omedelbart. Han var trött på allt resande samt med promotorn Flammini. Garrigas plats i Tardozzis stall skall tas av Lucchiari.

MW



## Jawa high-tech

Jawa har tagit fram en vevstake i kolfiber till sina speedwaymotorer. Den väger hälften jämfört med en stålstake och håller längre. Snart blir väl hela motorn i plast?

MW

## Superbike-Supermono

Nästa år lär det bli ett VM för SoS-hojar som samordnas med Superbike. Det påstår promotorn Flammini.

MW

## Bimota DB2 vinst

Bimota har debuterat i de italienska BoTT mästerskapen med DB2:an. Michele Malatesta hette den unga föraren som styrde maskinen till seger.

MW

## Rumi får sparken

IRTA har sparkat ut Rumi ur årets 125cc VM för att man helt enkelt har struntat i att komma till vissa race.

MW

## MZ nära konkurs

MZ har fått ett halvår på sig att visa att dom klarar sig utan stöd från staten. Tyska staten sköt nyligen till 125 miljoner kronor. Det var det sista stödet man får från den tyska staten. Den snygga 500 Skorpion skall börja tillverkas i början av 1994. En helt ny fabrik kommer att byggas nära DKW:s gamla domäner i Zschopau.

MW

## Bimota 2-takt

Bimota planerar att eventuellt komma med en gatversion av sen tvåcylindriga tvåtakts Tesin man tänkt ställa upp med i 500 VM. Motorn har vevhus som en vanlig 4-taktare, med olja och allt. Soppan kommer in i cylindrarna med direktinsprutning.

MW  
Cagiva 150cc V-twin Cagiva skall bygga en liten 150cc V-twin fyrtaktare speciellt för den japanska marknaden. 1995 blir det premiärvisning.

MW

## Fredda kör Endurance

Fred Merkel skall hjälpa Falappa och Merkel att styra den nya 994cc (?) Ducatin till vinst på Bol d'Or den 18-19 september.

MW

## Ytterst förargligt

Den yngre generationen på jobbet har stora svårigheter att förklara (bort) vissa händelser som utspelats i kabel-TV. Självbor jag i ett klipparägt hus med kontor på Sibyllegatan i huvudkommunen och där anser man antagligen att extra kanaler inte är något för nordliga innevånare. Det tillkommer därför den yngre generationen att själva rapportera vissa sensationer från parabol-världen. Med tunga sockar och förlägna leenden har dom tvingats medge att Alfas nya 155:a placerat sig som ett, två, tre i de Tyska racertävlingarna. Och inte bara en gång. Före de Tyska fabrikaten och utan minsta skymt av husvagnstraktorn. Tro mig! Det har kostat självövervinnelse och stora ansträngningar. Häromdagen



# Älg påträffad i Nisseviken

Något för Gotlands fauna så ovanligt - ja icke existerande - som en älg påträffades på måndagskvällen flytande död i vattnet utanför Nisseviken.

Det var Lennart Thuresson, Drakarve, Näs, som stötte på älgen flytande i vattnet ca 300 meter söder om badbryggan i Nisseviken.

Polis tillkallades liksom nödslakt för att ta hand om älgen om den var i skick för detta.

Hur älgen kommit till Gotland är ännu höljt i dunkel. Men en trolig förklaring är förstas att den förts över från fastlandssidan med hjälp av lämpliga vindar.

Eller så kan det vara fråga om ett practical joke, i så fall i ovanligt stort format. Det vanliga på det området brukar ju annars vara döda grävlingar som skämtare tar med sig från fastlandsvägarna och sen placerar ut vid vägkanten någonstans på ön.

byte en yngre medarbetare parkeringsbromsreglaget på ett flisekipage. Reglaget är en smärre ingenjörbragd ity att det ingalunda enbart ansätter ekipagets perkeringsbroms. Ånej, så enkelt tycker inte våra trafikbyråkrater att vi ska ha det. Således ger det finurliga reglaget fullt bromstryck på släpfordonet (vi rör oss givetvis med pneumatiska bromsar) i slutfasen på hand-tagsrörelsen och släpper nämnda tryck när handtaget är helt låst. Just detta med att dränera trycket åsadjkomms av en intrikat liten ventil som måste justeras på någon ynka tiondels mm när. Emellertid var diagnosen felaktig och den ursprungliga orsaken till bytet kvarstod. Fortsatt diagnosticerande fastställde felet till en brusten ventilkolv i en annan ventil hörande till systemet. Det trafikbyråkratiska reglaget var alltså felfritt. Men, vem hade framställt denna högteknologiska möjäng? Föreställ er minen på den unga meknikeraren när han stavade till "MAGNETI MARELLI" PS

### 994cc Superbike?

Den italienska tidningen Moto påstår att den nya Superbike Ducatin blir på hela 994cc. Enkelsving, ljuddämpare i bakkutsen och Supermono-liknande design förutspås. I Moto Sprints juli-nummer visas de första bilderna på maskinen och man påstår att den blir på 916,05cc genom 2mm ökad slaglängd till 66mm (oförändrad borning). Det blir 43mm Showa och toppfart över 260 km/tim för gatversionen. Moto Sprint misstänker att det är Massimo

Tamburini som ritat den vackra skapelsen. Det finns ju likheter med Cagiva V593, men även med Supermono. Maskinen är försedd med enkelsving, men inte bara för att kunna byta hjul fort i Endurance. Nej, man har nämligen haft svårt att dra ett optimalt avgassystem på trippelåttorna. Nu är det gott om plats uppåt och bakåt. Motorblocket är helt omgjort för att ge plats åt det större vevpartiet. Det är givetvis förstärkt också. Ramen är också helt ny, men fortfarande i krommolybden-rör. Motorn har tippats framåt för att tillåta kortare hjulbas. 888:an kommer att finnas kvar för den som vill skjutsa.

MW

### SoS-Classic-BoTT på Anderstorp

Trots konkurs och andra eländen, skall det anordnas ett internationellt BoTT-SoS-Classic race på Anderstorp den 18-19 september. Alan Cathcart lär komma med sin Supermono.

MW

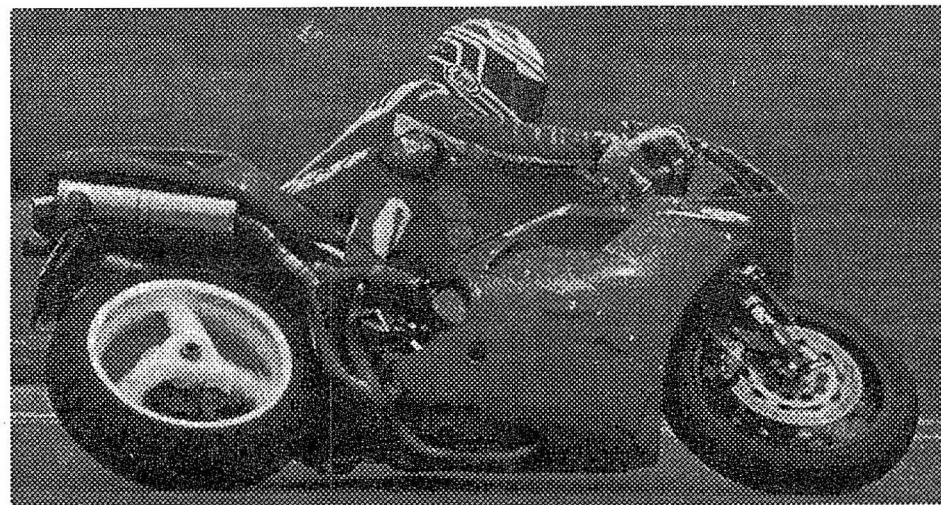
### Jag har också tröttnat

Även reservredaktören har tröttnat. Nu lägger jag av helt med Cucciolo för att bra tag framåt. Mer eller mindre inblandad i 46 nummer får räcka. Sökes: ny redaktör och prenumerant/bevakare av MCN.

MW

### Design

Ytterligare ett objekt kan läggas till Hr Giugiaros långalista av formgivna föremål. Scania's nyttofordon för





fjärtransport har en hytt designad av Giugiaro. Vem som designat hytterna på motsvarande produkter från Hisingefabriken är dolt i ett tätt anonymt töcken.

PS

## Mera design

Vi är väl inte sämre än att vi brer på med lite flera Giugiaro-alster: En ny italiensk pasta fick han designpris för! Bakdelen på Saab 99 Combi Coupé, Fiat Croma, Lancia Thema, Saab 9000 och Bertone Alfa (GTJ osv.) (jo, han jobbade där då),

MW

## Från rivstartarvärlden

Tidningen med namn efter den bevingade hästen Pegasus behandlar alla aspekter av användningen av kolväten. Bla berättar dom om ett rivstartarteam som gått över till vanlig olja, tillgänglig på macken. Tydligt häpnadsväckande revolutionärt i dessa kretsar. Här kör man annars med SAE 70. "Pure 100% Pennsylvania crudestock". Självt har jag alltid undrat varför de här fabrikanterna gjort så stort nummer av oljebasen. Det är ju tillsatserna som ger de slutliga egenskaperna. Rivstartare är ju påhittiga personer så därför förvånar det att dom intar en så konservativ attityd i vissa frågor. Såna här åkdon har ju inga kylare så jag undrar hur stor uppgift bränslekylningen har. Ännu värre än snöopparna? I varje fall måste oljan bytas efter varje körning eftersom stora mängder alkohol upptas av oljan. Längst uppe i norr vet alla som hanterar dieselfordon vilken förödande inverkan

spriten har på smörjningen. När det är kallt och bränslet fryser måste man ösa i T-sprit men blir •et för mycket så kan insprutningspumpen skära och då kan motorn rusa okontrollerat och bli omöjlig att stanna. Jo, stannar gör den när sakerna innuti kommer flygande genom blocket. Betäckning anbefalles. Ekipaget blir svårkört med stora hål i motorblocket. Personalen blir lång i fysionomien.

PS

## Kändis på Monster

Enligt välunderrättad källa klev den förra gitarristen i det inte helt okända bandet Guns And Roses in till Biscaya nyligen och köpte en ny Monster kontant. Plånboken lär ha minskat obetydligt i tjocklek. Gitarristen i fråga har tydligen en svensk flickvän och ett garage fyllt med hojar hemma i USA, bl.a. Ducati, HD och Triumph. Nu kanske han skall bosätta sig i Sverige!

MW

## Italienträffen i Malmö

Varje onsdag träffas italienägare på restaurang Piccolo Mondo (Stortorget, mitt i city) mellan kl. 17.30 och 18.30. Efter en bit mat eller en fika drar vi ut på krokvägar (15-20 mil). Frågor, ring Rikard Nilsson 040-910019 eller Peter Essy-Ehsing 040-976508.

Av någon anledning utgick Klubbprylar och ersattes av mera Borgo Panigale.

## Säljes

Ett par Öhlinare med burk, glasblästrade, eller byte mot sådana utan.

Kick till 750 GT, nykromad, passar även Darmah och GTS, 1 000:-. 900 SS kåpa med glas, 1 200:-. Ett par originalhjul, äkta Campagnolo magnesium med skivor. Satt på Hailwood-78 och en del 900 SS, nya lager och ny förstärkt ryckutjämnare. Bosch tändbox, 800:-.

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

## Säljes

Det mesta finns från en ombyggd Darmah. Svart + tändsystem (bara lite defekt någonstans), 2-2 Conti, MHR-sits, packväskor (svarta med ställning), Dell'Orto 32:or.

Johan 0455-161 37

## Säljes

Ducati 900 SS-82. 4 000 mil, 40 mm förgasare, Conti, Öhlinare. Motor genomgången 1986. Borråd 1:a ÖD, nya 2 mm större avgasventiler, säten, styringar. Ny Surfex koppling, hårdare fjädrar. Nytt drivpaket, O-ringkedja, bra däck (Pirelli). Går mycket bra. Fint skick.

Jan, h 0435-244 36, a 0435-151 90

## Säljes

Ducati 750 F1-89, orig. Pris runt 50 000. Roadracinghoj. Honda (Äntligen! Anm. från SH) RS 125 R-91. Välskött snabb hoj som gått 180 mil. Extra hjul + tre kåpset. Öhlin stötdämpare + styrdämpare, mkt reservdelar. Pris 25 000:-

Karin 08-732 85 68

## Säljes

600 Pantah-84. 3 400 mil, NCR 2-1, Öhlinare, stålomspunna bromsslanger.

En pärla . . . Pris 35 000:-

Thomas 0586-389 96

## Köpes

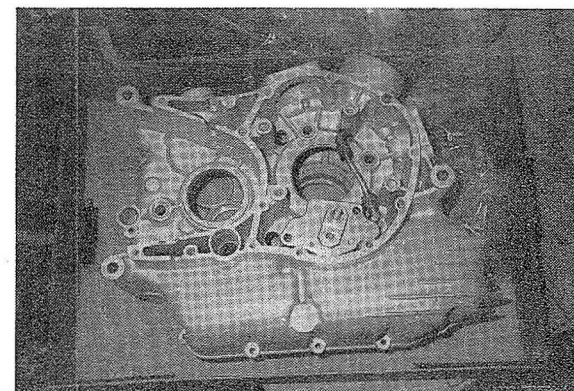
Baklyktefäste till 900 SS. Ram 900 SS för rejs, utan papper, allt av intresse.

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

## Fixas

Fullflödes oljesystem till kamskaftsmotorer. Motorblocket och oljepumpen byggs om inuti motorn. Inget syns från utsidan och original filter och kåpa användes (se foto).

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





## Road av Racing

Butiken som jobbar med italienare i synnerhet  
och Road racing i allmänhet

Arbetar med allt från 50 cc till 1000+

T.e.x Dellorto förgasare

Brembobromsar

Malossi tvåtaktstrim

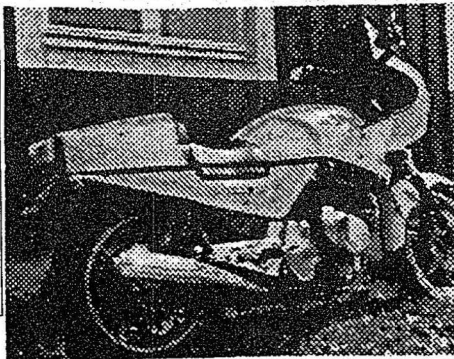
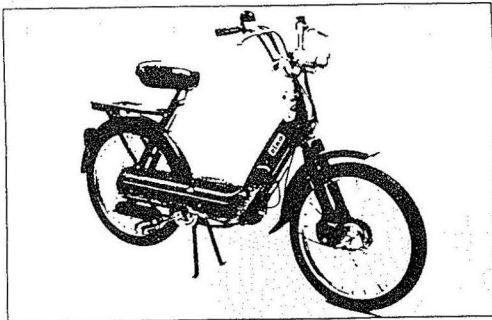
B.H stålomspunna bromsslängor

Även italienska Hjälmor

Skinnställ

Stövlar

Vad mer kan begäras ?



**MB:S**  
MOTORCYCLE PARTS

Bristagatan 16, Må  
08-591 163

## BÄST FÖRE..

Efter att i många år suktat efter en riktig MC, men inte riktigt vågat eftersom kompisens 900SS -82 krävt lite väl ambitiös omvårdnad, slog jag till slut sönder min spargris. En välskött och välservad Paso 906 -90 inköptes av en student i Göteborg. Äntligen en äkta motorcykel! Som dessutom fungerar utan att stora verktygsådan måste följa med. Nu skulle alla tidigare MC-semesterdrömmar infrias!

En fullständig service påkostades vid 1700 mil så att sommaren skulle klaras utan någon oro. Italien, Nordsjön runt, Paris, planerna var många. Nu blev det inte så. När jag och några kompisar skulle åka till Ring Knutstorp för att kolla in knäskraparna, slår det tvärstopp i motorn. Som väl är så går det inte så fort (100 km/tim). När jag med tvångsstyrt (Desmo?) bakhjul sladdar fram över vägen. Kombinationen våt vägbanan + uttrinnande motorolja gör att till och med min Ducati blir för svår att bemästra. Jag går omkull i låg fart (30 km/tim) och skaffar mig en anledning till nya tillnamn, eftersom jag i samklang med naturen bryter nyckelbenet.

Efter att vi samlat ihop bitarna, plåstrat om mig, kör vi till Biscaya med resterna. Thomas tar hand om cykeln och vi åker hem igen. På tisdag kväll ringer Panta och säger att det nog inte är så allvarligt. Vid en första besiktning konstateras att startmotorn har brutits ur sitt läge, och pekar nu framåt. Troligen har frihjulet till startmotorn havererat, startmotorn löpt med motorn, och då skurit. Därav har då motorn tvärstannats. Nåja, sånt kan ju hända vem som helst. Det skulle nog inte bli så dyrt heller, och delar kunde snabbt plockas hem. Även kåpdelar fanns, så det skulle bli en snabb reparation.

Panta ringer även onsdag kväll. Nu var det inte så roligt längre. Vid en lite djupare analys visar det sig att den främre vevstaken bestämt sig för ett eget solo i den annars så vältrimmade orkestern. Detta gjorde stort intryck på speciellt vevhuset, som sprack upp, törnade till startmotorn och tömde ut den ca 30 mil gamla oljan. ....Och troligen främre cylindern, kolv, kanske även bakre, men toppen har nog klarat sig, växellådan har heller nog inte skadats, men räkna med ca 15-20 tusen... Pantas röst lät som en begravningsentreprenör.

Men, tänkte jag, hon har ju inte gått mer än drygt 2000 mil, bara 90 års modell, otrimmad, körde bara 100 km/tim, nya motorn, Ducati är ju numer liktydigt med kvalitet... Nu, sex veckor efter smällen, funderar man ju lite om vad man ska göra. Att hosta upp 20 lakan är ju inte så lätt i dessa tider. Någon garanti finns ju inte kvar, försäkringsbolagen tecknar ingen maskinförsäkring för MC. Nordbecks kan tänka sig rabatt på reservdelarna till motorn. Biscaya har kanske en begagnad 906 motor för 20-25 tusen. Holmia kan tänkas låta mig reparera plastdelarna själv och då ge mig pengar för krockskadan (under stränga förhållningsorder). Jag har fått så mycket hjälp jag kan begära av berörda parter, men ändå. Ska en modern motor knäcka vevstakar (aldrig varit med om, -Panta) efter 2000 mil? Jag såg ingen "bäst före" märkning i instruktionsboken. Min plast racer har blivit en raser. En liten tröst i allt elände är att det regnat hela semestern.

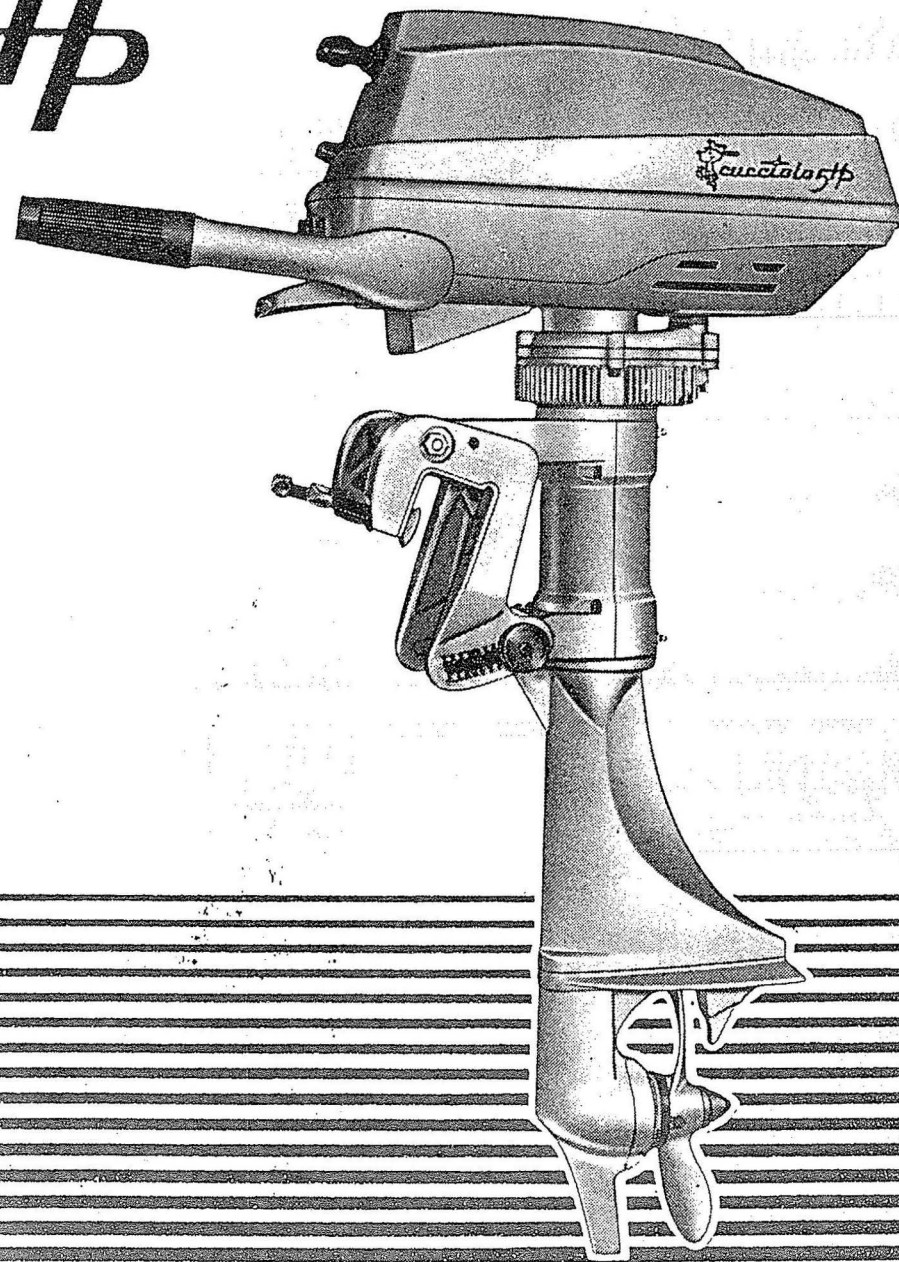
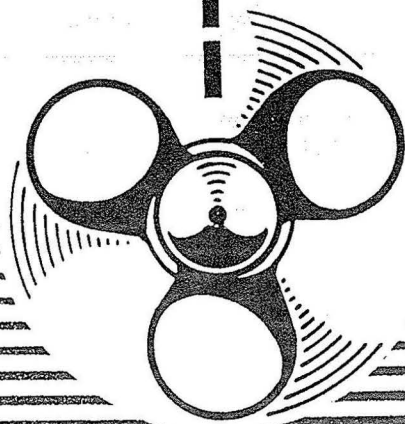
Peter Porslin nr 646



**Cucciolo 5hp**

**DUCATI**

*instructions for use  
and maintenance*

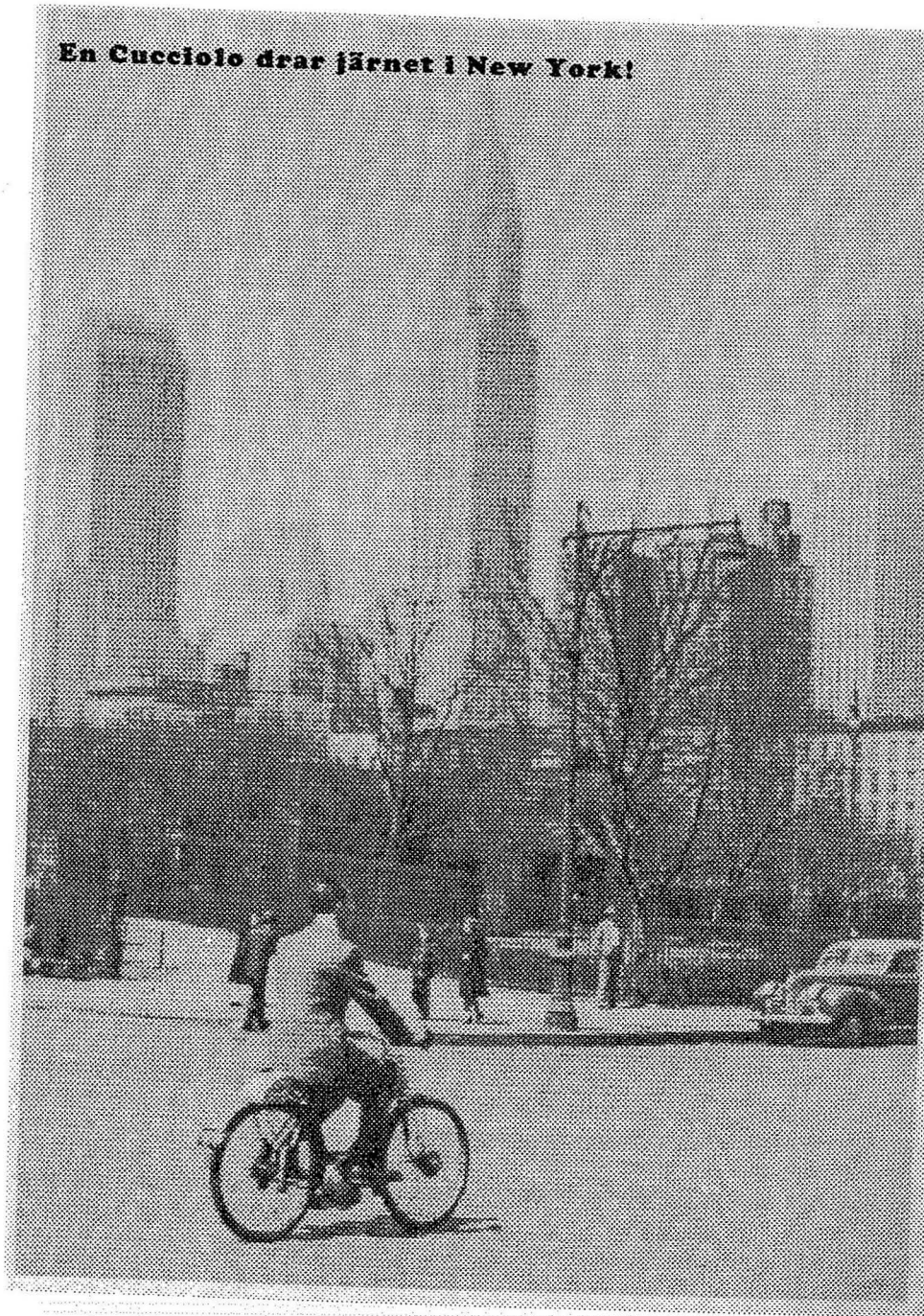


**DUCATI MECCANICA S.p.A. - Casella Postale 313 - Tel. 40.02.50 - 1 - 2 - 3 - BOLOGNA**



FORSE UN BEL SOGNO TU PORTI IN CUOR SOGNI CHE TI REGALI L'OTTO CILINDRO COLOR MARRON HA LO MILIONARO  
 NON SONO ANCOR E PER ACCONTENTARTI TESORO BELLO SAI CHE FARO SE VUOI VENIR CON ME TI  
 PORTERO SUL CUCCILO IL MOTORINO È PICCOLO MA BATTE COME IL MIO CUOR PER  
 MONTI E PER CITTÀ ANDREMO VELOCISSIMI UNITI E FELICISSIMI  
 DOVE CI PORTA L'AMOR E COL MOTOR NOI CANTEREMO QUESTA BELLA CANZON CHI  
 CI VEDRA C'INVIDERA E UN CUCCILO NOI CANTERA SE VUOI VENIR CON ME TI  
 PORTERO SUL CUCCILO IL MOTORINO È PICCOLO E BATTE COME IL MIO CUOR  
 SAI CHE UN BEL SOGNO IO PORTO IN CUOR SOGNO CHE TI REGALO L'OTTO CILINDRI COLOR MARRON UN MILIONARIO  
 NON SONO ANCOR MA PER ACCONTENTARTI TESORO BELLO SAI CHE FARO TI PORTERAI CONTE ANDREMO  
 INSIEM SUL CUCCILO IL MOTORINO È PICCOLO E BATTE COI NOSTRI CUOR PER  
 MONTI E PER CITTÀ ANDREMO VELOCISSIMI UNITI E FELICISSIMI DOVE CI PORTA L'AMOR  
 E COL MOTOR NOI CANTEREMO INSIEM QUESTA BELLA CANZON  
 SE VUOI VENIR CON ME ANDREMO INSIEM SUL CUCCILO  
 IL MOTORINO È BATTE COI NOSTRI CUOR E BATTE COI NOSTRI CUOR

**En Cucciolo drar järnet i New York!**



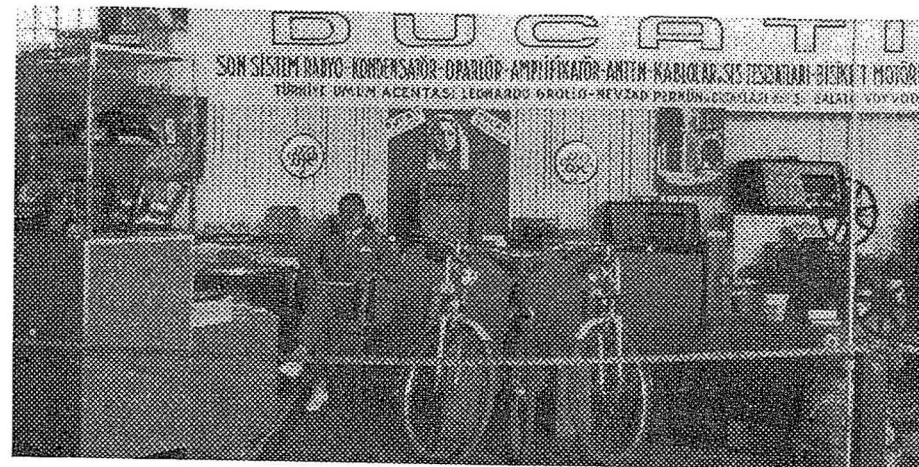
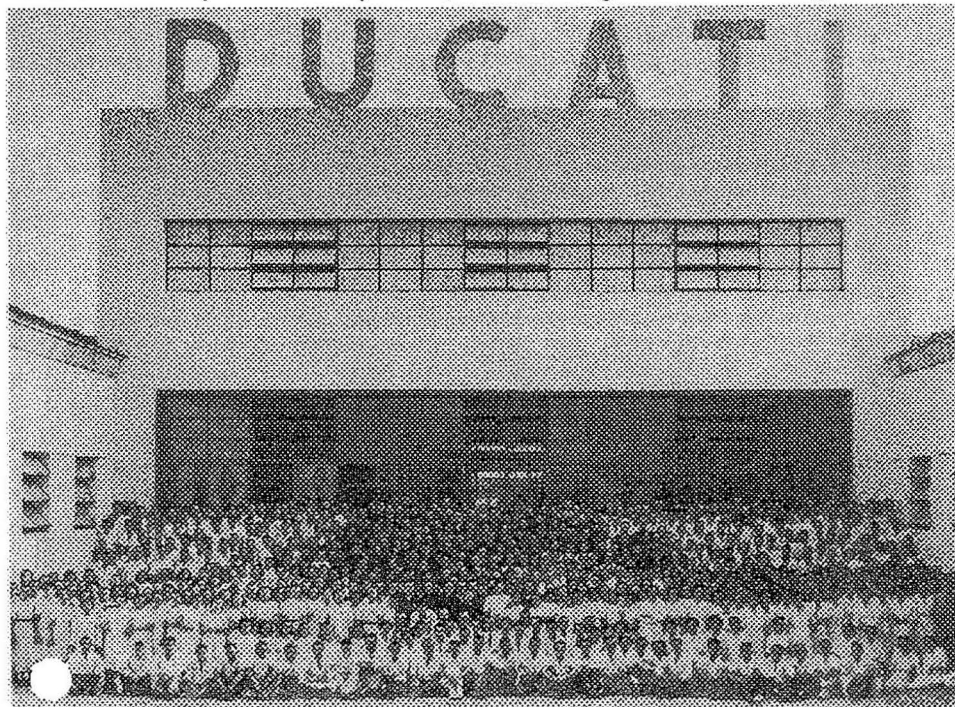


# CUCCILO, UR-DUCATIN

Det här är en hyllningsartikel till bröderna Cavalieri-Ducati. De har, helt felaktigt, uppgetts vara borta ur företagets styrelse när det bestämdes att man skulle börja tillverka mopedmotorer, Cucciolo. Det har visat sig att de tre bröderna hade de tre högsta posterna i företagets styrelse när beslutet togs. Glöm alltså det som står i Alan Cathcart och Mick Walkers böcker. Det här är ett försök att komma närmare sanningen om hur Ducati blev motorcykeltillverkare. Den 4:e juli 1926 bildade bröderna Cavalieri Ducati ett bolag kallat Societa Scientifica Radio Brevetti Ducati. Bröderna, Adriano, Bruno och Marcello, var söner till Antonio Cavalieri Ducati. Antonio var en framgångsrik uppfinnare och konstruktör som sysslade med hydraulik.

1885 tog han anställning hos en fabrik i Bologna där man tillverkade hydrauliska komponenter. Under mitten av 1890-talet studerade han vidare i Trieste och kom tillbaka till Bologna omkring sekelskiftet. Med sig från Trieste hade han en hustru som hette Lydia. Detta resulterade så småningom till att de tre sönerna kom till världen, vilket inte är helt oviktigt för oss Ducatister. Antonio avled i Bologna den 27 Juni 1927, 72 år gammal. A.C. Ducati måste ha varit en mycket framstående ingenjör då man senare byggde en hel minnesbyggnad till hans ära vilken invigdes av Italiens kung Emanuel III 1942.

Det var den äldsta sonen, Adriano, som genom sina experiment inom radiotelegrafin la största grunden till



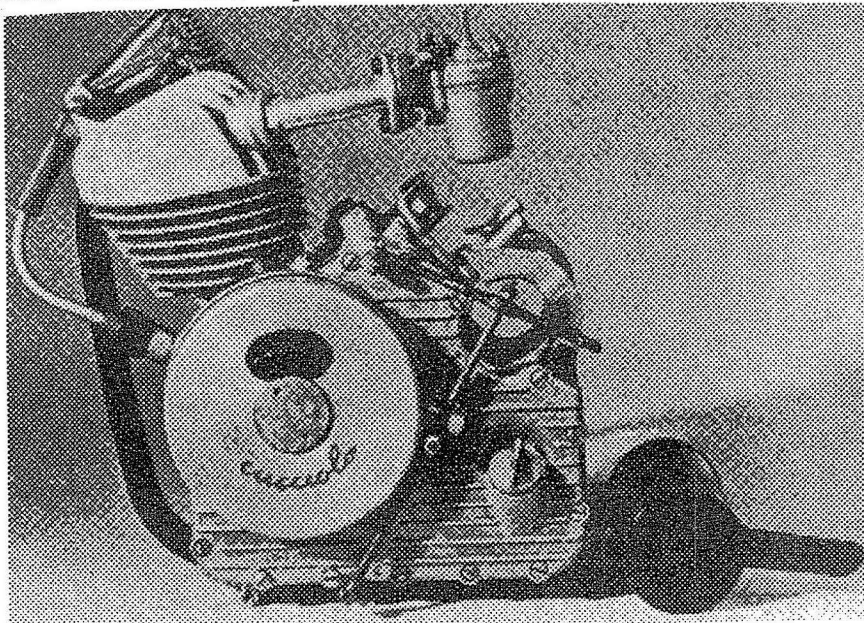
SSR Ducati. Att han sysslade med radiotelegrafi var inte så konstigt. Radiotelegrafins urfader, Guglielmo Marconi kom ju från Bologna. Troligtvis från den lilla byn utanför Bologna som idag heter Sasso Marconi (Marconis klippa). Man kan ju anta att det var från berget i Sasso Marconi (vid campingen där alla varit som campat i Bologna) som Marconi testade sina radiosändare. Adriano tog, 19 år gammal, studenten i fysik vid universitetet i Bologna 1922. Han hade redan då konstruerat en radiosändare på 50 Watt. 1924 väckte han stor sensation då han lyckats få radiokontakt med USA, trots sändarens låga uteffekt. Det hela resulterade alltså i att bröderna startade SSR Ducati. Man började med att göra komponenter för radio, i första hand kondensatorer. Och det är faktiskt nåt man gör fortfarande 1993!

Behovet av radio i Mussolinis Italien var enormt. Ducati etablerade sig först på Via Collegio di Spagna i Bologna. Snart hade man också försäljningskontor och en stor marknad i Buenos Aires. En viktig dag i fabriken historia måste varit den 31 maj 1934 då ingen mindre än Marconi besökte fabriken. 1935 flyttade fabriken till sin nuvarande plats i Borgo Panigale. Den 1:a juni var det invigning med pompa och ståt. 120000 kvadratmeter tomt hade köpts in. Nu kunde man expandera.

I slutet av 30-talet hade man öppnat försäljningskontor i London, Paris, Bryssel, New York, Caracas, Sao Paulo, Buenos Aires, Sydney och Zürich. Men nu började krigsmakten att sätta sin prägel på tillverkningen. Man började även att syssla med optik och mekanik hos Ducati. Man började under slutet av 30-talet tillverka mekaniska räkne-

apparater (Duconta), elektriska rakapparater (Raset), snabb-telefoner (Duofono) samt kompletta radioapparater. 1941 presenterade man den lilla fina kameran "Ducati Microcamera" och filmprojektorn "Proiettore Ducati". Men tillverkningen fick hållas på låg nivå för att krigsmakten skulle få sitt. Ducatis kunnande inom radio, optik och

allierade. Man fällde 100 bomber med totalt 100 ton sprängmedel! Fabriken blev i det närmaste jämnad med marken. Intressant är att Ducati tydligen samarbetade en hel del med motståndsrörelsen under 1944 och 1945. Ducati var dock inte utslaget. Man flyttade huvuddelen av verksamheten till Milano och lyckades att upprätthålla en del tillverkning i Bologna.



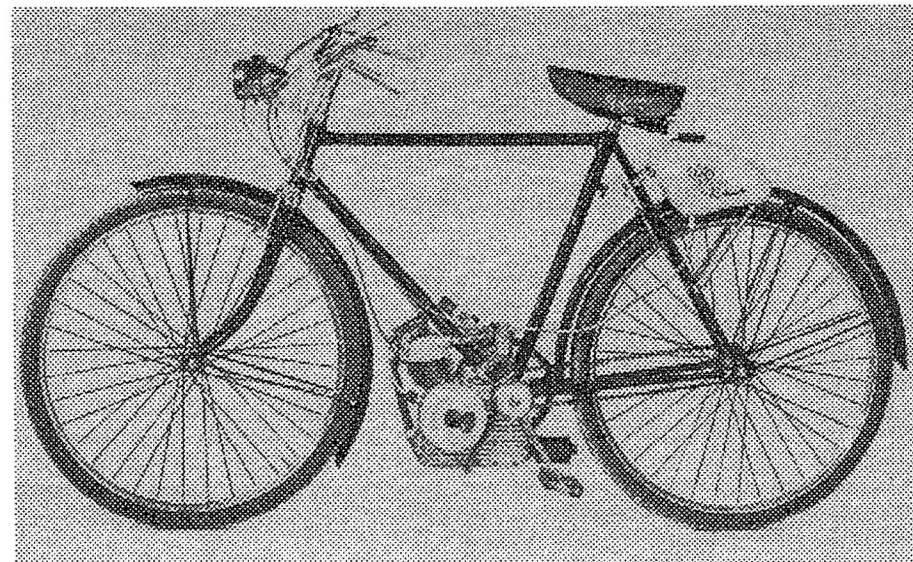
mekanik var mycket värdefullt för herr Mussolini. Man tillverkade således radio och optiska sikten till krigsmakten (märkligt nog precis vad undertecknads arbetsgivare sysslar med, vi borde kanske också börja göra motorcyklar?).

Kriget skulle få ödesdigra konsekvenser för bröderna Ducati. Fabriken var hårt bevakad av Mussolinis, och senare tyska, styrkor. Söderifrån kom de allierade allt närmare. Den 12 oktober 1944 bombades fabriken våldsamt av de

I maj 1945 kom freden och man kunde starta återuppbyggnaden av fabriken i Borgo Panigale. Det var svåra tider för bröderna som fick stå till svars för det tidigare samarbetet med fascisterna och nazisterna. Till slut fick bröderna hjälp av CLN (Comitato Liberazione Nazionale), Commissione Centrale Economica och under 1947 av bl.a. IMI (Istituto Mobiliare Italiano) för att bygga upp fabriken igen. 1946 stod fabriken klar och Ducati kunde återuppta

sin civila produktion. Nu återupptogs tillverkningen av det man tillverkat tidigare. Dessutom kompletterade man med förstärkare och högtalare som byggdes i Milano samt kompressorer till

trycks upp av kamaxeln i ena änden och trycker på vipparmen i den andra änden. Dragstängerna dras ned av kamaxeln och drar i andra änden ned vipparm och därmed också ventilen. Vad det är bra



kylskåp. Och... en påhängsmotor kallad Cucciolo!

för vet i sjutton, men det var ju annorlunda i alla fall.

Cucciolomotorn lär ju ha konstruerats under kriget i Turin av en viss Aldo Farinelli. Farinelli var anställt hos Siata, en firma som gjort sig känd för trimsatser till Fiat samt en egen bil med V8 motor. Under kriget sysslade man med krigsproduktion, men Farinelli satt i sin lilla vrå och tänkte på framtiden. En liten bensinsnål påhängsmotor är precis vad folk behöver efter kriget, tänkte han. Han konstruerade och var klar med en prototyp redan hösten 1944. Motorns mest säregna kännetecken var de dragstångs-manövrerade ventilerna. De fungerar tvärt emot stötstänger, som

Motorn utvecklade en hästkraft vid 4500 varv och var så liten och kompakt att den enkelt kunde monteras in i vilken trampcykel som helst. Den 26 juli 1946 startade Siata produktionen av Cucciolomotorn. Den blev en instant smash! Den sålde så bra att man inte hann med att tillverka. Frågan är nu hur Ducati fick chansen att hjälpa till? Det påstås att Ducati började tillverka den lilla motorn 1946. Ingen minns tydligen idag hur Ducati kom i kontakt med Siata. Det är t.ex. fel att Ducati var under statlig kontroll 1946. Det skedde först ett par år senare. Men man hade ju en del hjälp av



de ovan nämnda CLN. Ducatibröderna hade nog ett stort kontaktnät själva. Cucciolomotorn gjöts hos Fiats gjuteri i Turin, även efter Ducati övertagit tillverkningen. Kanske det var därigenom som Ducati fick kontakt med Siata. Det är ju möjligt att även Ducati använde sig av detta gjuteri för bl.a. kameror och räkneapparater. Det verkar som en bra förklaring.

Hursomhelst, Cucciolo blev en succé. Cucciolo-motorn lär vara den första helt nya kommersiella produkten från det krigshärjade Europa efter kriget. Den var också den första riktigt framgångsrika påhängsmotorn. 1949 fanns det över 60000 Cucciolo på gatorna i Italien. Det skrevs till och med en musical där man besjög den lilla motorn! Musicalen hette Vola Colomba och skrevs av Maestro Olivero. För er

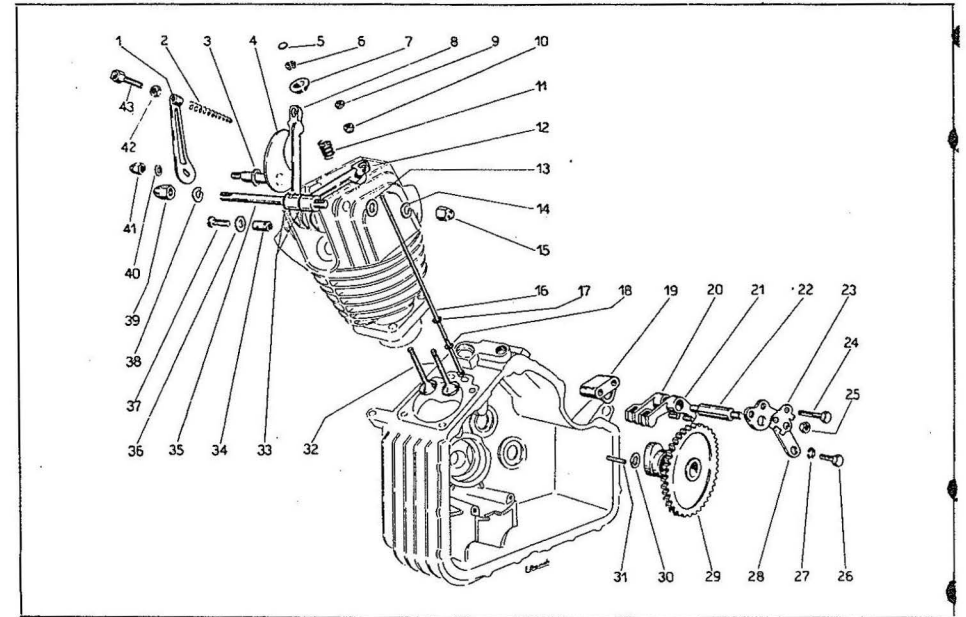
som kan hantera ett piano eller liknande, samt sjunga med italiensk stämma, är det bara att följa noterna i Cucciolo. Motorn hade 39x40 i borring och slag samt en kompression på bara 6,25:1 vilket gjorde att man kunde köra på mycket lågoktanig soppa. Soppan förgasades i en 9mm förgasare från Weber i Bologna. Ventilfjädrarna satt öppet på dessa tidiga Cucciolo-motorer. Det fanns ingen oljepump i motorn, utan en slags enkel stänksmörjning. 0,4 liter olja skulle det finnas i motorn. Smörjsystemet lär ha fungerat mycket bra. Förmodligen gick avgasröret ut bakåt på dessa tidiga motorer. Det ser ut så på bilden på sin 16 i Cathcarts Ducati-bok, som visar en Tipo 1. Jag har också fått ett telefonsamtal av någon som påstod att avgasröret gick ut bakåt på hans Cucciolo-motor.

## INSTRUKTIONER FÖR

### DUCATI MOPED — TYP M 55<sup>1</sup>/<sub>e</sub>

Vi hälsa Eder välkommen i kretsen av Ducati-vänner. Ni kommer att få många års nöje och nytta av Ducati, som uppnått en ledande ställning i de många länder, där den gjort sig känd som utomordentligt tålig och drift-säker.

Ducati fordrar ett minimum av skötsel och underhåll, men vi be Eder att noga studera följande anvisningar för att kunna få mesta möjliga glädje av Eder moped.



Prestandan förbättrades successivt. 1949 hade effekten stigit till 1,25 hk vid 4500 varv. Man kunde varva upp till 5500 varv utan problem sägs det. Men det påstås också att mopederna som kom till Sverige hade berövats en ventilfjäder, eller om de möjligen hade mjukare fjädrar, för att hålla effekten nere till 1 hk. Detta lär ha orsakat en del problem här i norr. De svenska motorerna var också pluggade i insuget. Tändsystemet och generatorm på 6V/15W tillverkades givetvis av Ducati. Växellådan var tvåväxlad och manövrerades på ett finurligt sätt. Om man drog in kopplingen och satte den vänstra trampan framåt, hade man 1:an i. Om man hade den vänstra pedalen bakåt hade man således 2:ans växel i. Friläget fanns mitt i mellan.

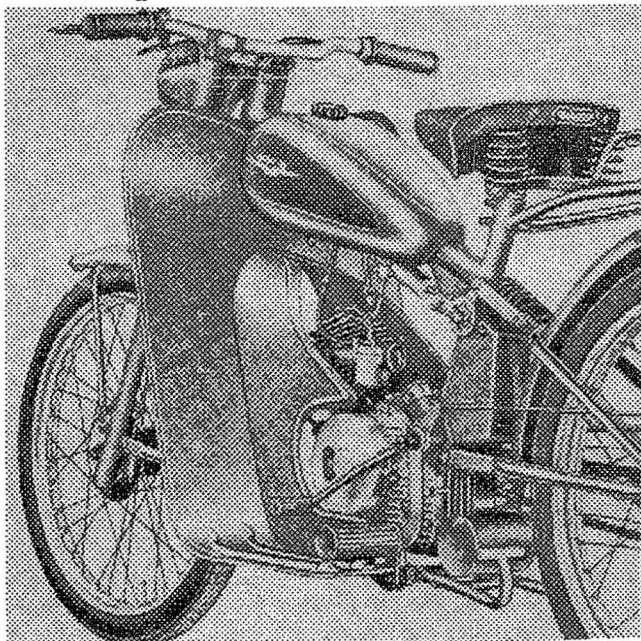
Motorn fästes finurligt i en cykelram med bl.a. ett speciellt vevparti med ett

en inre kuggkrans som används när man skall starta mopeden. Den drev då mot ett kugghjul som satt på samma axel som det utgående drevet. Det speciella vevpartiet monterades där cykelns ordinarie vevparti sitter. Motorn blev snabbt känd för sin driftsekonomi. På en liter lågoktanig soppa kunde man komma 10 mil! 1948 tillverkades 245 motorer per dag! 1948 gjordes en sportmodell i begränsad serie med 8,9:1 i komp och 2hk / 5700 varv. 1949 modifierades motorn ganska kraftigt och kallades för T2. Tidigare hade blocket varit delat vertikalt på vanligt vis i linje med vevstaken. Nu gjöt man blocket i ett stycke med ett "lock" på den vänstra sidan innanför svänghjulet. Detta gjorde motorn mycket mer servicevänlig. Man kunde t.ex serva växellådan utan att behöva ta ur vevpartiet. Cylinder och topp var däremot fortfarande gjutet i ett stycke. Motorn gavs också ut i en



enpetad lågbudgetmodell som kallades T0.

Det var i och för sig succé med Cucciolo-motorn, men för bröderna Ducati var det värre. Bröderna hade de tyngsta posterna i företagets styrelse ända fram till 1947. 1947 var ett krisår i Italien. Pengarna för återuppbyggnaden hade sinat. Rekonstruktionen av företaget hade slukat mer pengar än vad man hade som tillgångar. Det hjälpte inte att Cucciolo-motorn hade 50% av mopedmarknaden. 1947 var företaget konkursmässigt och hamnade i "Amministrazione controllanta" av FIM. Bröderna Ducati satt kvar i styrelsen, men man var övervakade av det statliga FIM (Fondo Industriale Meccanica), som var en fond som upprättats av staten för återuppbyggnaden av den mekaniska industrin. FIM hade helt eller delvis kontrollen över 73 företag där vi bl.a.

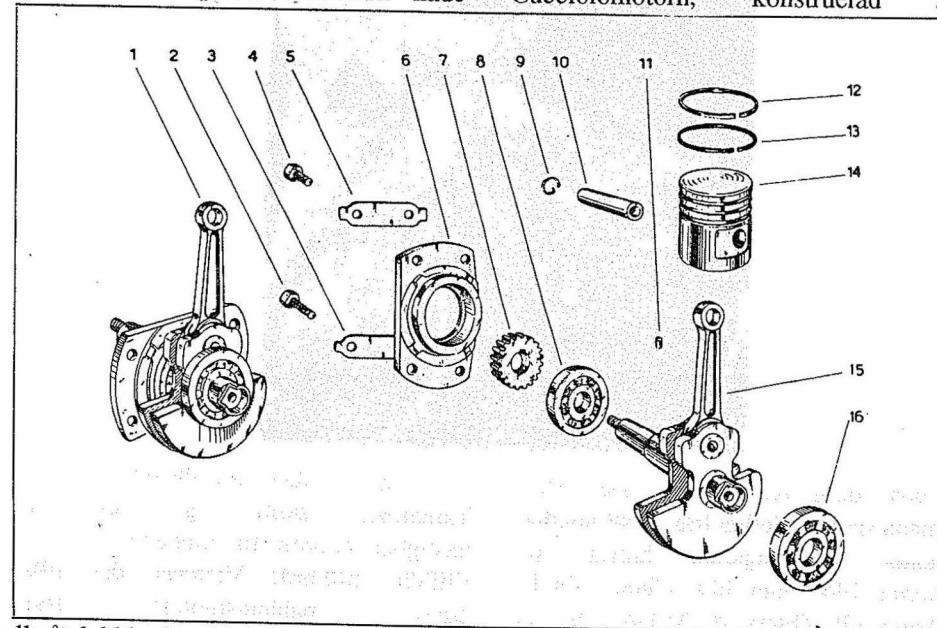


kunde hitta Fiat, Siemens, Caproni, Isotta Fraschini, Ducati och Aermacchi (alltså samröre mellan de båda sistnämnda bolagen redan på den tiden). Ducati stod i stor skuld till bl.a. IMI och i augusti 1948 var det slut för bröderna Ducati på sitt egna företag, SSR Ducati. De senaste åren hade företaget haft flera styrelser med antingen Adriano eller Bruno som ordförande. Nu tog en viss doctor Mantelli över rodret för FIM:s räkning. Bröderna fick snällt stappa ut ur företaget. Ducati hade vid den här tiden hela 4300 anställda! Men nu får vi stanna upp lite.

Ducati tillverkade endast motorer till att börja med. Sen fanns det andra ramtillverkare som monterade i motorn och sålde kompletta maskiner. En av dem hette Motoclipper, en cykelram med en enkel typ av bakhjädring. En annan hette Necchi och var försedd med

plunger-fjädring bak. 1948 hade Ducati introducerat sin första kompletta maskin, den trehjuliga transportmopeden Girino. Den var försedd med Cucciolomotor på 50 eller 60cc som satt monterad ovanför det enkla bakhjulet. Maskinen hade

hos Ducati har onekligen gått framåt sen dess. Den treväxlade motorn (T3) lär, trots att den uppvisade stora likheter med Cucciolo, ha haft stötstänger. Den var dock utan tvekan en utveckling ur Cucciolomotorn, konstruerad av



alltså dubbla framhjul och flaket fram. Det blev dunderfiasko! Hur kunde man vara så dum att man satte flaket fram så att man inte kunde se nåt när man hade full last? (kanske i Sverige, men det visste man inte i Italien på den här tiden). Det på Milano-mässan 1948 som Cucciolos skapare, Aldo Farinelli, påpekade när han fick se skapelsen: Den där behöver man ju radar för att köra!

Men man skulle göra tvåhjulingar också. Uppdraget att tillverka ramarna gick till det FIM-kontrollerade Caproni. Det blev Ducatis första motorcykel, Ducati 60 Sport, 65cc, 2,25 hk/5000 varv, 44,5 kg (!) och toppfart 64 km/tim. Utvecklingen

Giovanni Fiorio. Samarbetet med Caproni hann nått och jämt inledas när Caproni introducerade sin egna motorcykel "Caprioli", med egentillverkad 65cc fyrtaktsmotor. Denna första Ducati hade faktiskt samma typ av canti-lever fjädring bak som idag återfinns på 750/900 Supersport och Supermono! Samarbetet upphörde och Ducati fick hitta ramtillverkare på annat håll.

Det är mycket tveksamt om man började att göra ramarna själva (det gör man ju inte ens idag). Modellen döptes sedan om till 65TS och fanns att köpa ända fram till början av 60-talet. Man började



att tävla tidigt på Cucciolo. Den ovan nämnda sportmodellen från 1948 inledde Ducatis framgångsrika karriär på banorna. 1948 vann bl.a. Clauco Zitelli Milanos GP (Fiera di Milano) på en Cucciolo före 60 konkurrenter. Man vann också en tävling i Buenos Aires. 7 augusti till 16 september 1948 satte Giancarlo Tironi rekord i långdistanskörning med moped. Han åkte till York i Storbritannien tur och retur bl.a. via Belgien, Luxemburg, Frankrike och Schweiz. 460 mil sammanlagt, på en moppe! 1949 vann Zitelli en 8 milstävling för moppar i Bologna. I Siena kom Ducatiförare på de fem första platserna. I Senigallia vann Alvaro Salvi före Guerrino Marchetti, båda på Cucciolo. I "Castiglione Delle Stiviere" vann Zitelli före Marchetti.

1951 var det dags för fartrekord. Ugo Tamarozzi skulle ge sig på hastighetsrekordet för mopeder som för tillfället tillhörde Victoria, den lilla ettriga påhängsmotorn från Västtyskland. Ugo var en bra bit över femtio år gammal och en stor Cucciolo-fan. 1951 kom han bl.a. trea i ISDT (Six Days Trial) på en 50cc Cucciolo. Han var också känd för att röka en stor fet cigarr, även under tävlingarna. Men nu skulle han slå fartrekord. Den 5:e mars stod han på Monza Autodromo med sin preparerade Cucciolo. Han hade monterat på en 12mm Dell'Orto förgasare och körde med en blandning av 50% bensin och 50% bensol. Kompet var höjt till 9,5:1 och en lättad ram användes. Bakhjulet var klätt med aluminiumsidor för att minska luftmotståndet, men kåpa saknades.

Maskinen hade han preparerat med hjälp av Ducati-fabriken. Han satte enligt Cathcarts bok 12 hastighetsrekord! 10km kördes med 62,717 i snitt, 6 timmar kördes med 65,548 i snitt. Snabbaste farten var 100 miles som kördes med 66,092 i snitt. Maskinen gick perfekt genom hela försöken bl.a. tack vare att man höll hårt på att inte överskrida 3500 varv / min. En prestation att köra 6 timmar med samma förare i sadeln! Den 16:e maj försökte Tamarozzi igen, nu med bättre stöd från fabriken. Maskinen hade preparerats av Ducatis dåvarande chefskonstruktör Giovanni Fiorio som också deltog i försöken. Kompet var nu 10:1, större andel bensol användes liksom en vassare kam. Man ordnade nu också en andraförare, Glauco Zitelli, som ju kört vanliga gatlopp åt Ducati tidigare. Övre varvtalsgräns höjdes till hela 6800 varv / minut. Man satte 20 nya världsrekord!

10 km rekordet ökade till 72,756 km/tim. Man körde i hela 12 timmar och fick en sammanlagd snittfart på 67,156 km/tim. Maskinen gick återigen utan några problem.

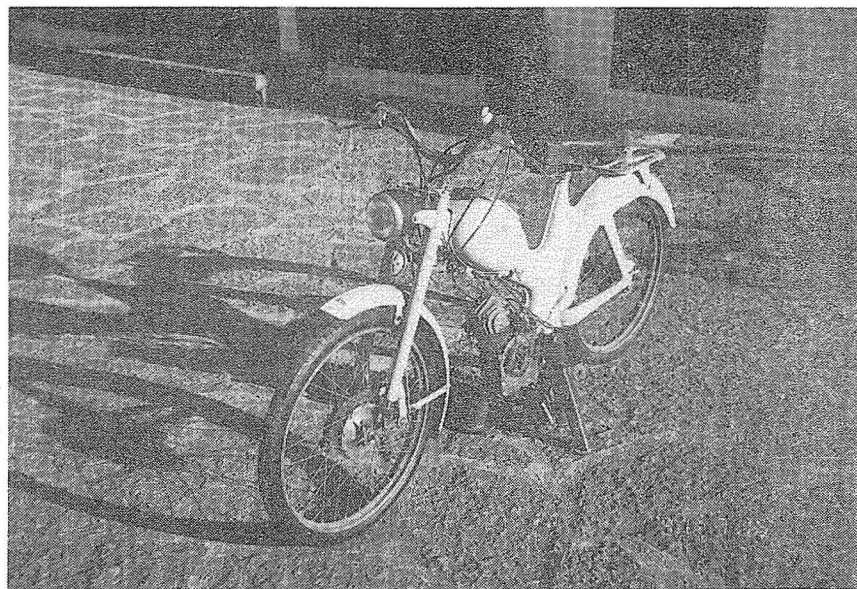
Men man gav sig inte med detta. Den 13 November, en månad efter Tamarozzi kört ISDT, var det dags för fartrekord igen. Nu hade han sällskap av ytterligare fem förare varav en var Alberto Farne, farsa till den legendariska Franco Farne som fortfarande jobbar på Ducatis tävlingsavdelning. Platsen var återigen Monza Autodromo. Nu slog man 27 nya rekord. Man körde i hela 48 timmar med en total snittfart av 63,200 km/tim. Häpnadsväckande! Men Victoria hade fortfarande två rekord som man inte lyckats slå. Det var kilometern med stående start och flygande kilometern. Skam den som ger sig tänkte Tamarozzi och begav sig åter till Monza





Autodromo den 16 januari 1952. Maskinen hade lättats maximalt och trimmats hårt. Nu behövde den ju inte hålla så länge. Tamarozzi suddade ut Victorias rekord med 63,268 km/tim för stående start och 77,753 på den flygande kilometern. Ducati hade därmed, tack vare Tamarozzi, lagt rabarber på samtliga hastighetsrekord för 50cc:are.

När Ducati blivit varma i kläderna med 60 Sport, tog man mod till sig och



började även att bygga kompletta mopeder. Detta skedde troligen samma år, alltså 1950. Ramen var ganska lik en trampcykel, men det övre ramröret sluttade liter bakåt/nedåt. Framgaffeln kunde fås med fjädring och tanken satt placerad ovanpå ramröret mitt i mellan tramporna/motorn och styrhuvudet. Frambromsen var av typ fälgbroms (trumbroms på modellen med ofjädrad gaffel). Det här är dock bara en gissning

med utgångspunkt från några små bilder (framifrån) i Bruno Ducatis bok. Det hände också saker med företaget. 1951 delades företaget upp i tre sektioner: Mekanik, radioelektronik och optik (man tillverkade fortfarande kameran och filmprojektorn). Ägaren till företaget hette fortfarande FIM.

Vid årsskiftet 1953/54 delades företaget upp till två nya företag: Ducati Elettrotecnica Spa och Ducati

Meccanica Spa. FIM tog över rodret i elektronikdelen. Förmodligen är det vid den här tiden som Ducati Meccanica kom att ingå i IRI (Istituto per Reconstruzione), vilket man förmodligen gjorde fram till 1985, då Cagiva tog över. På mopedfronten stod det inte stilla. 1953 (?) tog man fram en ny ram i pressad stålplåt. Denna modell finns inte nämnd i nån Ducati-bok, men Niklas Eriksson från Kista, har skickat

in bilder på en moped som uppenbarligen är en föregångare till 55E. Färgen är blå-grå och på tanken och kedjeskyddet sitter det Cucciolo-dekaler. På kedjeskyddet finns dessutom en liten Ducati-dekal. Fram sitter det en upsidedowngaffel och bakramen är stel. Ventilerna är nu helt inkapslade. Förmodligen såg Ducatis mopeder ut så här fram till och med 1954. Det lär ha importerats tre sådana mopeder till Sverige

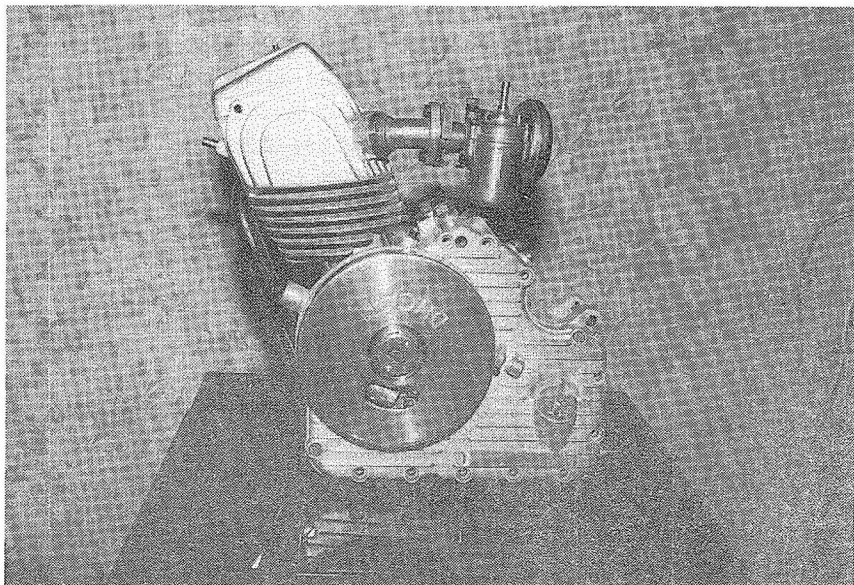
I slutet av 1954 presenterades 55E och 55R. E stod för Elastico (bakfjädring) och R för Rigido (stel). Torbjörn Lindgren på Öland har en Rigido. Den är grå, men ser i övrigt ut som 55E, förutom den stela bakramen. Motorn hade nu 1,35 hk (i Italien) vid 5150 varv/min. Bensinförbrukningen uppgavs till 1,11 liter per 10 mil. Toppfart 50 km/tim. Mopeden hade ovanligt tjock

plåt i ram och skärmar. Handväxeln, fortfarande tvåväxlad, tvångsstyrdes med hjälp av dubbla wirar. Cucciolomotorn hade dock vissa kända fel. Dragstängerna kunde gå av då det fanns en liten brottanvisning, ett spår som var till för att hålla i stängerna vid montering och demontering. Det fanns både ställameller och kork. Kork frikopplade bättre, men höll förmodligen sämre. Fästet till kopplingsarmen, i motorns gjutning, är också en svag punkt. Men i stort sett var mopederna problemfria och hade rykte om sig att gå som sjutton.

Mopederna importerades till Sverige av Firma Motor-Skandia i Gamla Tullhuset i Halmstad. Förmodligen såldes det ganska många. Hur många är det nog ingen som vet. Men man kan nog gissa på flera hundra stycken. Det verkar som att alla i 45-50 årsåldern kommer ihåg







nån som hade en Ducati-moped. De är nog svåra att glömma också, mycket tack vare det mulliga fyrtaktsljudet. Den sista 55E mopeden lär ha tillverkats 1959. Den hade då 1,5 hk vid 5500 varv/min. Idag har Ducati-mopparna blivit populära samlarobjekt i Sverige. Priset för en begagnad moppe varierar från ett par tusen till nästan tiotusen för en pärla. Det är vanligt att det saknas delar, och nya delar kan vara kniviga att få tag på. Det var t.ex vanligt att man skruvade bort tramporna med tillhörande vevparti. Det har länge varit omöjligt att få tag på, men gjuts nu på nytt i Italien. Det är en stor ljuspunkt för alla som renoverar Ducati-moppar. Kanske det nytillverkas fler saker? Tyvärr har vi inte adressen till firman som gjuter vevpartiet, men vi får se om vi kan ordna den. Ett reservdelslager lär finnas i Tyskland. Skriv och tipsa om ni vet var. Det lär ha tillverkats 400000

Cucciolo-motorer, och det gjordes även en Cucciolo aktersnurra!

Hur gick det då för bröderna Ducati och elektronikföretaget? Ja, om bröderna vet man att endast Bruno finns i livet. De andra avled för ett par år sen. Bruno har gett ut en utmärkt bok, "Storia Della Ducati", som beskriver företagets historia, främst till och med 1948. Den är på italienska och lånas ut av undertecknad till vem som helst som lovar att snappa upp intressanta saker och vidarebefordra till Cucciolo. Under nån tid i början av 60-talet var nån av bröderna Ducati i färd med att börja tillverka en Ducati bil! Det skulle ske med komponenter från bl.a. Triumph, ett bilmärke som Ducati Meccanica var generalagent för. En artikel om detta finns färdigskriven för Cucciolo och skall publiceras, bara Hoffmann hittar den.

Efter Ducati-tiden startade Bruno en firma som sysslade med mekaniska konstruktioner, tydligen med stor framgång. Marcello konstruerade elektriska motorer och Adriano flyttade tydligen till USA och jobbade bl.a. åt Nasa med atomfysik och radiokommunikation.

Ducati Elettrotecnica bildades alltså 1955 och är ju bl.a. kända för sin tillverkning av laddningsregulatorer och tändsystem till motorcyklar. 1960 såldes företaget till franska CSF (Compagnie Sans Fils) som är mer känt under namnet Thomson. Samtidigt började man samarbeta med ett företag i Milano som hette Microfarad Spa, som tillverkade kondensatorer. 1966 köptes detta företag av Ducati Elettrotecnica. 1975 blev det problem då CSF-Thomson drog sig ur, och man hamnade under amministrazione controllanta. 1976 köptes företaget av den kända vitvarutillverkaren Zanuzzi. 1979 delades företaget in i tre divisioner: Compinenti (kondensatorer mm), Elettronica (radioapparater) och

Elettromeccanica (laddningsreläer och tändsystem m.m.). 1980 började man lustigt nog att samarbeta med CSF-Thomson igen. 1982 hamnade hela Zanuzzi i kris och köptes upp av Elektrolux.

Företaget delades 1984 upp i två bolag: Ducati Energia Spa (allt utom radio) och Ducati Radiotelecomunicazioni Spa (radio). Ducati Energia såldes 1985 till en bolognesisk man vid namn Giuseppe Gazzoni Frascara och gör fortfarande sina tändsystem, laddningsrelä och kondensatorer. Man har tydligen bytt tillbaka till det gamla namnet SSR Ducati igen. Man har inlett ett samarbete med finska EVOX, som också äger Rifa i Sverige. Ducatis dotterföretag i Italien, Procond, och EVOX har en gemensam fabrik, Ducati Filters, som tillverkar avstörningsfilter. Ducati Radiotelecomunicazioni ägs förmodligen fortfarande av Elektrolux. Hans Werthén är i alla fall styrelseordförande och delägare. Det är alltså stark nordisk inblandning i det gamla Ducati idag. Micke Werkelin

FIRMA  
**MOTOR-SKANDIA**

HALMSTAD

TEL. 24505

## DUCATIS -93or är snart slutsålda!

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

Priserna är inte spikade ännu, men hör av dig om du sugen så kanske vi vet mer.

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

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

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

## Ducati service

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

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

Hälsningar från Biscaya

# BISCAYA RACING

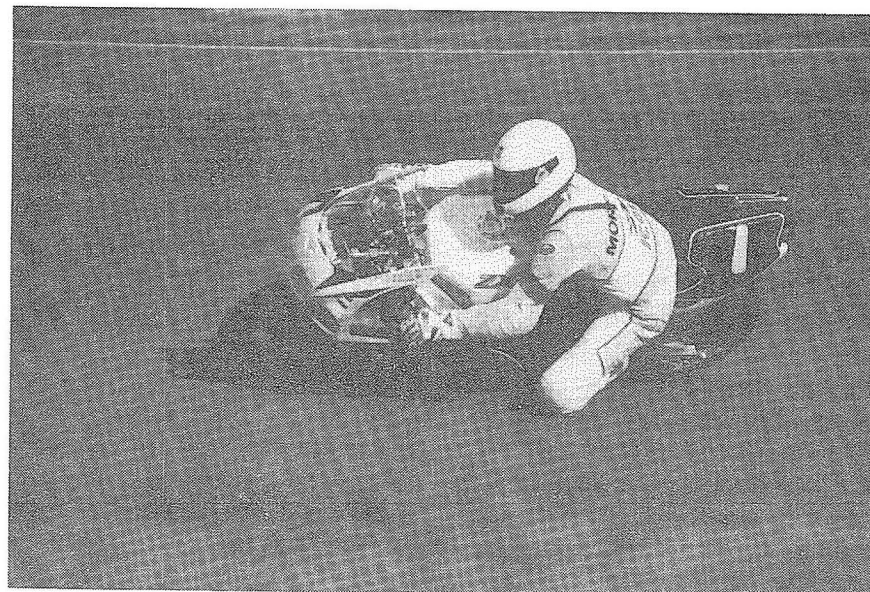
0322-30124,  
31029,30159

## ENDURANCE VM

9319/6 höll Anderstorps Racing Club Sveriges första (å sista ?) deltävling i Endurance (Endurance betyder uthållighet på engelska. Alla har väl någon gång hört talas om Le Mans, som just är en sådan tävling). Vädrems makter stod inte arrangörerna bi, med årets (?) värsta åskregn-oväder just under dessa 24 timmar, framförallt natten! Att sedan en utav grannarna, Ragnhild, behagade överklaga det ena efter det andra godkännande från behörande myndigheter gör ju inte saken bättre!! Nu vet man ju i alla fall hur man skall bli kändis över en natt; överklaga någon större tävling i Sverige så kommer du med i radio å lokaltelevision!! Åter till tävlingen: 17 team utav 24 hade nordisk och, eller svensk besättning. Det enda teamet som hade förare av olika nationaliteter var Ducatiteamet, det enda

teamet som var modiga (dumdristiga ?) att köra en Ducati 851:a. Förarna: Biancheri, fransman, samt två svenskar: Richard Larsson å Fredrik Jönsson.

Andra team av intresse var Kawasaki France som körde en 750 av något slag (har nyss lärt mig stava till Kawasaski, så ni får inte komma med krav att jag skall kunna deras bokstavskombinationer!). Förarna: Brian Morrison, Jean Biattistini samt Wilfrid Vielle. Morrison var den ende som var Britt, de andra var bägge fransmän. Det var dessa tre förarna i Kawa France som ledde VM-tabellen efter första deltävlingen, som var på Le Mans. VM-tabellen räknas nämligen "personligen" för varje förare och inte team-mässigt. Trion som låg bakom dessa i tabellen var team Daffix Eurocol med förarna





Michael Amalric, Bruno Soulon samt Jean Thierry Ferrer, fransmän allihop. De hade en H-nda som redskap (den enda modellbeteckningen som jag har kunnat lära mig: RC 30).

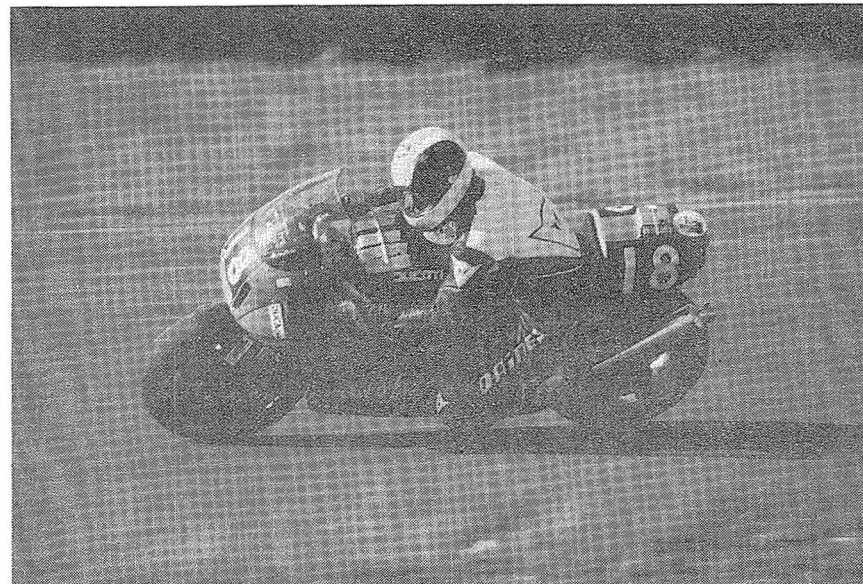
För svenskt vidkommande var det teamet med lite klass (hade chans att slå de ledande teamen på fingrarna), Honda dealer Sweden med Superbike (tidningen) trion Lars Bosson, Peter Lindén samt Peter Sköld. Ni nu som protesterar att Martin Johansson också var med i teamet så har jag tagit upp de förare som respektive teamchef har anmält som tävlingsuppställning. De flesta team har fyra förare (kan vara fler) med sig och tränar tids-träningar, endast tre deltar i själva tävlingen. Den fjärde står som reserv ifall det skulle hända något med de ordinarie förarna. På lördagen var det två inbjudningslopp för 125:or samt 250:or. Det var inget intressant: stinkande tvåtaktare!!

Efter dessa två osande affärer körde man träning utan tidtagning. Sedan skulle respektive teamchef lämna in den aktuella startuppställningen, vilka som skall köra loppet. Innan lunch, 12.45. Det var nu Rustan "rulle" Jarnesand kom med brasklappen; Martin som körde på Le Mans var inte med här utan Lindén körde istället (antagligen p.g.a att Lindén är så mycket mer erfaren än Johansson, artikelförfattarens synpunkt). Martin Johansson var inte glad över det beslutet!! När sedan startuppställningen (grid) kom upp var det inte direkt ljusst för Ducatiteam som stod först på 19:onde plats. "Nåja det är ju en uthållighetstävling" återigen artikelförf. som tänker åt er. Även om Fredrik

Jönsson dagen till ära hade ett nytt skinnställ (ett M.Robert ställ, kanske fick reda på att "vi" har tio procent vid köp av ett dylika ställ). Annars såg "listan" bra ut för Superbiketeamet (har svårt att se det som H--da Sweden teamet i o med att hela cykeln är lackad i Superb.stil) där de stod på andra plats efter Kawa France !!

Hur starten går till vet nog de flesta, drar det för säkerhets skull. Cyklarna på ena sidan bansidan, förarna på den motsatta. När startskottet går springer respektive förare över banan till "sin" maskin som hålls av någon i teamet. Föraren startar sedan hojen med hjälp av startmotorn, OBS! inte springstart. Bosson som var "starter" för Superbike teamet var snabbt framme å fick igång motorn först av alla men (!) släppte kopplingen för snabbt (suck) fick motorstopp. Kom iväg först när nästan hela fältet hade hunnit iväg (dubbelsuck). När starten gick var det faktiskt (!) lite uppehåll men blött på banan så alla körde på regndäck, gjorde så under hela tävlingen.

Regnmolnen å hagelmolnen låg som ett lock över den småländska mossen så det mörknade redan framåt sju, åtta tiden på kvällen. Med följd att blixtskenen var smått fantastiska skådespel!! Mycket tack vare vädret slets inte maskinmaterialet så hårt, därav att endast(!) fem team bröt. På kvällen började problemen hopas för funktionärer (även förarna). Funktionärerna hade kraftiga strålkastare strategiskt utplacerade utmed banan, skulle lysa upp kurvor för förarna. Nu blev det inte bättre utan de placerades så de i vissa fall lös förarna rakt i nyllet!!



Åskan fixade även så det blev strömavbrott, fick inte igång landningsljusen längs med flygrakan (A-torp banan tjänstgör även som flygplats) så förarna körde i blindo!! Kom igång efter ca: tjugo minuter. Det kan jag intyga inte är något roligt, köra i blindo på rakan. Den är inte spikrak i den bemärkelsen utan "vrider" sig åt höger ju längre mot slutet man kommer, samtidigt som den smalnar av för att helt abrupt bli "en kurva". Allt detta i kolmörker med endast det egna ljuset på cykeln, 200 km/h ++ !! När det regnade som värst (å då menar jag inte något sketet duggregn, UTAN REGN !) å övergick till hagel (!) kom pacecaren ut, körde ett tiotal varv innan förarna klagat tillräckligt på att de frös värre i pacecarens fart än i "racefart". Pacecar i Endurance har samma funktionsom i Indycar racing; samla ihop fältet samtidigt som tempot lugnas ner!

Något som retade en del förare var en bil som just under dessa helvetiska förhållanden lös med helljuset in på banan en längre tid, återigen rätt i nyllet på förarna. Det var sagt att de utländska förarna skulle bli "impade" på "våra" ljusa kvällar, skymningen skulle börja först vid "24-tiden" för att återkomma vid tvåtiden på morgonen. Av detta blev ju intet!! På presskonferensen efter tävlingen frågade en utav fransmännen i Daffix stallet om vi alltid hade sådant (trevligt) väder. En av de svenske journalisterna sa, samtidigt som han klappade sig på bröstet som den värste King Kong; "vi är ju vikingar" !!!!!!!!!!!!!!!

Tävlingen klarade sig faktiskt utan några otrevliga händelser under småtimmarna (helt otroligt enligt min uppfattning; inte mycket att hänga i granen), endast några "avglidningar". Det ledande teamet (Kawa France) hade en fadäs under morgontimmarna där Battistini gled

omkull i karusellen innan depån. Men han kom upp lika fort så att knappt ens teampersonalen som tog tid märkte det !!! Superbike hade problem vi tiotiden på kvällen med frambromsarna, bytte hjul med skivor som hade större diameter. På padsen fanns en liten kant i överkant på belägget så när Lindén skulle bromsa i slutet av rakan hade han "inga" bromsar. Nu förlorade de ytterligare tid jämte Kawa Fr. Nu körde de upp sig för att vid åttatiden på morgonen ha problem igen. Denna gång var det Skölds tur; kedjan hoppade av i depåkurvan som tur var. Nu behövde han "bara" rulla in i depån å sedan springa runt till ingången i depån, sådana bestämmelser va?! "Rulle" Jarnesand var orolig att resurserna (läs: Michelinäckan) inte skulle räcka. Han oroade sig i onödan då en omgång däck räckte i sju timmar mot normala två!!! Så tävlingen gick ihop sig ekonomiskt för deras del.

På söndagen när klockan började närma sig siffran två så slutade det faktiskt att regna. Nu undrar jag om jag var den ende som funderade, hoppades att banan skulle "stormas" av publiken innan tävlingen flaggas av ? Nu blev det (tyvärr) inte så utan när Volmar flaggade av 24-timmars tävlingen exakt 15.01 (startade 15.01 på lördagen, lite för sent) var det endast några fransmän i från något team (tror det var Kawa France) som faktiskt började hoppa över depåmuren. En bidragande orsak kanske var den katastrofalt låga publiksiffran: 1.947 betalande pers. !!

Tyckte ändå att det var rätt mycket folk på huvudläktaren (mittemot depån) samt

i depån när Kawa France gick in som segrare, H--da Sweden tvåa samt Daffix Eurocol som trea. Hur det gick för Ducateam ?? Jo, de hade problem med ett lager, men inget akut utan "bara" till ett reservhjul?? Vet någon skicka gärna en liten bikommentar till Cucciolo!! Hade även en omkullkörning på nattkröken men även detta är dunkelt (lägg märke till miniskämtet), någon som vet ?? Hamnade i alla fall på 19:onde plats i slutresultatet. Tyvärr!! Andra trevliga överraskningar (?) var Kawa Finland med Maikola, Nyman samt den svensk kunnige Michael Lundwall som lotsade in sin 750 på en hedrande sjätte plats. Trots en hel del problem! Grattis. Bästa svenskteam, som inte hade Superbike:s resurser (läs: pengar) var Ove-Marks motor med trojkan: Johansson / Bäckström / Harsia som kom med sin RC 30 på en trevlig sjunde plats. Det vinnande teamet: Kawa France gjorde sammanlagt 23 depåstopp. Vid varje stopp tankade de, varannan eller var tredje bytte de däck. Som max tog stoppen 25 sek. (hjulbyte)!!!! Deras teamchef, Bourgeois, sa på presskonferensen efteråt att de vann tävlingen på depåstoppen!! De körde sammanlagt 730 varv (banan är 4.020 meter, det blir inte ett varv runt jorden som tv-sporten ville ha det till). Snabbaste varv: 1.38.6 ! Ducateam hade som bästa varvtid (antagligen "tagit" med hjälp av en av svenskarna fransmannen körde minst sagt dåligt. Helt förf. kommentar) 1 45 2! 604 hann de på 24 timmar. H-a Sweden (Superbike): 707 varv (23 varv efter vinnaren) bästa varv-tid 1.38.6 !!

Efter två deltävlingar leder Morrison o Vielle båda på 80 poäng, Amalric, Soulon o Ferrer har 60 medan Sköld o Bosson ligger trea med 52 i VM-tabellen. Att det nu med hjälp av ARC:s grannar å väder blev årets fiasko ekonomiskt sett är verkligen tråkigt, skuldbörda för klubben på 4.1 milj! Personligen tycker jag att alla som inte var där missade en mycket intressant tävlingsform. Så de som har chans att besöka ett sådant skådespel utomlands, gå å titta !! Bättre än någon maläten stadsteater ••!

DUCATIklubbens arrangemang vid A-torps endurance VM.

Gick omkring på området runt gamla SMIREKO-hallen å letade efter Sv. DUCATI klubbens tält som var utlovat, hittar bara en viss handlare med mycket "skräp" samt BMW-klubben (med en klubbtidn. som är döpt till ett mycket

intressant namn!!!). BMW-klubben som hade (gud vad avundsjuk man kan vara) en fin o varm husvagn. Med ett tält framför där de ställde ut sina klenoder. Vänder mig om å spejar tillsammans med en klubbkompis, men om ni frågar honom vill han nog inte kännas vid att han var här den ödesdigra helgen, efter "vårat" tält men ser bara en stor lastbil med kran som går på tomgång samtidigt som tio pers står å tittar på en ställning som ligger (förviden) på marken. Jodå, naturligtvis är det ducceklubben, uppehåll just då, tack den som ansvarar för vädret uppe hos "dig" .Den förvidna ställningen var ett BAMSE-BAMSE tält (ärligt talat: verkligen modell allan) killarna hade fått fram takåsarna i alla fall sedan var det bara "benen" kvar!! När en hel gavel var ihopbyggd började krankillen på lastbilen röra på sig, framförallt röra på spakar. När alla såg att ställningen växte 30 meter upp i luften (jag vet, jag har





svårt med "höjder" insåg alla knuttar (?) att det inte skulle gå. Djupa veck, på pannan, ingen annanstans, kom fram till att "vi" skulle plocka ner gaveln å bara använda takåsen i ställningen. Som sagt upp med tre takåsar med. en massa tillbehör (när man nu i efterhand skriver om det så verkar det sssååå lätt, men jag har aldrig varit så svettig någonsin tidigare, tjja kanske..) Upp med presenningar å nu hade "de" hållt på i sex timmar!!! Förstår ni nu medlemmar vilken uppoffring som görs för att ni skall kunna ha trevligt vid olika tävlingar !!?!! Nu hämtades en massa bänkar som "fyllde" tältet, gula å fina som de var. De dög i alla fall att sitta på

å i vissa fall även ligga!! Om jag inte missminner mig så grillades det även på dessa eminenta bänkar å bord. Och de 24-timmarna bara blåste förbi, om inte annat regnade förbi !!!!! Tack ni där uppe!! Det som saknades för att det skulle bli en fullständig "hit" var, varning ett nytt ord, DUCCEBRUDAR. Finns det några överhuvudtaget ?????? Utrotade ??? Uppgift; alla som hittar en sådan ovanlig ras, förmodligen under en sten, ta genast med dem till "vårat nästa möte" för dissekering. En aldrig återhämtad medlem:

TACK!!  
KR



## FERRARI DESMO

Artikeln är hämtad ur Holländska Ducatiklubbens tidning. Skrivet av Francisco Tjisse Klasen

För några år sedan fick jag av Ing. Massimo Bordi veta att Ferrari var sysselsatta med utveckling av desmodromisk ventil styrning. Men på mina återkommande förfrågningar var Bordi inte villig att gå närmare in på detaljer. För ett tag sedan publicerade den italienska biltidningen QUATTORROUTE de första skisserna från "ett system som möjligen, i framtiden, kan passa femventilstoppar i Ferraris Formula 1 motorer".

Den moderna tolvcyldriga F1 motorn F92 har följande kännetecken: 65 grader mellan cylinderraderna, fem ventiler per cylinder, kugghjulsdreven kamaxlar och ett superlätt vevhus. Det är den kompakteste och lättaste tolvan i F1. Proportionerna borrhslag är 1,85 med maxvarv höjt till 15.000 rpm. Motorn är god för 730 hk. I somras testades bilen på provbanan, med en motor försedd med ett antal nyheter. Enligt QUATTORROUTE ligger en plan topp bäst till, för att få upp komp till 13:1, och med nästintill vertikala ventiler.

Vevstakar och kolvar har genomgått en bantningskur och kommer nu ner i 300 resp. 250 g per styck. Alla fyra lagringarna för vevaxeln har rullager och troligtvis har även storändan det. Vad mig anbelangar mest, som desmolog, är naturligtvis dom desmodromiska ventilsystemen. Faktum är att två system är presenterade, som skulle passa för

dom sextio ventilerna, ett pneumatiskt och ett desmodromiskt system. Det maximala varvtalet på Ferrarimotorn ligger runt 15.000 rpm. Vid detta varvtal kan konventionella ventiler med fjädrar fungera, men med ett högre varvtal måste man gå in på andra lösningar. En lösning är ett pneumatiskt system som både Renault och Honda använder. Framförallt kan Renault ses som en banbrytare för detta system. Öppningen av ventilen sker som vanligt via en kannock, ventilen har en egen styrventil som står i förbindelse med en luftledning. Det konstanta trycket i ledningarna gör att ventilen stängs.

Detta är dock inte något desmosystem, för luft är ju kompressibelt. Ett pneumatiskt system har mycket gemensamt med ett konventionellt ventilsystem. En nackdel också, det är det att kammen måste pressa ner ventilen och därmed motverka kraften från ventilmfjädrar respektive lufttryck. Eftersom en trimmad motor måste kunna uppnå mycket höga varvtal blir det kraftiga och tunga fjädrar eller för luften ett högt lufttryck som krävs för att stänga ventilen. Den kraft som behövs för att öppna en ventil är inte stor men ökar givetvis med kraftiga fjädrar och högt lufttryck. Ett desmosystem har ingen av dessa laster varvid det blir snabbare öppnings och stängningstider (Se sid.94 i DESMODROM-boken).

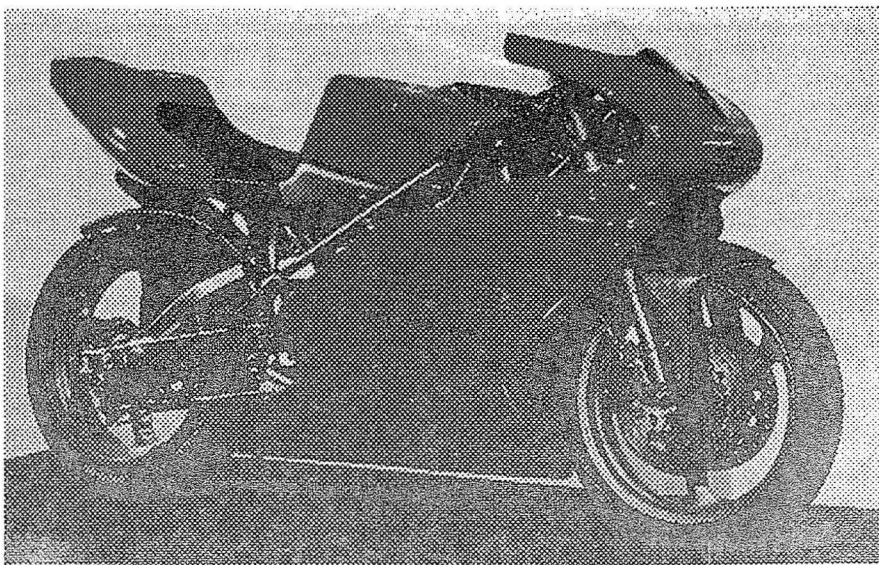
Ferrariteknikerna överväger också samtidigt att ta fram ett enkelt desmosystem. I motsats till Ducatis system använder Ferrari två skilda

kamaxlar, en för öppning och en för stängning. Såsom är välkänt sitter det i alla Ducati desmos (med undantag av första utförandet av 125 och 250 GP hojarna) en kam med både öppnings och stängningsnockar. Ferrari för vidare in två vippor per ventil som överför rörelsen från kamaxlarna.

På ritningarna syns det inga hjälpfjädrar, men dom finns där för att ta upp eventuella spel. Sådana små hjälpfjädrar minskar effekten marginellt till skillnad från "riktiga" fjädrar. Den sista tiden har det kommit regelbundna rykten om att en bil eller motorfabrik, verkligen testat desmodromiska ventilsystem. För ett tag sedan var Ferrari, Jaguar och BMW på tapeten. Naturligtvis är det så, att på utvecklingsavdelningarna på alla stora fabriker utförs faktiska experiment också med alternativa former av ventiler. Och under en tid då Ducati är såväl på testbanan som på gatan framgångsrika, är det utan förvåning att också den desmodromiska ventilen får uppmärksamhet.

Men en sak är säker, det desmodromiska systemet är ingen föråldrad teknik som man bara hittar på museer, men det har fortfarande svårt att få upp intresset hos bil och motorbranschen. På femtitalet lossnade det ordentligt med framgången av Mercedes W196 i F1. Jag är säker på att detta hade inflytande på Ing. Fabio Taglionis utveckling av desmosystemet. Nu är det Ducati själva som höjer rösten inom fyrtaktstävlingarna, därför skall vi inte glömma att ventilsystemet är bara EN faktor, (men den viktigaste!) som hjälper en tävlingsförare till framgång. Förmodligen står vi inför en blomstring av desmodromin. Boken DESMODROMIE erbjuder en total översikt av 100 års desmodromiska ventilsystem, från första upplagan finns det 15 ex kvar att köpa. För mer info och beställning ring, 00931-80-773646 eller 00931-80-232635. (Vet ej om den är på holländska eller engelska.)

Översatt av Magnus Dahls sekreterare. Tack!



## INSÄNDARE

Svar till en Kverulant Cucciolo  
Genmälespatrull har genom att muta lokalbefolkningen lyckats uppsåra hr PS tillhåll. Det gällde att ta sig fram på stigar fulla av tallbarr (grankorta barr, tall-långa barr) och myggen svävade som askan från ett vulkanutbrott runt huvet. Patrullen var nästan förblindad. Väl framme och efter att ha framfört ärendet stod endast ett besked att få. "Kverulanten kan aldrig ha hört NCR:en eller också hade han så mycket proppar i öronen att ljudet inte förmådde tränga in. Men så mycket proppar kan inte finnas att dom utestänger ljudet från

NCR:en" I övrigt uppmanades redaktionen att uppsåra hr Kverrharens adress. Det måste ha blivit något glapp i datan när den alltomfattande matrikeln trycktes eftersom hr Kverrhare tydligen råkat falla bort. Med adress och allt. Patrullen bjöds på Pontikkadrika varför återtaget skedde under glam och stöj och myggen tycktes vika hädan bara andningsorganen riktades mot de tätaste svärmarna. Patrullen är stolt att ha lyckats genomföra ett så vanskligt uppdrag i okänt land. Genmälespatrullen

### FELSÖKNING

Ducati-motorn är ytterst driftsäker och det är mycket sällsynt att driftsstörningar uppstå om motorn ägnats normal skötsel. Skulle något fel förekomma, måste i första hand tändstiftet misstänkas. Rengör därför vid motorstopp tändstiftet noga och kontrollera att avståndet mellan elektroderna är 0,4 mm. För att spara tid är det fördelaktigt att ha ett fullgott tändstift med i reserv.

Skulle tändstiftet vara felfritt, undersökes att bränsleledningen släpper fram bensen till förgasaren. Är så fallet, men motorn ändå icke får bensen, måste huvudmunstycket, som sitter på undersidan, borttagas och rengöras. Blås genom munstycket från den gängade sidan, alltså från motsatt håll mot det som bensen kommer ifrån. *Använd aldrig en nål el. dyl. att peta med!*

Går motorn normalt vid full belastning men stannar i tomgång, måste tomgångsmunstycket, som sitter på förgasarens översida, bortskrivas och rengöras.

Rengör även bränslesilen noga.

Om motorn efter längre tids körning skulle minska i effekt, måste sotning och rengöring företagas. Dessa arbeten skola utföras av en fackman, som även vid behov kan utbyta förslitna kolvringar etc.

Överlåt till fackmannen-Ducatiförsäljaren alla reparationer som ej äro att hänföra till enklare justeringsarbeten.

Använd endast äkta Ducati reservdelar för att erhålla största möjliga livslängd och oförändrad effekt av Eder motor!

Varje Ducati-motor är plomberad och plomben får endast brytas av auktoriserad Ducati-försäljare, enär vi endast i detta fall kunna garantera för motorns goda funktion. En plomberad motor betyder ökad säkerhet för Eder — en garanti för att Eder motor kommer i goda händer vid ev. reparation och översyn.



# KULTURCUCCIOLA

Svar på kulturfrågan i Cucciolo nr 2 1993

Bäste redaktör! Svaret på kulturfrågan i nummer 2 kan vid första funderingen te sig helt uppenbart. Bilden är visserligen kraftigt förstorad och ganska grovkornig, men de karaktäristiska dragen hos den centralafrikanska grönapan kan ändå tydligt urskiljas. Likaså den tagelartade raggen, som växer från pannloben ner mot den för arten så säregna rödsprängda testikelsäcken, syns tydligt på bilden. Men vid närmare eftertanke (främst med ledning av frågan där ordet "man" ingår) så inser jag att det måste vara frågan om en homosapien. Även hans artfrände till höger i bild (se Cucciolo nr 2), som identifierats som en tjuvackade nattklubbsägaren Erik "Stalin" Fernström från Stockholm, ger vissa indikationer på vad det hela handlar om. Mannen på bilden måste helt enkelt vara samma man som under ett antal år setts kräla på goolvat i Rickman-agentens snuskiga lokaler. Samma man som fortfarande med jämna mellanrum ses sola sig i andras glans vid olika MC-evenemang. Samma man som inte kan skruva ihop en styddämpare så att den blir tät. Samma man som vid ett flertal tillfällen shimsat ventiler så "löst" att shimsen lossnat. Samme man som... Tja, listan kan göras längre, men jag tror att vi slutar här. De flesta har nog ändå vid det här laget förstått vem vi talar om. Jag vill dock inte ta risken att ange hans namn offentligt. Alla vet ju att ryssfemmor inverkar menligt på humöret. När jag ändå har ordet vill jag undra hur det blir med medlemslotteriet. Är det nedlagt nu när hela styrelsen har vunnit WP-gafflar och Öhlins styrdämpare? Jag vill också ha en WP-gaffel.

Sven Sketvegg

Hej Cucciolo

Här kommer svaret på kulturfrågan i nummer 2. Det måste helt enkelt vara trummisen med blå blus. Jag tror han har

varit med i heta höögen. Han som lär samla på såna obskyriteter som Italiet med Triumph-motor och nån amerikansk Aermacchisläkting med Fontana nav? Vad som föörbryllar är mannen till hööger i bild. Är det inte en av Sveriges största Suzukifans? Åkte han inte vattenkokare vid den här tiden i början av 70-talet? Jag börjar bli osäker.

Kaj Kindvall

Hej Cucciolo! Är mannen på sid. 63 i senaste numret av bladet möjligen Bingolotto? Till höger är et i alla fall han som var på TV en gång.

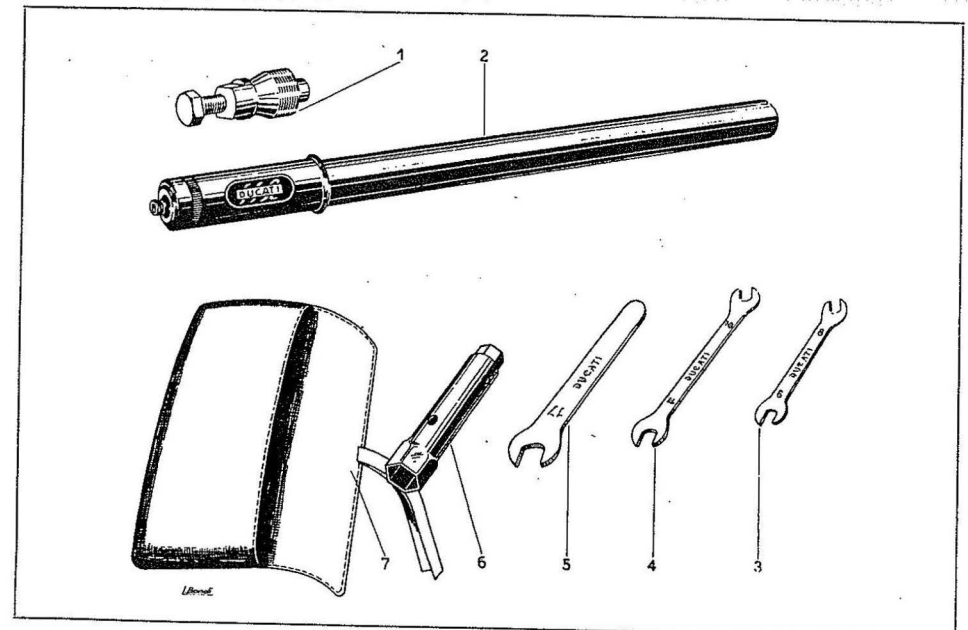
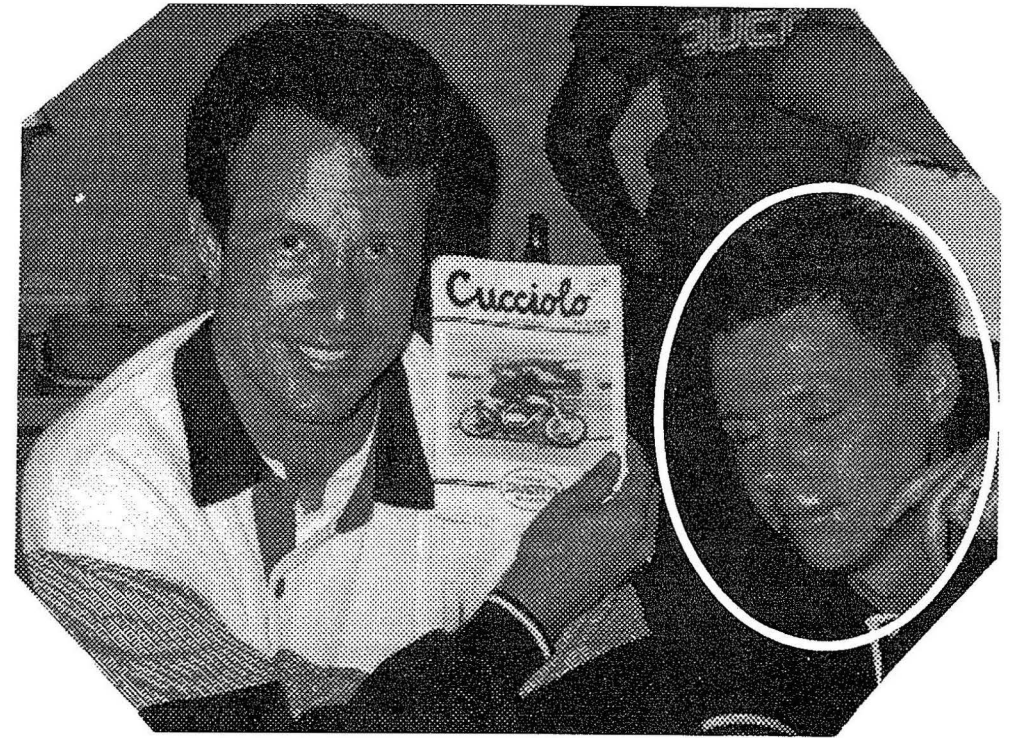
Anders

Bästa skivorna

Cucciolo gör här en lista över de 10 bästa LP-skivorna som gjorts:

1. XTC: *Skylarking* (1986)  
(ett mästerverk från Swindon!)
2. Procol Harum: *Shine On Brightly* (-68)  
(deras 2:a och bästa LP, psykedelisk)
3. Dennis Wilson: *Pacific Ocean Blue* (-77)  
(Trummisen i Beach Boys enda skiva, en klassiker!)
4. The Troggs: *Cellophane* (1967)  
(gruppens 3:e och bästa LP)
5. Roy Loney & The Phantom Movers: *Out After Dark* (1979)  
(tidigare med i Flamin Groovies, säger allt)
6. The Monks *Bad Habits* (1979)  
(folkrockare från Strawbs gör New Wave!)
7. Radio Stars *Somewhere There's a Place For Us* (saml. CD) (1992)  
(skitkul New Wave från slutet av 70-talet)
8. Wreckless Eric: *Big Smash* (1980)  
(aspackad, rå och bra popmusik)
9. Roy Wood: *Boulders* (1973)  
(startade Move, ELO & Wizzard, multi-instrumentalisternas multiinstrumentalist.)
10. Fleetwood Mac: *Then Play On* (1969)  
(Peter Green.....)

Numrets kulturfråga: Vem är den sovande mannen till höger i bild? Varför sover han?



# TRENDBROTT

Cucciolos gigantiska redaktion har beslutat bryta den pågående trenden med glidare och choppers, så lika varandra att det krävs förstoringsglasstudier av dekalerna för att avslöja ursprung-et. Samma sak är det med de nya generationerna av XYZ-fordon.

Men ställ en Pantah vid fiket eller tankstället och det uppstår omedelbart dialog med omgivningen. Den har en bärkraftig egen identitet och behöver inget xyz-krafts för dess upprätthållande. Om man studerar fackpressens småannonser så ser man givetvis att utbudet av moderna Ducati är stort. Priset är högt pga de nya årsmodellerna. Någon enstaka klenod med äkta vinkelväxeldriven kam-axel (axlar) förekommer också. Priset är även här högt. Kom ihåg att åttifem var Ducatis hela produktion sjutusen hojar. Sällsynthet är en dygd.

Mellan dessa ytterligheter förekommer någon sällsynt gången Pantah. Priset är överkomligt. Vi har nyss berört alternativen. Pantahn föddes med femhundra kubik och uppgavs till femti hästar. Trots det gjorde den över hundraåtti knutar. Motorrad har tex vid flera tillfällen mätt upp 46hk och hundraåttifem km/tim. Men så väger den bara 201kg. Egentligen är ämnet outtömligt så vi begränsar oss till några få stolpar ur den ärorika historien. Pantahn började säljas -79 och var rödlackad med konstiga silverfält. Ingen kom till Sverige. Nästa år kom den legendariska siverblå lacken med blå-

röda randningen som förändrade hela utseendet. 20st kom till Sverige.

1982 fick vi bara två st men nu med den nya kåpan med spoiler under magen. Däremot kom 40st sexhundra. Borringen ökad så kubiken blev 583 och hästarna ökade till 58. Farten steg tio knutar. Bromsoken blev större. Redan tidigare hade kopplingen vuxit. Överhuvudtaget är ändringarna ganska blygsamma under hela produktionen. 83 fick vi bara tre ex och dom var lackade som Hailwood replikan. Så kom några, sex, 600 TL Pantah och därmed är vi framme vid F-ettan.

Den är en sak för sig men motorn skulle man kunna säga att den är en Pantah, från början i alla fall. Det fanns en 650 också (82x61,5mm) som uppenbarligen aldrig letade sig hit till oss. Jo, i form av Cagiva Alazzurra och det var enbart några få exemplar. Att den hojen kallades Cagiva istället för Ducati hade antagligen med Cagivas köp av Ducati att göra. Hojen byggdes ju som bekant i Ducatifabriken.

Nu skulle vi kunna räkna upp alla skillnader mellan modellerna men det gör vi inte. Vi nöjer oss med att konstatera att den ursprungliga femhundra hade ärvt växellåda och koppling från GTV sport desmo twinnen. Det gick med ett nödrop så länge motorn var standard men den växte ju med tiden och då fick den en 158mm koppling. Förvånande många detaljer från den nya 750 supersport passar. Den mest markanta skillnaden är

att bakre toppen är "bakåvänd" med båda förgasarna mellan cylindrarna på den nya 750:n. En Pantah som får oljan bytt (lägg märke till den fiffiga placeringen av oljefiltret. Andra tillverkare har framhållit den saken som en epokgörande nyhet tio år för sent sas) och ventilspelet kollat är praktiskt taget outslitlig. Icke desto mindre känner jag till en Pantah som gav upp andan i ett otillgängligt utland, med det var faktiskt andra varvet på mätaren som håller reda på serviceintervallen. Och så finns det en annan som till följd av onormal tädstiftsaptit borde ha gett upp men envist dånar på. Trots att den är född med oäkta namn.

En känslig sak är kedjespänningen. Om man sträcker för hårt blir lagret på utgående axeln onormalt belastat och säger upp sig i förtid. Då får man tömma spargrisen eller skriva en check. Likaså får man hålla uppsikt på de organiska produkter som driver kamaxlarna. För liten spänning och det kan bli ventilsallad eller för mycket och dom kan svimma av ansträngning och så blir det ventilsallad i alla fall. Då kostar det på att hålla sig för skratt.

Pantahn är ju en riktig Ducati ( det HADE gått att ordna tillförlitlig drift av kamaxlarna..) och det innebär bla att motorn vuxit under produktionens gång. Händiga personer, som det finns ett överflöd av i Ducatikretsar, har givetvis kollat vilka cylindrar som passar osv. Man kan tex trycka dit 900 supersport kolvar och cylindrar och få 818cc. Men då är det tillrådligt att samtidigt stoppa i en sjufemtio växellåda. Annars kan det

bli ännu dyrare att använda det nyttillkomna vridmomentet.

En lustig sak med köparnas preferenser är att Alazzurran praktiskt taget är värdelös vid jämförelse med en Pantah. Fördomsfria personer utnyttjar detta faktum till att skaffa reservdelar med präktig rabatt. Eller att bygga en helt egen hoj. Tillbehör saknas sannerligen inte i nuläget. Pantahn är en äkta Ducati på annat sätt också. Köregenskaperna alltså. Massor av hoj helt enkelt, för det blygsamma priset. Ramgeometrin har väl avlägsnat sig en del från Pantahepokens men lägg ner i en lång böj och skruva på så kan du morsa obehindrat på mötande ekipage från Österlandet som håller i sig krampaktigt. Spåret håller du på millimetern ändå.

Det som skiljer äldre hojar från helt nya är mest märkbart i fjädringen. Nu handlar det emellertid om att KÖRA hoj. Vill man ha det bekvämt och komfortabelt kan man nog inte lämna fåtöljen. Den som vill ha en fullödig körupplevelse till en, i betraktande av alternativen, komfortabel penning köper en Pantah. Ingen Ducati har varit billig vare sig ny eller välanvänd eller något stadium däremellan. Kanhända det beror på den inbyggda själen som personer med okänsliga mottagningsorgan inte förmår uppfatta. Detta kan dessutom misstänkas ha med den rådande sällsynthetsfaktorn att, •öra . PS



# BORGO PANIGALE TORGET

## Säljes

Harris-Ducati. Läckert röd. 600cc. Mycket välvårdad med få mil. 50000:- Tomas Tengros 060-589371

## Säljes

Okey då! Efter alla förfrågningar och påtryckningar ger jag efter och säljer min höjdamoppe: 500 PANTAH -81. 4-5000 mil. Mycket nya, fina delar (600cyl, högkomp, 2-1 Termignoni m.m. m.m.). Går som ett spjut. Alla originaldelar medföljer. Endast 25000 kr. Obetydligt billigare vid snabb affär. Anders E. Malmqvist H:08-6584089 A:08-7412550

## Säljes

Tidningar i mängd! Jag har ett gäng MC-tidningar från -71 och framåt, både svenska, tyska, engelska och amerikanska som alla avhandlar tester och provkörningar av Ducati och Cagiva. Ring eller skriv till mig så skickar jag en lå-ång lista.

0340-80963 Peter Johansson, Västgötagatan 165, 43230 Varberg

## Köpes

I desperat behov av en 906 kompatibel (eller värre) motor är undertecknad.

0340-80963 Peter Johansson, Västgötagatan 165, 43230 Varberg

## Köpes

Roundcase Ducati 750 GT eller S oavsett skick. Binge 08-6422671

## Säljes

Ducati 600-750cc. Mer eller mindre F1-liknande skapelse. Pris beroende på utrustning. Björn a:08-53193823 bil:010-2733649

## Säljes

Ducati 750 racer. Efter ett antal säsongers enträgna försök ger jag upp och säljer "Ols Indestructable". Den vägrar rasa. Betydligt större framgång har jag haft med min nya hoj, en Gilera Piuma, den har redan rasat tre gånger. Så nu ska jag koncentrera mig helt på den. Ducatin är ursprungligen en F1:a -85, men det mesta är bytt. Pris: billigt, men beroende på utrustning.

Björn Andersson 08-7323724 (kväll)

## Säljes

Annelies kära gamla 600:a Pantah skall nu säljas efter att ha varit i Pantas (Biscaya) händer, helrenovering för 22000:- (endast körd 1600 mil). Jag skall ha 30000:-

Peter 0370-99878

## Säljes

Fräck röd T-shirt med Ducati-logo på bröstet. På ryggen en väldig Ducati (Cagiva) Elefant som "sätter på" en klen skrikande japan. Mycket vackert. Finns till försäljning i september på italienträffen i Malmö (se annan plats i tidningen) eller ring/skriv till:

Rikard Nilsson, Gustav Rydbergsgatan 9B, 217 55 Malmö, 040-910019. Pris ännu okänt, troligen 150 kr.

## Tekniska data

Motortyp: Ducati, 4-takt, toppventilmotor.  
Cylindervolym: 48 cc.  
Cylinderdiameter: 39 mm. — Slaglängd: 40 mm.  
Effekt: 0,8 hk vid 4.000 v./min.  
Kompr. förh.: 6,75.  
Hastighet: 30 km/tim.  
Bränsletankens rymd: 3,5 l., motsvarande ca 300 km körning.  
Smörjsystem: Cirkulationssmörjning i vevhuset.  
Vevhusets rymd: Ca 0,55 l. olja — Sommar SAE 40—50, Vinter SAE 30.  
Belysningsgenerator: Strålkastare 6 volt, 18 watt, inbyggd i motorn.  
Glödlampor: Strålkastare 6 volt, 16 watt. Bakljus 6 volt, 0,7 watt.  
Förgasare: Weber flottörförgasare.  
Huvudmunstycke: nr 60.  
Tomgångsmunstycke: nr 45.  
Växellåda: Av motorcykeltyp, 2 växlar och frigång, sammanbyggd med motorn. Växellådan smörjes med motoroljan.  
Friktionskoppling: Stållameller i oljebad.  
Växelanordning: Av scootertyp med reglage vid styrstångens vänstra sida.  
Ventilspel: Insugning och avgas: 0,2 mm. (Justeras vid varm motor.)  
Inloppventilen öppnar 15° till 20° före ö. d., stänger 35° till 40° u. d.  
Avgasventilen öppnar 45° till 40° före u. d., stänger 20° till 25° efter ö. d.  
Tändningen inträffar 25° till 29° före ö. d.  
Kontaktbrytaröppning: 0,4 mm. Brytn. sker då ritsen på balanshjulet är mitt för märket på vevhuset.  
Tändstift: Bosch W145 T1, 14 mm eller likvärdigt.  
**Observera!** Motorn levereras utan olja i vevhuset, varför påfyllning måste ske innan den tages i bruk.





© Cucciolo® 3/1993

