

Cucciolo

Släpp fångarna loss, det är vår

Nr 6/93-1/94

Nr 49 sedan starten



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN

Svenska **DUCATI** Klubben

Cucciolo

Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 450 ex. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlem kan annonsera för 10:-/annons (ej japs). För företagsannonser gäller följande annonspriser (6 nr/år): En helsida 1 600:-, två helsidor 3 000:-. Företag kan även distribuera broschyrer, kataloger, dekaler 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 011-16 14 43

Sekreterare/Secretary: Lars Källberg tel 0226-111 39

Ledamot/Member: Lars-Göran Lindgren tel 011-667 35

Ledamot/Member: Gunnar Nuija tel 011-16 14 43

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 ^m, 117 37 Stockholm

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

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



TRÖJOR OCH DEKALER

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

NYA OCH GAMLA TIDNINGAR

Eva Sellberg, Offergränd 71, 183 67 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 031-775 93 83

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, Flötviksvägen 13, S-162 72 Vällingby, Sweden: England, Denmark, The Netherlands, Finland, Japan, Italy (correspondance in English please).

Per Skogman, Centrumvägen 60A, S-952 32 Kalix: Germany, Austria, Switzerland (correspondance in German please).

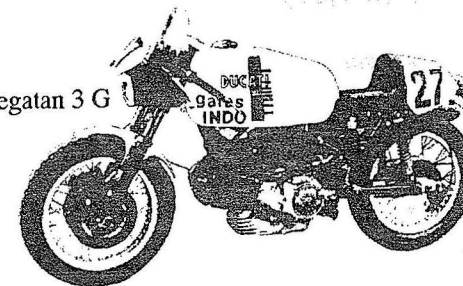
Tomas Lundén, Centrumvägen 1, S-582 69 Linköping: Luxembourg, Switzerland, France (correspondance in French please).

ANNONSANSVARIG

Peter Essy-Ehsing, Vitemöllegatan 3 G

214 42 Malmö

tel 040-97 65 08



Det var fasligt vad dåligt med material det var denna gång. Så vill ni ha en så tråkig tidning, skriv då inte in något till oss på redacc !!

Numret innehåller mest skvaller och om träffar. Annars har vi vikt nästa nummer till en kalender där *allt* skall med så skicka in *nu* !!

Innehåll i detta nummer är:

Sidan fem: Förord från redaktören själv.

Sidan åtta: Skåningarna satsar på vårresa till Tyskland.

Sidan nio: Här börjar alla skvalleridorna som mer liknar ett block.

Sidan 31: Återigen aktivt nere i söder, vårturen.

Sidan 32: Pressrelease från ingen mindre än Ferrari, kanske om den nya MV motorn ?!

Sidan 34: Sv. Ducatiklubbens största undersökning genom tiderna !!

Sidan 37: Här börjar ytterligare några sidor skvaller.

Sidan 43: Mr Muller själv skriver om sin lyckade skiva.

Sidan 46: En skåning som bojkottar restauranger.

Sidan 48: Superbike VM årsmodell -94.

Sidan 50: Grand Prix-cirkusen börjar snart.

Sidan 53: Missa inte detta ni 08, Italiensk träff på något kloster, hoppas ni inte "går i kloster" !

Sidan 54: Björn A. förevisar årets Singles Cup (redacc undrar var BoT folket har tagit vägen).

Sidan 56: Kultur, denna gång med en seriös debatt.

Sidan 58: Insändarsidan som denna gång blev två !

Sidan 60: En medlem har skrivit ner sina tankar.

Sidan 61: Fel har uppstått, error. Men RN tror det går att rätta till.

Sidan 62: TT skriver om sina upplevelser i samband med klubbresa.

Sidan 63: Ordförande har ordet (det skramlar för j.v!).

Sidan 64: Torghandeln har kommit igång på allvar ! Denna gång är det till och med två sidor.

Sidan 66: Årsmöte, på Fårö, inkluderat Ducatiträff.

Sidan 67: Glöm inte att köpa sommarens T-shirt *nu* innan de tar slut !

Cucciolo är slut för denna gång !!

Polcirkelns tur att göra ett nummer av hundvalpen !

Skånegänget har med Rikard i spetsen gett ut två nummer och nu var det alltså sekundaoperatörens (medveten felstavning) tur att "göra" ett nummer av Cucciolo ! De som tycker att 6 /93-1 /94 numret kom i senaste laget, jag själv finns bland dem, kan jag bara skylla på mig själv då jag är nybörjare på detta området med tummen mitt i hand !

Dock har ju *vintern* varit bland de längsta, enligt min egen 30-åriga minnesbank (funderar på landsflykt), så jag hoppas att ni haft annat att stå i (snöskottning ?) och inte är alltför irriterade på förseningen !

Ni kanske undrar vad vi på den väldiga redacc håller på med, första sidan liknar ju någon dålig/bra kärleksnovell. Beror på att vi helt plötsligt förstätt varför de förra Cucciolo tillverkarna fått kramp i tangenttryckarna. Just det, kärleken har träffat dem med buller och bång (att sedan även Rikard i Mö fått detta virus i kroppen är ju något helt annat, vill inte erkänna vid konfrontation). Så vi hyllar deras arbete med tidigare publikationer på detta vis !

Annars hoppas jag bara att våren och cyklarna är på väg (en) !!

PH



Sekundäroperatören in action, i alla fall i sina drömmar !

916 Strada

Giftigaste hojen i historien, för provkörning hos Biscaya
----- 135 900:- (Värdemeny 7000:-)-----

Elefant 900

Paris Dakar's dubbelvinnare, för provkörning hos Biscaya
----- 750cc 66 700:- & 900 cc 76 700:- -----

Passing

Starfightervespan, för provkörning hos Biscaya
----- 28 500:- -----

Ring först och kolla om hojen du är sugen på är tillgänglig
och så att vi inte sålt den till en hungrig spekulant.

Biscaya Motoz

Hol 1257 (infart vid Hol's kyrka) 441 93 ALINGSÅS
Tel. 0322 30124 & 30129 (Fax 30180)

★ Automatorder dygnet runt 30159 ★
Butiken öppen Tis-Fre 13-17. Lör 10-13. Mån stängt.

Prislista Ducati -94

600 Monster	65.900:-	888 Racing	335.000:-
900 Monster	92.900:-	550 Super Mono	285.000:-
		(888 R & 550 ej registrerade)	
600 Super Sport	67.500:-	Cagiva:	
750 Super Sport	78.900:-	Mito Evolution	43.700:-
900 Super Sport	94.800:-	600cc offroad	49.700:-
900 Super Light	(1 st kvar i vår)	Elefant 750	66.700:-
		Elefant 900	76.700:-
888 Strada	(Slut, kommer fler i Augusti)		
916 Strada Solo	135.900:-		
916 SP1	(Slut)		
916 Dubbelsadel	(Kommer i Sept.)		

Biscayas Värde meny

ger dig rabatt på ovanstående pris och andra förmåner till ett värde av mellan

4000:- och 7000:-

Biscaya Motoz

Hol 1257 (infart vid Hol's kyrka) 441 93 ALINGSÅS
Tel. 0322 30124 & 30129 (Fax 30180)

Automatorder dygnet runt 30159
Butiken öppen Tis-Fre 13-17. Lör 10-13. Mån stängt.

VÅRRESA TILL TYSKLAND HARTZ/SUPERBIKE/RINGEN

SÅ, NU ÄR DET ÄNTLIGEN DAX ATT BÖRJA PLANERA FÖR ÅRETS FÖRSTA RESA TILSAMMANS.

VI KOMMER ATT UTGÅ FRÅN MALMÖ OCH DÄR SAMMLAS VI PÅ EFTERMIDDAGEN ELLER KVÄLLEN ONSDAGEN DEN 11 MAJ, "KRISTIFLYGARE".

TORS DAG MORGON TAR VI SEDAN TIDIGA BÅTEN ÖVER SUNDET TILL DANMARK OCH SEDAN FÖLJER DAS VATERLAND. DÄR SKA VI ÅKA KURVVÄGAR, ÄTA OCH DRICKA GOTT, BESÖKA MC-AFFÄER OCH TITTA PÅ "TYSKA MÄSTERSKAPEN I SUPERBIKE", PÅ NÜRBURG-RING, DÄR VI BLA HAR SVENSKA "CRALLE" MED I HETLUFTEN.

VÄL NERE PÅ "RINGEN" SKA VI FÖRSÖKA FIXA EN TILLSTÄLLNING MED TYSKA DNL-RACING, DÄR

BLA EDWIN WEIBEL (TYSK MÄSTARE -93) ÄR MED.

HEMRESAN BLIR SOM VANLIGT EN TRANSPORT-STRÄCKA.

PREL. PROGR:

- ONS 11/5: *Samling i Malmö, med övernattnng hos Ducatister.*
- TORS 12/5: *Tidig avfärd, sedan mc-affärer, kurvvägaroch avslut på kult över-nattningsplace i Hartz.*
- FRE 13/5: *Massor av kurvvägar (c:a 50 mil) till Ringen.*
- LÖR 14/5: *Sova ut, titta på träningen inför söndagens race. "PARTYNIGHT"*
- SÖN 15/5: *RACEDAY, som ev. avslutas med egna varv på gamla RINGEN.*
- MÅN 16/5: *Hemfärd.*

ALLT ARRANGEMANG TAR GIVETVIS VI HAND OM (FÄRJEBILLJETTER, ÖVER-

NATTNINGAR, INTRÄDEN MM)
SJÄLVKLART KAN DU ANSLUTA SENARE ELLER VÄNDA HEMÅT TIDIGARE.

I DAGSLÄGET ÄR VI MELLAN 10 OCH 15 ST DUCATISTER FRÅN SKÅNE-LAND SOM SKA ÅKA, MEN DET VORE KUL OM FLER ANSLUTER FRÅN ÖVRIGA LANDET.

HAR DU FRÅGOR ELLER VILL ANMÄLA DIG SKA DU RINGA TILL:
PETER 040/976508
RIKARD 040/910019
ELLER:
SKRIVA TILL DEN VÄLDIGA REDACCTIONEN I MALMÖ.

DIN ANMÄLAN VILL VI HA SÅ TIDIGT SOM MÖJLIGT, DOCK SENAST I MITTEN PÅ APRIL.

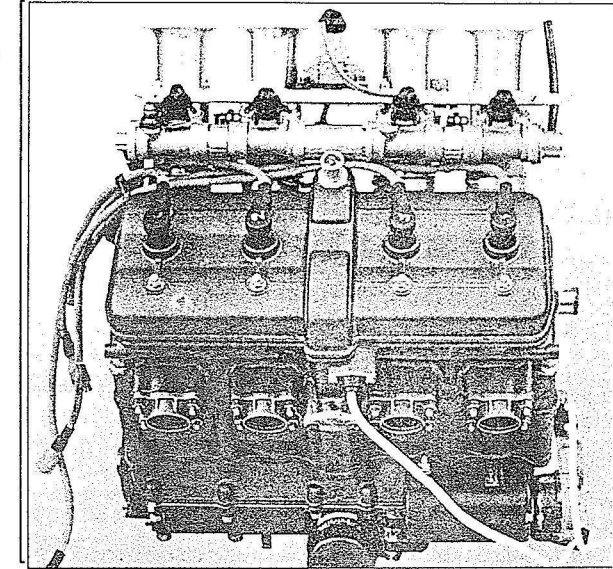
RN

MV/CAGIVA/FERRARI

Heta namn som det surras väldigt mycket om just nu. Har de männe läst Cucciolo ?

Projektet nere i Italien lever i högsta grad, men i största hemlighet. Därför var det förvånande när män på en Ferrari-presskonferans visade ett foto av "motorn", som enligt Italienarna själva, ska vara något helt enormt. Cucciolo var givetvis på plats och härinunder har ni skapelsen.

REDACC



SMALARE

Just nu håller BMW på att bestämma sig för hur futuristisk deras kommande generation fullriggare ska bli. Helst vill de inte (heller) ha några utstickande backspeglar på deras redan nog breda helkåpa. Det som de våndas över är om de skall bryta in "bilden" till spegeln på optisk väg. Eller om det ska räcka med att placera spegeln högre och närmare huvudet än normalt. Vi får väl se vad resultatet blir om 2-3 år.

Varför nämner vi överhuvudtaget något om tyska surkålsriggar i denna ädla publikation, frågar sig sig naturligtvis vän av ordning (italiensk ordning förstås)? Jo, gissa vart BMW vände sig när de ville få hjälp med framtagningen av dessa nya koncept? Till Italien såklart Mer än så kan inte avslöjas i nuläget

Cucciolo Engineering

MOTORCYKELMÄSSA

I år är det som bekant ingen stor mc-mässa i Sverige. En mindre lärdock bli av i Skellefteå i maj.

Ifrån det stora landet i väst har det dock kommit lite info.

Den 11-13:e mars kommer det att vara så kallt MC utställning i Oslo.

Den Norska importören av Ducati, Lövaas Motor, kommer att vara på plats med en ljudlig monter (tohundrewattanlegg).

Mässan ligger vid E18 strax väster om centrum, vid det sk Sjølyst-centret, "26" på kartan, på nästa sida.

Om leveranstiderna från Ducati inte är alltför Italienska, kommer det bli att finnas en 916 Strada att beskåda.

BULLERFONDEN 1994

För att vi Ducatister skall kunna sprida det väl ljud våra hojar är skapade att avge, och inte det degenererade pysljud en samling körkortslösa byråkrater tvingat fram, har klubben som bekant grundat den sk BULLERFONDEN.

Fonden ersätter de böter som erhålles för bristfällig ljuddämpning, avsaknad av flammskydd samt ombesiktningkostnad till följd av detta.

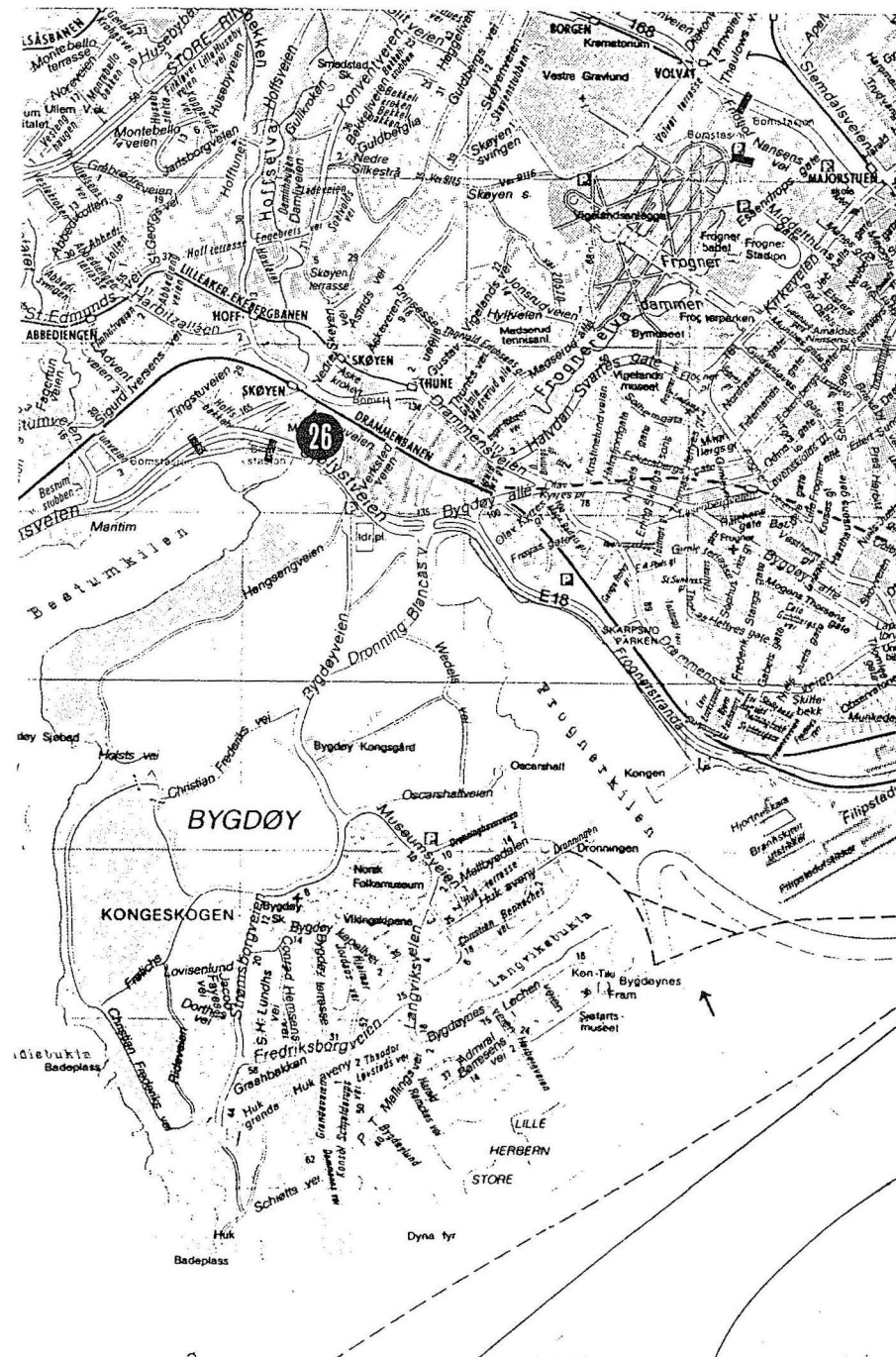
Fondens medel utbetalas tills de är slut. Så bullra mycket och vackert men gasa inte håll på länsmans trumhinnor i onödan tack.

Pga det angenämt låga antalet bötesförelägganden under förra sommaren kan -93 års avgift bibehållas för -94 års säsong. Dvs 78 kronor och 35 öre, som betalas in på PG 637 82 20 -5.

Några initiativrika medlemmar har redan betalt in en slant. Var vänliga att betala in ev mallanskillnad så att alla har betalt ungefär lika mycket var.

Cordiali saluti

Il Generali di rumorefondo



NÄSTA CUCCIOLONUMMER

I nästa nummer av Cucciolo kommer vi att ha med en kalender över årets kommande intressanta händelser. Allt från tävlingar i Australien till små träffar i Kalmar. Vi har redan en hel del material, men för att kalendern ska bli komplett och fullteknad behöver vi mera, så du som har uppgifter på intressanta evenemang hör av dig till redactionen.

Givetvis innehåller nästa nummer mer än bara kalendern. Det blir som vanligt en massa skvaller, en bullermätning på en 851:a, kanske någon historia att bojkotta, förhoppningsvis en story om hur du bygger dina egna kolfiberdämpare, en Ringensaga, ja vem vet ?

Tyvärr så räcker inte detta för att fylla 68 sidor och härmed efterlyses alltså därför mera material. Vi "bockar och bugar" givetvis för de som regelbundet skickar in historier, skvaller, nyheter mm, men det skulle kunna bli en ännu bättre tidning om det var lite fler som skrev eller hörde av sig. Ju mer material vi har att sätta in, desto lättare blir det för oss att få ut en fullspäckad tidning mer regelbundet.

Hjälp oss på vägen, TACK !

Nästa "nummer" är alltså ett viktigt sådant och kommer att skickas ut i mitten på april. Detta betyder att vi måste ha in allt material till den väldiga redactionen i Malmö senast den 31 mars.

RN

SNART ÄR DET VÅR

Nu börjar säsongen närma sig och de flesta har väl så smått redan drömt sig bort till soliga dagar med massor av hojåka.

Vi i styrelsen har också tänkt och har en idé om att försöka skapa ett antal lokala småträffar för Italienska (och även andra entusiast) fordon runt den 1:a maj.

Träffarna kommer att arrangeras av de lokala kontaktmännen (så lätt var det !), så du som har en bra idé eller några frågor ring gärna och besvara följande personer.

Norr: Per Skogman 0923-111 47

Öster: Micke Werkelin 08-766 22 84

Väster: Magnus Dahl 0303-638 97

Söder: Rikard Nilsson 040-91 00 19

Eder ständige sekreterare
Lars Källberg



Inge bly...

Under -94 kommer det ett förbud mot att sälja blyhaltig bensen i Sverige. Bly har använts i 60 år men p g a miljöhänsyn försvinner det nu.

OK var först ute med sin hopblandade bensen, som skulle klara av att skydda de känsliga delarna i motorn (främst ventilstången), OPTIMA. Man har ersatt blyet med en natriumförening, har någon konstig siffer-bokstavs kombination men jag vågar inte skriva ut det. Statoil å Shell har gått en helt blyfri linje genom att de tillsatt en kaliumförening. De övriga tillverkarna går på OK:s linje.

Tillverkarna skiljer alltså på blyfri katalysatorbensen, läs: BMW-ägare, och blyfri bensen med blyersättningsmedel

Blyet hade det goda med sig att den både höjde oktanan samt skyddade ventilerna. Nu kan man ju undra om blyersättningen är lika effektivt som det nu försvunna blyet. Det finns inga tester så det går inte att svara på, ni kan ju alla gå in på er "varudagsbensinmackar" och fråga personalen, har ni aldrig hört någon stå och mumla, så gör ni det nu !

Det värsta är att bolagen tydligen kommit fram till olika resultat, i och med att de har olika ersättningstillägg.

Det finns fyra olika typer av bensen: Blyfri 95 samt Blyfri 98 för katalysator. Dessutom Premium 98 med blyersättning. Medium 96 fås

genom att blanda 40% blyfri 95 med 60% premium 98. Blyfri 98 säljs inte av alla bolag !

De som har "moderna" cyklar behöver inte oroa sig, men de äldre cyklarnas ägare kanske skulle ta sig en funderare.

Personen vi fått denna något nödtorftiga info av säger också att man inte skall köra på högre oktantal än man



TRETTON

behöver (läs instruktionsboken), det är inte mer energi i den högre oktambensinen.

Även om bolagen genom sin reklam vill påskina detta. Jag är säker på att det finns personer inom klubben som innehar mer kunskaper i detta ämne, ni kan väl höra av er till redacc!

PH

Rost....

på en VM-bana; Anderstorp. Kommer att ha avrostning 16-17 april både för allmänheten och medlemmar i NARC=Nya Anderstorp Racing Club som den nu heter efter konkursen förra året.

Priset kommer för medlemmar att vara 100 kronor samt 300 för övriga. Samling vid sekretariatet i depån klockan 09.00.

I övrigt har de, NARC, lagt in fyra "allmänheten åkning" detta året. Det är dock på vardagar; 17 maj, 14 juni, 16 aug samt 13 sept, alla klockan 17.00.

De hade också ett möte med de boende runt banan samt kommungubbar nu under vintern. Det har tydligen gått bra, det enda de boende klagade över var att det kördes för ofta. Ni vet, brummande kan ju vara skadligt för "vanliga" dödliga!

KR

Svemo

Avsa sig 94-års Superbike deltävling som var planlagd till Anderstorp. Men till -95 blir det tydligen bättring då Svemo ansöker både om deltävlingar i Superbikes VM samt Endurance VM!

Ansökningstiden gick ut i januari (för 95-års tävlingar) och hela tävlingskalendern fastställs vid FIM kongressen i oktober på Malaysia.

KR

Falkenberg

Banan har köpts upp av kommunen för 1.2 milj på exekutiv auktion. Direkt efter inköp gick det rykten om att nu skulle bli bostadsområde där. Men det visar sig att det finns ett avtal mellan Falkenbergs motorklubb å kommunen. I detta avtal regleras klubbens rätt att driva verksamhet på banan. Nu är det så generöst utformat så klubben ser mycket ljust på framtiden.

KR

Dansk på skidor.

Hestra som ligger nere i Småland i närheten av där vi förra året hade årsmöte. Där finns en fin anläggning, Isaberg, som har både bamse utförsbacke, i alla fall med småländska mått mått, samt längspår.

Nu tillbaka till dansken, de hittade honom 4 km in på spåret helt utmattad, med slalomskidor.... Historien är faktiskt sann (kan ta de 4 km med en rypa salt).

KR

Påsk

Påskhelgens tre dagar kan eventuellt firas (om man nu firar påsk) i England. Då det vid Donington Park kommer att köras tre tvåtimmars Endurance-liknande race, inkluderat ett på natten. De skall köras med produktionsmaskiner över 800 cc. Alla kommer att vara där, Ducati med ev. Foggy å Whitham samt de flesta japsmärken. Harley 833 race kommer också köras. Finnas nöjesfält, fyrverkeri, discopartaj å mc-show. Gratis camping!

KR

Paris - Dakar - Paris

Cagiva var med i årets upplaga av rallyt. Denna gång kördes även, efter en dags vila, rallyt tillbaka till Paris, sammanlagt 1.318 mil!

Tre förare körde på Cagivas 900:a, med cagivas version av Pantah motorn: Jordi Arcarons från Spanien tillsammans med landsmannen Carlos Mas och italienaren Edi Orioli.

Mas ledde på de snabba vägarna genom Marocko och Sahara. Men väl i Dakar låg Orioli före Arcarons med Mas hack i häl. Tillbaks genom Mauritien hade alla förare problem med lösa sanddyner, så ingen förare hamn in på respittiden. Arrangören strök därför tidtagningen på sträckan. Tyvärr fick Mas problem med kedjan som hoppade av och slog sönder motordrev samt växellådsdrev. Skadorna var så stora att Carlos gråtande bröt tävlingen!

Upp genom Marocko körde Arcarons allt snabbare och närmade sig den

ledande italienaren Orioli. Efter att de tagit sig över medelhavet till Frankrike och Spanien, med sina specialprover, kom Orioli i mål som total slutsegrare. En minut och 47 sekunder efter kom Jordi Arcarons på andra plats, tredje plats gick till Fabrizio Meoni från Italien på någon japsmaskin (helt ointressant, eller hur?).

Tävlingens ende (!) dödsoffer, 30:e dödsoffret genom tävlingens historia, var en 58-årig belgare som fick wobblet med sin BMW R 80 GS, klart han fick wobblet med en sån maskin!!

PH

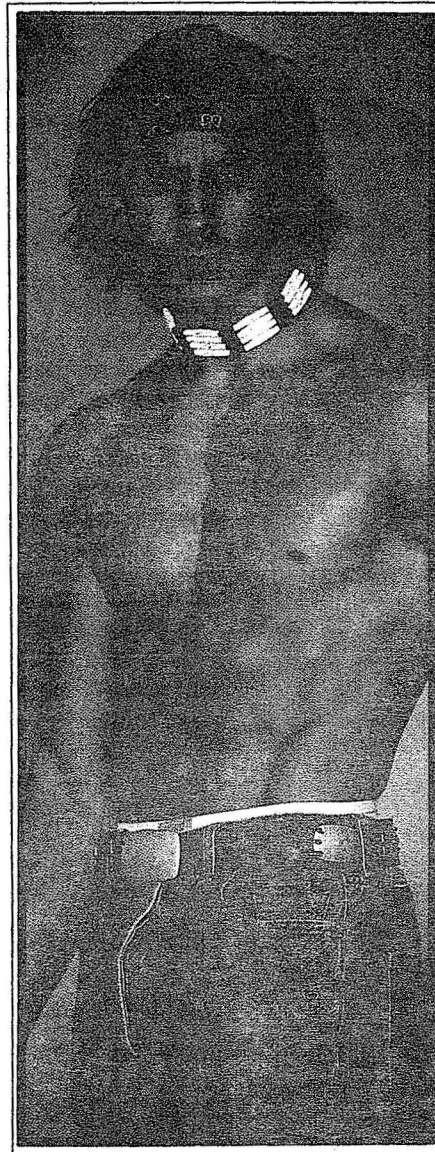
RR-Licens

De som vill ta roadracing licens kan göra detta lämpligtvis när Svemo har sin årliga licenstagnig.

Sista anmälningssdag är 15 mars. Teorin kommer att hållas i Stockholm samt någonstans i Linköping, 9 april.

Som vanligt "kör man upp" på Sviestad utanför nyss nämnda stad.

KR



FLER 4-TAKTSTWINAR

Så här i 90-talets mitt när det står klart för en större allmänhet att twinkonceptet är ett utsökt sätt att putta fart på motorcyklar som ska gå fort, verkar det som om alla tillverkare jobbar på en stor twin för sportbruk.

Senaste rön om Aprilian är att motorn blir på 800 cc med 45 grader mellan cylindrarna, utvecklad i samarbete med Rotax. Sämre nyheter är att den första hojen som får motorn blir någon slags customglidare. Yamahappy (läs -träky) lär ha en sporthoj med 1000 cc TDM-besläktad motor på gång till 1995.

H-D har, efter ett decenium av rykten, nu testat en racer med helt nykonstruerad vattenkyld 60-graderstwin på 1000 cc. Maskinen har körts i provsyfte på Daytona av Miguel DuHamel. Vad de inte visste var att en brittisk journalist följde hela testsejouren från buskarna med en kamera och allt. Journalisten berättade att den nya racern väl förvaltade sitt arv med att inte gå mer än några varv i taget. Bilderna visade att hojen har Öhlinsgaffel, alubalkram (så orginellt) och torrkoppling. För övrigt ser hojen ut att ha den för H-D så sällsynta egenskapen att vara liten och nätt ?!

AN

JEREZ-TESTER

Under försäsongstester med 594:an slog Kocinsky Barros gamla varvrekord med närmare en sekund. Nykontrakterade Jamie Witham gjorde samma sak på samma bana när han putsade Superbikerekordet under däckstester på Foggy's fjolårshoj.

SEXTON

AN

STJÄRNMOTOR I 500-GP ?

Nej, ingen av de etablerade fabrikrna skulle vågat sig på att bygga en stjärnmotor för GP-racing, men dock en fritänkande tysk trimmare vid namn Hans Georg Hunke. Han kallar motorn för en X-motor och det är precis vad det är. Alla förgasarna hänger ut på ena sidan av motorn, de två översta är flat slides och de två understa med vanliga runda trottlar. Han bedömer att han kan klämma ur 180 hk om han bara får loss finansieringen. Motorn har fyra separata vevaxlar och är mycket smal. Castiglioni-bröderna har kontaktats och visat "visst intresse" men ännu har Hunke inte blivit någon riktig profet, varken i Varese eller hemma i das Vaterland. Vi ser med spänning fram emot fortsättningen.

AN

BRITTEN FLYGER LÅGT

John Britten är ute efter hastighetsrekordet på den flygande engelska milen med sin egenkonstruerade twin. Egentligen har han redan slagit det gamla som sattes av Loris Capirossi på en NR 750 men han ger sig inte förrän han passerat 200 mph (c:a 320 km/h). Inte illa för en vedbodtrimmare,

AN

KINES-BUMSE

Kineserna är inte kända för att vara spjutspetsen inom motorcykelteknologin. För att få in friska konstruktioner att tillverka har Lanying-fabriken förhandlat till sig licens från BMW och kommit att

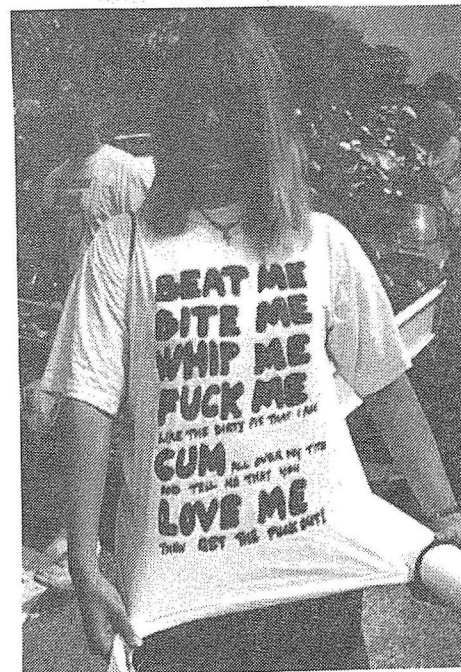
börja bygga R75/6 av 1976 års modell. Hojen kommer att säljas i Europa för runt 30.000 riksdaler. Hur de ska klara alla certifieringskrav i 90-talets europeiska byråkratgemenskap förtäljer inte historien.

AN

TILL LILLEN

Har du gått och sneplat på de små replikorna av Yamaha FZR som en och annan välbärgad 5-åring åker runt på ? Kanske har lillgrabben hemma skränat och skrikit och krävt en dylik, men du vill givetvis inte se honom på något så snedögt !? Nu finns lösningen: Italienska SG Racing kommer att bygga replikor på 916, komplett med enkelsving och ljuddämparna under kutsen. Pris okänt.

AN



ÅRETS HOJ !

I slutet av varje år brukar "Ten best bikes" och liknande omröstningar ske under mer eller mindre seriösa omständigheter. Några tidningar har även belönat Ducati under 1993.

In Moto (It)	888, bästa superhoj.
Solo Moto (Sp)	M900, bästa gathoj.
Moto Journal (Fr)	M900, årets hoj + bästa standard.
Performance Bike (GB)	900 Superlight bästa gathoj.
Cycle World (US)	M900 bästa standardhoj.
Riders Club (Jp)	M900 bästa gathoj.

HJ

De svenska tidningarna verkar vara lite fegare och främhäver fortfarande operonligare och klart sämre hojar, men det gör ju inte oss något, vi vet ju bäst själv !!

REDACC

SJUTTON

Lawson

Kommer ni ihåg Eddie som körde Cagivan i GP 500 innan han la av?

I en intervju får man reda på att han håller på med bilracing (billaää) nuförtiden, tycker det är jätteroligt, tycker också att man känner sig säkrare i en "låda" (tacka fan för det)!

Han tävlar i Indy Light, nästan Formel 3000 fast med Buick V6:a å 430 hästar, engelska bhp. I intervjun med King Eddie frågar journalisten, om det finns någon risk att 250 klassen kommer att överta rampljuset från 500:orna, då dessa kör på samma tider vid vissa tävlingar.

Han tror inte det, 500 kommer alltid att vara stjärnklassen; "om man kör en 500:a till dess gräns och vinner är det "mer" än att vinna 250. En 500:a är svårare att köra så om man vinner har man gjort det tack vare sin skicklighet".

Lawson tror inte heller på Aprilia:s satsning på en tvåcylindrig V motor med 400 cc å 30 kg lättare, läs: snabbare kurvastighet. Kungen fortsätter och menar att okej att man kör ifrån på ett enda varv men när du vid tävlingstillfälle har en hel bunt duktiga förare på 500:or som hela tiden är ivägen för dig i kurvorna så försvinner alla fördelar.

Personligen skulle han inte vilja köra en sådan maskin: "skulle den skära skulle den kasta av dig så snabbt att du inte skulle veta vad som träffade dig. Om en cylinder "går i lås" på en fyra har du fortfarande tre som drar runt å det finns chans att ta till kopplingen. Men skulle en kolv skära på en twin "you'd be picking straw out of you'r ass forever.""

KR



Foggy's helmuth!

Foggy's hjälm

Carl Fogarty hade ju sex hjälmar till förfogande förra året, motivet på hjälmarna föreställde en haj med solglasögon!

Framtill på hjälmen fanns Lancashire rosen. Det var Concept Design som tagit fram motiven på just Foggy's hjälmar.

Till i år kommer tillverkaren, Shark, med en replika för oss vanliga dödliga. Kommer den till Sverige ??

KR

MIDETERRAINIAN OCEAN

Ryktet säger att Ducati tänker släppa en ny sport-tourer med 900 SS-motor, som ersättning för 907 ie. Vi får dock innerligt hoppas att spionteknaren Lawrence har haft en osann mardröm. Hans teckning som kunnat ses i några blaskor på senaste tiden, är årets hädelse. Højen ser ut som en röd Honda Pacific Ocean med bakvända Pasobackspeglar som blinkers. Detta får bara inte ske.

AN

ROCHE DRAR EN NIT

och gör comeback på en RC45.

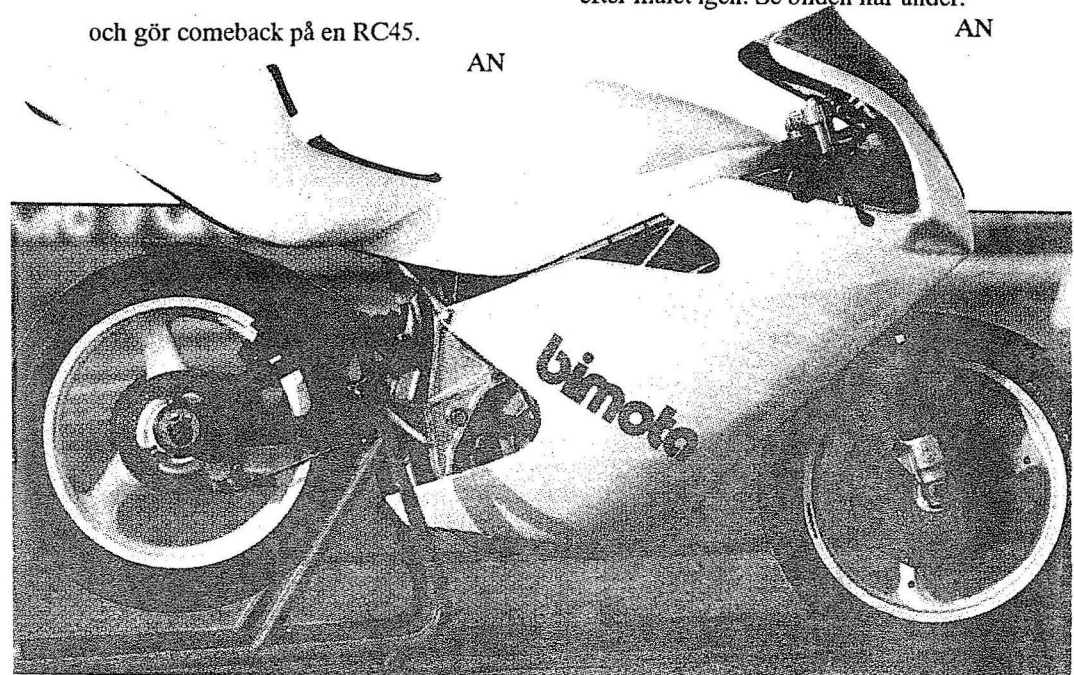
AN

GB1

Nu har jag funnit den ultimata motorcykeln. Bimota GB1 är vägens ende och målet för motorcyklismen. En prototyp var i MCN och den är så ohyggligt vacker, i helt olackat skick. Motorn är Gilera's Pioma-stånka.

Artikeln talar mycket finstiltt om att projektet lades ner samtidigt med Gilera's motorcykeltillverkning. Bimota har därför köpt in en hög av BMW's Rotaxmotorer istället, ändrat namnet till BB1, förfult designen och lämnat oss i kylan att leta efter målet igen. Se bilden här under.

AN



ON TRACK FOR SUCCESS: Like its forerunner, the Gilera-powered GB1 (above), the BB1 will appear first in racing g

FÖRSTA TESTEN AV 916

Den absolut hetaste av alla hojar nu är väl som alla vet, 916. Alla stora tidningar runt om i världen har den nya röda Duccen på omslaget för det har nämligen varit provkörning nere på Misano i Italien för någon vecka sedan.

Testpiloterna var givetvis raceputtar från de stora och erkända blaskorna. De kom dit med oerhört stora förväntningar eftersom bilden på näthinnan låg kvar. Bilden från Milanomässan i höstas, där även alla världens journalister fanns på plats. Skulle "den" verkligen klara av vad utseendet ser ut att klara?

Som vi alla snart kommer att få läsa i "de stora tidningarna" så klarade 916 sig med råge. Sällan har en helt ny motorcykel fått så mycket beröm som denna. Skribenterna var helt enkelt lyriska när de på kvällen, efter dagens körning, satt och plitade på sina hotellrum.

Vi på REDACC har lyckats komma över "i vad som komma skall" från några tidningar.

MCN's test är nästan rent genant läsning. Ett citat: "Inte ens den munvattnade designen kan förbereda dig på den sanslösa upplevelsen av att köra den" Det verkar som om Kevin Ash försöker beskriva en utomjordisk tripp och använder fler superlativ än konjunktioner i artikeln.

Han menar att Ducati behövde ett mirakel för att lyckas göra något som var väsentligt bättre än den brillianta 888:an. Citat igen: "Kanske bor Gud i Bologna".

Efter en dag på Misano slår han fast att detta är världens bästa motorcykel just nu. Detta från en man som har kört alla existerande X, Z och R och tom RRR vid påkostade bantester.

Det är svårt att återge artikeln i detalj eftersom allt var så skitbra. Fast, som han själv uttrycker det, för att skapa lite trovärdighet måste han ju klaga på något: Bromshandtaget känns svampigt. Kraften räcker till men det är lätt att dra in handtaget till styret, särskilt med varma bromsar och vips känner jag (AN) att 916 har ett visst släktskap med min 750 Sport.

Sveriges största tidning var oxå på plats och de har nog egentligen alltid varit förtjusta i Duccarna men kanske inte vågat erkänna för allmänheten. Det kanske även kan bero på rent inom landet svårlösta bitar, såsom testmöjligheter mm.

Men nu var de där och de börjar sin text med "Dream machine, Ducati 916—en skapelse så underbart vacker och snabb att inte bara klockorna, utan själva tiden tycks stanna".

Sedan spår de på utan dess like i en aldrig sinande ström som tex "När den viktigaste frågan tycks vara om fula kattögonlysan är ett måste eller ej, slår Ducati till och gör alla frågor överflödiga, med en kåpa som bara generationer av Italienskdesignkonst kan skapa".

Så här håller det på testet igenom och det är ju inte varje gång Ducati sopar banan så med en Strada-version. Hur ska det bli när man släpper 916 SP1 till sommaren ?

Mer ska vi inte återge här men lite fakta kanske.

Tyvänn är inte 916 utrustad med vita Veglia, det sitter något mörkt bjäfs som tyvärr liknar någonting annat.

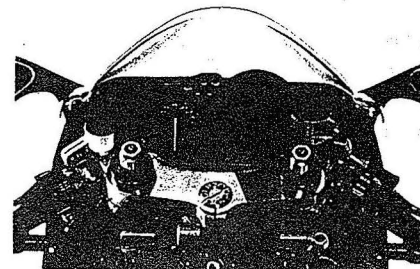
Man har även tagit bort rödmarkeringen på varvräknaren och graderat om den andra mätaren till 300 jämt.

Det sitter en patenterad styrdämpare mellan övre gaffelkronan och framkanten på tanken, klart läckert. Konstruktören för denna skapelse heter Massimo Parenti. Rörelsen på dämparen blir nu progressiv vilket enligt honom ska vara mycket bättre.

916 är också, som första standardhoj, utrustad med variabel styrvinkel. Vilket även innebär justerbart försprång, men hjulbasen är konstant, 1410 mm.

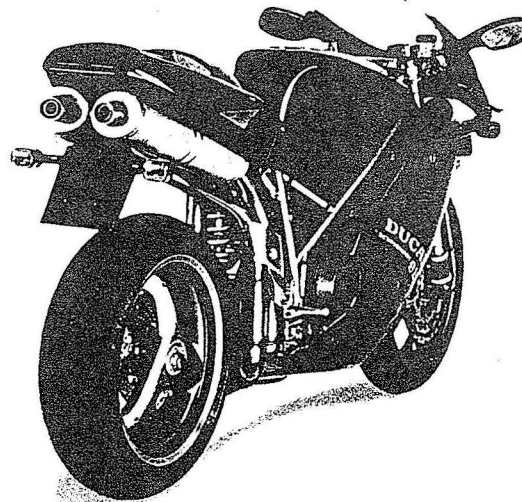
DUCATI

916



AN/RN

Motore
Engine



Bicilindrico ad "L" di 90° ciclo otto 4 tempi
twin cylinder "L" 90° otto cycle 4 strokes

Insprutning

Bränsleinsprutning finns ju på var och en Duce nu för tiden. Nu har det till och med kommit ett svenskt insprutningsystem, framtaget för motorcyklar.

Det är enduroåkaren Jonas Palm som till sin Husabergare gjorde en prototyp. Det var ganska enkelt för Jonas att göra prototyp systemet, jobbar med elektronik så han behövde bara använda rätt hjärnbalk. När sedan Jonas visade upp cykeln för Lars Nilsson på Folan, tyckte Nilsson att det var så pass intressant att han hjälpte till att utveckla det.

Det är utvecklat i första hand för encylindriga fyrtaktare, Husaberg, Husqvarna samt KTM. Det fina med systemet, behöver inget batteri å det kommer att kosta runt 7.000 kronor, då ingår elektronikbox, kablage samt spjällhus. Bränslepump ingår ej p g a att en sådan kostar 1.500 rry, det skulle fördyra det hela. Själv använder de en bränslepump från en SAAB (att de bara kan)! Tyvärr har de inte ställt någon provcykel till förfogande för oss här på redacc så vi kan inte uttala oss om hur det funkar i praktiken.

PH

MV Agusta

Som snart kommer att visas, hade försenats därför att Ducati inte var nöjd med Ferraris arbete på motorn. Enligt fristående källa om Ferraris motor; "varva utav helvete men inge mos". Ducati tyckte det fanns för lite hästar med andra ord, så nu har Bordi själv tagit hand om utvecklingen av motorn. Det snackas om desmo topp m.m. Bådar gott, mumma, eller hur?

MW/PH

TJUGOTUÅ

H-D på Daytona 200

H-D kommer att med Miguel DuHamel, tror han kommer från Canada, att ställa upp på Daytona 200 i mars.

Cykeln kallas för VR Superbike. Lycka till !!

KR

Marvic

Fälg tillverkaren Marvic har nu kommit med sin nya revolutionerande fälg. Den femkrade fälgen är designad att vara så lätt som möjligt; endast 3.55 kg för en breed bakfälg. Kommer att kosta multum, så ni kan börja råna en bank nu, när ändå alla andra håller på !

KR

Hertz

Biluthyringsfirman Hertz har börjat hyra ut motorcyklar. Som tur är inga Duccar utan MZ:or med Rotaxmotorer. Men det är ingen ide att ni slänger er på telefonen för att hyra, det är i tyskland man har börjat med denna uthyrning !

KR

Inne att ha...

En il Monstre hemma i garaget. Det är väl inte så konstigt om Foggy har en, men både Barry Sheene och F 1 stjärnan (dalande ?) Damon Hill har en sådan dräpare.

Hill som för övrigt började sin racingkarriär med roadracing. Nu får han mest nöja sig med att sitta på Foggy's å grabbarnas cyklar, inför fotografer.

KR

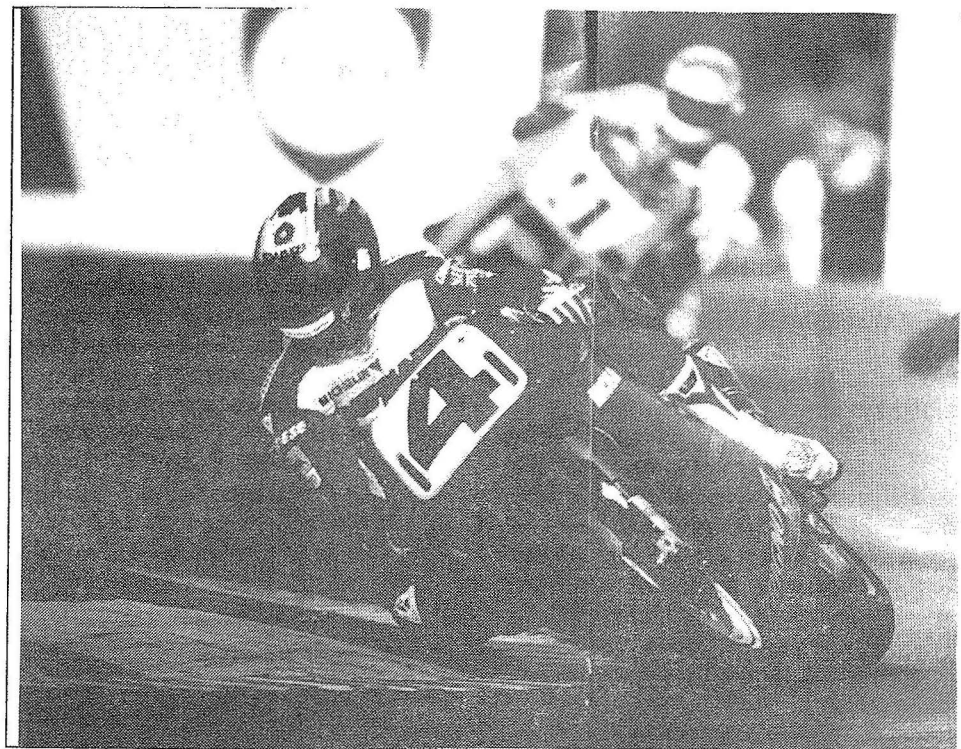
Kärlek

Mark Forsyth som jag skrivit om förrut, skulle vilja ha en Supermono insmord å röd och hemskickad, efter att ha provkört ett engelskt Ducceteams mono. Alltså är det inte bara jag som trillat dit !

KR

Blivande filmstjärna...

Kan ni bli; en ung brittisk filmskapare planerar att vid årets TT festival på Isle of Man ta bilder. Framförallt kommer han att filma på mad sunday, börjar redan på kajen och färjan över. Han vill oxå komma i kontakt med knuttar: Phil Tefler, Bournemouth and Poole College of Art and Design. Tfn: 0202 533 011ank. 258.



Foggy på Donington Park.

Mer publik

Var det vid dom brittiska och tyska deltävlingarna i Superbike, än när GP deltävlingarna kördes i respektive länder.

Vi på redacc säger: naturligtvis !

PH

Kungahus-Hells Angels

Prins Edward i Storbritannien har en fantasi; att tillhöra Hells Angels, allt enligt The Sun. Så nu har de lyckats sprida sig ända till Kungahuset. Undrar när vi får se "vår egen" kronprinsessa Victoria ge sig på dumma mc journalister i Stockholm ?

KR

TJUGOTRE

Postorder

Fick syn på en katalog hos en kompis. Den var från "touring-tjosan" i dalarna. Mycket fint har de, tyvärr bara pins och muggar med Duce-logon, men man får en känsla av att de försöker vara mc-handlarnas svar på Ellos!

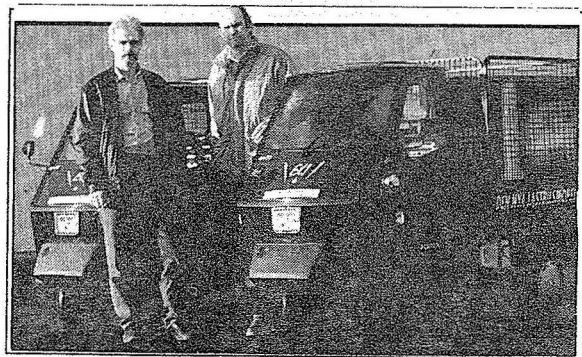


Exempelvis har de börjat med att vid köp av hjälm över ett visst pris (läs:dyrt) får man 400 kronor för sin gamla hjälm. Precis som om man bytte hjälm vart annat år! Men det är klart för "sveavägsmopedisten" är det kanske livsviktigt att ha det allra senaste som "racingputte-kändisnisse" har. Så de riktigt kan imponera på fjortisarna

Men för dem som gärna vill köpa pins med Duce-motor å logon så har de tfn: 0241-510 05, naturligtvis har de annat bröte med, funderar själv på att köpa en balanseringsutrustning!

KR

APE tillsammans med kommunfolk.



TJUGOFYRA

Innefluga

Den här bilden var det någon som tog vid GP-tävlingen i USA. Detta sågs vara det allra senaste "over there" så därför har tidningen Superbike, här hemma, också börjat transportera cyklar!!

Undrar vad som kommer härmäst!

KR

Piaggio - Miljö

Hörby kommun har som första kommun i landet köpt in en mopedlastbil, som ni ser på bilden är den trehjulig. Den har inte någon stinkande tvåtaktsmaskin utan är eldriven. Boch står för motorn som sitter i APE 50 (den första serietillverkade komersiella fordonet på den svenska marknaden)!

Den registreras som moped å kostar 69.000 kronor. Driftskostnaden är på 50 öre vid tre mils körning om dagen, som kommunen räknar med. Kräver dock batteribyte vart tredje år.

KR

Wayne Rainey

Det var den 5 sept på Italienska GP som Rainey "trillade" och blev paralyserad från bröstet och neråt. Waynes teamkompis Luca Cadalora låg bakom när det hände:" Wayne bromsade mycket sent, träffade en ojämnhet i marken. Bakfjädring gick i botten så han förlorade kontrollen över "baken", tillsammans med framfjädringen.

Ornkullkörningen var ett faktum."

Istället för att komma bort från cykeln och glida tills farten var låg, följdes cykel och man tillsammans i sandfällan.

Hans tragiska olycka på Misano var bara hans fjärde krasch efter sex 500:a säsonger!! Denna krasch var inget exceptionellt inom GP racingen, varje förare kan lugnt räkna med just ett sådant fall per säsong (dock inte med sådant slut). Max Biaggi vid samma tävling, i 250, hade bara en halvtimme innan haft en exakt likadan, vid samma kurva, på samma sätt, men gått därifrån!!

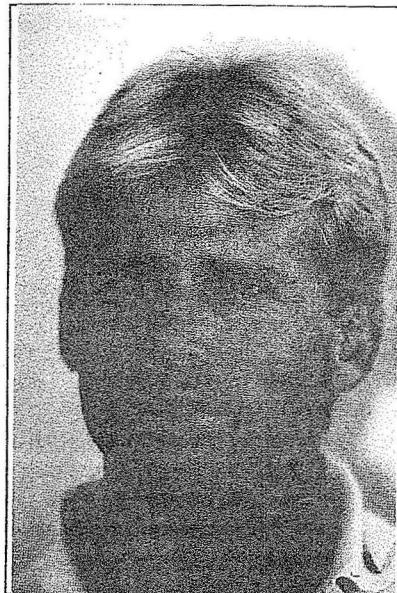
Rainey var född 23 oktober 1960, bor i Monterey, Californien i USA.

Han började i GP 500 cirkusen -88, första tävlingsvinst kom på Donington. 1988 kom han på tredje plats totalt.

Tvåa i VM 1989 och 1993 samt var världsmästare -90, -91 och -92 alla på Yama.

Det är nu helt säkert att han är paralyserad från bröst och neråt. Men hans psykiska styrka visar sig även nu, snackade redan på sjukhuset om att starta ett team!

De som vill kan skriva till honom på adressen: Wayne Rainey, c/o International Racers Inc., 1633 E 4th St., Suite 132, Santa Ana, California 92701, USA.



PH

Hur man kör en GP 500

Läser jag i en tidningsintervju med Mick Doohan. "Hjältarna" har 185 hästar och 130 kg tung cykel, de spinner bakhjul genom kurvor samtidigt som framhjulet kanar.

Hur gör man: (Doohan) " Jag vet inte hur jag gör"! Men efter ett tag kommer

det fram lite. Han berättar att han sitter upp och lutar sig bakåt, vid inbromsning; så får man mer grepp. Om man skulle komma för fort in i en kurva används bakbromsen för att bromsa farten med. Intervjun fortsätter med förgasarkontroll (kan man snart glömma nu när insprutning kommer) samt styrning in i kurvor m.m Om vi vanliga dödliga har någon användning av det, det kan man fråga sig? Men det är klart vem vill inte vara förberedd ifall ett team står utan förare!!

PH

TJUGOFEM

Tetsuya Harada

Blev världsmästare i 250-klassen 1993, kommer, som ni säkert förstår, från Japan. Andra japanska föraren, som blev världsmästare, efter Takazumi Katayama i 350, -77! Japanerna har ju inte tidigare lyckats så väl inom GP cirkusen, påstås bero på att de levtt ett helt annorlunda liv när de kommit till Europa, som spolierat deras möjligheter.

Enligt en insatt japan som Cucciolo haft kontakt med, så kan det stämma, de bodde i husbilar, på hotell och det måste ha funnits språkproblem. Mer därtill; när de kört "upp" sig hemma i Japan och kommit ut på världsarenan så var de för gamla!

Detta har nu ändrats. Åldern har sjunkit och så fort resultat har uppnåtts på hemmaplan så börjar de köra grand prix. Tetsuya Harada är en av dem! Blev internationell A-licens förare redan vid 19 års ålder, efter att vunnit japanska 125 klassen. Själv trodde Harada att han var för liten för att kunna konkurrera i 250-klassen, men Tadao Suzuki (teamchef) tyckte annorlunda! Så Harada började köra en Yama 250 i nationella cupen, den kanske mest konkurrenskraftiga klassen i hela världen! 1992 blev Tetsuya nationell 250 segrare.

När Harada, förra året började köra grand prix, skilde han sig från de övriga japanska förarna. Istället för att sitta i teamets husbil, så befann han sig på italienska hotell eller semestrade hos teamets andre förare, Pierfrancesco Chili. Vid hans villa intill havet och körde jet-ski (om man nu kör en jet-ski?)! Harada säger själv att när Chili insåg att han inte kunde vinna titeln så hjälpte han mig med att ta titeln. "vid USAs och Tjeckiska grand prix hjälpte han mig fastän han var snabbare än mig. Jag var imponerad av honom!"

När Harada kommer hem till Japan så är han fortfarande okänd, säger även att om han slutar att vara professionell, återkommer han gärna till familjens restaurang (Yakitori-ya, i utkanten av Tokyo) som kock!! Tetsuy Harada körde för Telkor-Valesi Yama teamet när han vann titeln. Telkor är en Sydafrikansk elektronisk telefon- och parkeringsmätartillverkare, de har till i år lämnat racingen så Harada återfinnes hos Malboro/Roberts teamet!!

PH

Oxley testar

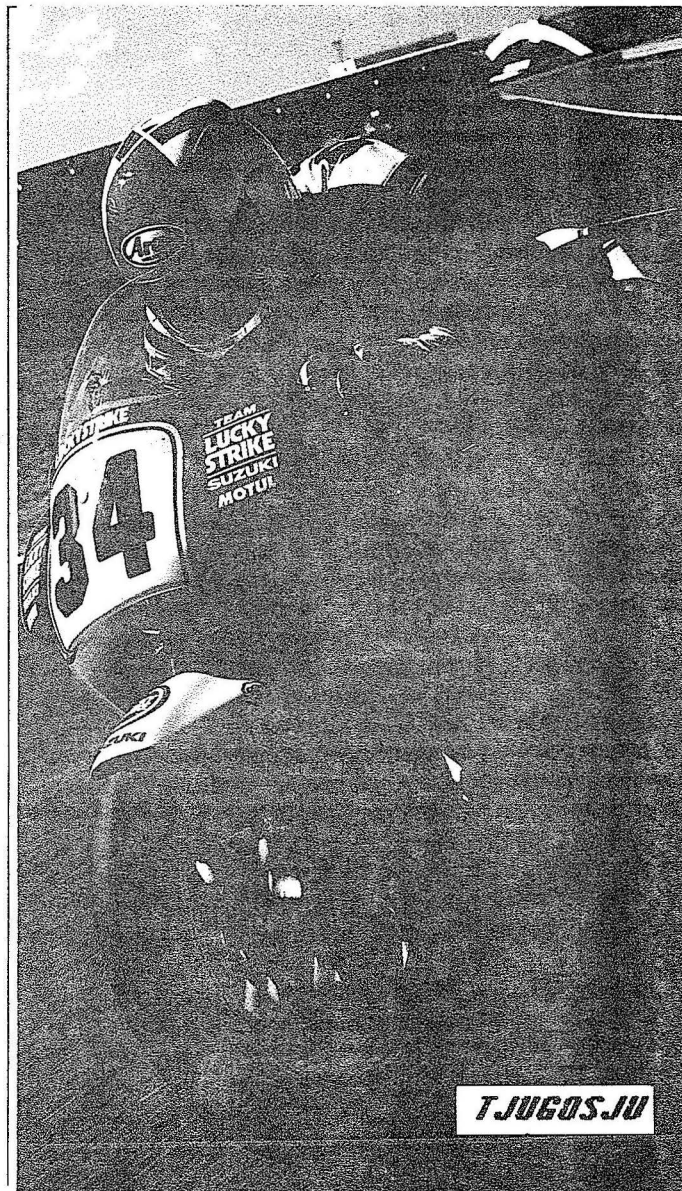
Schwantz's Suzi RGV 500, Doohan's Höna NSR 500 samt Kocinski's Cagiva C 593. Mat Oxley beskriver hur det är att mästra en hoj som väger 130 kg och har 185 hästar jämfört med en japs i Superbike racing: "på en Superbike, när du är i kurvan där man gasar fullt, tar man fram tidningen och läser".

På en fyrtaktare har man tid medan en 500:a händer allt så snabbt, en sektion på banan som du vet är rak, är inte det längre, där du en gång kunde accelerera, växla, flytta runt på cykeln och bestämma bromspunkten för nästa kurva, hänger man inte med längre!

Allting är hopdraget i ett mycket "tightare" skeende. Så tight att man gör en massa saker som man inte gjort på en cykel med hälften så mycket kraft. Det roliga med att köra motorcykel är att mästra maskinen, på en 500:a kommer du aldrig att ha full gas, mer än några sekunder." det är en hemsk känsla", men du skall kanske känna dig så hemsk.

Även de män som blir betalda miljoner för att vinna på dessa tingestar, har precis kontroll, knappt gasen i botten. Det vet man från data upptagningar, på Laguna Seca där Kevin

Schwantz har full gas endast 1 % per varv!! Därför kör 250'n nästan lika fort, på snabba banor som 500:or. De som kör 500:or har dubbelt så mycket hästar men använder dem knappt aldrig! Därför försöker alla tekniker att få ett så brett effekregister som möjligt, det är där som



den mesta utvecklingen har gott fram de senaste åren, därav Big Bang motorn. En 500:a med effektregistret högt, är en killer!

Både Hönan och Cagivan har ett snällt register, varvar upp så snällt genom registret ända till 13.000 rpm. där effekten avtar, "thank God". Schwantz's motor kräver kopplingslir och 4.000 rpm för att komma upp ur sängen men varvar ända upp till 13.800 rpm. Cagivan och Hönan skulle bli trevliga gatcyklar !!

Mat berättar vidare:

" att sitta på Doohan's NSR är som att sitta på Höna's "brandstation", NSR:en har 10 mm kortare hjulbas. Alla 500:or har liknande mått, justerbara naturligtvis. Noterbart är att Cagivan har sving som är gjord i kolfiber, tillverkad av Ferrari ! En redaktör på tidningen tyckte att han blivit på nytt född, när han kört en Suz 250 på bana, Mat tycker att man skall multiplicera den känslan tio gånger, så känns det att köra en 500:a !!

Han konstaterar att han inte är rätt man att döma vissa av tävlingsmaskinerna, vilken som understyr eller överstyr. Konstaterar, också kallt att gränsen där dessa grabbar kör, finns "långt där framme". Skriver också att han är lika kvalificerad på att döma racingcyklars chassin, som att älska med Drottningen (typiskt engelsmän, "sex med drottningen", egen anm.)

Avslutar med: "dessa cyklar är så känsliga att man känner varje litet "veck" på banan, förlorat fäste. Faktum det kommer för mycket "signaler" men män

TJUGOÅTTA

som Doohan, som kör på gränsen, behöver all information de kan få. "They've got big balls for sure but they've got brains to match" !!

PH

Triumph special

Har redan syns i England. Är en Harris ram, till en kwak 900. Fortfarande Triumph gaffel, fälgar och bromsar. Torrvikten lär vara 178 kg, det bästa av



allt är att det är en trecylindrig motor. Just denna motorn är inte trimmad, kan trimmas till 114 hästar (900:a).

Något för MCM kanske, redaccks kom.

PH

Bättre fjädring

Baines racing i England säljer väg och bankit för Ducati's (fram/bakfjädrar samt olja som matchar). Något för rejsputten !!

De har tfn : (utan landsnr) 0327 858 510.

PH

Britten till Isle of Man.

Ni vet Britten som tillverkat sin egen motorcykel, 1.000 cc, 60 graders V-twin. Kommer att leverera sin första produktionscykel, skall tillverka fem till en början, i början av -94. Ägaren heter Roberto Crepaldi som kommer från Italien, tänker tävla på årets Isle of Man !! Britten kommer själv till ön med tre cyklar som kommer att köras av Nick Jeffries (förra årets F 1 vinnare), Mark Farmer och Rob Holden.

Britten har fått 15 beställningar på cyklar, de flesta vill ha landsvägscyklar men Britten kommer bara att sälja dem som tävlingsredskap. Det senaste skvallret

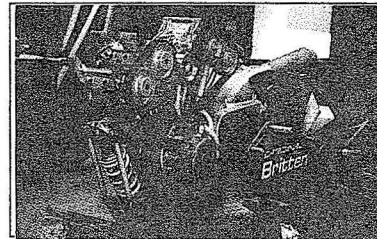


menar att det pågår planer på en 600 cc eller mindre, 90 kg enstänka från Christchurch, Nya Zeeland där Britten har sin tillverkning. Enstänkan kommer att visas på Cologne Show i september. Kommer att kosta ungefär samma som Ducatis Supermono. Vad V-twinen kostar; runt < 600.000 kronor !!

PH

Niall Mackenzie

Kom totalt nia i förra årets GP 500 klass, bästa icke fabrikkssponsrad förare ! Han provkörde en ROC ram med Yamas nya big-bang motor, blev helt tänd, när hans huvudsponsor Valvoline hoppade av. Så utan sponsor ser det ut som Niall kommer att köra för italienska Byrd, på en Yama i Superbike VM. Men säger själv att han hellre vill köra GP



tävlingar.

KR

Engelska kanalen-tunnel.

Dyrt och obekvämt att ta hojen över kanalen på Le Shuttle, som de kallar "tåget", när de öppnar tunneln den 7 maj i år.

Överfarten kommer att ta 35 minuter, enligt reklamen om tunneln. Le Shuttle tar bara sex cyklar per överfart och man kan inte boka sig för resan. De som kommer med sidovagnar kommer att få betala dyrt

(ungefär 3.000 kronor) samt att de får nöjet att sitta på fordonet under resan. Kostnaden för en vanlig motorcykel med passagerare är ungefär 1.500 kronor ! Allt enligt engelska press !!

KR

TJUGOÅTTA

Lotus och hydraulik

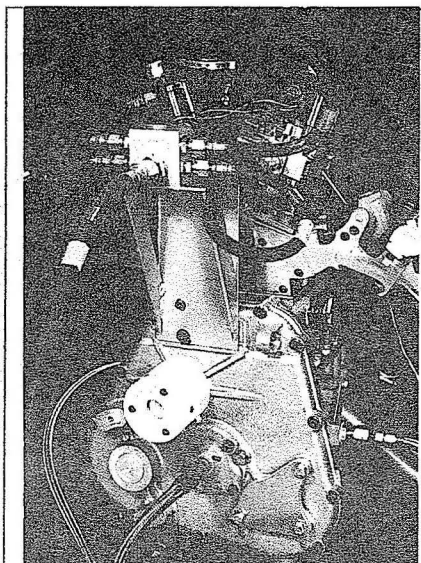
När Lotus experimenterade med aktivt fjädringssystem på F 1 bilar, fick de fram ett hydraulsystem som de även testade som kamaxel !! De tog sin 2.2 liters 4-cylindriska motor, kapade väck tre cylindrar, använde en cylinder som testmotor. Kallar systemet för "Active Valve Train"; öppnar och stänger ventilerna med oljetryck, hjälp av elektriska solenoid ventiler.

Det har blivit testat ända upp till 7.200 rpm och begränsningen då, 1992, var kapaciteten hos hydraulventilen. Fördelen är många: kan styra precis vad motorn behöver, tester visar att bensinförbrukningen förbättrades med 14 % vid halv belastning, jämfört med förgasardito.

En bonus man fick på köpet var att systemet kan användas till att utveckla vanliga kamaxlar. Förutom att man får en väldigt snabb öppning och stängning av motorventilerna, kan kontrollsystemet programmeras så att den följer en given kamprofil upp till 4.000 rpm.

Blir ett nyttigt utvecklingsredskap därför kamprofiler kan testas mycket snabbt och utan att man behöver tillverka en metall kamaxel. Undrar när vi får bilar med sådan "kamaxel" !?

PH



Här har vi den encylindriga lotusen.

Pinsamt

För franska män då den franska polisen, kallar dem för något konstigt (som jag inte ens kommer att försöka skriva ut), då de skickat hem bilder på dem i deras bilar vid fortkörningar. De franska husmödrarna tittade också å såg även kvinnliga passagerare, det var *inte* dem själva.... Så nu har de äkta männen klagat hos polisen, numera skickas det en kallelse hem till dem som talar om att de skall infinna sig på stationen !!

KR

SÅ HÄR BLIR DET I SÖDER

Vadå första maj ?, årets första körning äger som vanligt rum tidigare och givetvis i SKÅNE, var skulle det annars börja ?!

Övriga landet befinner sig väl fortfarande i sin dvala, kallt och mörkt, när vi är ute och njuter av torr och fin asfalt. Vi har ju för länge sedan skickat ut Vägverket med skyffel och borste för att sopa bort alla gamla visna blommor som låg längs vägarna från förra hösten. Tjälskot och gryns kan vi knappt engång stava till.

I år ska vi starta två gånger, bara för att alla ska få chansen att bara missa en gång.

Vi har tänkt börja med en liten tur tillsammans på välkända småvägar, så varför inte börja där vi slutade sist (12/12-93) på Stortorget (rest. PICCOLO MONDO) i Malmö.

Vi samlas kl.1800 den 18/3, avfärd c:a 1830. Färden ska sedan gå på krokiga vägar till ett för oss välkänt fik (LISA:s i Hurva), där vi kåkar, ljuger en massa och dansar 94-års inverterade regndans. Därefter är det fritt fram för förslag, vi hade tänkt dra till Ribban i Malmö för ett kvällsdopp, så ta med badbyxor.

Andra turen ska vi arrangera lite mera till. Det blir fredagen den 1:a April, nej detta är inget dåligt skämt.

Återigen samling på PICCOLO MONDO i Malmö, men kl.1200. Kl.1300 kör vi till Ring Knutstorp och tittar på förvirrade risbränneåkare. Se annons i SUPERBIKE.

Sedan blir det ett antal kurviga mil och därefter kåk någonstans på Österlen. Efter maten kommer det roliga, ett riktigt KUST till KUST-race tar sin början med utlottning av nytryckta nummerskyltar.

Därefter gäller det i vanlig ordning att ta sig till Malmö igen så fort som möjligt.

Vem vill egentligen bo norr om Hallandsåsen ?

RN

Jag/PH vill bo där ! Bilden nedan: annars är det så här varmt i skåne (egentligen ville jag bara visa hur Rikard ser ut, eller som *han* hoppas)!!



ASSISTENZA

Ferrari

Specialitet Ferrari motorrenoveringar – original Ferraridelar i lager.

PRESSRELEASE

En kort företagspresentation:

LES ROUTIERS AB är ett företag specialiserat på försäljning, service och reparation av Ferraribilar.

Vi har över femton års branscherfarenhet och har arbetat med de flesta typer av Ferraris, från 250 GT till F40. Dessa år av praktiskt arbete kombinerat med en ständig utbildning på nya modeller och en avancerad teknisk utrustning har gjort att vi idag har de nödvändiga kunskaper och resurser som behövs för att ge dessa fullblod full rättvisa.

FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 1994 UTVIDGAR VI VÅR VERKSAMHET TILL ATT ÄVEN OMFATTA FÖRSÄLJNING, SERVICE OCH REPARATION AV DUCATI MOTORCYKLAR.

För oss är dessa motorcyklar det självklara valet. De erbjuder en körglädje och teknisk konstruktion som gör dem unika. För oss är det givetvis också extra spännande då mycket av det tekniska tänkande som tillämpas av Ducati återfinns även hos Ferrari.

Den för oss gynnsamma växlingskursen har gjort att Ducati motorcyklar idag kan köpas mycket förmånligt, detta kombinerat med trygga garantipaket och ett högt andrahandsvärde gör Ducati till ett intressant alternativ för de som funderar på att investera i en ny motorcykel till våren.

Bifogat finner Du försäljningsbroschyr över Ducati -94.


Torbjörn Högberg


Urban Jagestrand

Les Routiers Car Service AB
Stormhallsvagen 6, 432 32 Varberg. Tel 0340-16767 Fax 0340-78666.

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 bromsslängor

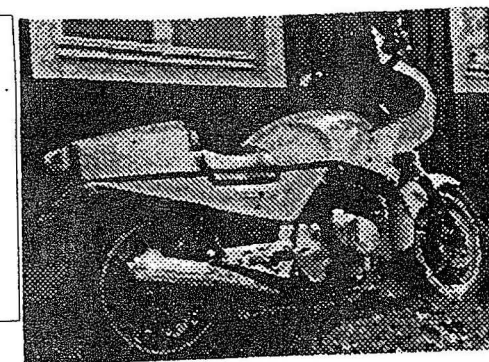
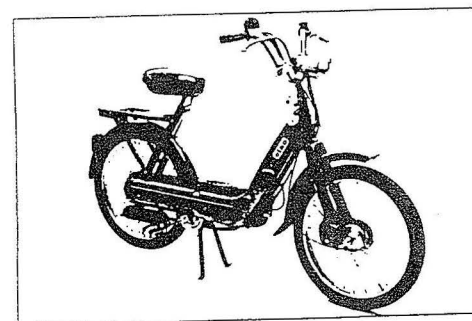


Även italienska Hjälmor

Skinnställ

Stövlar

Vad mer kan begäras ?



MB:S
MOTORCYCLE PARTS

Bristagatan 16, Märsta.
08-591 163 33

Årets undersökning !

Redacc för Cucciolo har fått ta emot kritik för de många bilder på enkelsitar till 900 SS, därför har styrelsen tänkt höra med medlemmarna om detta gäller för alla i klubben. Denna mastodont undersökning kommer eventuellt att leda till försämningar, naturligtvis mot redaccs protester !

Redacc tänkte i samma veva börja med klassikern, medlemslotteniet. Lotteniet gäller dock endast de som deltar i undersökningen. Det som står på spel är tre T-shirts samt två styrdämpare, från Öhlins, gul å fin samt en ISR. Bägge har gått som testex. men är funktionsdugliga.

Fyll i nedanstående frågeformulär, skicka den till sekundäroperator, Peter Hesterskog, Ringv. 2a 335 30 Gnosjö, senast i början av april, tack !

94 års läsarundersökning.

Medlemsnr..... Duce, modell.....

Skall klubben överhuvudtaget ha en medlemstidning ?

Tycker du att klubben är tillräckligt aktiv, fler arrangemang ? Typ, exempel:
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Är det ett bra bildinnehåll i Cucciolo, innehåller den det du vill läsa ? Synpunkter:
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Socialstyrelsen varnar: redacc kommer inte att skicka ut tidningen till dem som kritiserar !

Vi förstår om ni inte vill riva ut sidan i er Cucciolo, ta en kopia eller skriv av.

Entusiasttidningen!



Snart i varje brevlåda!

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



Frånkeras ej
MCM betalar
portol
inom Norden!

- Prenumeration 8 nr (1 år) 205:-
 Prenumeration 12 nr (2 år) 388:-

Namn
Adress
Postnr/ort

MCM
MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 STHLM

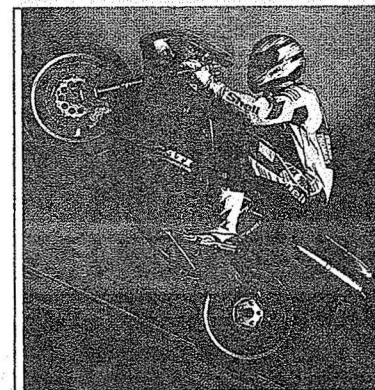
Bara att fylla i och stoppa på lådan. Portol är redan betalt!

Journalistkvaller

Enligt skvaller från italienska journalister kommer den nya MW Agusta inte att visas på årets Cologne show. Det designteam som ritade Ducatis 916 står även för MW:n.

Motorn utvecklas utav Ferrari, kommer att vara en fyra på 850 cc. Det spännande med motorn, precis som Micke W. skrev i något tidigare nummer, är att den kommer att ha *omvända* cylindrar. Alltså kommer det inte att vara en japskopia (läs: Triumph)!

Ducati 916



Efter provkörning av 916 var journalisten lyrisk över en förtjusande cykel! Detta vet vi redan men här kommer lite tekniska godsaker.

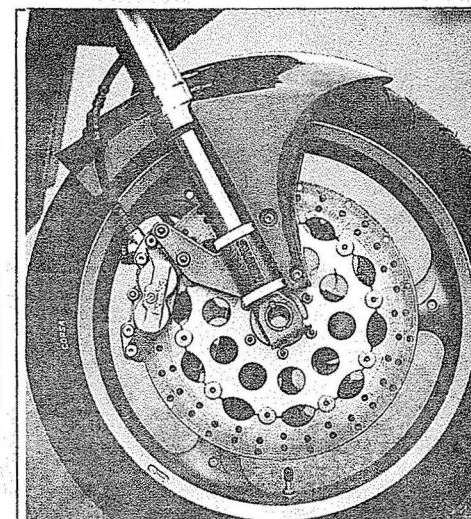
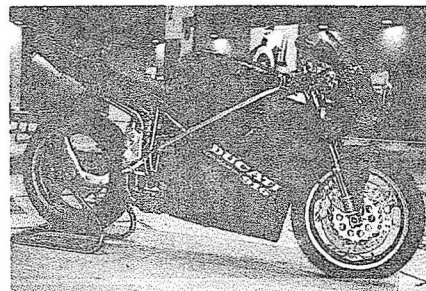
För att kunna ha ett liknande luftintag/luftburk som Cagivas GP 500 cykel har, stor luftburk, helt sluten som försätter insugsluften under tryck (luffarturbo), har CRC (Cagiva research Centre) lutat cylindrarna fram/neråt med tre grader!! Förutom fördelen med att få plats med luftburken fick man automatiskt; mer vikt på framhjulet samt hjulbasen blev korta 1.410 mm.



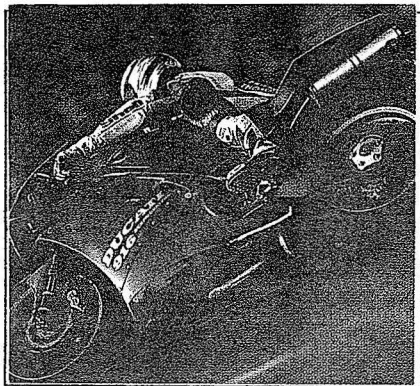
Ser mer ut som en japs, 250 !!
Redaccs anm.

Alltså kommer insugssidan att ligga mitt i fartvinden. Just nu riktas allt utvecklingsarbete på kylarsystemet å luftströmmarna runt/i kåpan. Som ni ser på bilden är 850:n liten till växten. Den maskinen på bilden är en prototyp.

KR



TRETTIO

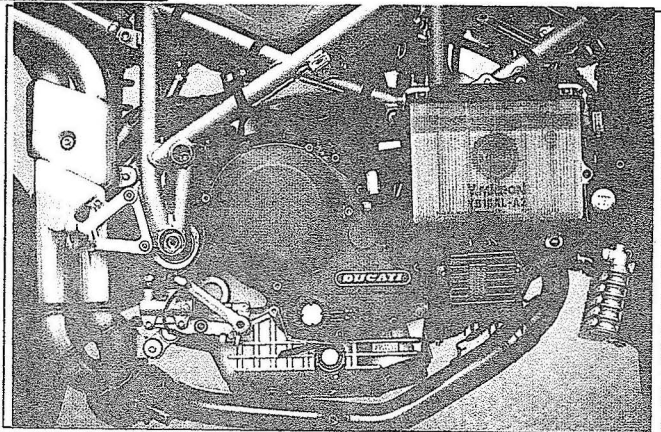


Den ihåliga framaxeln är starkare än en solid, smalare, axel !

Vid utvecklingen av 916 hade fjäderingstillverkaren (Showa) folk hos CRC för att plocka fram, speciellt avstämd fjädring för modellen !

De första 200 tillverkade SP modellerna kommer dock ha Öhlinsfjädring !!

Bansluftburken ingår även i ramen, som på SP-modellerna tillverkas i kolfiber. Ramen i SP utförande är styvare än Cagivas GP 500 cykel !!



Avgassystemet är inte en designgimmick, utan utformat efter twinens "puls".

Kommer att kunna justera gaffelvinkeln, mellan 24-25 grader !

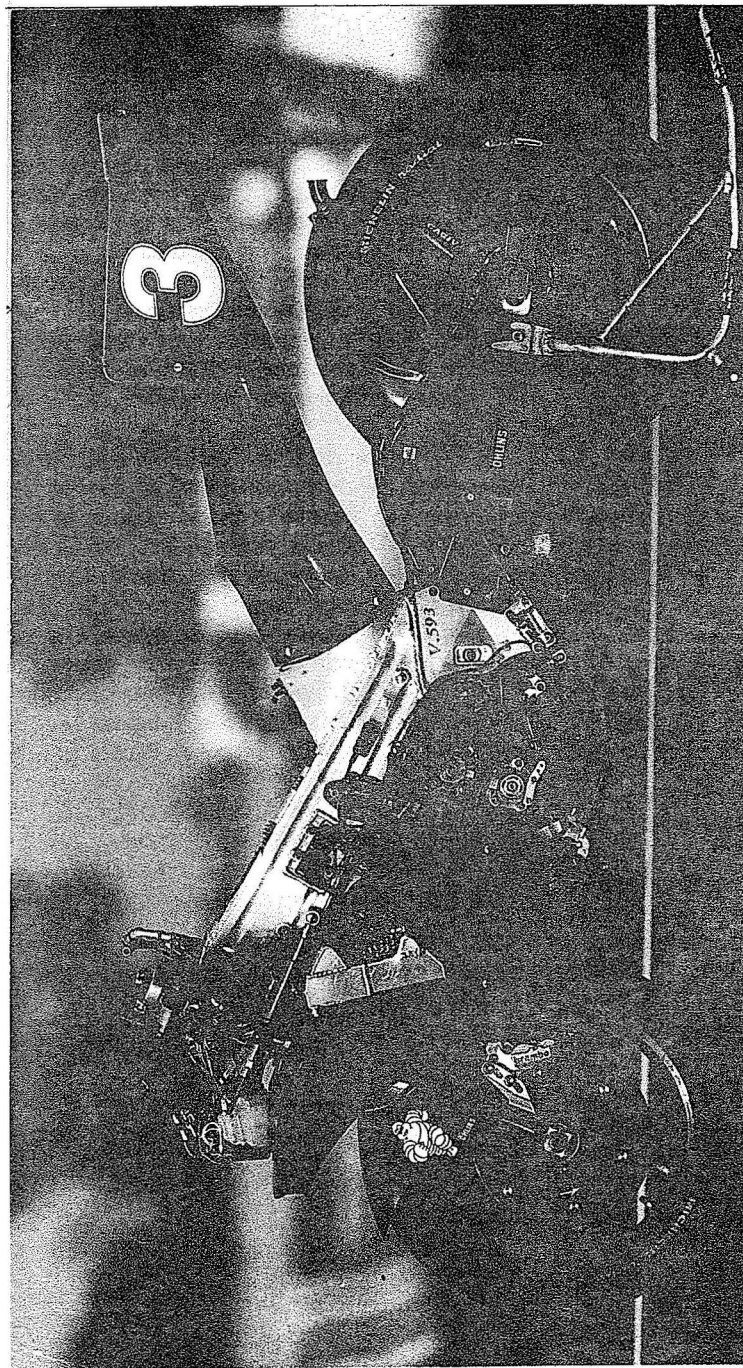
Foggys motor kommer att vara på "hela" 950 cc.

KR



Vadå sexig bakdel, eller vad säger ni tjejer ??

TRETTIOÅTTA



Cagiva V 593

Har en 80 graders V 4:a på 178 hästar vid 12.700 rpm på utgående axel.

Svetsad aluminiumram med Öhlinsframgaffel 46 mm samt kolfibersving, också den med en Öhlinare.

Hjulbasen är 1.400 mm.

Styrvinkeln: 23.5 grader samt försprång på 98 mm.

Väger utan bensintank, besiktning av hojen görs utan tank men med vatten och olja; 128 kg.

2 stycken 290 mm kolfiberskivor med fyrkolvs Brembo fram samt en styck 190 mm kolfiberskiva och dubbelkolvs Brembo bak.

Marchesinifälg, 3.50 fram med Michelin 12/60-17. 6.00 Marchesini och Michelindäck med storleken 18/67-17 baktill.

Toppfarten på Hockenheim var 309 km/h.

Tänka sig att 916 SP ramen är kraftigare än denna ram.....!

PH

TRETTIONIO

Övertid

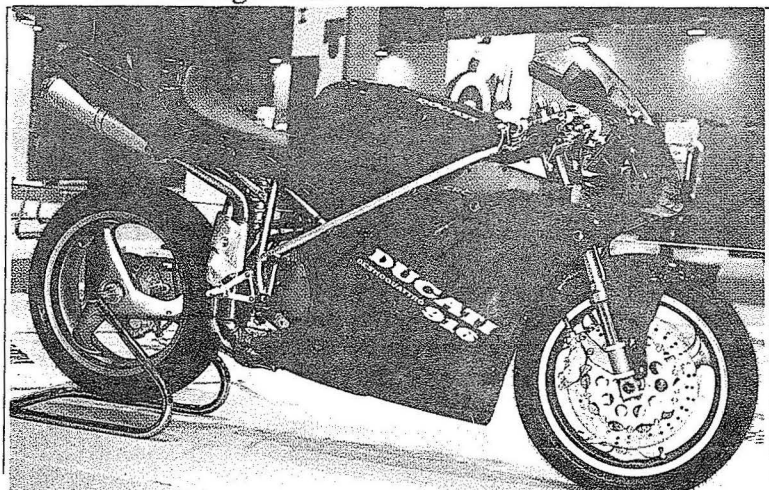
Produktionen hos Ducati går på övertid, enligt en källa på Ducatifabriken som Cucciolo varit i kontakt med. Detta för att möta efterfrågan på den nya 916. Naturligtvis ligger inte utvecklingsavd. på latsidan utan nya modeller är på gång! Bland annat en café racer byggd på Supermonon, kommer att visas på Kölnmässan i september. En ansiktslyftning av det övriga modellprogrammet är också på väg, antagligen liknande 916-utseende!

Cucciolo har innan skrivit om att tvåcylindriga 750:or kommer att tillåtas i Supersport 600 klassen. Därför har Bordi börjat rota i gamla ritningar på mindre åttventilade motorer. Kommer antagligen att byggas på 916 grund. Massimo Bordi hade för två år sen planer på en 600 baserad på trippel 8:an med extra kortslagig motor. Skippade dessa och arbetade för att ändra FIMs regler istället.

"Att stuva om 916 håller kostnaden nere", som vår källa säger. MV Agusta:n som vi skrivit om på annan plats i tidningen kommer tydligen bli en riktig dräpare: åttventilad 750 med 105 hästar i landsvägsutförande. Tävlingsutförande vägar vi inte spekulera i, väger dock 120 kg för Supersportklassen !!

Det kommer även ett landsvägslok som bygger på 907 i.e. Utvecklad av Monstrets fader: Miguel Angel Galluzzi. Var meningen att det skulle vara en poliscykel från början, kommer även i vanligt utförande (något för den svenska polisen?). Den kommer med andra ord att bli hårt (?) testad av polisen, visas inte förrän 95. Storleken (har väl ingen betydelse?) är på 1.000 cc och eventuellt kardan, har funnits ritningar på kardan i fem år, till just denna motor!!!!

PH



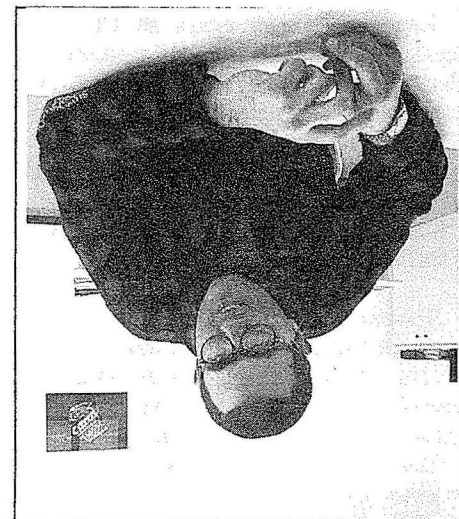
FYRTIO

Tre designers !!

En engelsk journalist träffade de tre skaparna av 916, Supermonon å Monstret! Chefen för designtrion är Massimo Tamburini som jobbade innan bl. a. hos Bimota, nu på CRC (Cagiva Research Centre, fortfarande).

Sedan har vi Monstrets fader, Galuzzi som kommer från Argentina, skolad i Amerika, jobbat hos Ford å kom senast från Hönas italienska design avdelning!

Sist men inte minst kommer Pierre Tablanche, från Sydafrika som antagligen fått sitt anlag från sin far, då denne är träslöjdläroare! Kommer senast ifrån VW där han designade interiören i deras bilar!



Tamburini med lärjungen Tablanche. Bilden ovanför dem: Galuzzi.

Naturligtvis har de samtidigt, ömsesidig respekt för varandra, ja, nästan onaturligt anspråkslösa å ödmjuka!

Castiglioni, ägare av Cagiva-Ducati samt MV Agusta vill inte att man skall prata om enskilda utvecklare. "Man ser inte japsen som enskilda individer, ser dem bara som Kwak etc. Vi vill inte framhäva enskilda personer! Här är vi Cagiva group, inte Bordi eller Castaglioni eller någon annan heller för den delen"!!

Det nya hos Ducatis "skaparhörna" är att man inte längre går in i "fyndtorget" på fabriken å letar efter prylar som de fått "över" efter gammal tillverkning. Utan nu tittar man på varenda skruv, efter fullständig funktion, om den passar med resten av cykeln! Allt från avgassystem, fjädring, luftburkar och ner till minsta skruv som håller motorn på plats !!

FYRTIOEN

Reportern skriver också att CRC är något av ett ingenjör och style sanatorium eller kloster, höjt över "galna" å desorganiserade Italien! Tamburini måste nästan undra om han blev född av italienska föräldrar då han och hans avdelning utstrålar tysk metodik. Men det är klart både Tablanche och Galuzzi har ju förflutet hos tyska bilföretag!

Tablanche förklarar också hur han tänkte när han skapade Supermonon;

"Jag ville göra något simpelt, elegant, dynamiskt utan japs-look. Därmed inte sagt att jag skulle stöta bort knuttar".

Han förklarar vidare: "Jag tittade på de saker jag själv tycker bäst om och stoppade dem i en jättelik cocktail å blandade. Bakdelen från NR 750, mittpartiet från Aprilia 250 racer, gammal GP 500 tank och utseendet från F 1:an. Jag hade tur som fick till det så som det blev!"

Han gjorde cykeln, från motor och ram till kåpor m.m på mindre än tre månader !!

KR

Thinsulate

Varje handske, plagg som finns i mc-butikerna har en liten "tag" med detta namn på. Själv har jag trott att det är någon sorts "plast-aluminium-grej", men det är mer raffinerat än så.

Uppfunnen av 3M, tyskt företag som säkert de flesta vet var de gör. Thinsulate har varmt kroppar i över 15 år! De flesta isolerande trådar fungerar så att de har ett lager med luft som fungerar som en buffert mot kylan.

Detta gör även Thinsulate, men mer effektivt än naturliga fibrer-trådar, på grund av att det är tillverkat av trådar som inte är tjockare än, mellan 1 um o 5 um. 1 um är en micrometer-bara en tusendels millimeter, mänskligt hår är 21 um och polyestertrådar är tjocka 25 um! Luften "fastnar" på de tunna trådarna och ju fler desto mer luft !!

Den mest vanliga typen av Thinsulate i mc-kläder är Insulation Plus, vilket är två 3M uppfinningar, Thinsulate insulation samt 3M Waterproof, halv genomtränglig "hinna" vilket tillåter vattenånga, ex. svett, att tränga igenom.

Insulationen innehåller 65% polypropylen och 35% polyester mellan ett lager av 100% polyester. De isolerande fibrerna är inte vävda, vilket skulle bli för tät i sin uppbyggnadsstruktur, utan de är "bundna i ett slumpmässigt plockepinn". De lämnar mycket plats för luft och vattenånga att cirkulera.

Lägg till att trådarna-fibrerna är vatten avstötande och inte allergiframkallande. Med andra ord perfekt att använda till kläder !!

KR

MER MULLER FRÅN CD:N

Till att börja med vill jag passa på att ursäkta för missen i informationen till de flesta medlemmar om att CD:n gick att beställa precis före jul.

I Cucciolo nr 4 framgick visserligen att skivan förmodligen skulle bli klar före jul, men inte hur man skulle beställa den. Detta skulle stå i nr 5, som egentligen skulle varit ute före julhelgerna, men så blev inte fallet.

Nåväl, de flesta ringde och kollade läget en vecka före jul. Tom många norrmän hörde av sig, kul !!

En liten Pasta- & Bullersammankomst hölls för övrigt en sen och mörk höstkväll i väst-Sverige, för att sprida lite ljus inför skivans ankomst. Närradion i Göteborg gjorde också lite reklam för CD:n en fredagskväll, på bästa sändningstid.

Västra Sveriges Discjockeyförening, VSD, förtjänar ett stort TACK. Även Biscaya hjälper till med försäljningen, -TACKAR. Detta gjorde att redan på självaste Julafton var c:a 50 plattor sålda.

Mera om själva CD:n.

För att få så bra ljudkvalitet som möjligt, samt att få tillbaka samma ljud på skivan som på vårt "masterband", har allt ljud spelats in digitalt mha en DAT-bandspelare.

En DAT-bsp är inte särskilt stor eller svår att använda. DAT-banden är lite mindre än vanliga kassetband och är till utseendet ganska lika ett video-kassetband.

DAT har aldrig slagit igenom hos folk i allmänhet, men hos de flesta som hanterar ljud professionellt finns tekniken väl spridd. Stereoeffekten har uppnåtts med en stereomikrofon, i princip två mikrofoner i en. Ett ännu proffsigare alternativ hade varit att använda två "supermikrofoner" av monotyp. Men när jag blev upplyst att de kostade nästan 10000 kronor st, samt att det bara var att köpa nya om man skulle råka tappa dem, så jag avstod.

När nu de flesta medlemmar har köpt en CD eller två och förhoppningsvis avnjutit densamma, vore det på sin plats att förklara lite "när-var-hur" om spåren.

- 1: Under lördagskvällen i samband med årsmötet i Nissafors spelades en del ljud in. Här hörs 8 hojar dra iväg på en gång, en lämplig början.
- 2: Cucciolon kördes mitt inne i ett villaområde i Trollhättan. Grannarna hade vett nog att inte ha gräsklipparna i gång just då. Spåret är i det närmaste oklippt, bara ljudtryckskurvan är justerad lokalt.
- 3: Det här var ett svårt spår att spela in. 250:n kördes på Stora Holms TT. Speakern pratade i tid och otid. Andra hojar körde nästan jämt förbi och störde. Till slut blev det något användbart.

- 4: En vanlig landsvägsstänka i körbart skick gick inte att hitta i västSverige. En av klubbens trotjänare ryckte ut och räddade situationen med sin 350 Scrambler, en mörk höstkvall på Lidingö
- 5: I skogarna halvvägs mellan Lidköping och Alingsås en vacker sensommarkvall, spelades denna väljudande 350 twin in. Ett av de bättre spåren.
- 6: Campions lustiga reklamsnutt är ett "snott" spår från LP:n Crousin` -59 som vi har klippt och ändrat hastighet på lite grann. Chris gör lite filterreklam oxå.
- 7: En klassvinnande 450 stänka på Anderstorp. Tidigt på morgonen var det frost och få var ute och tränade, förbikörningen blev därför ostörd och bra.
- 8: Cathcart kom inte till ovan nämnda tävlingsplats, men som tur var kom det en gasglad tysk med en ny Supermono. När allt annat var tyst under lunchuppehållet körde han som ett jehu, i ena änden av depån. Vilken folksamling det blev.
- 9: I ett uppförslut inte långt från Landvetters flygplats var vägen av helt rätt "layout". Tyvärr visade det sig att alla inspelningar här, oavsett utrustning och tidpunkt, blev lite brusiga ? Han gasade i alla fall friskt med 600:an

- 10: I skogarna utanför Hedared luftades en oreggad men snabb F1:a. Det är ingen tunnel han kommer ut ur, nere i dalen var ekot sådant.
- 11: En trevligt mullrande 750 PASO ute på en lugn och städad körning i Nissafors.
- 12: Chris gör reklam för Pirelli's nya Dragon radialdäck. Däcksskriket är lite fusk, dvs från en bil. (Försök själv hålla en bäge i lätt sladd i över tio sekunder, det var svårt nog med bil). Inspelningsplatsen är hemlig.
- 13: 851:an har ett snärtigt ljud och det blir ett kul eko i slutet. Nissafors.
- 14: Vilket muller, Darmah:n låter mer som ett monster än det riktiga monstret gör. Inspelat vid Landvetter därav bruset. Lite fågelkvitter och vindpustar kom också med.
- 15: Kul springstart och vilket bludder när han saktar in med den gamla kamskaftaren. Nissafors.



- 16: Från början trodde jag att alla spår skulle vara så här. Det låter mäktigt på sitt sätt men trots att det bitvis går riktigt fort med den gamla Hailwood replikan, får man ingen riktig fartkänsla. Dessutom tog det lång tid att rigga upp mikrofonen på ett bra sätt så att den inte knäcktes av ljudtrycket och så att inte fartvinden gav en massa brus. Jonservedsvägen.
- 17: Ett par bröder på väg med varsin Supersport med ungefär tio års skillnad. Läckra startljud från hojarna. Landvetter.
- 18: Micke & The Desmos satsar på internationell karriär. En given hit. Inspelat i studio Bä-Bä på Fårö.
- 19: Inspelat vid Gärdhem utanför Trollhättan. 888:an var lite svår att spela in pga att den var så snabb. Mäktig förbikörning. Hör ni syrsorna föresten ?
- 20, 21: Tillbaks till Nissafors igen. Intressant att jämföra Monstrets lite rundare och mjukare ljud med 888:an på spåret innan. 907:an varvade friskt, den slog tom av lite grann, eller hade han glömt bensinkranen ?!
- 22: Återigen problem med en massa billjud kring en tävling, men det blev i alla fall hyfsat till slut. Vindbruset är mest som kuriosa. Någon möjlighet till en kvalitet liknande spår 16 fanns det inte tid til. Att överhuvudtaget få assistans från

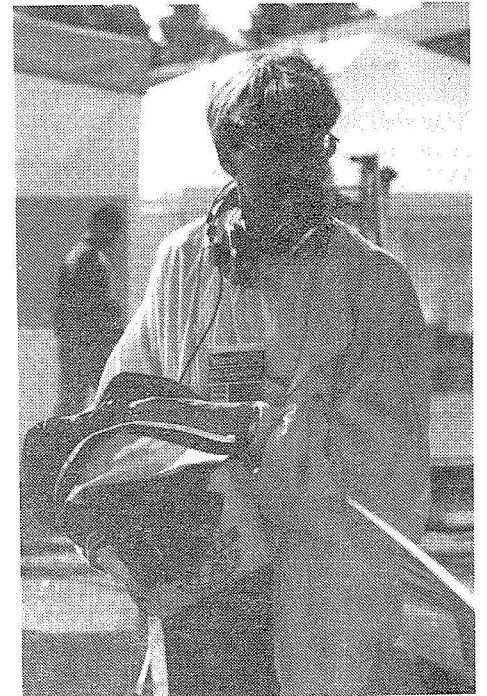
- 16: Grottini under en hektisk tävlingshelg har fått många att tappa hakan. Speciellt eftersom CARA höll på att utverderas samtidigt.
- 23: De som gav sig iväg på spår ett kommer hem igen. En bra avslutning på skivan.

HJ

BARA CD-FRAMGÅNGAR

Jämmer och elände, skivan är för närvarande slutsåld. Den har gått åt som småländskt smör i solsken, men var lugna det håller just nu på att pressas nya.

REDACC



Jag bojkottar restauranger!

De flesta som trakterar allmänna utspisningar gör så endera för att slippa skramla med grytorna själv eller bara för att piffa upp det dagliga intaget av föda, frälsis soppkök undantaget. Dessutom kan hända att kosten blir mera allsidig om någon utomstående får komponera menyn. En tolv Johnny Walker, en ask röda Prince utan filter och en karta Alvedon täcker tyvärr inte hela kostcirkeln. Restaurangbesök är emellertid förenat med vissa umbäranden.

Första steget är att välja lokal. Till 99% säger etablissemangets namn inte ett jota (numrets eftergift till Laverda-åkare) om varken menyn, stöl-priset eller servitrisernas kjollängder. Ett populärt namn numera är brasserie, vilket torde vara en legaliserad knarkarkvart. Hemmavid har vi en handikappanpassad krog som heter Mongolian Barbecue. De är lite stygga mot kunderna för tar man en tugga av deras välkryddade anrättningar slår det hål på strumporna. Då konstaterar man besviket att lokalen endast är utrustad med pulversläckare och det blir man torr i munnen av, tro mig. Jag har länge funderat över om den brända doften man känner utanför krogen kommer från bränt kött eller besökarnas svedda läppar.

När man bestämt sig för en lokal stegar man in och följande inträffar:

En man kommer fram, bestjäler dig på dina ytterkläder och har tillika mage att kräva dig på 8 riksdaler för det! Han ger dig en lott där du kan vinna en rock. Jag har själv ännu inte dragit högsta vinsten vilket renderar i det smått fantastiska att man får tillbaka sina egna kläder. Nästa man fräser surt något om bordsbeställning och då upplyser du honom världsvant att det här är ingen möbelaffär och även om menyn senare visar sig innehålla både lådor och plankor håller du god min. Samme man svänger sig ofta med eleganta engelska uttryck och nämner han "leg", svarar du "two", och går med dessa in och hittar ett lämpligt bord, de brukar ha flera. När du slagit dig ned kan du i lugn och ro betrakta övriga gäster.. De feta gästerna med rosiga kinder är tyskar och de som enbart är feta är amerikaner. Vad du gör, nämn inte kriget! De som sitter tysta med plågade ansikten är utan tvivel svenskar precis som du. Vinka diskret med rikskupongerna!

Nu får du en plastmapp att bläddra i. Ett säkert tecken är att ju mindre du begriper av det som står i mappen ju dyrare kommer besöket att bli. Undvik fondue om du gick hit för att slippa laga mat själv. Låt dig inte imponeras av de konstiga orden. Rougefait de la'facaulte kan mycket väl vara rotmos och isterband. Befinner du dig i en salong med kristallkronor i taket beställer du vad de rekommenderar och det blir inga 6-8 brödsivor. Då kommer du att få in en tallrik med tjugig porslinsmålning och betjäningen säger "Bonn apefitt". Bry dig inte om det utan ta fram ditt

medhavda förstoringsglas och granska tallriken. Du kommer att finna två korslagda morotsstrimlor och en samling proteiner som en gång haft 4 ben. Om inredningen starkt påminner om ett bombat horhus i Lissabon, som du givetvis bara har hört talas om, är sannolikheten stor att betjäningen är gul i skinnet och har svart rakt hår. Då kan det vara på sin plats med en liten parlör.

Kinesen: Stol stalk?
Du: 3.
Kinesen: Smaka bla hä!
Du: Nä.
Kinesen: Mela lis?
Du: Nä, men några "stol stalk".

Var på din vakt mot eldsvådor. Det kunde gått illa när jag en gång satt och väntade på maten. Kyparen kom in med en stekpanna där anrättningen stod i ljusan låga. Rådigt kvävde jag brasan med en i all hast nedryckt röd plyschgardin och räddade därmed födan att bli svedd och förfaren. Kyparens tacksamhet visste gränser trots att jag besparades honom nesan att få det fina köttstycket alldeles flamberat.

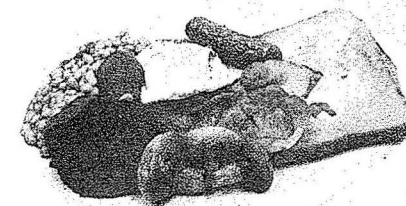
När du klarat dig förbi dessa fallgropar är det dags för notan. För att få uppmärksamhet kan något av följande alternativ begagnas. Skjut upp en signalraket, använd mistlur eller skrik tills det slår lock för öronen. Eftersom jag bor nära polisstationen brukar jag starta ett hederligt krogslagsmål efter kaffet och konjaken så ordnar sig både nota och hemtransport. Är ni ett större sällskap kan min metod ej utnyttjas

eftersom ordningsmakten sällan gör sin stämna hörd bland grupper om 2 eller flera personer, åtminstone inte utan en kravallstyrka på 600 poliser. Använd kalkylator för att undvika kommentarer av typen:

- Bengt, ge Stig 20 spänn, så är Göte och jag kvitt!

Tag dessa tips och lärdomar till Er. Orkar Ni inte laga mat själva? Fråga Er i stället: - Orkar vi gå ut och äta? Väljer ni dessutom att vimla vidare ut i natten efter restaurangbesöket kan varken jag eller smittoskyddskliniken hjälpa er. Kom dock ihåg:
-Sex is only dirty if it's done right!

MC



Superbike VM 1994

Säsongen står inför dörren (hoppas att även våren gör det) och förutom Ducatis nya 916 så har ju även ett visst japsmärke varit aktiv för att kunna möta Ducatihotet. Höna (som ordbehandlaren vill kalla H...a) kommer med sin nya RC 45, förarna kommer att vara Aaron Slight från Nya Zeeland samt, för klubbmedlemmar igenkännande namn; Doug Polen, USA !! Nu skärmer han verkligen ut sig, personlig kommentar.

Aaron Slight körde förra året på Kwak och blev VM-trea ! Fortsättningsvis kör Scott Russell från USA vidare på Kwak tillsammans med engelsmannen Terry Rymer. Yama ligger lite risigt till, har ej hittat någon förare. I alla fall ingen toppförare, "vår egen" Cralle Lindholm kommer detta året att köra i tyska Pro Superbike men mer om detta på annan plats.

Och nu till det väsentliga:

Ducati ställer återigen upp med konstellationen Carl Fogarty, England tillsammans med italienaren Giancarlo Falappa. Det ryktas också om att Raymond Roche blivit ersatt av Virginio Ferrari som teammanager. Falappa kallas för övrigt, för "Beetroot-face"-rödbetsansiktet ! Och Carl Fogartys äkta hälft, Michaela, kallas av stygga journalister för "Fogmella".

Fabrizio Pirovano som förra året körde Yama har gott över till Ducati, förnuftigt tycker vi på redacc. Pirovano kommer att hålla till hos Davide Tardozi.

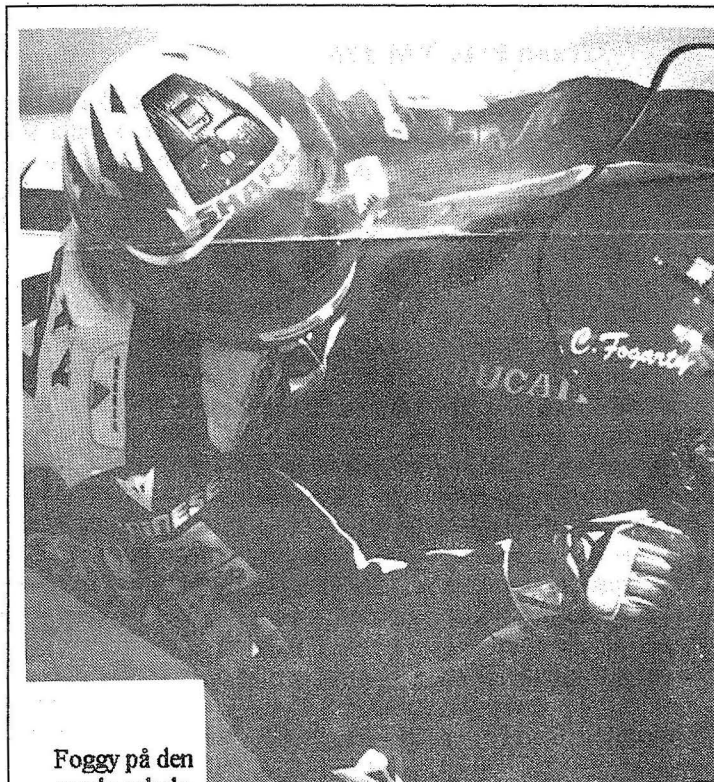
Till i år har även den engelska Duceimportören; Moto Cinelli gett sig i leken med James Whitham, England.

Whitham som för övrigt körde förra året på Yama med Fast Orange spons, med hyfsat resultat. Bland annat på Anderstorp, det bådar ju gott.

Det sägs att James gott med på ett "två cyklar inga kontanter"-avtal med Moto Cinelli som står för teamet. Alla som kör Ducati kommer att köra den nya 916 !

Om nu någon, mot alla odds, skulle vara intresserad, Whitham skulle, om han velat fortsätta på Yama fått punga ut med £ 70.000 enbart för en motor. Det skulle kosta honom ungefär £ 150.000 för att överhuvudtaget få ut en cykel på banan !

PH



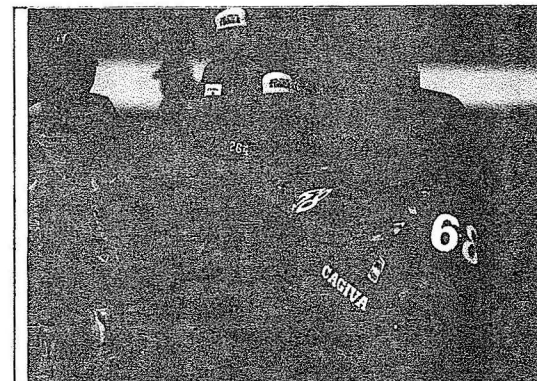
Foggy på den gamla cykeln.



"Fogmella" tillsammans med make.

Kolla in Foggys racingögon !

FYRTIOÅTTA



Foggy på Doningtons GP. Där han körde Cagivan och kom, efter att legat på tredje plats, tack vare att bensin inte räckte på fjärde plats !! Bilden är tagen under träningen, da'n innan tävlingen !

FYRTIONIO

Grand Prix-VM 1994

Säsongstart på Eastern Creek banan i Australien, 27 mars men innan dess kommer det att hållas IRTA-tester (IRTA=International Race Teams Association) på Jerez 18-20 februari samt på Eastern Creek 18-20 mars.

Mick Doohan som kör för Höna racing Corporation, startnummer 4, kommer i år att vara ende föraren i det officiella fabriksstallet. Som fortfarande letar efter en sponsor sedan Rothmans hoppade över till F1. Antagligen kommer en ny sponsor att visas upp i samband med IRTAs teststrunda.

Kevin Schwantz, har bytt ut startnummer 34 mot 1:an, kommer att fortsätta med sitt trogna Suzi stall. Denna gång har han sällskap av Alexandre Barros, startnummer 6.

I Team Roberts fortsätter Luca Cadalora, startnr 5, där hans nye teamkompis blir Daryl Beattie, innan kört för Höna. Hans startnummer är 3, om ni tänkte på det så märker ni att det inte finns någon som har startnummer 2.

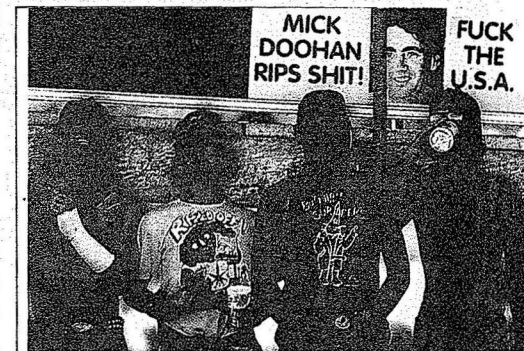
Det skulle varit Rainey's nummer men vi vet ju alla att han knappast kommer tillbaka i cirkusen p g a sin olycka förra året då han skadade sig så pass i ryggen att han fortfarande är förlamad.

Cagiva Team Agostini ställer i år upp med John Kocinski, nr 11 samt Doug Chandler som har startnumret innan Kocinski. Den roliga nyheten är Aprilia som med en 400 cc:s V2:a (500:orna har ju V4:or) skall försöka övermanna 500:orna. Dess fördel skall vara att den väger 100 kg jämfört med 130 för de större maskinerna. Föraren kommer att bli Loris Reggiani, föredetta Aprilia 250, kommer att ha ett olyckstal, 13 som startnummer. Loris har ju gjort bra ifrån sig i 250 klassen så det kan nog bli spännande!

I 250 där Aprilia härjar för fullt bland japsen kommer det att finnas framförallt två team, Chesterfield med Biaggi, Ruggia samt Bayle som förare.

Det andra teamet är Moto Racing Valesi där Chili kör. Bayle som tidigare var supervärldsstjärna i motocross, började förra säsongen att köra RR 250-VM och tog 22 poäng som räckte till 22:a plats, med andra ord har han startnummer 22.

Kenny Roberts kommer med ett team i 250. Det är hans son som kommer att köra; Kenny Roberts JR, han är helt ensam i stallet. Vi får väl se om han når upp till förväntningarna, sådan far, sådan son!



Australiensare som hejar på Doohan.

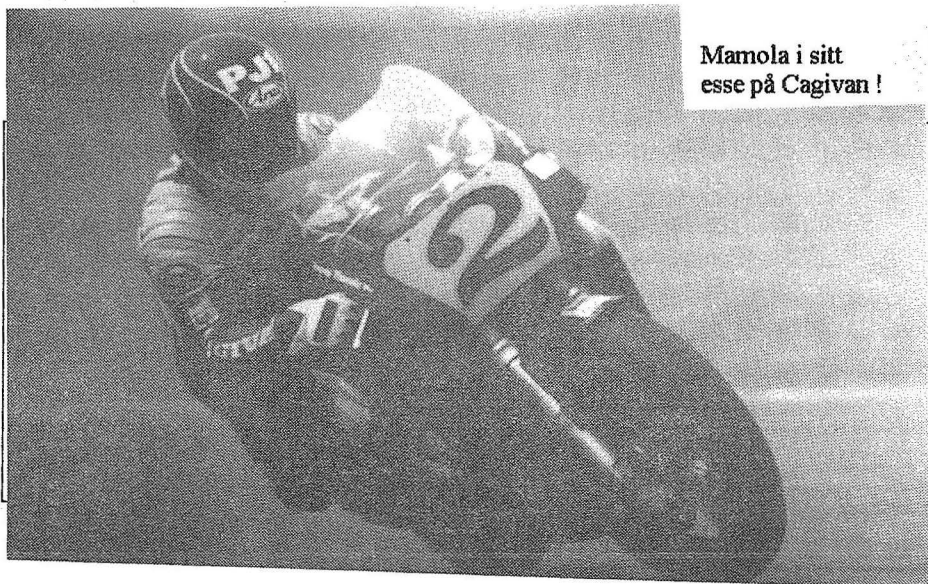
Fr o m i år har det tekniska reglementet, som IRTA arbetar fram med FIM:s goda minne, ändrats så kolvdesignen är fri.

Reggiani på Aprilia 250:n -93.

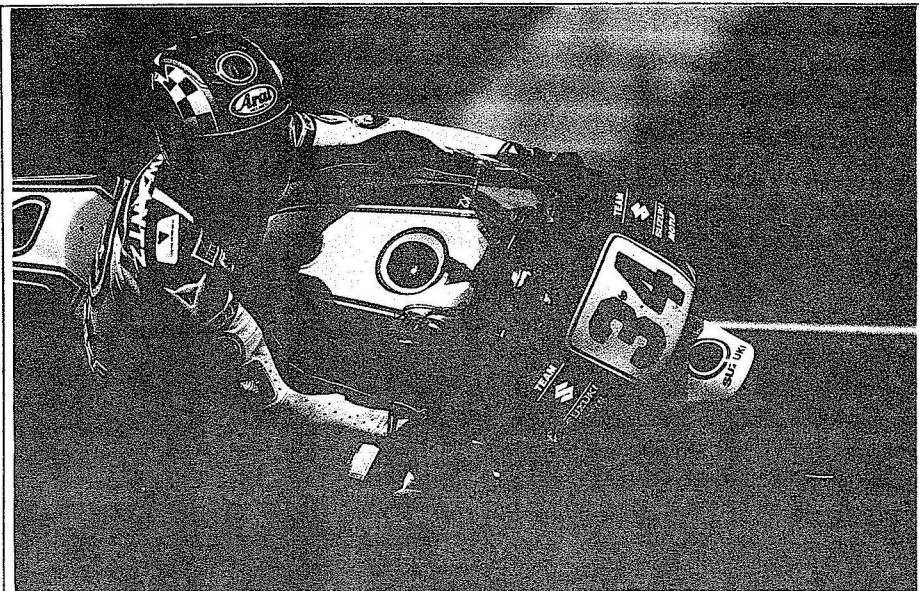


FENTIDEN

Mamola i sitt esse på Cagivan!



FENTIDEN



Schwants på Hockenheim.

Med andra ord kan Höna börja experimentera med sina ovala kolvar igen! Men det är klart vi får kanske se koniska, rektangulära eller varför inte fyrkantiga!!

Alla dessa startnummer kan tass med en nypa salt, för skador och s k wild card-förare kan dyka upp.

Eastern Creek där tävlingsprämiären kommer att äga rum, som sagt, låg bara 5 km från skogsbränderna, vid årsskiftet, som härjade i delstaten New South Wales, Australien.

Annars är det bara lyckönska teamen och sitta i spänd förväntan på tv sändningarna både på GP-VM samt Superbike VM!!

PH

Här brevid 93-års Cagiva.

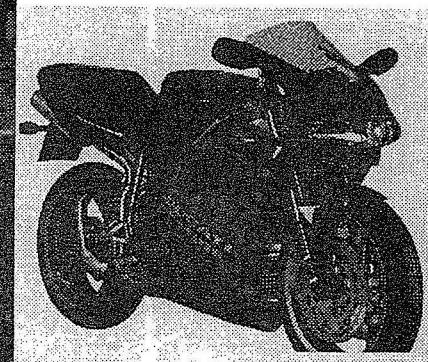
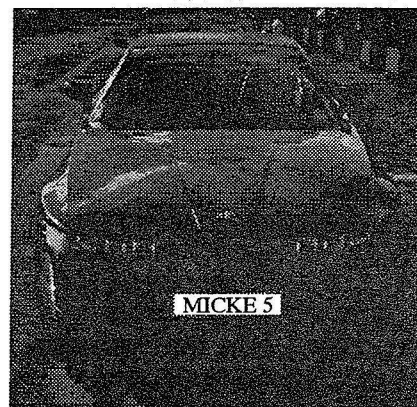
FENTIOTUR



Till märkesklubbar för italienska bilar och motorcyklar samt motortidningar.

MOTO & MACCHINE

ITALIENSK BIL- OCH MOTORCYKELTRÄFF
VID MOTORMUSÉET I SKOKLOSTER
SÖNDAGEN DEN 1:A MAJ 1994 KLOCKAN 13.00
ORGANISERAD PÅ ITALIENSKT VIS.



Se hit alla älskare av italienska fordon! Den 1:a maj ordnas en träff för alla 2-4 hjuliga fordon av italiensk härkomst, nya som äldre. Mötet äger rum utanför motormuséet i Skokloster där det finns möjlighet till såväl egen picknick som att intaga lunch på restauranten. Vi önskar alla pasta- och rödvinsälskande entusiaster välkomna med sina bilar och motorcyklar. Vi vill se allt från Fiat 500 och Cucciolo (4-takts Ducati-moped) till Lamborghini och MV Agusta. Varje märkesklubb får sedan anstränga sig att få dit sina egna medlemmar. Vi hoppas detta skall bli en tradition för alla italienska Moto och Macchine. Organiserad på italienskt vis, d.v.s. ingen organisation alls! Ta gärna med lite klubbemblem och tröjor för försäljning.

Skokloster ligger nära Bålsta och Sigtuna norr om Stockholm. Skyltat från E18 vid Bålsta och Bro. Från E4:an svänger man av i Märsta mot Sigtuna. I Sigtuna är det sedan skyltat mot Skokloster. **GLÖM INTE KAMERAN!**

Väl Mött och Vänliga Hälsningar

Februari 1994

Sammanslutningen Moto & Macchine

Upplysningar: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö. Tel 08-766 22 84

FENTIOTRE

Singles cup 1994 !

Planeringen inför årets stampsäsong börjar att nå sin kulmen. De flesta tävlingsdatum har spikats, sponsorer har knutits upp och de flesta Team/förar/maskin-konstellationer har tagit sin form. Om vi börjar med tävlingarna så ser det ut så här:

6-8/5	Falkenbergs Motorbana	SM, DM kombi.
21-23/5	Karlskoga Motorstadion	Thunderbikes
18-19/6	Våler Raceway, Norge	Thunderbikes
9-10/7	Scandinavian Raceway	Thunderbikes (Int.nat)
27-28/8	Ring Knutstorp	Thunderbikes

Den första tävlingen är ett kombinerat svenskt och danskt mästerskap i roadracing där även Sound of Singles och Battle of the Twins finns med, dock endast ett heat per klass. Vid Thunderbikestävlingarna körs som bekant fem olika classic-klasser, BoT och SoS. Och det körs race både lördag och söndag. Så totalt är vi uppe i nio deltävlingar, och det kan även bli en tionde. I så fall första helgen i september på Knutstorp, men det är inte klart än.

Oavsett om det blir nio eller tio avdelningar kommer de två sämsta resultaten att räknas bort i sammandraget. Tävligen i juli på Anderstorp är alltså internationell och vi får bara hoppas att den inte krockar med Österrikiska Ducatiklubbens traditionella Speedweek på Salzburgring som brukar hållas i början av juli. Vi återkommer med fler internationella datum.

MCM går alltså in som klassponsor för denna klass som befinner sig i ett expansivt skede (låter som en platsannons). Femtusent kronor kontant står på spel till den som vinner cupen. Dessutom står tidningen för vandringspokal och en entusiastpokal som utdelas varje race till någon som utmärkt sig på något extraordinärt sätt. En klasslogo tas fram och dekalerna kommer att tryckas.

Det snickras i lador och källare i hela vårt avlånga land. En av de som snickrar är Acke Rising, ISR, som bygger en egen krommolymram runt en Folanstänka. I mån av tid kommer Cralle Lindholm att styra maskinen, annars finns den i händerna på Anders Andersson, inte helt okänd han heller.

Acke tycker det hela är så roligt och spännande att han skänker ett par sexkolvsock till den som kommer tvåa totalt i cupen. ÖHLINS RACING i Upplands Väsby (världsledande på stötdämpare och framgafflar om ingen visste det) visar sitt intresse och skänker en styrdämpare (också den revolutionerande) till den som kommer trea. Även Motul, den franska oljan sluter sig till sällskapet via sin svenske importör, BoOve AB. Omfattningen är inte bestämd än men pressen är hård då både direktören själv, Bo Granath och väskedängaren i Göteborg, Kent Andersson är med i klassens toppskikt.

När det gäller maskinmaterialet så kommer det i nästa MCM en mera utförlig pre-season-garage-watch (oj, så internationell man kan vara då, redaccks kom.). Men naturligtvis ska vi dra det senaste skvallret här.

Om vi börjar med fjolårets vinnare, Micke Johansson från Getinge så överger han sin Gilera för en tysk stridsvagn, en UNO-GDM-Rotax. Det är alltså en Rotax DOHC vattenkyld motor trimmad av Gerhard Daiber i ett tyskt UNO chassi. Denna kombination är väl den enda som visat sig riktigt konkurrenskraftigt mot Ducati Supermono (!!!!!!!), redaccks anm.) i den hårda tyska serien. Micke kommer förmodligen att köpa fjolårsmästaren Hans-Peter Meyers ekipage då denne har fått en fabriksstyrning hos MZ (nej, det är

inget skämt). Kent Andersson kommer att finnas på en liknande maskin fast helt ny.

Den gamla Hejiran har sålts till Tibro. Där bor även Patrik Tidström som fortsätter på sin OVER-replica. Nya följare och bromsar samt mera väss i japsmotorn är hans recept. Offroadgänget från Trollhättan fortsätter som om inget hade hänt, och det har det kanske inte heller. Jag trodde att det skulle bli lite färre höghjulingar, men det verkar nästan inte så.

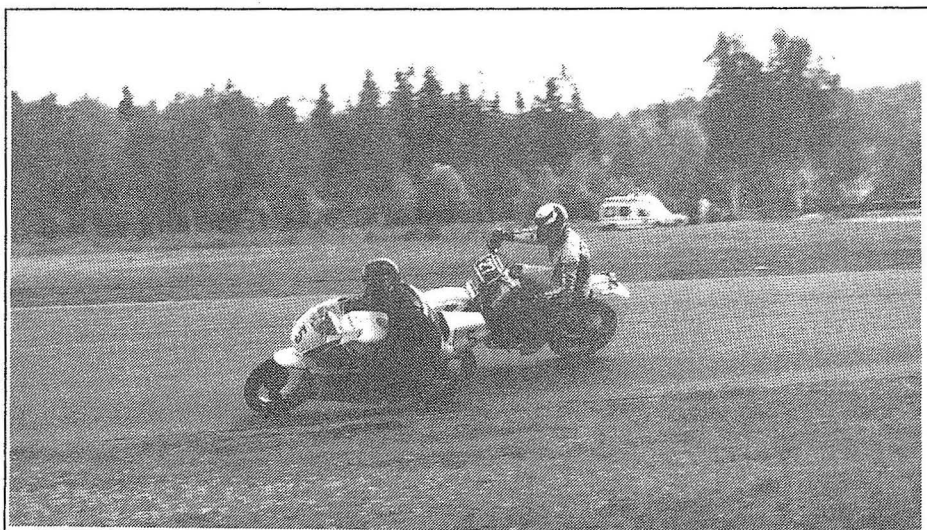
Folanstänkor håller på att byggas med flera olika rammar. Folan själv tar numera in Tigcraft från England och det kommer förmodligen ut två sådana på de svenska banorna. Aprilia, Bakker, URM, Suki och Kwak är andra rammar som kommer att användas. Det kommer fler Husabergare, Christer Ekdahl från Stockholm konverterar en Yama TZ 250 från 1988 till sin 600 cc Husabergare och Jonny Nordberg, känd från Sleipner, kommer med en likadan ram fast med en Solna MC-trimmad japs. Classe Öhlund, också han från stan, sätter bara sjutton tums hjul på sin Husabergare för även kunna köra Supermotard medan "någon i Västerås" uppges stoppa i den svenska motorn i en Bakker 250 ram.

Det här är bara några av de som aviserat sitt deltagande i den roligaste klassen i svensk roadracing 1994- Sound of Singles. Det här är dessutom det roligaste som har hänt svensk roadracing på flera år. Att det blir den största klassen i år bland alla sedan länge etablerade klasser råder det väl inte längre någon tvekan om. Därför är vi stolta över att få presentera: MCM Singles Cup 1994 !

Björn Andersson

Men Björn, var är alla Duccar ???!!!
Redacc

FENTIÖFEN



FENTIÖFYRA

SERIÖS (?) KULTURDEBATT

I denna brytningstid när murarna rasar och världsbilderna rämningar, fundamenten skälver och nyss så onåbara ledare faller som spön i backen, när ideologerna förrycks, skulle då inte också Ducatismens innersta väsen utforskas och avslöjas ?

Vari ligger substansen i introvert subkultur som denna ? Består den i något djupare själsligt fenomen än kungsaxlar, krommolybdenramar och Phantomdäck eller är det verkligen så att Contimegafonsång helt enkelt slår an något slags genetiskt betingad egenfrekvens i ducatistens cytoplasma ? Består ducatismen i något fast, reellt eller är den bara en reaktion ?

1974 var också en brytningstid, på sitt sätt men klart påtaglig för både Phil Read och MW's teamchef Arturo Magni. Magni måste ha läst oron i Reed's blick innanför den svart-vita Premier hjälmen. Han la handen på Reed's axel och sa: " Oroa dig inte Phil. Aldrig , aldrig kommer en japansk tvåtaktare att vinna 500-VM". Resten är en ren nutidsorientering. I 20 år har vi inte hört annat än ylande tvåtaktare. Troligen föddes idè ducatismen i just de ögonblick Magni uttalade orden "Aldrig, aldrig".

Ducatismen är toppen av ett mentalt isberg, en konsekvens av en rebellisk urkraft som revolterar mot det etablerade. Denna kraft driver ducatismen framåt och motiverar honom att renovera vevpartiet var 3000:e mil. Jasså inte ?

Tänk om Magni haft rätt ... Om ytterligare 20 år förflutit av europeisk, **FENTIÖSEX**

låt vara fyrcylindrig, fyrtaktsdominans hade BOTT betytt "Battle of the two-strokes" ? Vem hade tagit Fabio Taglionis plats på piedistalen ? Walter Kaden ? Vem hade tagit ducatistens plats ? Troligen inte MZ:isten, men bara för att det är såsvårt att uttala. Idèducatismen hade säkert funnits men tagit sig andra uttryck. Till exempel att de enda riktiga motorcyklarna har solfjädertopp och expansionskamrar. Den välbekanta kungsaxel- kontra remdebatten hade kanske stått mellan slidmatning och reedventiler istället.

1994 är en brytningstid för ducatismen, just därför att dess innersta väsen inte i längden kan uthärda stigande försäljningssiffror och 5 rattar i den populistiska pressens bakhjulsåkartester.

Ducatist, var befinner du dig om tio år, då fyrtakttwinar är enda alternativet om man vill vinna ett Superbikemästerskap. Eller ett officiellt SoS-SM är lika vanligt som Fladen Grund i en sjöväderappart ?

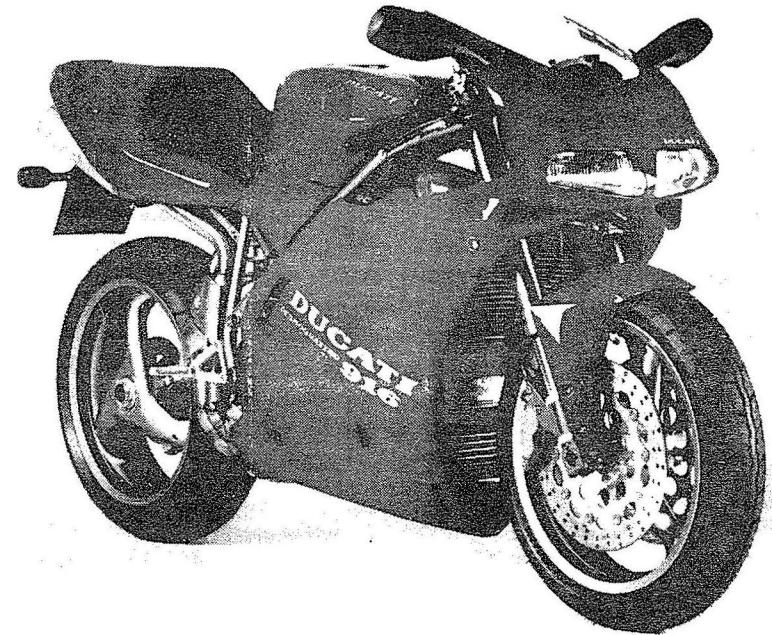
Ideerna består men uttrycken skiftar.

AN

PS. Härmed inbjudes till debatt i ämnet.
DS.



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



Hälsningar från Biscaya

BISCAYA RACING

0322-30124,
31029, 30159

INSÄNDARE

Bästa Cucciolo.

Tack för en jättebra tidning. Den har blivit mycket bättre sen den där mossiga redaktören från Stockholm, eller var det Gotland ?, hoppade av. Han lär enligt rykten ha tröttnat helt på motorcyklar sen hans nyinförskaffade 750 SS visat sig sakna all form av spänning då den är allt för bra! Jag vill dock anmärka på en del saker. För det första har den förre redaktören ingenting med ett återstartat MC-märke i Italien att göra. Det heter alltså MV Agusta med enkel-V, och ingenting annat.

Vidare vill jag tacka för den utmärkta instruktionen hur man knyter en slips. Jag fick en sådan tingest i muta från Intergraph (sponsor till Cagivas 500-team) och provade med allt från rosetter till knopar. Ingen blev imponerad av resultatet. Nu kan jag gå och glänsa i mitt nya klädesplagg. Men, här kommer en fråga som jag alltid har ställt mig, vad sjutton fyller den funktion? Jag kan inte i min vildaste fantasi komma på vad den ska vara bra för. Snälla redacc, ge mig ett svar NU.

Greve Agusta

Svar:

Bäste Greve!

Tackar för berömmet. Vi tycker nog själva att Cucciolo blivit mycket bättre sen vi tog över. Vad det gäller den gamla redaktören, MW, så är det bara att beklaga att han inte klarar av att köra livet ur sin 750 SS. Han bör nog hålla sig till sin gamla Scrambler. Eller varför inte en Cucciolo moped? Vi har hört att

han brukar ses åka omkring på en gammal Velo Solex iförd Ducatis gamla rödvit randiga fabriks hjälm (fniss fniss!).

Vad det gäller MW respektive MV så har vi, det skall erkännas, förvirrat begreppen lite. Men det har ryktats om att Cagiva först kontaktade MW om att få använda hans initialer så att man skulle slippa köpa MV-namnet av den giriga greven. MW krävde dock en högre summa ersättning än greven, så det fick bli MV. Vi lovar att bättra oss i fortsättningen.

Vad det gäller slipsen så har vi kontaktat experter ur den gamla styrelsen. Svaret vi fick är häpnadsväckande. De påstår att plagget, på något vis, attraherar det motsatta könet. På vilket sätt, hur och varför vill de dock inte förklara. Finns det någon läsare som kan hjälpa till med svaret på denna högst intressanta fråga?

Redacc

Hej Cucciolo

Har Cucciolo tappat förmågan att kunna räkna? Varför kommer nummer 5 1993 i januari 1994? När kommer nummer 6 1993? Till nästa jul? Varför var senaste numret bara på 44 sidor? Då passar den ju inte i den utmärkta samlingspärm jag fick i julgåva från klubben. Skriv mer om Cucciolo mopeder.

Arg mopedåkare från Lidingö

Bäste mopedåkare

Det är postverkets fel!

Redacc

Hjälp mig Cucciolo

Vad heter den andra flickan från höger på sid 40 i Cucciolo nr 5 1993? Har ni hennes telefonnummer?

Lars

Svar

Bäste Lars. Flickan heter Greta och kommer från Hemse på Gotland. För övrig information: Ring nummerupplysningen.

Redacc

Morsning Cucciolo

Vad hände? När jag la på den nyinköpta Ducati Passions CD:n och satte 300 wattaren på högsta volym, kom högtalarkonerna farande genom rummet. Högtalarna var märkta med 300 watt och stereon var bara ett år gammal och kostade 30000:- Till råga på allt var det mopeden på 2:a spåret som orsakade skadan.

Oförstående

Svar

Bästa "oförstående".

Vi vill här passa på att utfärda en varning. Det grymma avdraget på Cucciolo mopeden kan, observera kan, i vissa fall medföra kraftiga skador på stereoanläggningar. Detta under förutsättningar att stereon är gjord i Japan. Du skrev inte vad du har (hade) för fabrikat på din stereo, men vi gissar att det är en Sony. Dessa har nämligen gått sönder på löpande band när CD:n med den berömda Cucciolo mopeden kom ut. Vi måste här också passa på att varna er som har en Sony Freestyle. De små högtalarkonerna i hörlurarna kan

flyga ut med sådan kraft att de kan skada hjärnan. Sony har kontaktats för att ge en förklaring, men de svarar bara att de ej har hört talas om CD:n i fråga. På Sonys huvudkontor i Japan hade den tekniska chefen Yoshihira Yokamoto hört talas om CD:n, men inte om problemet med Sonys utrustningar. På konsumentverket har man inte tagit emot någon anmälan, så vi föreslår att du vänder dig dit.

Redacc

Tjena Cucciolo

När kommer artikeln om Ducati bilen?

Biltankar

Svar

Bästa "Biltankar"

Fråga f.d. redaktör Stephan Hoffmann. Här lär sitta på artikeln.

Redacc

Argsint hemmafru

Se till att få bort alla lättklädda damer från tidningen. Fram för mer maskulin fågning!

Arg hemmafru



FENTIONIO

DET KOM ETT BREV

ÄRADE MEDLEMMSTIDSSKRIFT

Vintern är en tråkig tid. Motorcyklande är inte att tänka på då en Ducati gör sig synnerligen dåligt i snödrivor. Efter närkontakt med snö får man dricka glögg och sityta vid brasan.

Då "vatten är ett farligt gift" och snö endast är vatten i en annan aggregationsform, bör man hålla sig inne. Företrädesvis på Italienska matställen och Irländska pubar.

Detta för att dels skydda sig mot snö, dels för att säkra det ständiga behovet av pasta och pilsner.

Dock ska man på en pub inte dricka pilsner. Där skall inmundigas Guinness. Med 2 cm fast skum från fat. Öl på flaska, framförallt ljus, är för kvinnor och barn.

Tyvär är tillgången på Irländska pubar obefintlig i omgivningarna. Därför färdas man i Mach 3 mot närmsta större stad där EN (1) pub finns! När man inser att detta gemytliga hak serverar öl utan att servera mat blir man fundersam.

Som tur är finns denna "bar" i en annan kommun. I vår har vi minsann inga dylika dekadanta platser.

I Värnamo kommun är vi ordentligaa av oss. Därför har vi tre ggr så många kyrkor som matinrättningar med serverings-tillstånd.

Vill vi supa till åker vi till grannkommunen för att visa hur dålig deras alkoholpolitik är.

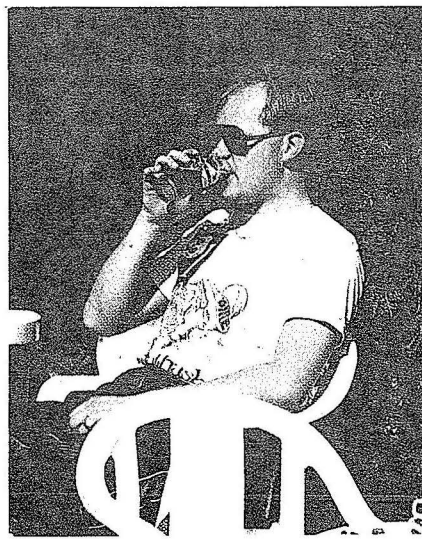
När vi fyllt oss med mat och dryck blir vi trötta och trillar omkull. Då får man åka taxi. Om man har pengar. Annars får man gå. När man lagt sig i sängen ska man vänta tills rummet uppför sig som rum ska, dvs står stilla.

Morgonen efter har man blykeps och munnen luktar kattlåda. Man undviker ljus, ljud och föda. När man har gjort det känner man sig bättre och kan ägna söndagen åt att gå till kyrkan eller på bingo.

På kvällen går man ner i garaget och polerar ögonstenen och drömmer om sommaren. Då man byter ut det etanolframkallade ruset mot det rus som framkallas av slingriga vägar och v-twin muller.

"Helig äro sommaren ty den är för kort för att supas bort."

Med istappar i röven, vänliga hälsningar/
Mikael Gustavsson



FEL MÅSTE BLI RÄTT

Nu när det är tid att betala in medlemmsavgiften för året så se till att du betalar in på rätt postgironummer. Tydligt har det stått fel i något gammalt nummer av Cucciolo, och därför har en Guzzi-åkande herre vid namn Hannu Tarvainen inkasserat massa friska pengar. Motorcykelåkare brukar ju tillhöra den hjälpsamma människoskaran och så gör även Hannu, så har du betalt fel, ta kontakt med honom så får du tillbaks dina slantar. Tyvärr så åker tydligen ingen av de tillfrågade personerna på postgirot höj och var alltså inte villiga att hjälpa till. De ville inte hellre ställa upp på bild.

I år har vår vän redan fått in över 1000 sek. dvs medlemmsavgift från minst (?) 6 Ducatister, så se upp med siffrorna på inbetalningskortet.

Här kan också felet ligga eftersom en del nya medlemmar har hört av sig till styrelsen och redacc pga att de inte fått någon tidning. Så du som har värvat någon ny medlem, kolla med honom så att du gav honom de riktiga uppgifterna.

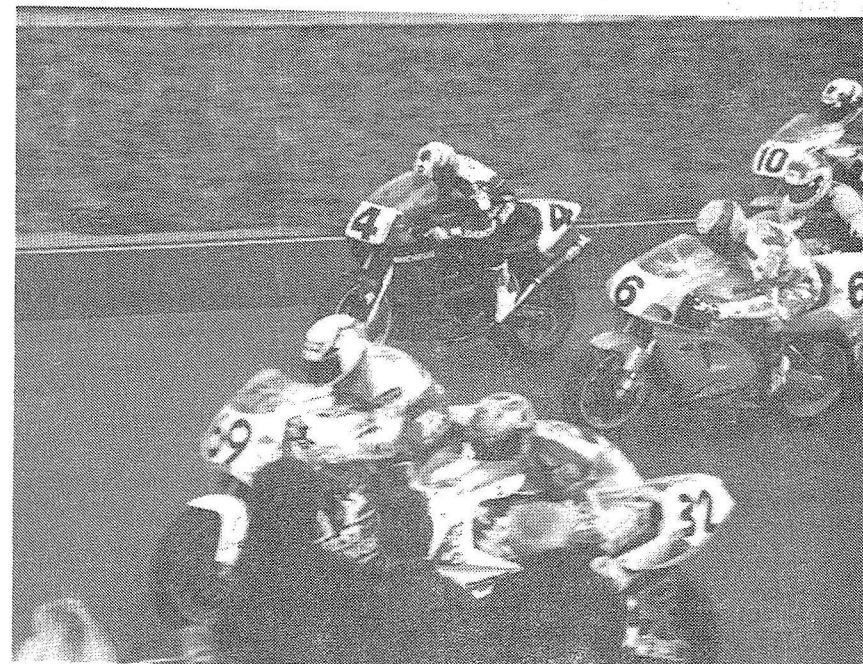
Har du betalt in på pg 477 13 47-4, har du alltså betalt fel och bör ta kontakt med:

Hannu Tarvainen
Ugglevägen 6D
147 34 Tumba

Rätt pg-nummer är 477 13 71-4.

RN

Först till posten vinner !!



VI SOM ÖVERLEVDE !

Trots att Cucciolo var sent ute, c:a två veckor innan avresa så blev det ett bra startfält ändå. 17 st personer nappade på erbjudandet som kom via djungeltelegrafan, årets vinterkust till kust alltså, som gick till Åbo med Viking Line.

Efter att ha samlat alla på terminalen och delat ut biljetter antrände vi båten och gick till våra hytter. Därefter direkt till restaurangen där vi intog en superb tre-rätters middag med tillhörande dryck samt givetvis en Grappa av okänt märke, dock drickbar, till kaffet.

Lite senare, efter att ha smält maten en stund, var vi redo för baren. En klar majoritet valde mogendanslokalen, så det var bara för oss ungtuppar att följa med. Där bjöds på gratis öl och trikoloren dekaler, vilket bara kan betyda en sak: Klistra dekal orgie !!

Överallt satt klubbdekalen, på väggar och pelare, i taket, på ölglas och tom under borden (till glädje till alla som hade sovit ruset av sig på golvet).

Med hänsyn till de inblandade hoppar jag nu över ett par timmar.

När musiken slutat och personalen stängt bar det iväg till någon hytt där det var rejäl efterfest. Salza-Janne (ordis nya favoritmustk) yrade om sitt Herkulesplan till Monza igen. Vem vet, köp klubbens CD-platta så kanske vi har råd att hyra ett ?! Planer på ett äkta Kust till Kust rally diskuterades också

Även detta party tog slut och vi kom i säng c:a kl. 06.00, för att pigga och

SEXTIOTVÅ

onyktra vakna kl. 09.00 för att äta frukostbuffè, trodde vi. Det var bara det att buffèns tider var 05.30 till 07.30, - nattmacka med andra ord.

Nåja, uppe var vi i alla fall och mot cafeterian styrde vi våra magar för "en te med fralla frukost", sedan följde ett avslappnande bubbelbad där vågorna gick höga (grov sjö utanför). Med en Lapin Kulta i handen diskuterades formerna på en 900 SS med en Guzzi- och en Kwakazakiåkare som fick åka med på dispense. Nu är dom, till 99,7 % säkerhet, övertalade att köpa varsin också.

Resten av lördagen fördrevs mest av flipper, hamburgare och öl samt Taxfree-shopping.

Kvällen närmar sig och så gör även Stockholms hamn där vi ankrar vid åttatiden. Kvällen är ju ännu ung så vem vill hem nu ? Det ryktas om att det är fest på Micke Werkelin's klubb på Lidingö, men i brist på kommunikationer (läs pengar) så blir det en pub på söders höjder.

Vi tar farväl av varandra och de flesta åker hem förrutom de två nykommlingarna, Salza-Janne och jag. Tillsammans styr vi näsan mot puben Bell's för ytterliggare några öl.

Sammanfattningsvis en mycket trevlig resa, en ljusglimt i det annars så trista vintermörkret. Håll ut, snart är den här, våren alltså !

Eder Reiseleiter: Thomas Tallin

Skrammel från Ordis.

Än så länge kan man ligga kvar i sitt ide, men nu kan man börja fundera på att ställa väckarklockan. För att skaka alla till liv och få ur tummen så kör klubben ett antal lokala träffar runt 1 maj. I Stockholm bjuder vi även in ett antal märkesklubbar till vår traditionella 1 maj träff vid Skokloster.

I år kommer klubben nästan att göra ett politiskt inlägg, året är nämligen förklarar som färjeår, glöm broar över Öresund eller tunnlar under Engelska kanalen. Det vill säga att i år skall man ta färjan i stället för bron eller tunneln. Färjor är perfekta ställen att kliva av Ducatin och försöka räta ut benen, ljuga och ta en fika. Dessutom är det väl några som har gasat ett par gånger extra inne i en färja, det blir bra resonanser där. Det är även mycket kulturellt att åka vägverkets små färjor, ofta gratis med fikaställen på ena eller andra sidan. Jag håller på att skaffa fram en förteckning på samtliga vägfärjor som vägverket har.

Eftersom det nu är färjeår så passar klubben på att utlysa en tävling kring detta. Poäng utgår för varje färja som man har åkt, ju märkligare typ desto mer poäng. Bevis på åkturen sker med hjälp av fotografier och biljetter. I höst räknar vi ihop poängen och delar ut fina priser, typ en ny 916 eller liknande.

Vad vore nu mer naturligt under ett färjeår än att ha årsmöte på Gotland. Så det har vi, årsmötet bli alltså på Got-

land. Om det blir lagom stort intresse så satsar vi på att fixa jippon under en hel vecka i samband med årsmötet. Tanken är att man skall kunna ha en veckas semester i samband med årsmötet och göra diverse kulturella aktiviteter. Boka således in en semestervecka på Gotland i sommar. Micke W håller i detta.

Årets första officiella klubb färjefärd blev ett äventyr mest för folk från Stockholmsområdet. Klarar inte övriga Sverige av ett sjöslag på denna sidan av landet?

Jag antar att alla numera har hört talas om klubbens fantastiska CDskiva. Det har i alla fall ett antal personer i Italien gjort, det har ringt ett antal personer från Italien och velat ha mer info, en superhit med andra ord. Undrar om man kan ställa upp i schlager-EM med den? I så fall är succén given. Tack Hans Jartoft för ett superjobb.

En kalender över årets begivenheter kommer att tas fram i vanlig ordning, skicka således in material till Rickard så vi får med det Cucciolos kalender.

Som ni ser så lägger redaktörerna ner ett jättejobb på att fixa Cucciolo, men fortfarande behövs hjälp med att skriva in text. Så om du har tillgång till en dator och lite intresse att hjälpa till, hör av dig till Rickard och se till att tidningen blir ännu bättre.

Ha't bra.

Jan

BORGIO PANIGALE TORGET

GAMMALT ,NYTT, RENOBJ. MM.

SÄLJES:

REVOVERINGSOBJEKT

ELEFANTGRÅ 906:A FRÅN -89/-90,
SOM HAR RULLAT NÅGRA MIL
RUNT JORDEN, SÄLJES NU TILL
HÖGSTBJUDANDE.

MINST 25000 PENGAR VILL JAG
HA. EFTERSOM JAG JOBBAR PÅ
DAGARNA OCH ÄR UNGKARL FÅR
NI RINGA EFTER KL. 22.30.

RIKARD 040/12 43 73

FÅGELBAD

PGA TILLÖKNING I FAMILJEN
MÅSTE JAG SÄLJA MIN 851:A.

JAG FÖREDRAR EN SNABB AFFÄR
OCH BEGÄR ENDAST 55000 SEK
FÖR DENNA PÄRLA. JAG KAN
ÄVEN TÄNKA MIG 12
FOTBOLLSTRÖJOR OCH EN
FOTBOLL SOM DELBETALNING.

KJÄLL I AVESTA 0226/111 39

LITTERATUR

ORIGINAL VERKSTADSHANDBOK
TILL 906 PASO. ÄVEN ANVÄNDBAR
TILL ÖVRIGA TVÅVENTILARE.

MASSOR AV MC-TIDNINGAR MED
DUCATIREPORTAGE, TESTER,
PROVKÖRNINGAR. PRIS 5 - 20 KR.
RING OCH JAG SKICKAR EN
LÅÅÅÅNG LISTA.

PETER PORSLIN 0340/809 63

900 SS -90

NYSERVAD, 2000 MIL

NINA BOST: 08/744 37 84

ARB: 08/13 34 10

LJUDDÄMPARE

MISANO-DÄMPARE TILL 900SS,
851 M FL ENDAST ANVÄNDA 17
MIL, PRIS 1900 :-

GARAGESTÖD, PRIS 400:-

BJÖRN 011/17 43 67

010/291 4022

VATTENKYLNING

VILL DU VATTENKYLA DIN
900SS/SL ?

KOMPLETT PAKET MED
CYLINDRAR, TOPPAR OCH

VATTENPUMP + GENERATOR-
KÅPA ÄR TILL SALU PGA ORSAK.

PETER PORSLIN 0340/809 63

750 SS -91

350 MIL, ENSITSKUTS, ALBERT &
ALBERT ÖPPET 2-2.

046/29 48 36

750 F1 -87

MYCKET FINT ORIGINALSKICK.
PRIS: 44 000 :-

ALLA SERIÖSA BUD BEAKTAS.

ULF ARB: 013/19 64 10

HEM: 010/273 40 97

HELGER: 08/13 79 34

750 SPORT -89

MYCKET FIN, 1900 MIL FLYTANDE
SKIVOR, MYCKET LJUDLIGT BLÅS,
RÖD-SILVER.

PRIS: 53 000:-

0393/400 14

0393/400 65

KÖPES:

HELST 900 SS ÅRSM 90-93,
EV 750 SS -91 (TORRK), ÄVEN
ANDRA TYP 851:AN AV SENARE
ÅRSM ÄR INTE HELT FEL..... MEN
DÅ ÄR DET MERA
"PRISKÄNSLIGT".

FINNES: MYCKET VÄL-VÅRDAD
KLASSIKER, GUZZI V7 SPORT,
HELT ORIGINAL. RING INNAN JAG
ÅNGRAR MIG. HELA SVERIGE AV
INTRESSE.

ANDERS MANSÉN

BOST: 08/92 09 19

ARB: 08/92 54 52

851 ELLER 888

MAGNUS 035/344 62

RENOVERINGSOBJEKT

ELLER MOTOR TILL W.CASE 350-
450 CC

LEIF ÖSTERLIND 08/96 44 33

KÅPFÄSTEN TILL 600TL

EV HELA KÅPAN, PANTAH MOTOR
500/600/650, HEL ELLER I DELAR.

DAN HEM: 0510/13398

ARB: 0510/88396

MIN PASO SAKNAR

MASKINERI ! HAR DU EN
REMDRIVEN 900 TILL ÖVERS SÅ
RING MIG !

PETER PORSLIN 0340/80963

TILL LAVERDA SF 750

CYLINDER + KOLVAR ELLER
ENDAST KOLVARNA (2:A Ö-DIM.)

ÄVEN ANDRA DELAR

JOHANNES LJUNG 0382/305 23

VÄLSKÖTT PASO

BJÖRN 011/17 43 67

010/291 4022

HITTELÖN

JAG HAR ÄNNU INTE FÅTT
TILLBAKA MINA SHIMS SOM
STALS I MITT GARAGE I
BROMMA/STHLM 20-21/11-03. C:A
25 ST UNDER MELLAN 6,70-7,20
OCH C:A 10 ST ÖVRE MELLAN
4,60-5,10.

HAR DU HÖRT NÅGONTING SÅ
TVEKA INTE -RING!!!

TOMAS TALLIN 08/80 86 45

DUCATI-TRÄFF PÅ FÄRÖ

20-21 AUGUSTI 1994

Stora Gåsemora



I augusti 1984 hade Svenska Ducati Klubben sitt första årsmöte i Höör. Det var där klubben bildades formellt. Nu är det 10 års jubileum och dags att göra nåt speciellt. FÄRÖ, ön norr om Gotland andas skeppsbrott, sjöröveri och säljakt. Dramatik med andra ord. Men där finns också en underskön natur med fågelrika insjöar (träsk), raukar, flygsandsfält där det mytomspunna djuret myrlejonet härjar fritt!, milslånga sandstränder, myrar, hedar, stenkust... Orden räcker faktiskt inte till. En del brukar förknippa Färö med det ullbeklädda djuret får. Det är dock helt fel. Det finns inga får på Färö! Mer om detta i nästa nummer. Sen är det faktiskt sant att lagen upphör att gälla vid Broa (färjeläget på Färö) och att vägen som går i en mil lång slinga runt nordöstra ön är en kamouflerad road racing bana.

Träffen kommer att hållas på gården Stora Gåsemora med anor från början av 1700-talet. Bredvid ladugården med kossor och grisar har man byggt en fin konferenslokal med tillhörande övernattningsrum. Det är 400 m till havet och ca 15 minuters promenad till en av norra Europas finaste sandstränder. De 30 först anmälda får riktig sängplats (medtag lakan och örngott och städa själva innan hemresan). Övriga får ta med sovsäck och syva (man säger så på Färö) på golvet.

Pris: 225:- / person inklusive middag på lördagen samt frukost på söndag morgon. Anmäl dig snarast genom att sätta in pengarna på pg. 477 13 71 - 4. Märk inbetalningskortet "Färöträffen", namn och adress. Som sagt de 30 första...

Båtar:
Från Nynäshamn och Oskarshamn fredagen den 19/8 kl 23.30. Ankommer Visby den 20/8 kl 05.45 resp 06.00.
Från Visby till Nynäshamn den 21/8 kl 17.00. Ankommer till Nynäshamn 22.00.
Från Visby till Oskarshamn den 21/8 kl 18.30. Ankommer till Oskarshamn 22.45.
Enkel personbiljett kostar 125:-, Ducati kostar 97:- och Alfa Romeo 180:-
Resorna bokas snarast på tel 08-52064000, 0498-293000 eller 0491-19010. Boka snarast!

Vi rekommenderar dock att ni stannar längre på Färö och / eller Gotland. Om du vill stanna längre på Gåsemora så ringer du och bokar hos Birgitta Du Rietz (uttalas Dörje) på tel 0498-223726.

Andra övernattningsmöjligheter eller svar på frågor kanske kan besvaras om ni ringer arrangörerna:

Mölner-Micke Werkelin 08-7662284, eller Färö: 0498-224329
Dämba-Kaj Leino 0498-217565

SEXTIOSEX

KLUBBP RYLAR

DUCATI S-märke 40:- . 2st jackor kvar;900:-/st

KLUBBDEKAL röd/vit el. röd/vit/grön 5:-

KLUBBTYGMÄRKE röd/vit el. röd/vit/grön 25:-

DUCATITYGMÄRKE svart/vit/grå 25:-

DUCATI-"banan". Tygmärke röd/vit/grön 10:-



NYHET NYHET NYHET NYHET
CD skiva för den renlärige.
Conti, NCR, carbon. Allt är med.
Including mega-hit DUCATI-
POWER. Endast 50:-



Broderat RYGGMÄRKE 20 x 30 cm
"Bologna-märket" 120:-/st

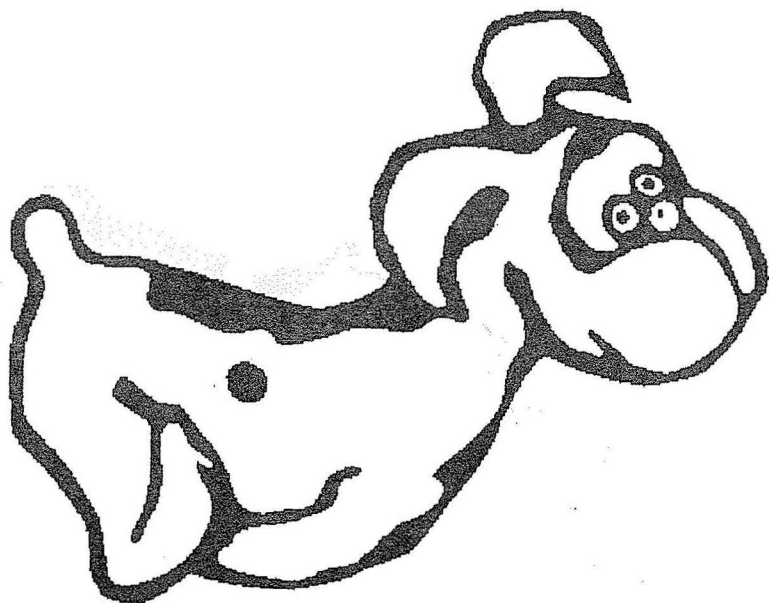
Cucciolo - TRÖJAN "Livet börjar vid 130 dB(A)"
STORLEK L
Vit långärmad t-shirt **Pris 100:-**

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

Beställ genom att betala in på postgiro 60 44 52-3
Glöm ej att ange antal, färg, storlek o.s.v.....



© Cucciolo® 6-93/1-94



Under hela min "tillverkning" av Cucciolo har jag undrat
vad vår kära hundvalp är för någon ras ?? Någon som har
en ide ?? Skicka in till insändarsidan !?! /PH