

Cucciolo

Favoriter kommer alltid tillbaka som dåliga repriser **Nr 5/1993**

Nr 48 sedan Nr1



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN



Cucciolo

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

Cucciolo c/o Rikard Nilsson, Gustav Rydbergsgatan 9B, 217 55 Malmö

Primärredaktör: Rikard Nilsson, tel 040-91 00 19

Sekundärredaktör: Peter Hesterskog, tel 0370-998 78

Tertiärredaktör: Johan Genestig, tel 0455-131 79

Cucciolo is the club magazine of Svenska Ducatiklubben and is sent to all the members and to Ducati clubs all over the world. There are about 300 members in Svenska Ducatiklubben. The address to Cucciolo is:

Cucciolo, c/o Rikard Nilsson, Gustav Rydbergsgatan 9B, S-217 55 Malmö, Sweden.

STYRELSE/BOARD

Ordförande/President: Jan Johansson tel 08-669 59 33

Kassör/Cashier: Cecilia Nuija tel 011-14 14 61

Sekreterare/Secretary: Lars Källberg tel 0226-111 39

Ledamot/Member: Lars-Göran Lindgren tel 011-16 14 43

Ledamot/Member: Gunnar Nuija tel 011-14 14 61

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

ADRESS/ADDRESS

Svenska Ducatiklubben, c/o Jan Johansson, Bergsundsgatan 13 III, 117 37 Stockholm

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

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

TRÖJOR OCH DEKALER

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

NYA OCH GAMLA TIDNINGAR

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

BULLERFONDEN

Hans Jartoft, Simmenäs 8115, 441 91 Alingsås, tel 0322-711 24, pg 637 82 20-5

BANKKOMMITTÉ

Ragnar Hallgren, tel 0303-185 97

Stefan Jakobsson, tel 0502-151 03

Tomas Pettersson, tel 0346-191 69

LOKALA KONTAKTMÄN

Norr: Per Skogman, tel 0923-111 47

Öster: Roger Adolfsson, tel 0171-508 05

Väster: Magnus Dahl, tel 0303-638 97

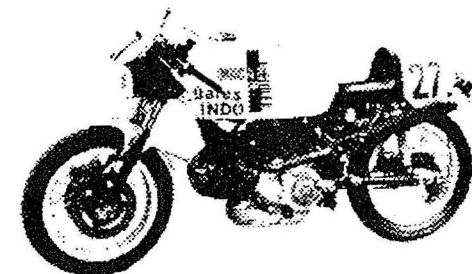
Söder: Rikard Nilsson, tel 040-91 00 19

FOREIGN COORDINATORS

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

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

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



Innehållet:

Vad håller på att hända med Cucciolo, – varannanmånadstidningen ?

Har chocken lagt sig, sitter du ner, det snöar ute eller hur, Påven har en löjlig hatt vi vet, –jo det är sant, du håller nu i ett nytt purfärskt nummer, 5/93, från REDACC i Skåne.

Det är tydligen inte bara Cucciolo som försöker hålla ångan uppe, det finns andra "nygammlingar" som som redan verkar ha sett de första värtecknen. Vi får väl tacka de gamla (Tommy m fl) och önska de nya (Robban & Bosse) lycka till.

Våren kommer, det vet vi ju alla men även om hela nästa år regnar bort kommer det nog att te sig som högsommar för de Europeiska märkena. För Er som bara har nya Japshojar i butikerna, –bered Er på en jättelik syndafloed. Det kommer att regna både dag och natt. Så, Hr Ducati-importör, ta nu tillvara på detta tillfälle. Visa dig, hör av dig, annonsera, svara i telefonen, besvara faxen, ställ upp på oss konsumenter och framför allt –läs på och var tillmötesgående !!!

Vi Ducatister må vara kräsna, men det har vi all rätt till att vara. Vi håller ju inte på med vilken hoj som helst.

Kan Ni inte leva upp till detta borde ett agentbyte vara en självklarhet. Det finns andra som redan vet vad det handlar om, men Ni har nu trumf på hand och det bästa utspelsläget någonsin. Modellprogrammet talar ju för sig själv, se sidorna 22–25 och Biscayas annonser. Finns det bara vilja och lite jävlar anamma kan man klara det mesta. Ladda nu batterierna och kom igen.

Sid:	6	Buller från ordis
	7	Skvaller
	20	Håll tyget sträckt
	22	Modellerna –94
	28	Ny MW avslöjad
	30	CD:n
	34	Vinterbojkott
	36	Fenomenet NMI
	38	Comback
	41	Kust till Kust
	42	B. Panigale
	43	Klubbprylar
	44	Sista ordet

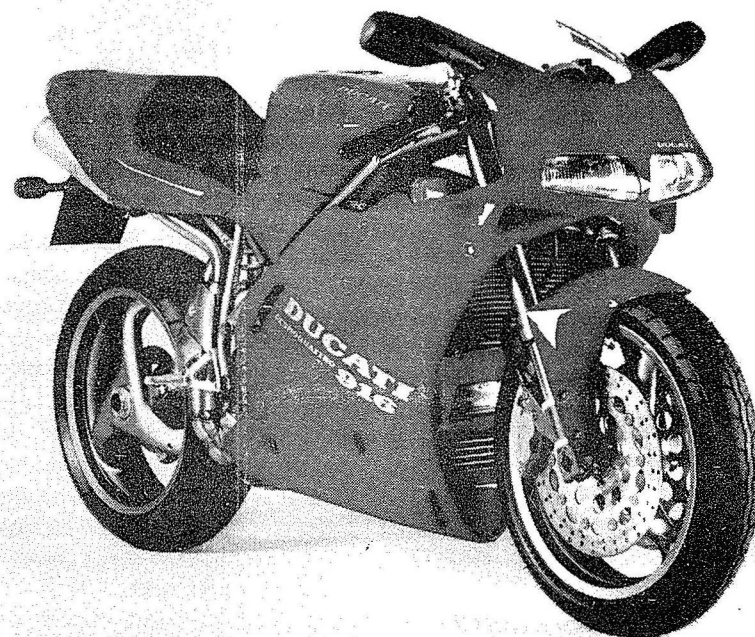
Det blev ett lite tunnare nummer denna gång, men så skulle ju Julklappen vara med i samma kuvert.

Fortsätt att skicka in material till den väldiga Redactionen enligt sida 2.

RN



**BESTÄLL TID HOS OSS REDAN NU FÖR
PROVKÖRNING TILL VÅREN AV
DUCATI 916**



Hälsningar från Biscaya

Biscaya Racing

0322-30124,
31029, 30159

Buller från ordis.

Mörker, kyla, is. Så kan man sammanfatta årstiden. Det som gör att man överlever är att det vänder i mitten av december och ett Sicilianskt helgon kommer på besök med glögg, sen får de som varit snälla kanske nya kammar eller fälgar i julklapp och sen blir det ljusare igen, även om det då är fler månader av arktisk kyla kvar.

Så här års kan man sysselsätta sig med att shimsa toppar, vaxa remmar eller något liknande, allt sån där som man kommer på att ingen gjort när man står där i slutet av April. Den här vintern bör man absolut installera ett antal solariumlysrör i taket, Ducati-affischer på väggarna samt en kraftfull stereo med CD-spelare i garaget, sen drar man på den otroliga Ducati CD:n som annonseras på annan plats i Cucciolo för fullt. Det blir kanske lite svårt att få till den sista hundradelen på shimset när man har en puls på närmare 290, men vad gör det...

Det är synd att man skall bo 3 trappor upp med bara en liten hiss, annars kunde man ställa sin vackra Hailwood i vardagsrummet och somna varje kväll med handen runt gaffelbenet. För att trösta er lite så får de som varit snälla förhoppningsvis en liten hjulkapp med denna tidning. Styrelsens första tafatta försök att göra av med lite pengar.

Det verkar inte bli någon motorcykelmässa i Göteborg eller Stockholm i år utan vi får ordna vinterträff på annat sätt, mer om detta senare. Nu är det dessutom dags att BETALA IN MED-LEMSAVGIFTEN FÖR 1994, annars kommer det ingen jultomte i år (heller??)!!! 200 blanka svenska riksdaler till postgiro 477 13 47-4 så är den detaljen ordnad. Detta år följer det med ett löst inbetalningskort med tidningen, postgirot blev inte speciellt glada förra året när vi gjorde ett eget inbetalningskort i tidningen. Antagligen får deras datorer på postgirot nervösa besvär när de ser Cucciolo, så vi gör väl om det, senare.

Jag skrev för länge sen om att jag fanns ansluten till det världsomspännande datornätverket Internet med mail och news. numera har jag adressen "janj@ios.se". Jag har i alla fall stött på en annan Ducatimedlem där, även om jag inte fått svar av honom än. Hör du, Anders Grund? Mycket ligger ju på datorer nu för tiden och det skulle vara intressant om andra klubbar finns på nätet, kanske till och med Ducatifabriken är ansluten?

Vinterhälsningar från Ordförande

Allt som man tycker om är antingen förbjudet, omoraliskt eller redan provkört av Alan Cathcart.

Världsrekord

Cucciolo stöder alla yttringar som hänför sig till självständigt tänkande och egensinniga påfund i allmänhet. Därför berättar vi om Toni Wallner som i det civila ägnar sig åt att kröka rör.

Det tillfredsställer emellertid icke hans kreativitet utan han krökte sig en enhjuling med tillhörande motor. Hr Stenmark drev som bekant sin med pedalkraft men denna blev alltså motordriven. Det var en kopia av en ålderdomlig pjäs på Auto och Teknikmuseet i Sinsheim. Effekten var blygsam. 3,5 hk.

Världsrekord tarvar högvärdiga grejor så en CZ på 42 hk och 250 cc fick utgöra grunden för rekordskapelsen. Själva hjulet är gjort av trä och som synes ingår en del krökta rör i resterande delar. Fjädring och bromsar blir något svårkonstruerat på ett sånt här fortskaffningsmedel men för rekordslagning har TUF:en ingen vetorätt så det hoppar man glatt över.

En kall, blåsig och regnig höstdag finns hr Wallner på en flygplats beredd på rekord. Svart skinnkostym, jethatt och röd halsduk. Fyrahundrafemti meter anlopp och tidfällan passeras med dryga sjuttio knutar. Så fort har ingen vågat ösa på förut. Tre försök ger en bästa fart på 74,22km/tim. Saken är klar och kommer att införas i Guinness rekordbok. Champagnen och fru Annemarie väntar. Menigheten har en känsla av att hon kommer att uttala sig om tilldragelsen.

ps

Överraskning

Visste ni att man kan montera soppa? Låter obegripligt. Man serverar alltså inte en bunke skruvar och muttrar som gästen får montera. Det innebär istället att man skvimpar i lite champagne och geddar i vispgräddade vid bordet hos gästen. Hur benämningen uppstått trotsar min föreställningsvärld.

I min omgivning täljer vi ett stycke ren eller älgkött. Till det torkade får man vässa kniven först, det rökta går lättare. Till detta tar man en klunk Pontikkadricka. Övrig föda är för fröknar. Man löper risk att bli bildad av att se på TV.

ps

Rekord

En person med anknytning till unghögen köpte ny snömoppe. Glädjeyran var gränslös och planerna på alla utfärder som skulle företas var rikhaltiga. Men.... Fordonet var bördigt från ett av länderna långt i väster och hade ankommit till fosterlandet nerpackat i låda. Pga enorm försäljning och klen tilltagen servicepersonal så begicks ett ödesdigert misstag vid hopmonteringen. Oljepumpen pumpade ingen olja utan vilade sig i lugn och ro. Ingen tänkte på att rökutvecklingen var onormal, dvs obefintlig. Men så orkade den osmorda motorn bara 1,8 km. Dvs obetydligt mer än en mile. Helgen fick fördrivas med video och pilsner istället för stärkande friluftsliv.

ps



Världens snabbaste enhjuling.

Ducati 916

Den synnerligen initierade hr Bruno de Prato har meddelat vissa saker beträffande den nya racern. Bortsett från ändringarna av motorn så har ramen fått grövre rör och ännu effektivare triangulering. Upptill har tillkommit förstärkningar av kolfiber som samtidigt utgör fäste för elkomponenter. Tänk er plåten på Nortons fetherbed. Gaffelvinkeln är ju samma som 888:s dvs 24 grader medan försprånget krymper till 90 mm. Samtidigt ökar vikten över framhjulet, men hjulbasen kvarstår på 1430 mm. Motorn är i huvudsak samma som 888 fast slaget ökat med två mm till 66. Borrningen är 94 mm. Där har vi 916 cc. Bakhjulshästarna uppges till 105 vilket betyder att det är den första Ducatin med mer än hundra hästar på bakhjulet. Men insprutningen har finslipats så att mellanregistret ger ännu mera pulver. Samtidigt blir gången nästan lika mjuk som en fyra.

Homologeringshojarna har klockats för 162 utrikiska hastigheter. Den gamla 888 gjorde bara 154. Blixtnabbt översätter vi till 259 resp 246 km/tim, och det verkar ju betryggande.

I US of Amerika lär dom antagligen få se en Superlight 888 före 916 som nog inte kommer att sändas över havet förrän tidigast aug -94.

Hr Prato förtäljer vidare att 750:n som är tänkt för Sport Production får glidlagrad vevaxel och 88 gånger 61,5 mm cylindrar på ett 888/916 block. Topparna får fyra ventiler och hur dom bringas att röra sig behöver vi inte babbla i onödan om. Motorn ger dryga 90 hk i fullt dämpat gatutförande och över hundra raska pållar med rejsdämpning.

Ramen och cykelprylarna blir i 916 stil fast kompaktare. Hjulbasen krymper med 20 mm genom att framhjulet flyttas bakåt.

Framtiden, mina vänner, ser ut att kunna bjuda på åtskilligt högintressant.

ps

SUPERMONO

Av en slump hamnade en tidning utgiven långt på andra sidan västerhavet i mina händer. Det handlade om sporthattar på omslaget. AGV kommer med en ny en som heter QUASAR och som får toppbetyg. Arai har tre olika med som hamnar i samma kategori medan resten får räknas som rat. Vikterna rör sig kring 51 uns vilket eder underdånige tjänare icke förmår översätta till Europeiska. Det finns två sorters uns nämligen.

Priserna handlar om ca fyrahundra västerländska pengar och vem vet vad det blir i inhemskt mynt med alla tillägg och procent.

Materialen är glasfiber, kevlar och kolfiber så det är rejäla don det handlar om. Passform och komfort liksom ventilation håller hög klass.

Det är trots allt en bagatell. Tidningen har beretts tillfälle att provköra den enda supermonon väster om havet. I det landet vill dom ha 30 000 inhemska pengar för en sån tingest. Det kom att sätta sin prägel på körningen. Handsvett, hjärtklappning, nervositet och nästan uppkastningar. Slå kullerbytta med en sån hoj. Då får man be till makterna att man är i stånd att springa både fort och långt efteråt.

Man konstaterar att en hoj som denna inte kan komma annat än från Italien och en blick innanför kåporna säger att endast Ducati kan komma ifråga som tillverkare.

Grabbarna, ja den ena i alla fall, gör sina bästa tider någonsin på Willow Springs utan att vara medveten om det. Däremot märks det mycket tydligt hur liten hojen är. Det är dessutom otroligt att en stänka kan vråla på med mer än tiotusen varv utan att fingernaglarna faller av. Och ett sånt då sen. Från bara 549 cc. Att man kan byta spår mitt i en kurva är också en sak som märks.

Allt är dock inte solsken. Startproceduren tex.

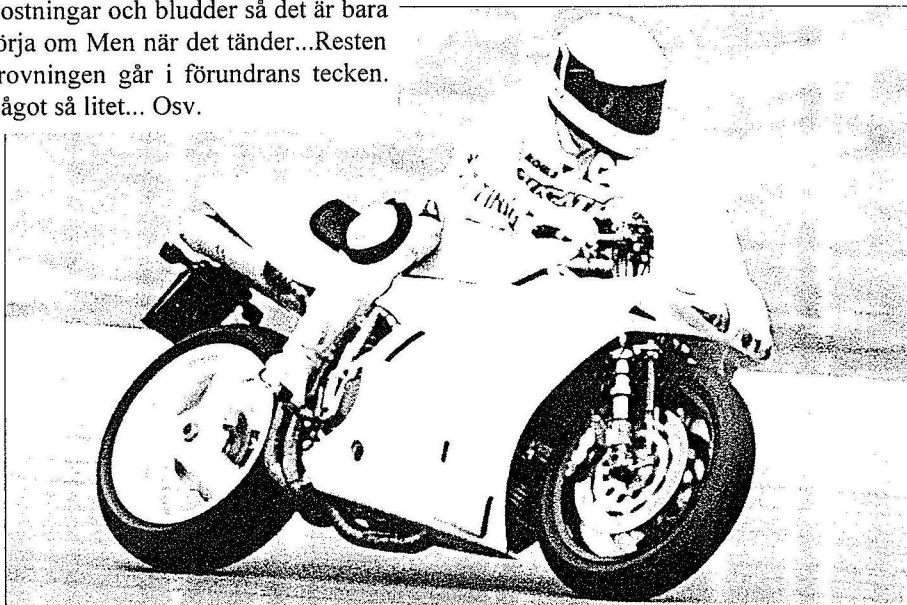
En cyl,549 cc och 11,8 i komp. Man får rulla bakåt mot kompet och kalla på tre stabila vänner och sedan springa som... När man inte kan springa fortare så är det dags att hoppa högt och landa så hårt som möjligt på "sadeln" Troligen blir resultatet bara ett svart streck och lite hostningar och bludder så det är bara att börja om Men när det tändar...Resten av provningen går i förundrans tecken. Att något så litet... Osv.

På långa rakan klockar dom 132 vilket blir 211 km/tim. Högst respektabelt. Så kollar dom varvtider och upptäcker att lillen gjort samma tid som en sån här onämbar med fyra burkar och sexhundra kubiker.

Till slut kommer dom fram till att medaljens baksida utgörs av att så få kommer att kunna uppleva ett sånt här åkdon. Hr Chapman, salig i åminnelse, hävdade tesen att störst inte alltid är vare sig bäst eller snabbast. Liten och ettrig kan vara precis lika bra, och troligen ännu roligare. En typisk Chapmandetalj fö. Il pompa de acqua sitter direkt på avgaskammen. Växelpedalen är direktstyrd utan länkar och tjafs. Viktsparing helt i Hr C:s anda.

Att läsa sånt här gör att man kan se framtiden an med tillförsikt.

ps



916 under testen på Misano / Italien.

Bara 7km/h långsammare

Ducatis racer för -94, "nya flaggskeppet 916" är nu provkört och det har gått örhört bra. Enligt H_n_a-RC-30-gurun Peter Sköld var den bara 7 km/h långsammare än Wayne Rainie:s tvåtakts-GP 500-racer på Misano-rakan. Exakt vad det innebär i ren hastighet hörde jag inte bland alla superlativ han spred över den nya Duccen, men det måste ha gått rejält fort.

Motorn är fabriken:s tävlingsmotor för -94 och den kunde inte Falappa hålla tyst om sist på Anderstorp (se förra nummret av Cucciolo, -först igen).

Enligt noggranna uträkningar av fd Cucciolo-redaktören ska volymen hamna på mellan 960-970 kubik.

När jag sedan frågar Guru Sköld om H_n_d:s nya RC45 förvrids hans ansikte likt en sjuåring som just blivit berövad på sin slickepinne.

-Ramen vet jag hur den ser ut och den imponerar verkligen inte. Motorn har jag inte sett, men ska man ta igen alla missar man gjort med ramen måste det vara en sjuhelvete till maskin och de kan de inte bygga !?!

Nu är det mitt ansiktes tur att ändra form.

-Är detta verkligen sant ?!

Här står en av Sveriges absolut mest erfarna hojåkare och därtillika

H_n_a-företrädare och först lovordar 916:n och sedan i stort sett kastar skit på "sitt eget" märke.

Gissa om denne Ducatisten sträckte på sig när han frågade vad jag åkte på.

Nya streamers är beställda med texten: "SKÖLD FOR PRESIDENT"

RN

MAC McDIARMAD

Som de flesta säkert vet skriver denna engelsman i Sveriges näst bästa hojblaska. Ni som visste har väl inte kunnat missa hans berättelse "Two weeks in hell" i senaste nummret. Suverän läsning om årets tävlingar på ISLE OF MAN, i gammal god Bike-stil som från början av 80-talet, mera sån't.

För er som inte läst, rusa till affären och köp, reportagets fem sidor gör tidningen värd varenda krona.

Förövrigt är Mac en gammal hängiven Ducatist med bl a en hel del tävlingar på en F1:a på ön, som han villigt berättade om vid ett sammanträffande häromveckan. Enligt hans beskrivning går det att åka väldigt fort med en "nästan standard" (som han sa) F1:a.

En gång gick det dock lite för fort så han slutade färden ute i grönsakerna. Redan en halvtimme senare, efter omplåstring på sjukan, satt han och drack pilsner på en av de många pubarna längs banan till alla fansens stora förvåning. -Var det inte Ni som körde den där Duccen som.....?! -Jodå, men man vill ju se vem som vinner.!

Den lite hårda landningen medförde ett nyckelbensbrott vilket gjorde fortsatt körning till en omöjlighet.

Trollis från Malmö (grenslar också en F1:a) bröt även han ett nyckelben nu i höstas på Nürburg Ring, vid en gräsrotsinventering uppe vid Schwalbenschwanz.

Sambandet verkar slående, så du som kör F1:a bör nog vaddera skinnstället lite extra upptill

RN

Stålskruvar

Poggipolini har framställt en uppsättning högteknologiska skruvar av TITAN för den nya fyrventilsmotorn. Det går åt 130 st och det kostar ca 1100 riksmark. Det finns åttio st andra som precis passar till ramen. Billigare. Bara 950 mark.

Nu undrar jag vad den traditionsrika motorn med äkta Königswellen gjort för ont för att behandlas på detta skymfligt diskriminerande sätt. Ring 00 39/51/6 25 81 60 om ni vill klaga eller beställa en uppsättning till klenoden. Lyckligtvis har vi ingen valutatabell tillgänglig för ögonblicket.

ps

"Ny" ram

Har ni sett att i den fjärran Östern har man börjat pressa plåtbitar (stål alltså) som man sedan loppas ihop till något som liknar redan befintliga ramar av hokuspokusmaterial.

I das Vaterland sysslade fabriken med det blåvita märket med ungefär samma sak år nittonhundra-tjugotre ungefär.

ps

NORTON

Kapitel ca sexton.

Kampen för överlevnad går vidare. Nu har ett Kanadensiskt investmentbolag köpt lokaler, tillverkningsrätt, förhoppningar, ja rubbet.

1992 knåpade förtissex gubbar ihop mindre än 200 hojar. Nye, självklart en ny, dirren heter Richard Negus och förfogar över 19 gubbar. Mars 94 kommer en ny hoj. Ännu styvare ram från Spondon och självfallet Wankel. På arton månader räknar dom med att tillverka 200 hojar varav 100 går till Kanada och 50 till Tyskland. Pris runt 30 000 Mark.

Lite mer i fjärran skymtar en BSA (ingick i priset) på 350 cc men den sätter dom ihop av underlevererade detaljer och motorn blir en vanlig Ottomotor med kolv.

ps

Dryga böter

Hr Cadalora deltog som bekant på Hockenheim. Men han skulle ju hem också. Då bar det sig inte bättre än att länsman ansåg att han uppträtt så erbarmligt lymmelaktigt på autobahn att det kostade honom 18 000 riksmark i böter.

Det, kära läsare, är ungefär vad man får slanta för en, kanske inte perfekt, men mycket fin Ducati med Königswellenmotor.

Hur lymmelaktigt skall man vara för det beloppet.? Det tycks inte hjälpa att vara trefaldig verdensmester.

ps

Hundra knutar.

Cucciolos vördade tidningskollega, Classic Bike, har gjort en förfrågan bland ett tjog personer om hur och när dom första gången uppnådde "the ton". Hundra engelska mil i timmen alltså.

Av tjugofem tillfrågade hade fyra uppnått den magiska hastigheten på olika Vincent. På femtioalet var det troligen den enda hojen, förutom rena racers, som förmådde utföra bedriften.

En hr J Surtees hade fått låna sin faders Vincent Rapide som var ombyggd till Lightning under en testkörning på en väg som var känd som the Warlingham Heights. Fadern var Vincentagent och hojen en systerhoj till George Browns mångomtalade Gunga Din.

En avvikare var Mick Walker. Han gjorde det på en Ducati 250 Daytona och året var 1962. Ducatin hade rejskit (27mm Dellorto och högkompkolv) som kostade arton pund och tio shilling.

Platsen var Stoke Ferry i närheten av Snetterton, och denna hoj gjorde honom intresserad av motorcyklar på allvar. Innan hade han endast kört scooter. Mick Walker, låter det inte bekant? Hmm... Forts följer

ps

Kardanknut.

Axelkoppling som överför rotationsrörelse mellan två axlar även om dessa inte befinner sig helt i linje med varandra. Kopplingen består av två korslagda tappar ledbart lagrade i varsin axel.

ps

Visdomsord

När den yngre generationen någon gång glömmar bekymren med de otillförlitliga snömopparna och älgarna tillfälligtvis lämnas åt sitt öde kan de uttrycka rent filosofiska tankar. Vad sägs tex? "Man blir som dom man är med!!"

ps

Ännu mer från Norrland

I Norrland finns en ort som heter Gällivare. Där ligger ett berg som heter Dundret. Förra säsongen körde dom lifterna 204 dagar. Från Malmö till Rom är det lika långt som från Malmö till Gällivare.

ps

Ferrari, Ludovico (1522-65)

Italiensk matematiker, elev till G, Cardano, professor vid universitetet i Bologna. Som Cardanos förtrogne blev han inblandad i kontroversen mellan Cardano och N Tartaglia rörande vem som ägde prioritet till den allmänna tredjegrads ekvationen.

F. löste den allmänna fjärdegrads ekvationen på uppdrag av Cardano; lösningen bestod i att reducera en fjärdegrads ekvation till en ekvation av tredje graden.

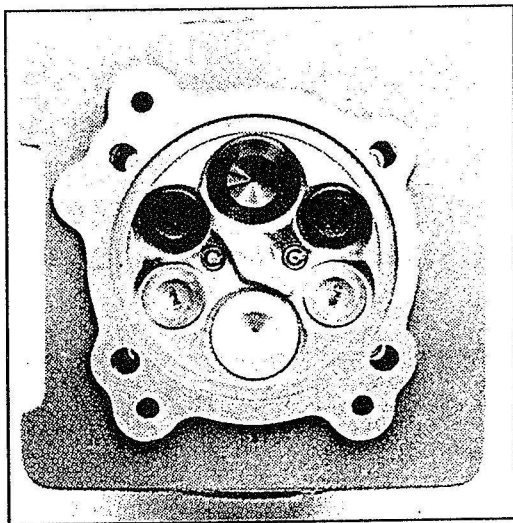
ps

SEX

I Canada bor en ex-italienare vid namn Francesco Romanelli (tel 514/ 637 0388). Han ville ha lite mera snurr på sin 900 SS. Vad gör han? Jo, sexventilstoppar så klart! Fyra små insugningsventiler (23,5) och två små utblås (32). De senare löper ur toppen på var sin sida, framåt/ bakåt sas. Insuget sitter uppe på toppen och går rakt ner förbi de bägge tändstiften. Två stycken insprutningsventiler/spjällhus från 851:an används per cylinder.

För närvarande ger motorn 102 bakhjulshästar, men han är inte riktigt färdig ännu. Nackdelar? Tja ,det är ju ingen Desmo..

HJ



Kardansk

Egenskap hos en koppling eller lagring mellan två vridbara system att bibehålla ett bestämt läge oberoende av systemens inbördes rörelser. Benämningen härrör från Italienaren Gerolamo Cardano (1501-76), som konstruerade en upphängningsanordning för skeppskompasser: Kardansk upphängning. Kompassen är fäst i en ring som är vridbar kring två diametralt motsatta axeltappar. Ringen är i sin tur vridbar kring två andra axeltappar lagrade vinkelrätt mot de förra och fästa vid ett stativ.

Man gör små upptäckter tom i matematiska lexikon.

ps

NY STOR TWIN FRÅN MZ ?

Att MZ har fått en sista chans att klara sig själva har vi fått veta tidigare. Tyska staten tänker inte skjuta till mer pengar. För att klara livhanken utvecklar de nu en storstänka på runt 700 kubik så att de ska slippa handla motorer från Yamaha. MZ säger sig ha ett patenterat antivibrationssystem på gång i den nya motorn. Dessutom har MZ:s nytillsatte boss, Peter Korous varit ute och åkt 888 Strada och blivit så förtjust att han starkt tror att MZ kommer att bygga en stor sport-twin inom en snar framtid.

AN

AGO KÖR IGEN

Man kan fråga sig hur man kan vara stallchef för olika 500-GP-TEAM i 10 års tid utan att någon gång bli sugen på att åka ut och ta några varv med någon av teamets hojar. Måhända kan man bli mätt på att gasa efter 15 VM-titlar men nu har det hänt: Ago har dragit på sig skinnstället och lånat Doug Chandlers hoj och snurrat 10 varv på Misano. Enligt uppgift "inte så fort". Ago var dock impad av utvecklingen och upptäckte att hans gamla bromspunkter från MW-tiden låg 100 meter för tidigt idag, trots att Cagivan hade lite högre toppfart än hans gamla hoj.

AN

FREDDIE + FERRACCI = ?

Freddie Spencer lär förhandla om en styrning för Eraldo Ferracci i Amerikanska AMA Superbikeserien. Om

det blir av, så ska Freddie köra en fabriksuppackad 916.

AN

SVARV ?

Morbidelli har högtidligen tillkännagivit att deras V8 kommer att visas på Milano-mässan nästa år. Träindustrimässan alltså. Va, vadå? -Jo, eftersom Morbidelli i första hand lever av träbearbetning så tycker de att detta är bästa forumet. Eftesom smeknamnet "SVARV" är upptaget så får vi väl komma på något annat. Finns det några bra förslag ute i landet?

AN

CATHCART SPÖADE

....de japanska fabriksstänkorna på hemmaplan. Gamle Alan styrde Supermonon till seger på Tsukuba i Japan trots att han startade från 15:e griden och att Zwakahonki dragit dit allt de hade i encylindrig väg med komponenta chafförer.

AN

EN ANNAN ALAN

Nämnligen Alan Carter (han som blev rookie i 250-VM 1983) kommer att köra en Supermono i supportracen på Superbike-VM-helgerna 1994. Han kommer också att åka på Daytona med den i mars.

AN

CARA-SYSTEMET PÅ 594:AN

Ingen har väl undgått 1993 års tekniknyhet i Superbike, CARA-systemet som är produkten av symbiosen mellan Grottini Divisione Corse och Cucciolo Engineering. Stephan Mertens slog världen med häpnad när han öppet provkörde det halvfärdiga systemet på Anderstorp i somras.

Nu kan vi avslöja att även Cagivas 500 GP-team provar systemet. Provförarna har jublande deklarerat dess överlägsenhet efter att de, liksom Mertens, iklädd ryggsäck med extra processorer putsat sina varvrekord på Misano. Se bilden här intill.



Ingen vet ännu om 594:an hinner få systemet färdigt till säsongstarten -94.

AN

STALLCHEF FRÅN DOWN-UNDER

Det är nu bekräftat att Doug Chandlers sida av Cagiva-trucken i GP-depån kommer att regeras av gamle australienske storfräsaren Kel Carruthers.

AN

TÖNTKULT

För något år sedan var det ballaste man kunde köra, om man var finansvalp i London-city, en Volvo Amazon.. Även nästa basic-kult är importerad från Sverige. Om fd styrelsemedlemmar i Svenska Ducatiklubben kan börja åka Honda CB250N till jobbet så måste detta naturligtvis vara det flasigaste för ögonblicket. Denna post-80-talistiska nyasketism har fått det gamla stolta BSA att slå sig på fabriksstöd CB250N-renovering i stor skala. Gamla exemplar av denna 27-hästars, 180-kilos pendlarvärsting köps in och originalrenoveras av samma varsamma händer som en gång byggde Rocket 3 och Goldstar Clubman. 400 ex kommer att säljas för 1695 pund. LINE UP, FOLKS !

AN

NY PATON 500

Guiseppe Patoni ger sig aldrig. Nu har han tillsammans med sin son Roberto byggt ännu en 500-racer som Vittorio Scatola ska köra i 500-GP.

Motorn är en nykonstruerad 80-graders V4, ramen ser ut som vilken alubalkram som helst och svingen är en kopia av fjolårets Yamahasving. Fjädring kommer från Öhlins, både fram som bak, och bromsarna kommer inte oväntat från Brembo. Jag och Cucciolo kan bara lyckönska dessa entusiaster men visa av tidigare resultat sätter vi väl inga förmögenheter på Scatola

Det här med Paton påminner mig om en episod från VM-depån i Anderstorp 1989. Jag råkade i samspråk med med

Marco Papa som just då körde det årets version av Patons 500-racer. Han berättade lugnt men uppgivet och en smula sorgset om hur hans hoj fungerade. Han berättade också, lätt kvidande, att motorn var ihopsatt av fyra cylindrar från Cagivas cross-125:a. Jag sa något om att det var kul att det fanns så udda existenser i startfältet men han såg inte ut som han förstod exakt hur kul det var?! AN

ÖVERKOMMLIG HARRIS

Engelska Harris-Performance tänker bygga en sport-stänka som inte kommer att kosta en brasiliansk nationalskuld att inhandla. Olika motoralternativ kommer att erbjudas. Runt 65000 svenska slotti ska den kosta om inga fler devalveringar kommer i vägen. Den har aluram av Cobas-typ, banansving, kolfiberdämpare och WP uppochnergaffel. AN

DUCCARI I 600-EM

FIM har insett att även Supersport 600-EM måste tillföras något för att bli intressant. Följdaktligen sa man ja till Ducatifabrikens begäran att införa samma typ av regler i 600 som i Superbike-WM, dvs tillåtet med större twinnar med lägre minimivikt.

Twinnar upp till 750 cc och med minimivikt på 155 kg kommer att få åka. Fyrcylindriga 600 måste väga minst 170 kg. Deltagande från Ducati är redan spikat men oklart med vilka chaufförer.

AN

NY APRILIA 400-V-TWINN I GAMLA 500 VM-SERIEN

Troligen kommer Aprilia att bygga en V-twin på mellan 350 och 400 cc för att åka 500 GP-VM. De räknar med att hojen ska kunna bli snabbare än 500-fyrpiparna på knixiga banor eftersom reglementet tillåter lägre vikt för twinnar. Chassit blir baserat på 250-racerns som är omvittnat exakt och lätthanterligt. Vi får väl se om de orkar med att ligga på topp i 125 och 250 och samtidigt skruva ihop en konkurrenskraftig 500:a. Knappast troligt.

AN

SUKIYAKI-APRILIA

Skam på torra land går det när Aprilia tänker bygga sin länge efterlängtrade gat-250, inte med tämj d version av sin egen 250-motor, utan med en köpt Sukiyaki RGV. Kommentarer är överflödiga.

AN

BADKARS-GUZZI GÅR IGEN

Missade du 50-talets groteska badkarsracers för att du tillhör fel generation? Hav mod! Guzzi tänker tillverka 200 ex av den PASO-föregångare som de vann fem 350-titlar med. Rykten säger att samma farbröder på Mandello-fabriken tänker bygga en serie V8:or också. Ingen är väl förvånad över att en och annan gammal Guzzi-ingenjör längtar tillbaks till 50-talet.

AN

SANNINGENS ÖGONBLICK

Jaha, så har då engelska MCN samlat ihop vad som finns att köpa på sportmaskinsmarknaden, lånat in TT-rutinerade Nick Jeffries och dragit till Oulton Park för att ta reda på vilken som är bäst.

Förutom det allmänna tyckandet, så mätte man toppfarter, kurvhastigheter och varvtider. Ut ur svängarna gick Bimota DB2 med gammal 600 Pantah-motor fortast. På det stora hela gick japsen sakta i svängarna, medan italienarna var snabbare, vilket bara bekräftar det vi alltid vetat. I toppfartsmätningen vann ett halvblod, Bimota Biposto, fast banan hunnit bli våt när Biposton klockades. Värt att nämna är också att både 888 Strada och DB2 varvade Oulton Park snabbare än Sukiyaki GSXR750 under samma förhållanden samt att alla i testlaget gillade Guzzi Daytona men ingen (?) kunde komma på varför ??!

AN

NYTT MC-LOTTERI ?

Världens mc-press har väntat och väntat. Nu har H-a äntligen (?) visat efterföljaren till sin hopplöst utdaterade RC30. Den heter RC45 och har presenterats som värstingarnas värsting. Man kan undra varför fabriken letar med ljus och lyckta efter någon som vill köra den i Superbike-VM nästa år. De viftade med ett fett kontrakt framför näsan på Fogarty, som bara så "SORRY GENTLEMEN". H-a uppger nu att de förhandlar med "en annan förare". Snart kanske de lottar ut RC45:or precis som de lottade ut NR750:or nyss. Foggy har ju skrivit på Ducatikontraktet för -94 också.

AN

SCANBIKE

Ni har kanske sett att det finns en ny mc-tidning i din lokale tidningshandlares tidningsställ? Heter SCANBIKE, scandinavisk custom & bikermagazine. Redaktionen finns i Norge samt Danmark, där de ansvariga utgivarna sitter.

Det som slår mig direkt, när jag läser tidningen, är att den är hemskt lik den amerikanska tidn. Easyriders. Med andra ord ett Hells Angels "propagandablad", allt om H-D (inget för oss med andra ord). Mycket fruntimmer mer eller mindre påklädda å öl samt musik.

Ett ex; repotage om en sv. kille med sin ombyggda H-D Electra -78. Bilderna visar cykel'n med en tjej som putar med bröstet, någon sorts kort kort, saftigt svarvade ben. I slutet av texten står det: "Vad plåtningen beträffar så importerade jag den verkliga danska dynamiten, en stripa från Köpenhamn. När hon kom till rallyt slog vi i henne att hon skulle hamna på omslaget på en riktigt känd tidning, så hon satte på sig en liten het svart sak och kastade brallorna. Så titta noga: är musen våt eller inte? Skicka in svaren till redaktionen. Förstapristagaren kanske får en privat strip....."
.....?!...??.!!!

Annars hade de två avd. som var hyfsade, den ena var Bikermusik, där de har lyssnat igenom 14 plattor. Naturligt var att det var mest blues!

Det andra intressanta rep. var en kille som hade fått i uppdrag att åka runt i

Skandinavien för att testa öl. Naturligtvis har han en massa synpunkter om Norge, Danmark o Sverige (de länder han reste genom). Bla skriver han om Sverige att vi lider av neutralitetsskomplex från kriget (!). Vårat öl smakar absolut inget. Han utvecklar vidare att det är skönt att det importerats några nya utländska ölsorter.

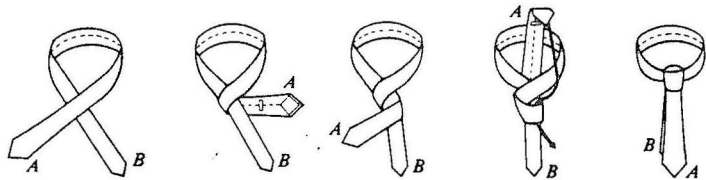
Stockholm får plus för att ha många fina "drickaställen", även Lund å Malmö är inte långt efter!! Har även räknat ut hur många öl man får för 100 kronor, Norge: 8.3 flaskor
Sverige: 9.2 flaskor
Danmark: 19 flaskor
Tyskland: 38 flaskor

Favoritölen under resan blev: Gulliotine, Wicked Ale, Satan Gold, Verboden Frucht, Delerium Tremens, Judas o Old Nick. Tidningen i sig är nog mest för killar med H-D, brudar, tatueringar, öl och blues som intresse- alltså Hells Angels anhängare.

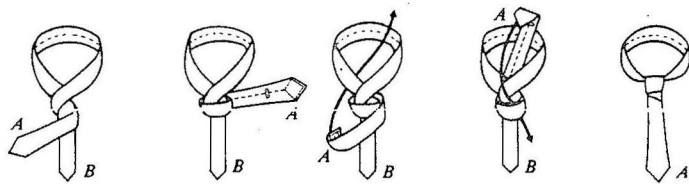
KR

Entusiasttidningen!

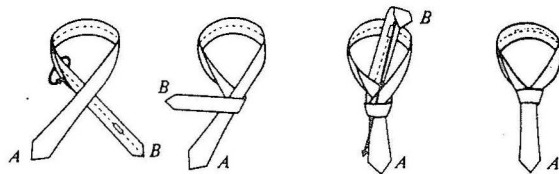
ISTRUZIONI PER L'USO.



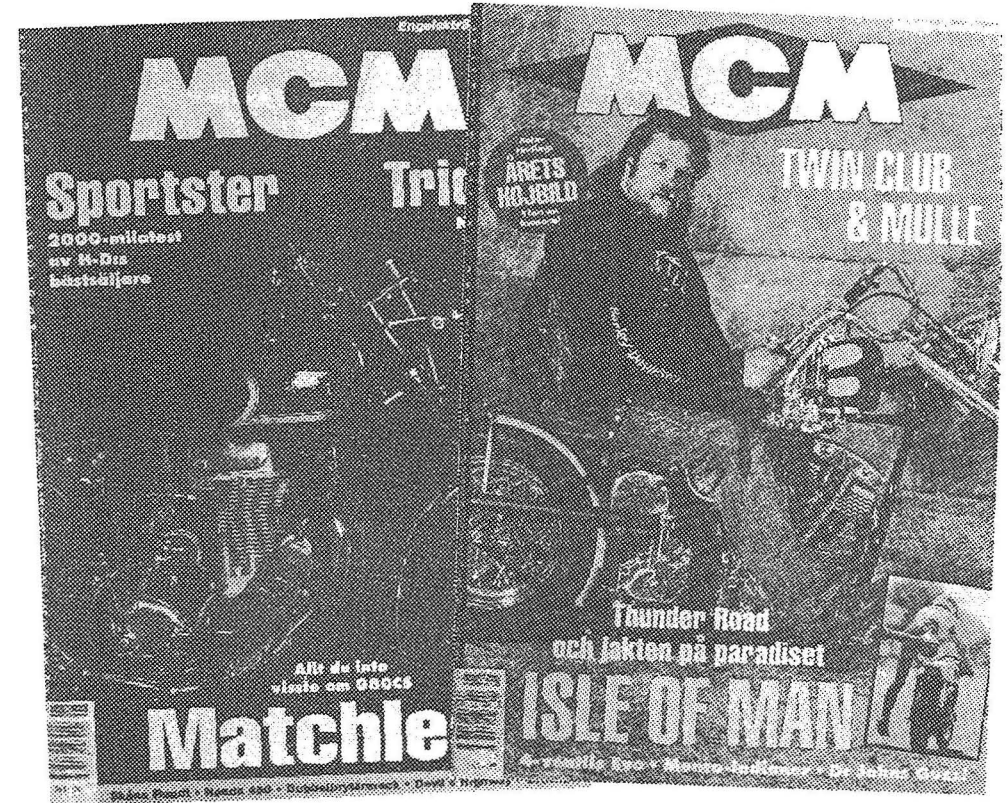
Passare la gamba A davanti, dietro il doppiato formatosi attorno al collo e successivamente nella B. Infilare quindi la gamba A. Infine stringere, tirare e far scorrere verso il colletto della camicia.



Si passa la gamba A due volte attorno alla gambetta B e quindi si può scegliere se infilare l'estremità, una volta passata nel doppiato attorno al collo, nella parte più interna dell'anello oppure in quella più esterna. A questo punto stringere e tirare verso il colletto della camicia.



Il trucco consiste nel torcere di centottanta gradi la gamba B, farla passare sotto la gambetta A quindi nel doppiato attorno al collo e infine nell'anello. Stringere e tirare verso il colletto.



Snart i varje brevlåda!

Var med och gör Sveriges bästa höjttidning 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!



Frankeras ej
MCM betalar
portot
Inom Norden!

- Prenumeration 6 nr (1 år) 205:-
 Prenumeration 12 nr (2 år) 388:-

Namn

Adress

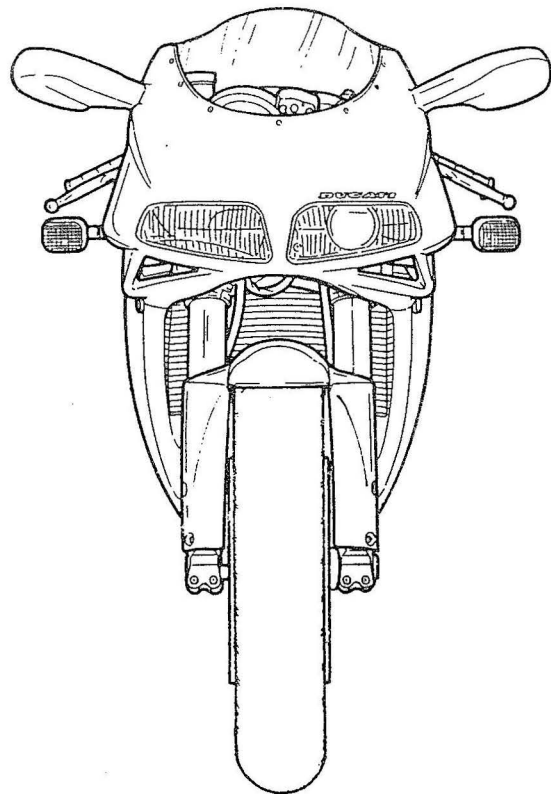
Postnr/ort

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

MCM

MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 STHLM

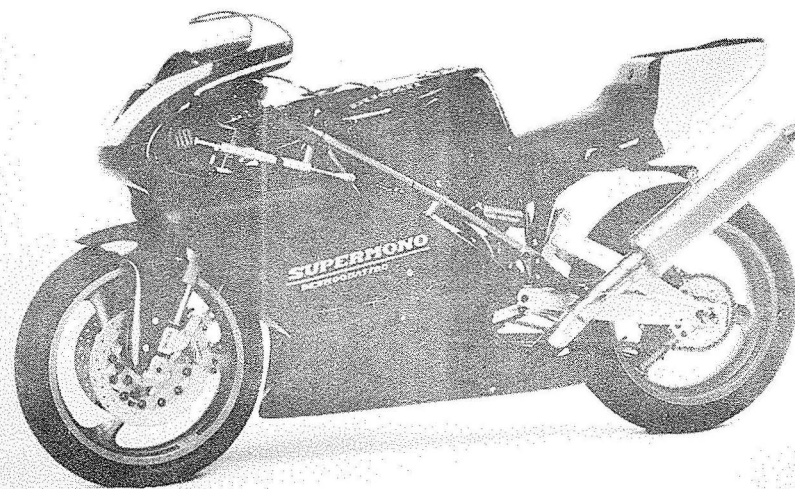
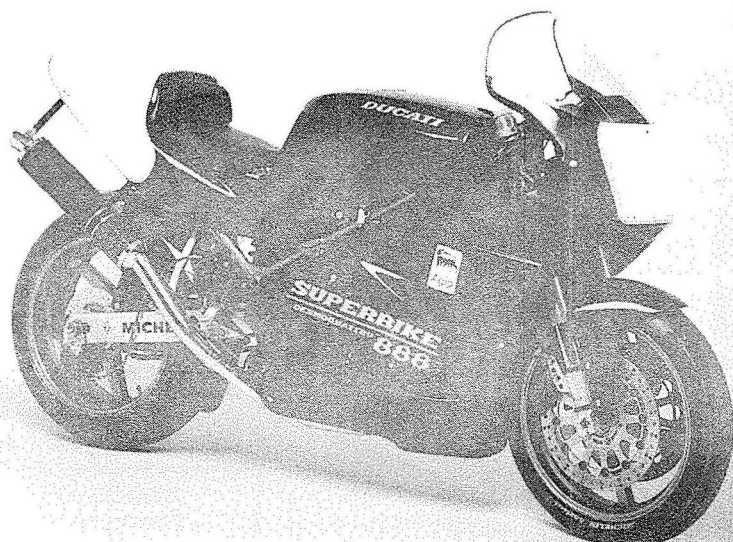


DUCATI

Modelli '94

Modellprogrammet har nog aldrig varit starkare än vad det är inför nästa år, -94. Trots att man idag producerar fler motorcyklar än man någonsin gjort har man ändå lyckats förbättra kvaliteten till den bästa någonsin. Detta har medfört att man idag kan stolta med en 24-månaders-garanti utan någon gräns på körsträckan. Givetvis måste man följa serviceintervallen (varje 750 mil eller var sjätte månad, ?) På nästa uppslag ser du vad modellfloran från Bologna har att komma med. OBS viktangivelsen är med tom tank.

I år har DUCATI alltså breddat marknaden och kommer att hårt lansera de mindre 400 och 600 modellerna i bl a Tyskland och England. Där kommer dessa att ligga ypperligt till i förhållande till de gällande försäkringsklasserna. 400:orna kommer vi nog inte att få se i Sverige. Men här hemma torde -94 kunna bli ett GULDÅR för DUCATI. Liren är lika ju dålig som vår egen Svenska Slotti som du kan se av de låga priserna i Biscaya:s annons på sidan 27, och vad som hänt med Yenen vet väl alla vid det här laget. Återstår bara att hoppas på att organisationen/erna här i Sverige satsar för fullt.



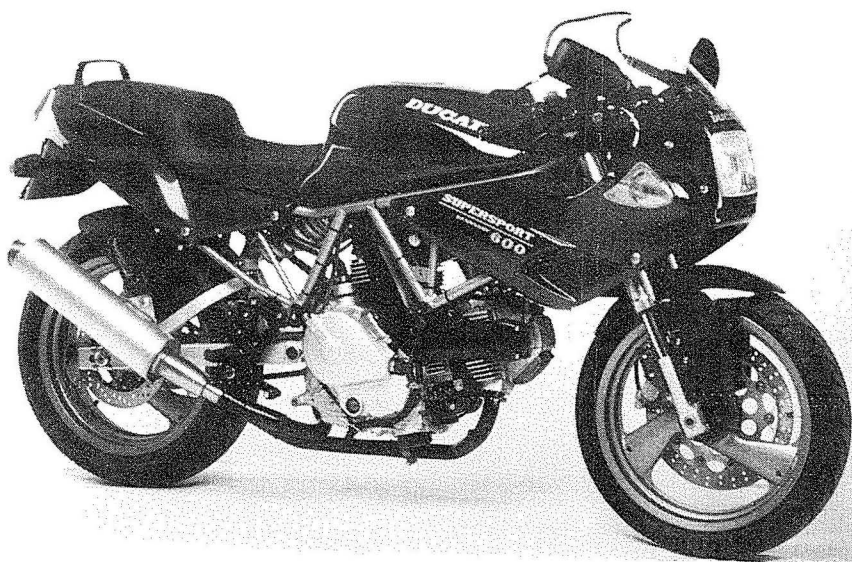
400 SUPERSPORT:
172 kg 42 (27) hk / 11000 r/min.



600 SUPERSPORT:
172 kg 53 (33) hk / 9000 r/min.

750 SUPERSPORT:
176 kg 66 hk / 9000 r/min.

900 SUPERSPORT:
186 kg 80 hk / 9000 r/min.



900 SUPERLIGHT:
182 kg 80 hk / 9000 r/min.

888 STRADA:
210 kg 110 hk / 9500 r/min.

916 STRADA:
195 kg 114 hk / 10000 r/min.

916 SP1:
??? kg ??? hk / ????? r/min.

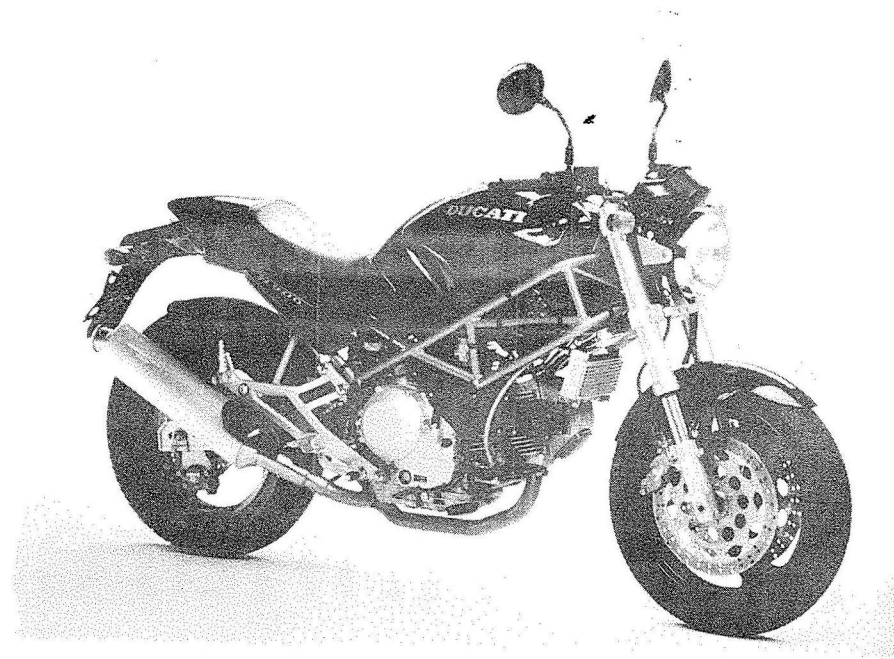
888 RACING:
145 kg 142 hk / 11500 r/min.

600 MONSTER:
174kg 53 (33) kh / 9000 r/min.

900 MONSTER:
185 kg 80 hk / 9000 r/min.

SUPERMONO:
122 kg 78 hk / 10500 r/min.

Är du intresserad av mer och utförligare data hör av dig till REDACC, här finns "rubb och stubb"



Liren's valutavinnare!

Kommer Du att bli som köper Din nya Ducati nu, när valutor mm har gjort att en ny Ducati är billigare än någonsin. Tex kostade en ny Ducati 750 F1 75.000:- 1985, och nu 8 år senare kostar en Ducati 750 Super Sport av 1994 års modell 71.900:- (Med dubbla skivor). Med andra ord 3000:- billigare trots en inflation på upp till 12%/år. Så skall man göra en bra affär så är det nu det skall ske, det går inte att vänta tills högkonjunkturen är igång för då kommer det troligtvis att vara högre priser också. Varför inte utnyttja den effekt som ingen begriper men som nu har gjort en Yamaha 30.000:- dyrare, och en Ducati billigare, och förverkliga din dröm.

Biscaya Racing

Hol Alingsås, infart vid Hol's kyrka. 0322-30124, 30129, 30159.
Butiken öppen: Tis-Fre 13-17, Lör 10-13, Mån stängt.

BISCAYAS DUCATI PRISER -94

600 MONSTER	61.900:-
900 MONSTER	85.500:-
600 SUPERSPORT	62.900:-
750 SUPERSPORT	71.900:-
900 SUPERSPORT	85.900:-
900 SUPERLIGHT	93.900:-
888 STRADA	114.900:-
916 STRADA	129.900:-
916 SP1	151.900:-
888 RACING (ej regad)	319.900:-
550 SUPERMONO (ej regad)	254.900:-
CAGIVA	
MITO EVOLUTION 125	41.800:-
W 16 ,600cc offroad	47.800:-
ELEFANT 750	66.800:-
ELEFANT 900	75.800:-

Biscaya Racing

Hol Alingsås, infart vid Hol's kyrka. 0322-30124, 30129, 30159
Butiken öppen: Tis-Fre 13-17, Lör 10-13, Mån stängt.

NYA MV AGUSTA AVSLÖJAD

Det finns andra hojtidningar som nyligen presenterat den nya 4-cylindriga Ducati / Cagiva / Ferrarin som en Ferrari. Att det är en ca fyra år gammal nyhet känner alla till som läser Cucciolo. Hojen kommer att heta MV Agusta. Det stod helt klart när Cagiva köpte namnet för nåt år sen.

"När japsarna får se hur vi har löst motor-konstruktionen kommer de att banka sina pannor i väggen", har ingen mindre än Ducatis chefskonstruktör Massimo Bordi sagt. Orden har ringt i huvet. Vad menade han? Vad har de gjort med motorn? Det har ryktats om Desmo, men det är ju inget sensationellt i Ducati-kretsar. Redan i Cucciolo nr 3 1992 kunde Svenska Ducati Klubben visa världens första spionbild på MV:n, tagen under klubbens besök på fabriken under sommaren. Det avslöjades bl.a. att den hade tanken under motorn. Men, det är inte heller särskilt sensationellt. Det har Bimota haft på nån modell nån gång.

Cucciolo beslutade sig för att skicka en spanare till Bologna för att ta reda på lite fakta. Spanaren kom hem med den sensationella nyheten. En fyrcylindrig motor idag är faktiskt lite avigt byggd. I topplockets framkant sticker det ut fyra avgasrör som måste leta sig in under hojen för att slutligen mynna ut i en eller ett par ljuddämpare längst bak. I topplockets bakkant brukar det sitta fyra förgasare som skall ha sin luft framifrån. Det medför en hiskelig luftburk som stjälar plats ovanför motorn. Det innebär i sin tur att ramen får göra en enorm kringelkrok runt förgasarna,

även om topplocket lutats framåt som på Gilera Rondine och Yama 750.

Att motorerna sett ut på detta vis beror på att idén är gammal, och man ändrar inget som fungerar (engelskt talesätt). Italienarna "uppfann" den tvärställda radfyran 1927. Märket var O.P.R.A. och konstruktörerna hette Carlo Gianini och Pietro Remor. Remor tog sen med sig idén till CNA som senare blev känd som Rondine. I mitten av 30-talet hade denna 500cc:are dubbla överliggande kammar, 45 graders framåttippade cylindrar och kompressor! Toppfarten var 244,482 km / tim, givetvis fartrekord 1935!

1937 köpte Gilera upp Rondine-teamet. Remor följde med på köpet. 1937 slog man nytt fartrekord för 500 cc:are med 274,181 km / tim. Effekten var 60 hästar vilken ökades till hela 76 hästar 1940 då kriget brutit ut. Efter kriget förbjöds kompressorn, men Remor ritade en ny fyra åt Gilera som sopade rent på banorna ända fram till 1957, då man drog man sig tillbaka från tävlingsbanorna.

Remor hade lämnat Gilera redan 1950 till en alldeles ny MC-fabrik: Meccanica Verghera S.p.a. (MV Agusta). Där utvecklade han en motor som senare skulle sitta i fabriken stora gathöjare från 1966 och fram till fabriken upphörde med MC-tillverkningen i slutet av 70-talet för att koncentrera sig på helikoptrar (Agusta Bell). Han utvecklade också racemotorer som tog över där Gilera slutade. Man vann 1956 och allt mellan 1958 och 1974 i 500-

klassen. Sammanlagt tog man 38 världsmästerskap i 125 (första VM titeln 1952), 250, 350 och 500 klasserna! Remor pensionerades såsmåningom och hans jobb övertogs av Arturo Magni som stannade kvar tills fabriken lades ned. Magni sysslar idag med att göra specialchassin till Moto Guzzi. Pappan till dagens japsfyror är alltså italienaren Pietro Remor.

Anledningen till att motorerna var lite avigt byggda var enkel. Man förlitade sig helt till luftkylning. Avgasventilerna behövde god kylning, därför vändes de framåt. Sen har konceptet hängt med av bara farten. Tills nu.

Vad har då Bordi och Ferrari grabbarna gjort? Jo, man har givetvis vänt på topplocket! Det är så genialiskt smart att man undrar varför ingen kommit på idén förut. I topplockets framkant sitter det insprutning i stället för förgasare. Den sitter mitt i luftströmmen och man kan utnyttja det till lite kompressoreffekt utan en massa slangar, tjafs och omvägar. I bakkanten sticker således avgasrören ut, utan att behöva ta omvägar under motorn. Eftersom inget sticker uppåt (läs förgasare och luftburk) så kan man bygga en smäckrare ram. Under motorn finns det också plats över, så varför inte smäcka dit en soppatank!

Man har på detta vis fått en liten och smäcker konstruktion som för ett år sen kamouflerades till en Cagiva Mito! Idag lär det finnas fyra prototyper och de är kamouflerade i Supermono förklädnad! Det tyder på att motorenheten är kompakt.

Vad har vi då att vänta, när och till vad? Hojen visades inte upp på

Milanomässan. Det tyder på att det återstår en del utprovning. Ducati 916 kommer att sopa rent i Superbike klasserna nästa år. Det är experter eniga om efter rapporter om att race-modellen är nästan lika snabb som 500 GP hojarna och Hondas RC45 inte visat sig vara särskilt bra. Risken finns att man (läs japsarna) försöker stoppa Ducatis framfart med hjälp av nya regler. Då tar man fram MV:n ur bakfickan.

Med ett namn som MV kommer man givetvis att tävla. Det måste vara en fyrcylindrig fyrtaktare och tävlingsklassen för dessa heter idag Superbike. Man kommer alltså inte att släppa ut nånting till allmänheten förrän man är säker på att man har en vinnare. Gissningsvis kommer den att visas upp på Köln-mässan 1994. Då finns den i handeln under slutet av året och man kan börja tävla 1995.

Gissningsvis gör den geniala konstruktionen att man "bara" behöver ha samma effektsiffror som japsarna. Det fina konceptet kommer att betyda att den blir snabbare i böjarna, precis som Supermono är i SoS. Åter igen tar man alltså fram ett totalkoncept. Man gör en motor som är till för att sitta i en tävlings-motorcykel. Man får helt enkelt en tvärställd fyra att bli kortare och lägre. En hoj med låg tyngdpunkt och extra stadig ram. En vinnare i Superbike 1995.

En Micke Werkelin artikel

När du nu har fått Cucciolo i dina händer är, om inget sista-minuten-problem dykt upp,

CD:n FÄRDIG !!

Vad väntar du på ? Skicka din beställning till Postgiro 604452-3 redan i morgon (glöm inte att skriva ner din adress och hur många du vill ha).

Vi bjuder på frakten till våra medlemmar och priset är då oemotståndliga 50 kr/st.

Ni som varit med på någon av ljudupptagningarna och blivit "listade av Generalen", får när ni köper en eller flera skivor, en extra som bonus. Skriv då också ner ditt medlemsnummer och var körningen ägde rum.

Historien om en tokig idè.

Minns jag rätt dök den upp i samband med mässan i Göteborg tidigare i år. En CD med Ducati "musik" på betraktade vi väl mest som alltför tokigt, trots att alla tyckte det verkade rätt kul, och ingen undersökte det hela närmare.

Av en slump fick jag plötsligt en dag sent i maj syn på lite info från några CD tillverkare. Efter kontakter med dessa samt en studio och en band-spelaruthyrare insåg man att det här skulle kunna bli både dyrt och krångligt.

Men en Ducatist får inte ge sig så lätt. Diskussioner med dåvarande styrelse ledde till ett ok att få använda lite pengar för lite djupare efterforskningar samt provljudupptagningar.



Första problemet, hur f-n får tag i en mobil DAT bandspelare med bra mikrofon etc, utan att ruinera klubbkassan? Jag hade aldrig ens sett en sådan förrut.

Tro det eller ej men efter några misslyckade försök, nobbad av lokal- radion t ex, så fanns plåtsligt tre stycken mer eller mindre tillgängliga gratis! Två av dem användes. Tack Mikael, Åsa och Mats.

En hel dags prover genomfördes för att sortera ut vad som låter bra. Vi provade, mono och stereo mikrofon, olika inspelningsvolymer, att placera micken på olika sätt på hojen samt vid vägen t ex.

Bara att hitta "rätt" väg att köra på visade sig inte vara så lätt som man kan tro. Den måste vara lagom snabb, svänga lagom mycket, vara öppen utan att vara blåsig, gärna lite uppför osv. Den måste också vara utan bakgrundsbuller, atmosfäriska störningar (!?) och vanlig trafik i övrigt. Både blåst, regn, bilar, luffare och speakers ställde till det ibland. Till slut blev ljudet faktiskt rätt så bra, dags att ge sig på:

Problem nummer två. Ljudet måste mixas och redigeras digitalt, att anlita en studio kostar tusentals kronor, per dag! Lösningen heter Anders Nilsson som jag kom i kontakt med genom oanade kontakter. Utan hans välvilja och positiva inställning till projektet skulle inte CD:n blivit vad den blev. Anders data-utrustning var precis lagom avancerad för de ljud vi ville jobba med.

Vi insåg snabbt att det skulle bli praktiskt taget omöjligt att göra perfekta ljudupptagningar map ljudtryck och layout. Av mer än tre timmars inspelat material skulle vi ner till 20 minuter. Det blev åtskilliga sena timmar vid anläggningen (ett av spåren tog t ex två timmar att få till).

I mitten av oktober var till slut alla spår på skivan färdiga. Den ovärderliga produktionsmastertejpen kopierades från hård-disken, vilken känsla.

Under tiden bearbetades problem nummer tre, finansieringen. Även om kostnaderna för utrustning och redigering reducerats till en klubbkasse vänlig nivå, återstod naturligtvis denn tunga utgiftsposten för själva CD produktionen.

En förfrågan ställdes till några lämpliga sponsorer. Med varje förfrågan bifogades ett tjusigt tomt prototypkonvolut, för att betona att vi menade allvar och var seriösa.

Efter lite förhandlande fram och tillbaka, ljudprover och förklaringar, tackade två utav tre ja, bingo! Ungefär samtidigt råkade jag träffa Rikard Nilsson (630) som jobbar hos en CD tillverkare! Han var naturligtvis inte sen att offorera klubben den tänkta produktionen till "självkostnadspris".

CD:n var plötsligt ekonomiskt i hamn, nästan helt utan risktagande för klubben. Efter ca ett halvt års slit verkade det som om alla pusselbitarna hade fallit på plats.

Men problem nummer fyra dök upp.

En dag förstod jag dock vad skillnaden mellan upphovsmannarätt och copyright är för något, detta precis när mastertejpen var klar. För att med gott samvete kunna ha kvar en av reklamjinglarna som vi gjort men delvis lånat från en gammal skiva, måste vi inte bara prata med samt anmäla oss till Nordiska Copyright Byrån utan även få ett ok från skivbolaget i USA.

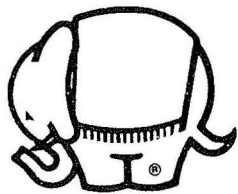
Via NCB, IFBI, Sveriges Radio samt en massa telefonsamtal till internationella nummerbyrån, kom jag till slut i kontakt med bolaget. Jodå, visst kunde vi få använda jingeln, det skulle bara kosta 1000 dollar !! Hjälp, måste vi göra om produktionsmastertejpen? Efter lite förklaringar och förhandlande under några dagar blev ersättningsbeloppet kraftigt reducerat, puh!

Med foto, textmaterial samt mastertejpen i bagaget för jag till Malmö och CDM där Rikard tog emot. När vi hade gått igenom materialet och kommit överens om hur det skulle se ut, visade han hur tillverkningen av en CD går till alltifrån studion till förpackningsmaskinen. En mycket intressant fabrik. Alltnog, Rikard har slutfört projektet med den äran, tack!

De få som redan sett och hört demon, börjar yra något om Svensktoppen, Tracks, European top 20, Billboard hot hundred, Årets muta i Italien....

HJ

PS Om, förlåt, när någon får höra eller se något från/om skivan. Hör gärna av er till red.



Jag bojkottar vintern!

Det sägs att skåningen är som ett Palmolive-tvål: Fet & Dryg. Trots den EdvardPersson-fetma, som omvärlden tror att varje skåning besitter, är vi inte rustade för snö och kyla. Hur människor, till synes väl bemedlade å huvudets vägnar, kan offra både tid och pengar på att uppsöka de vidrigaste förhållande för att vältra sig i hemskheterna är mig ett verkligt mysterium.

"En e väl inte som di darra opplänningana som står pou brälappa å kasar pou nederbörden". Det är den skånsk-svenska ordbokens exempel på hur ordet "kasa" kan användas. I samma stad som serverar den bästa maten i hela Norrland, nämligen på stadshotellet i Markaryd, har jag en kamrat som med ett elakt flin skulle tvinga mig att utbildas i "kasandets" ädla konst. Ut i härliga Härjedalen skulle min självutnämnde skidlärare och jag försöka ta oss nerför löjligt branta backar med snö på trots att vi hade skidor på fötterna.

Man hade ju hört talas om hur skidsemestrar går till och tänkte att det skall väl inte vara så svårt. Efter att ha intervjuat bekanta som varit i "Lederkraut am Ischkl-Zee und ein doppelzimmer", eller vad det hette, tänkte jag torrbröta lite hemma först. För att få så skidsemesterlika förhållanden som möjligt gjöt jag fast en hink betong på vart ben, satte morbror Frittes svetsglasögon i pannan och gick en pubbrunda i hemstaden med ett par

tvåtumtre-reglar käckt över ena axeln. Skitlätt!

Min skidlärare började och slutade samtidigt teorilektionen med: -"Trampa med den fot åt vilket håll du inte vill svänga". Fast han sa inget om den kastreringsmekanism, kallad släplift av de invigda, som skulle brukas för att man skulle vinna lite höjd. Nåväl, nerför barnbacken zick-zackade jag från ena sidan till den andra medan knappt födda människor passerade i Mach 2. Min pedagogiske skidlärare berömde mig och sa att jag redan hade en oefterhärmlig stil. Han frågade om jag frös som ett svin och helt sanningsenligt svarade jag japp på den frågan och hade därmed kvalificerat mig till nästa omgång.

Vi satte oss i en soffa som hängde i en kraftledning utefter berget. Högre och högre åkte vi i soffan men klev av strax innan jonosfären. Jag stakade mig fram till kanten och såg ner i avgrunden **mellan** skidorna! Min bön hörsammades inte så jag blev utknuffad utan fallskärm. Jag blundade och för första gången upplevde jag total viktlöshet och skrek: -"Låt dom inte få ta mina organ!"

Jag blev alldeles het, antingen av friktionsvärm när jag gick in i stratosfären eller så hade jag landat direkt i helvetet. Jag slog upp ögonen och fann att om inga drastiska åtgärder vidtogs skulle jag tillverka en ny brandgata i den täta barrskogen. Valet var lätt och jag trampade till med högersulan och si, ekipaget svängde

undan dödens käftar med marginal av samma storleksordning som avståndet mellan Björn Borgs tätsittande sillögon. Nära ögat, så att säga. Väl nere möttes jag av ny uppmuntran: -"Det fixade du ju bra fast pisten var svart!" Vilken idiot, tänkte jag. Backen var naturligtvis vit som snö med undantag för när jag blundade i början och i sista branten då det gick så fort att det svartnade för ögonen.

Efter några åk förstod jag att man skulle stanna upp i backen och småprata lite, det hade jag sett att de andra gjorde. Jag parkerade elegant och väntade på min skidlärare. Det var ett herrans oväder, det blåste hårt och snöade horisontellt. Min kamrat stannade inte utan åkte bara förbi.

-"Där kan du inte stå!", skrek han. Jag som dittills varit ganska nöjd med mitt rutinerade handlande frågade oförstående: -"Varför då då?". -"Du står mitt för snökanonen!" Jag tittade till vänster och där stod mycket riktigt en mackapär och orsakade mitt synnerligen lokala busväder.

Är det bara jag som har svårt för snö och kyla? Tänk på att man kan tex inte åka spagetti-moppe under den mörka årstiden när vägarna är hala som snigelsnor.

MC

GENERALAGENTET NORDBECKS

Ända sedan barnsben har jag tyckt att det största hotet mot mänskligheten har varit strävt toalettpapper och hotfulla bullerlagar. Ända tills dagen D inträffade, D som i Ducati.

Då började det (o)roliga.

Jag tror säkert att Nordbecks har en många gånger otacksam uppgift, men att få sin nya Duce inreggad och ställd på rätt person vid leveransen borde väl tom en Generalagent kunna klara av. Men nej då -**KÖRFÖRBUD ALLTSÅ !!!!**

Kul att höra två veckor senare, efter att ha haft långa orgier på dom mysiga Skånska landsvägarna. Damen på bilregistret fick i alla fall en övervarvning på pacemakern. Efter detta hoppar vi raskt över till något helt annat nämligenLaddningen. Som vi alla vet är detta en funktion som ibland tillfälligt upphör att fungera ?!

När generatören sade upp sig (nej det var inte laddningsregulatorn) började nästa spricka i "kund-servicen" framträda.

Trots flera mätningar med låga värden tyckte inte Nordbecks att detta var något problem. Det skall vara så, tyckte han.

Garantireparationen gick ut på att jag skulle köpa en batteriladdare (!?). Men skam den som ger sig och med hjälp av Ollenelli i Malmö kunde förmodlingen en ny generator trollas fram på ungefär en vecka.

Detta tyckte jag lät betydligt bättre än Nordbecks två månader. Varför hade han som ska kalla sig Generalagent ingen på hyllan, eller varför tog han sig inte an problemet och tog kontakt med tex Tyskland där det fullständigt kryllar av välsorterade Ducati-affärer. Nej, det är ju klart -det skulle ju kosta några kronor och det kunde ju inte tolereras. Vad jag menar är: **GÖR FÖR F_N INTE PROBLEMEN STÖRRE ÄN VAD DOM ÄR.**

Lite Good-will hade ju löst detta på ett kick och lite vänlighet hade också varit trevligt.

Nöjda kunder borde väl vara av högsta prioritet även i den nu rådande "klirr-i kassan-hysterin", för vad ska Mr Generalagent själv hitta på när han lyckats skrämra bort resterande Ducatister och blivande Ducati ägare.

HÖRRUDU !!

Djungeltrumman är gammal men den fungerar.

Skärpning och bättring tack !! ML

Road av Racing

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

Arbetar med allt från 50 cc till 1000+

T.ex Dellorto förgasare

Brembobromsar

Malossi tvåtaktstrim

B.H stålomspunna bromsslangar

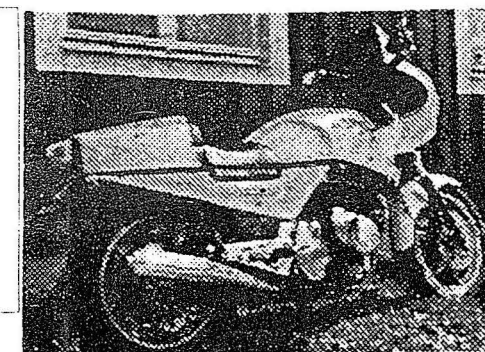
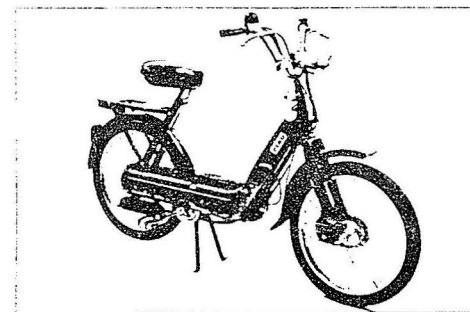


Även italienska Hjälm

Skinnställ

Stövlar

Vad mer kan begäras ?



MB:S
MOTORCYCLE PARTS

Bristagatan 16, Marsta
08-591 163 33

STORARTAD COMEBACK

Folk-rock bandet Fairport Convention ordnar varje år en folkmusik-festival i England kallad Croperdy. I år gästades man av Robert Plant från Led Zeppelin. Men det var inte han som drog de största applåderna, det var Roy Wood, en av de största rockmusikerna någonsin i England. Roy Wood såg ut precis som på 70-talet med kilometerlångt hår och jätteskägg. Han komrades av Fairport Convention samt en femmanna blåssektion och två extra sångare. Ingen folksångare precis, men publikens jubel visste inga gränser efter han framfört sina gamla hits. En stor revansch för Roy Wood som nyligen fick ställa in sin comeback-turné efter nästan 20 års frånvaro från rock-scenen p.g.a. dålig promotion. Vem är då denna Roy Wood?

Roy Wood föddes för sisådär 47 år sen i Birmingham och blev 1966 den viktigaste medlemmen i The Move, ett av Englands populäraste band i slutet av 60-talet. Roy var lead-gitarrist och gjorde nästan alla låtar. De andra medlemmarna i bandet var Carl Wayne: sång, Trevor Burton: gitarr, Bev Bevan: trummor och Ace Kefford: bas. Redan första singeln, *Night of fear*, rusade upp på englandslistans 2:a plats. Sen följde en rad hitlåtar: *I can hear the grass grow*, *Flowers in the rain*, *Fire brigade* och mega-hiten *Blackberry way* som letade sig ända upp till förstaplatsen i januari 1969. Bandet var helt vilda på scenen och gjorde sig bl.a. kända för att slå sönder TV-apparater under konserterna!

Under tiden hade Ace Kefford hoppat av och Burton konverterat till bas. Efter *Blackberry way* lämnade även Burton bandet då han var trött på pop-musik. Han dök senare upp i Steve Gibbons Band. Ny bassist blev Rick Price. Bandet hade nu en svår period och Carl Wayne föreslog att man skulle spela på småklubbar, på s.k. cabaret ställen. Roy Wood hatade att spela andras hits på låg volym och det hela urartade när

Roy råkade i handgemäng med någon i publiken på ett ställe. Det fick bli slut på eländet och Carl Wayne kände sig tvingad att lämna bandet.

Man behövde en ny medlem och hittade en kille som hette Jeff Lynne. Jeff hade spelade i ett annat Birmingham-band som hette Idle Race. Idle Race hette tidigare Nightriders och var kompband åt en kille som hette Mike Sheridan. Jeff Lynne hade några år tidigare ersatt Roy Wood i just detta band. Hänger ni med? Jeff Lynne accepterade att gå med i The Move då han fick höra Roy Woods idé om att starta ett nytt band som skulle försöka återskapa soundet som The Beatles hade på *Strawberry fields forever*. Skillnaden var att man skulle återskapa soundet live, med cello och diverse andra instrument som var ovanliga i rockmusiken. Roy hade redan kommit på namnet på bandet: Electric Light Orchestra.

The Move hade dock kontrakt på att göra ytterligare skivor och man kom under början av 1970 ut med nästa singel, *Brontosaurus*, en blytung rocklåt som var en stark reaktion på de akustiska klubbspelningarna. Den följdes upp av *When Alice comes back to the farm* och poppigare *Tonight* och *Chinatown*. Man jobbade hårt i studion och hade redan påbörjat inspelningarna av ELO:s första skiva när Rick Price tröttnade på allt studioarbete. Han ersattes aldrig, utan Wood spelade även bas på de sista Move inspelningarna.

Gruppen hann ge ut fyra LP-skivor, *The Move*, *Shazam*, *Looking on* och *Message from the country*, varav de två sista var med Jeff Lynne. I december 1971 kom ELO:s första LP. ELO innehöll de tre herrarna från Move plus en kille på horn och en på fela. Wood och Lynne hade skrivit ungefär hälften var av låtarna. Men, det var Wood som ansågs vara den stora begåvningen och ledaren för bandet.

Journalisterna flockades alltid kring Wood på presskonferenser, mycket beroende på hans utstrålning. Han färgade bl.a. håret i olika pastellfärger för varje framträdande. Mycket spektakulärt för sin tid. Att Wood stal all uppmärksamhet ledde till en del spänningar i bandet. Att första live-konserten blev en katastrof gjorde inte saken bättre. Wood skulle byta instrument mellan varje låt vilket ledde till stora avbrott mellan låtarna p.g.a. den dåliga ljudanläggningen. Roy spelade vid denna tid bl.a. gitarr, cello, saxofon, oboe och horn. För att återskapa LP:ns sound på scenen var man nu hela åtta medlemmar. Det blev dock lite för mycket. Lynne och Wood hade lite olika idéer om hur saker och ting skulle vara och Roy lämnade bandet sommaren 1972. Ungefär samtidigt kom The Moves sista singel, Roy Woods *California Man* -en rock 'n' roll pastisch, ut och hamnade 7:a på listan, två snäpp bättre en ELO:s första singel, Lynnes *10538 Overture*, som kom ut en månad senare.

Roy Wood klagade att han redan hade ett nytt band på gång, Wizzard, som skulle spela ösig och storslagen rockmusik. ELO hade varit disciplin och allvar. Wizzard var kaos och störtroliga. Sättningen var Roy Wood på ett 20-tal olika instrument, en cellist, en pianist, två trummisar (!), en basist (Rick Price var tillbaka igen) och två saxofonister. Första singeln, *Ball park incident*, kom ut i november 1972 och gick upp på englandslistans 6:e plats. De båda efterföljande singlarna, *See my baby jive* och *Angel fingers*, toppade listan! Bandets liveframträdanden var bejublade. Roy Wood kläde ut sig till trollkarl i anskrämliga kläder och häftig make-up. Soundet kan närmast beskrivas som en total ljudvägg!

Wood var nu i toppen av sin karriär. 1973 släppte han sin första och kanske bästa solo-LP där han gjorde allt själv. Han spelade alla instrument, producerade och målade till och med omslaget! LP:n, *Boulders*, sålde bra och

några solosinglar letade sig också upp på listorna. Hitsen för Wizzard fortsatte också att komma: *I wish it could be christmas everyday*, *Rock and roll winter* och *Are you ready to rock* låg alla på topp tio. Bandet gjorde också två LP skivor: *Wizzard brew* - 10-minuterlåtar med långa solon och ljudkaos, skitkul, och *Eddie and the Falcons* med rock'n'roll pastischer. Man började så smått att slå igenom i USA och gav sig iväg på turné dit två gånger under 1974. Under den andra turnén tog pengarna slut p.g.a. dåligt management och bandet splittrades. Nu började motgångarna.

Roy Wood hade hela tiden haft otur med dåliga kontrakt och dåliga managers. Nu var han ganska trött på alltihopa. Han kom med sin 2:a soloskiva, *Mustard*, i december 1975. Han hade nu lärt sig ännu fler instrument och spelade här bl.a. gitarr, bas, trummor, sax, cello, horn, munspel, bastuba, flöjt, sitar, säckpipa, klarinett, oboe, banjo, piano, synth mm mm. Med på skivan fanns också hans blivande söta fru, Annie Haslam som annars var sångerska i, ja just det, Fairport Convention. Återigen hade han producerat själv och ritat omslaget. Men skivan sålde dåligt och det var slut på hitsen för Roy.

Efter ytterligare några solosinglar startade han ett nytt band, Wizzo Band, 1977. Hela projektet var dömt att misslyckas. Man var 7 medlemmar och förstärktes ytterligare av en blåssektion under sitt enda framträdande som man gjorde i TV programmet *Sight 'n' Sound*. Musikstilen var nån slags jazzig storbandsvariant på Led Zeppelin om ni förstår vad jag menar? LP:n, *Super active wizzo*, är bra om man gillar musikstilen. Bandet var helt klart en reaktion på den tidigare topp-listemusiken. Inte en tillstymmelse till hitlåt även om låtarna var bra. Här får Roy visa vilken enormt duktig gitarrist han blivit.

Det fortsatte att komma bra solosinglar som floppade och 1979 kom de

3:e soloskivan, *On the road again*. Där medverkar bl.a. John "Bonzo" Bonham från Led Zeppelin på låten *Keep your hands on the wheel* med sin mycket speciala trumstil. Skivan var bra och det var tänkt att han skulle turnera igen med ett nytt band, Rock Brigade. Med det föll ihop av nån anledning. I början av 80-talet kom det ut några riktigt bra solosinglar på EMI som borde blivit hits om de spelats i radion. Han startade ytterligare ett nytt kortlivat band, The Helicopters, som hann göra en singel, *Green glass windows*. Tyvärr spelades låten aldrig i radio. Synd, för den var bra. Roy Wood hade under tiden jobbat lite som producent och producerat bl.a. rock'n'roll bandet The Darts.

Under 80-talet var sedan nästan total tystnad förutom en ganska bra solo LP, *Starting up*, från 1976. Sen var det tyst igen. Han lär ha jobbat en del med filmmusik och som tecknare. Han var också med på en singel med Doctor and the Medics där man gjorde en cover på Abbas *Waterloo!* I början av 90-talet spelade han in nya låtar igen, några med hjälp av gamla polaren Jeff

Lynne, men inget skivbolag var intresserade att satsa på den gamla hjälten. För ett år sen gjorde han sin första come.back på scenen där han komrades av Squeeze. Nu i november och december skall han turnera i England igen. Han lär ha sparkat managern som sabbade den tänkta come-backen i våras. Vi håller tummarna för att Roy Wood åter skall få visa vad han går för. Englands kanske största rockmusiker och låtskrivare någonsin. Han har alltid vågat vara originell och gått sina egna vägar. Musikstilar har han blandat friskt: Pop, rock'n'roll, hårdrock, funk, jazz, folk, country, klassiskt, religiös musik (!), blues, soul... En riktig hjälte!

Det finns en hel del bra CD att få tag på med Roy Wood. The Moves samtliga LP finns på CD liksom flera bra samlings CD med låtar från Woods hela karriär. ELO:s första LP finns på CD liksom *Boulders*, *Mustard* och *Starting up*. Nyligen har en CD kommit ut som heter *Roy Wood's singles*. Köp den!

MW



KUST TILL KUST

AUGUSTIS DÖDFÖRKLARADE HAVSRESENÄRER GÅR IGEN. ÅRSMÖTET HADE FEL !! KUST TILL KUST LEVER. ÅTMINSTONE EN GÅNG TILL. ÖDET FÅR VÄL SE TILL OM DET BLIR NÅGON ÖVERLEVANDE EFTER RESAN 21-22/1 1994. NÄMNLIGEN: DENNA GÅNG KOMBINERAS INTE RESAN MED NÅGOT MÖTE ELLER ANNANN AKTIVITET. ALLTSÅ BARA FEST.

BÅTEN GÅR KL 21.15 FREDAGEN DEN 21/1 TILL ÅBO, OCH KOMMER TILLBAKA KL 20.10 DAGEN EFTER.

VI HAR REDAN FÖRHANDBOKAT NIO (9) ST HYTTOR MED FYRA BÄDDAR I VARJE.

SEX (6) ST B-HYTTOR Å 211 KR/BÄDD OCH TRE (3) ST A-HYTTOR Å 228 KR/BÄDD. PRISET INKLUDERAR ICKE MAT MEN SÅVÄL PERSON- OCH HYTT-BILJETT BÅDE HIN UND ZURÜCK.

FABRIKAT PÅ FLYTETYGET ÄR VIKING LINE OCH SEGLAR FRÅN STADSGÅRDSKAJEN INNE I "STAN".

FÖRST TILL KVARN FÅR A-HYTT

FÖR MER FULLSTÄNDIG INFORMATION OCH FÖRHANDBOKNING RING:

TOMAS TALLIN 08-80 86 45

PS. TIDEN ÄR KNAPP SÅ RING SÅ FORT SOM MÖJLIGT, HELST REDAN I VECKA 1 DS.

KUST TILL KUST

BORGO PANIGALE TORGET

SÄLJES:

PASO 750 -87

2100 mil i mycket fint skick.
Malossi förgasare, 2-1 system, nya däck,
stålomspunna bromsslangar.
Originaldelar medföljer.
Lasse Tel: 0521-44121

PASO 906 -89

3000 mil, -nyservad. Går helt perfekt.
I nyskick. Pris: 50 000 kr.
Tel hem: 0413-34193
Tel arb: 046-362032

PASO 750 -88

4000 mil, 2-1 system, nysrvad och 2 nya
Pirelli MP7 Sport, 130-60-16 resp. 160-
60-16. Fulltankad och snabb !!
Nu endast 48 000 kr.
Ronny Andersson 0303-64929

900 SS -90

Öhlinare, Dellorto 40:or, c:a 2800 mil
Magnus Dahl hem: 0303-63897
arbete: 031-597104

450 -69

Iohe -Desmo
Renoveringsobjekt. Nästan komplett.
Vevstaksras, ny vevstake medföljer.
Högstbjudande.
Mats Håkansson 0418-36318

SOS-RACER

TZ 250 -chassie med Sukiyki 500-
motor. Marvic, ISR mm. 15 000 spänn.
Mycket kul för pengarna
Anders Tel: 0322-33837

750 SPORT -89

Mikuni 38:or, 2-1 system, två kåp- och
tank-set medföljer.
Anders Tel: 0322-33837

KÖPES:

750 SS -93

Helkåpa
Ronny Andersson 0303-64929

Till DARMAH -82

Höger sidokåpa (den av plast utanför
batteriet)
Tel hem: 0413-34193
Tel arb: 046-362032

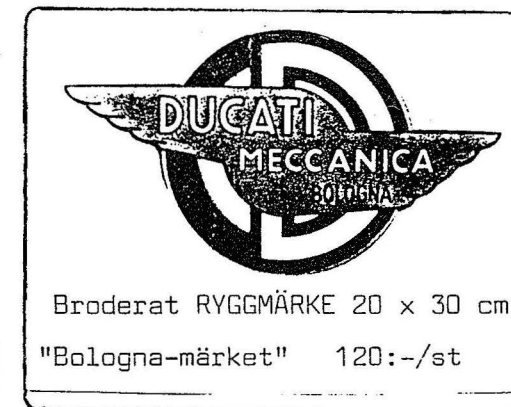
VID INBROTT I MITT GARAGE I
BROMMA/STHLM 20-21/11 STALS
VENTILSHIMS. C:A 25 ST UNDRE I
STORLEKEN 6,70-7,20 OCH C:A 10
ST ÖVRE I STORLEKEN 4,60-5,10.
VET DU NÅGONTING, TVEKA
INTE! - RING !!!
TOMAS TALLIN 08-808645
HITTELÖN!

KLUBBPRYLAR

KLUBBDEKALEN

VIT RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

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



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

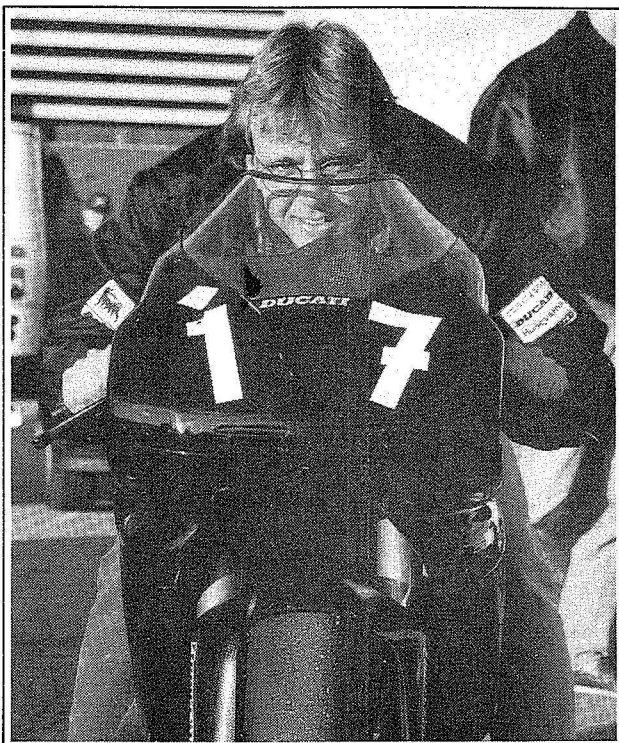
OBS! Hemlig bonuströja medföljer utan extra kostnad
vid köp av Cucciolo-tröja OBS!

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

POSTGIRO 604452-3

REDACCTÖRN HAR ALLTID SISTA ORDET

SÅ VAR DET DÅ DAX
ATT SKICKA IVÄG
NÄSTA NUMMER
TILL TRYCKERIET
I HUVUDSTADEN.
I DETTA NUMMER
FICK VI TA TILL
EN NÖDLÖSNING
EFTERSOM
MELLANHANDEN
INNAN TRYCKERIET,
HOFFMAN, FIRAR JUL
(?) I SKÅNE - HAN ÄR
GIVETVIS FÖRLÅTEN.
SÅ HÄR I SISTA
MINUTEN KAN DET
BERÄTTAS ATT JAG
TRÄFFADE ALAN WILLIAMS FRÅN ITI I AUSTRALIEN (HAN MED
DEKALERNA SOM ALAN CATHCART LOVORDADE I NR 4) FÖRRA
VECKAN. DEKALERNA HÅLLER OTROLIGT FIN KVALITET. ÄR DU
INTRESSERAD SÅ FINNS ITI:S NYA KATALOG PÅ REDACC I MALMÖ
FR O M SLUTET AV JANUARI. HA DE !



RN