

Cucciolo



Var och när hittar du här. **Nr 2/94**

Nr 50 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, dekalering och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 1 000:- + ev extra portokostnad (pga högre vikt). Bidrag till tidningen skall vara den väldiga redaktionen tillhanda absolut senast den 20:e i varje udda månad. Material skickas till:

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

Primärredaktör: Rikard Nilsson, tel 040-91 00 19

Sekundärredaktör: Peter Hesterskog, tel 0370-998 78

Tertiärredaktör: Johan Genestig, tel 0455-131 79

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

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

STYRELSE/BOARD

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

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

Sekreterare/Secretary: Lars Källberg tel 0226-111 39

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

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

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

ADRESS/ADDRESS

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

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

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



TRÖJOR OCH DEKALER

Peter Lindqvist, Lofotengatan 20V, 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).

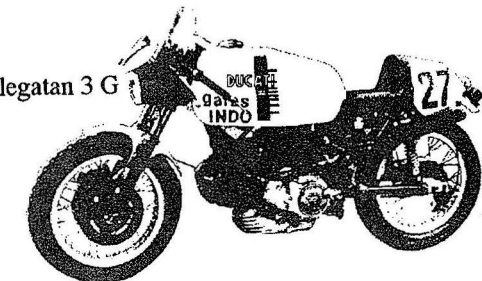
Tomas Lundén, Centrumvägen 1, S-582 69 Linköping: Luxembourg, Switzerland, France (correspondance in French please).

ANNONSANSVARIG

Peter Essy-Ehsing, Vitemöllegatan 3 G

214 42 Malmö

tel 040-97 65 08



Innehållet:

Detta nummer har en prägel att ligga till grund för den redan i farstun stående sommarn. Här har vi därför i *Calendern* försökt få med alla viktiga händelser som kan beröra oss Ducatister.

Det har tydligen inte *skvallrats* så mycket sedan sist så den avdelningen är ovanligt tom.

Jartoft fyller på med senaste nytt om hans succè, *cd-skivan*, som just nu är slutsåld igen. Otroligt !!

Werkelin har tittat tillbaka i arkivet för att få svart på vitt att *Cagiva* redan för länge sedan är *världsmästare*.

Cucciolo har upptäckt en *broförbindelse* som kanske inte så många visste om. Den fungerar tom. utomordentligt bra trots språkförbistringar.

Vi har oxå *bullermätt* en 851:a med diverse olika dämpare.

Tävlingssäsongen har ju börjat och givetvis var vi på plats, även där.

Med mera

Jag vill inte gå händelserna i förväg men till nästa nummer (3) vill vi ha in massor av material eftersom det just nu bara flyger en massa mal i den lådan. Detta bör vara inskickat, till den väldiga redacctionen enligt sida 2, senast sista maj.

RN

Sid	1	Calle & 916
	2	Klubbinfo
	4	Denna sida
	5	Redacctörsord
	6	Skvaller
	12	Fabriks-916
	13	Första GP:t
	17	916-Biposto
	18	Andra GP:t
	20	916-vinst
	21	Redan mästare
	24	Broförbindelse
	30	Häng mé hit
	32	Calendern
	36	Vårresan
	38	Prov av värde
	40	Årsmöte
	41	Bullermätning
	42	Insändare
	45	Omtalad succè
	50	Sportbojkott
	52	Kanske kultur
	54	Elefanten
	55	ITI
	56	Skokloster
	57	Sexigt under
	58	Borgio Panigale
	59	Klubbprylar
	60	Från första turen

BACK TO BUSINESS

Då fick sekundäroperatör Hesterskog äntligen klippa och klistra lite och det gjorde han bra !! Nr 6/1 blev t.o.m. så bra att inte en enda hemmafru har hört av sig till redacc. Trodde vi inte var möjligt!

Detta jubileumsnummer, nr 50 sedan starten, som du håller i din hand gjordes alltså nere i Malmö. Målet har varit att få ut det i allas brevlådor innan månadsskiftet april/maj. Får väl se om det lyckas.

Om rätt ska vara rätt och vi ska ha någon ordning på Torpet så lär det vara Tertiärredacctör Genestig som nu står på tur att prova på hur det känns att ha hela bostaden fylld av stora/små/långa/korta och även skrynkliga pappersbitar, klister, foto mm. Hans första alster hittar man förresten redan i detta nummer.

Nu till något helt annat.

Sommarn står som sagt och bankar på dörrn och vill in (i alla fall på redacctionen) och det brukar innebära att våra tvåhjulningar vill precis tvärtom, dvs ut. Här nere kör vi i och för sig med årsförsäkring och kan därför ta en tur lite då och då när man är sugen och vädret tillåter. Den kallare period som nu gått till ända hade gått om sådana tillfällen. Trots att man då här nere har möjlighet till att fuskträna så är man ändå lite rostig så här i början.

Väl medvetna om detta håller man därför igen lite och tar ut avstånden till framförvarande. Så sa vi innan vi (10st ducatister) gav oss iväg på tur en solig förmiddag i påskhelgen. Det gick också mycket riktigt lugnt ut genom stan men direkt när det började lukta 70-väg släpptes hästarna fria. Asfalten var torr och fin men givetvis inte speciellt varm, vilket även håller däckens i kylskåpstemperatur. 70-väg som sagt och två goa karuseller i sikte, ner i tvåan och ordentligt med gas. Tittar i backspegeln i utgången av karusell nr två och ser pärlbandet, -vackert !! Känner flytet och kör om Arvid i hatt med en hel del moms på mätaren. Nästa hoj hinner inte om utan aktiverar sina flytande 320 mm:s brembo istället. Bakom honom tar tredjeman också till bromsutrustningen för att få ner farten, detta ser inte kille nr fyra förrän ganska sent (han låg på tanken på sin PASO 906:a) och följden blir inte ett bakhjul i luften utan ett framhjulslås i säkert 100plus. Hojen börjar vika sig mot höger och reflexen från förarens hypofys släpper genast greppet om bromshandtaget. Nu har hojen definitivt övertaget och tvärvänder ner i krondiket strax innan trafikskyltarna. Upp ur diket och ut på åkern med fullt ställ, fortfarande otroligt nog på hjulen. Till slut får föraren stopp på ekipaget, andas ut och lyckas sedan för egen maskin ta sig ut på vägen igen. Bromsning, undanmanöver och balansprov på bara några sekunder. Snacka om intensivkurs i avrostning. Några dagar senare, på onsdagsträffen, fick han ett par nya kalsonger av kamraterna.

Håll igen nu i början, så ses vi även lite längre fram ute på vägarna.

RN

LÄNGDENS BETYDELSE

Frågar man flickorna så är svaret nej, har jag hört.

Frågar man mig en fredagskväll kl 23.00 när den nya kedjan skulle på hojen, är svaret entydigt ja. Ty när justeringen är i ändläge och f_nskapet fortfarande är för långt kommer osammanhängande ord ur munnen som säkert blir censurerade av redacc. Det är då man börjar att räkna länkar.

-Jodå 98 st det stämmer tom. med instruktionsboken, men tyvärr inte med värligheten. Mer rätt torde vara 96 st alternativt 94 st då man får en väldigt rolig hjulbas (c:a 15 mm kortare än normalt).

Min hoj är en 900 SS av årsmodell -93, men det stämmer säkerligen (inte) på fler.

TD

BORDI GLÄNTAR PÅ

..... dörren och har även lyft på skynket på -95 års Ducatimodeller. Det vankas mycket godis. En 750 version av 916 ska släppas i början av året för att kunna soparent i Supersport 600 som ju tillåter 750 twinnar redan från i år.

En city-Elefant med 900 motor och landsvägsdäck kan bli något för den som har dragning åt Motard-hället.

En ny serie 2-ventils-motorer med vätskekyllning ska ersätta dagens gamla Pantahmotorer.

AN

HD-RACERN AVTÄCKT

Nu finns officiella bilder på HD:s 1000 cc fabriksracer.

I skrivande stund har den också begått premiär på Daytona 200.

Motorn uppges lämna 140 hk. Vinkeln mellan de cylindrarna är 60 grader och de två 98x66 mm stora burkarna matas av en Weberinsprutning.

Om motorn kan också nämnas att den har Carillostakar på enkel vevtapp, komp 12:1, 39 mm insugsventiler och 33 mm på avgassidan.

Trots att hojen är helt up to date, så har den klassiska HD-drag, särskilt kåpans form som för tankarna till en gammal XR750 racer. De flesta chassi-komponenter som bromsar, gaffel och ram är konstruerade över there.

Var annars? Vem hade väntat sig en Showagaffel? Obekräftade rykten talar dock om en Öhlinare i bakändan.

AN

KLUBBAR OCH CLUBBAR

När man nu är medlem i en livlig entusiastklubb kan man ibland inte låta bli att notera vad andra märkesklubbar har för sig.

"Hos frisören" bläddrade jag i en inbjudan till en träff från en klubb som härbärgerar fordon från Zuffenhausen. De där som tycks ha svårt att bestämma sig för både en motors cylinderantal samt var den ska vara placerade.

Här följer en kort beskrivning av deras inbjudan.

Ett föredöme eller avskräckande? Döm själv.

16 sidor fyrspråkigt i fyrfärg på gediget papper och ett tjugotal bilder, de flesta då ifärg.

Kommentarer till arrangemanget från:

J Lachman, ordf. PSC.

Dr W Wiedeking, VD

C-G Lundberg, VD PSE

Prof Dr F Porsche

Aktiviteterna ser i korthet ut så här:

Torsdag kväll: Buffé och dans.

Fredag: Concours d'elegance, fotorally, barbacue, underhållning och dans.

Lördag: Slalomtävling, galamiddag, dans till storband.

Söndag: Prisutdelning och avslutning.

Nej, du har inte läst fel, det är Svenska Porsche klubben, inte Sveriges danssällskap.

Ett trevligt litet arrangemang måhända. Som alltid finns det en liten hake. Anmälan som obligatoriskt innehåller kost och logi, kostar 4500 kronor per person

HJ

YPPIE-RACING

Promotorföretaget för bl a Superbike-VM, Flamini Group, har tecknat ett kul avtal med Techna Racing Sport Events.

Det hela går ut på att i samband med vissa Superbike-VM-tävlingar arrangera en tävlingsklass för folk som har gått om pengar, men inte gillar att skruva. Klassen har döpts till "900 Eurocup 94".

Hojarna, som står till förfogande, är 30 st Ducati 900 Superlight och kostnaden för denna "fabriksstyrning" året ut är femton miljoner Lire, dvs ungefär 72 tusen svenska slotti.

Man kommer inte att bli tilldelad sin egen hoj utan de blir utlottade inför varje tävling.

Så nu har alla chansen att köra av sig utan att skita ner sig. Kul grej men vart är vi på väg?

RN

Vid ett besök i den kända metropolen Färila fick jag veta att importören av blåvitgula crosshojar rekommenderade en viss olja med en varg på dunken. Detta därför att denna olja var särskilt lämpad att förhindra trassel med kopplingen. Samma företag importerar illröda tvåhjulingar från ett land alldeles söder om Alperna. Eder trogne tjänares tvåhjulning är en klenod, även om den är silverfärgad och självklart av rätt härkomst. Dess kamaxlar drivs på rent mekanisk väg utan inblandning av organiska produkter utom för smörjningen givetvis. Ser man efter i verkstadsboken så rekommenderar tillverkaren en olja med varg på flaskan. Denna olja är helsyntetisk och är precis samma som den för crossbruk.

Eftersom detta tilldrog sig hos en man som försörjer sig på att sörva röda fyrhjulingar så såg vi efter vad fyrhjulingsfirman ansåg att man skulle hålla i motorn. Återigen precis samma olja med varg på dunken. Kartellbildning? Ingalunda. Den självklara slutsatsen blir givetvis att man köper en extra stor dunk och håller samma olja i både röda och silverfärgade fordon. Rationellt och så kan det bli fråga om mängdrabatt, i varje fall om affären görs upp i Färila. Om ni meddelar Hr John-Åke att ni läst Cucciolo och vill ha dunkar med vargar på så fixar han det säkert. Det finns både busstation och postverk. Färila är fullt civiliserat. Tel till J-Å är 0651/203 04

En liten parentes. Sint 2000 är vad det handlar om. För "dauervollgas" på Autobahn finns en racingvariant med viskositet 20W/50. Den är en femma dyrare. Den vanliga håller 10W/40 och är modern på så sätt att det numera anses oekonomiskt att pumpa runt en onödigt tjockflytande olja i motorn. Åtminstone i det djupkylda fäderneslandet.

ps

UCATISTATISTIK

I nådens år 1994 fanns det i början av mars enligt officiell statistik 146 registrerade Ducati. Eftersom tydligen alla utom 900 Supersport saknar modellkod så kan blandningen vara precis vilken som helst. Alla övriga är individuellt registreringsbesiktigade och åsatts då i likhet med den silverfärgade skönheten koden DC 0000 och då vet datorn inte hur den skall skilja agnarna från vetet.

Det kräver sortering i den gigantiska myndighetspersonens jättestora register vilket är en affärstransaktion och kostar därefter.

Samtidigt fanns det 563 avförda Ducati med samma sköna blandning.

Årets försäljning är enligt alla naturlagar dömd att bli rekordstor. Om vi nu får den tilldelning som motsvarar efterfrågan.

ps

FÖRSÄKRINGAR

Eder trogne tjänare har haft en ingående konsultation med en i ämnet väl insatt försäkringstjänsteman. Vi talade bla om strypta hojar. Strax efteråt uttalade en välkänd kvällstidningsjournalist att fusket måste stoppas. Det var jättekul läsning. Så blir det ofta om gapar om för stort stycke. Vederbörande gör sig bättre i fyrhjulingssammanhang.

I det nyss utkomna numret av Cucciolo kan läsarna se att en del Ducati som säljs i Sverige är strypta. Numera beräknas försäkringsklassen på ett krångligt sätt och det är uteslutande uppgifterna i registreringsbeviset som ligger till grund. Cucciolo har berört ämnet tidigare.

Men om man petar bort strypningen och glatt bullrar iväg med en för låg försäkringsklass? Från visst håll har framhållits att det spelar ingen roll. Ingen märker något och är fö inte heller intresserade. Fel inställning, kära läsare. Alldeles bortitok helfel. Rent bedrägligt förfarande. Det är klart att det kan fungera och då har försäkringstagaren gjort en fin affär. Ekonomiskt. Om man saknar samvete vill säga.

Har man otur och råkar ut för skada så tro för all del inte att ingen är ointresserad. Försäkringsbolagen är MYCKET intresserade. I synnerhet om det gäller en lätt hoj med flera effektangivelser. Man kan helt enkelt uppdra åt en verkstad att särskilt förvissa sig om att strypningen är intakt. Tom av ren nyfikenhet. Var förvissad om att man känner till omfattningen av "felförsäkran". Till viss del i alla fall och det räcker för att ställa mycket svårbesvarade och lika obehagliga frågor. Har man fifflat så kan det bli frågan om reducerad ersättning och det blir lätt stora summor. Pyton alltså. Är det allvarligt kan det bli åtal för fuffens.

I das Vaterland har man andra körkortsklasser än vi här hemma och dom utgår från effekten och där stryper man hej vilt. Utan att lägga fingrarna emellan om det skulle uppstå oklarheter.

Hos oss gäller det bara effekten och vad som därmed hänger samman. Vem som framkallat den nuvarande situationen där en person på "fel" bostadsort kan få betala 25 000 kr för en försäkring kan ju diskuteras, men enbart att sådana premier förekommer frestar säkert till fusk. Vissa hojar är helt enkelt osäljbara. Det rättvisa i systemet har diskuterats förut och kommer säkert att göra så igen om premierna fortsätter att ligga kvar på denna astronomiska nivå.

Skadorna har ju minskat. Både här hemma och tom i das Vaterland. Längst i norr är det glest mellan vägarna och befolkningen är fåtalig fastän våra behornade husdjur utgör en allvarlig risk men totalt sett är smärtan med premierna uthärdlig.

Il Capo Nordo ligger nästgårds men Europa är ocentralt placerat. Man får ta det goda med det onda.

ps

NR:S UNGJÄVELRAPPORT

Sälarna som simmar i havet har av naturen utrustats med en förnämlig fitness. Dom har lock som dom stänger till öronen med när dom dyker. Det har inte jag så dom stackars öronen är konstant utsatta för ett evigt informationsflöde som i längden blir rätt enahanda. Det handlar mest om översnöfordon.

Rivstart med snömoppar, framdrivna av motorer med hål i cylindrarna verkar sprida sig som Egyptens gräshoppor. Min tro är att kostnaderna rakat iväg så till den milda grad att menigheten bara har råd att köra tvåhundra meter i taget. Men å andra sidan kommer dom upp i tvåhundra knutar. Vem sade att snö är halkig?

ps

GEOGRAFI

Eder hårt snötyngde tjänare sysselsatte sig med ryggbrytande snöskottning på taket på boningen "på landet" under den nyligen förlidna helgen. Från Sveriges sydligare delar kommer rapport om att det förekommit förbrukning av organiska produkter på de krokiga vägarna. Det lär dessutom ha varit plusgrader under denna utsvävning. Antagligen för att ytterligare öka orättvisan så har lymlarna bara använt två hjul.

ps

MOTOVELOCIPEDO

Här kommer en alternativ tävlingsform för klubbens egna avsomnade moped endurance.

Riksmästerskapen i moppe-racing/ LOW BUDGET RACING som förra året kördes på fem platser KALMAR, LINKÖPING, JÖNKÖPING, ÅSUMRING & KIIPPAN. Tävlingarna är uppdelat i kval & långlopp >3h där man vinner olika poäng i de olika delarna.

Till mopeden kan man köpa trimdelar så mycket man orkar, gränserna ligger vid 70 cm³, ljuddämpare skall finnas, motorn skall vara typad i Sverige & ramen skall vara tillverkad i handelsstål.

Ca 40 team var med förra året. Vissa team satsar seriöst men det riktigt avgörande är som alltid föraren. Man får ha max tre förare & minst två.

Kontakt personer är Tony Jonsson 0480-24360 eller Torbjörn Rosen 0451-61408. Jag har det fullständiga reglementet om någon vill ha en kopia.

JOHAN GENESTIG 0455-370 78

CRITICA DE VIDEEOOO

Kort version efter datorras.

WHITE LINING-1991 TT REVIEW

long version

Tillhör ni oxå tvivlarna? Jag har ansett att videos från ön varit alldeles för dyra & kunde aldrig vara värda detta!

FEL, FEL, FEL, FEL

Videon börjar med en bra beskrivning av banan med kör tips, bra till MAD SUNDAY??!! Sedan följer de olika racen i bra sammandrag, endast sidvagnsracet kunde strykas pga missfosterbyggen. Klimax för videon är när AGO kör ett ärovarv på MV AUGUSTA, mama mia vilket VÄLLJUD

Videon köptes på MARGIES BOOKSHOP i 08-området & är klart prisvärt, köp dock inte samlingsboken om ISLE OF MAN.

Boken THE ISLE OF MAN TT AN ILLUSTRATED HISTORY 1907-1980 av Matthew Freudenberg är bra på att beskriva brittisk dominans tom 1954 då författaren tappar intresse för att sedan mycket summariskt beskriva åren mellan 1968-1980 De åren som jag hade hoppats mycket på.

GENESTIG

MOPPETIPS FRÅN NY TEKNIK

Trimtips för oss laglydiga; -Slipa inte ner topplocket! Det höjer kompressionen & ökar

motorns effekt.

-Fila inte ner ett fem millimeter djupt jack i kanten på kolven vid insuget! Då kan motorn suga i sig för mycket bränsle, & blir alldeles för stark.

-Se upp så att du inte av misstag råkar borra upp insugningsröret! Då får motorn på tok för höga prestanda, & mopeden kommer lätt upp i 50 km/h eller mer.

Om du misstänker att din moped är olaglig vänd dig omedelbart till din lokala polisstation.

GENESTIG

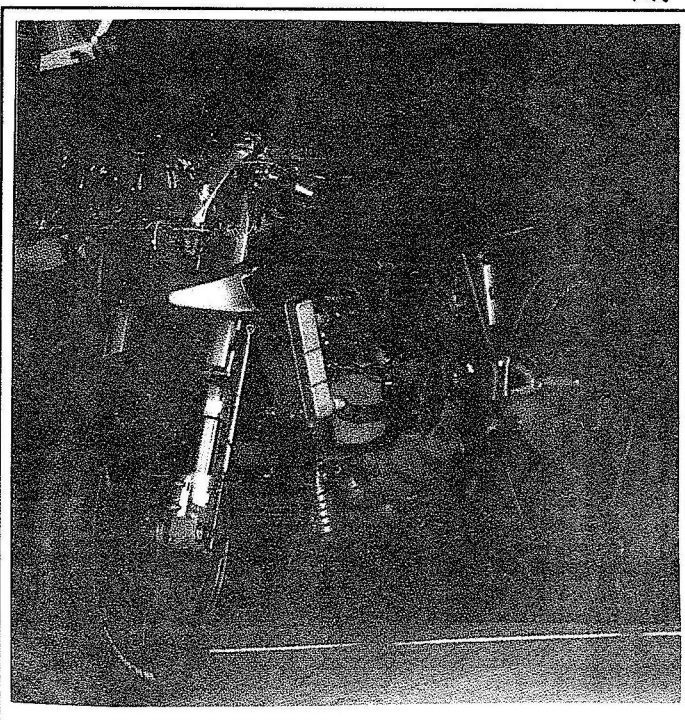
"916-FABRIKAREN" TESTAD

Första testen är nu gjord på fabriksracern av den redan välkända Ducati 916. Premiären tog plats nere på Jerezbanan i ett soligt Spanien. Förra årets teamchef Raymond Roche har inte fått förlängt förtroende, ryktena säger att det inte gick så bra mellan honom och överhuvudet Massimo Bordi. Efterträdare blir istället inte helt okända Virginio Ferrari, (förra detta världsmästare faktiskt) nu stationerad i Monte Carlo och ansvarig för Cagiva/Ducati:s marknadsföring för Frankrike. Davide Tardozzi, också ductig förare, har också ett team som blir uppbackat av fabriken i år. Alla fyra kontrakterade förarna var naturligtvis på plats. För Ferrari, Carl Fogarty (Eng) och Giancarlo Falappa (Ita) och för Tardozzi, Fabrizio Pirovano (Ita) och James Witham (Eng)?. Helt klart har fabriken i Bologna, trots beordrad

övertid, svårt att få fram hojar för att man hade bara en enda 916 med sig. Man hade även med sig en gammal 888:a för en jämförelse. Mest nöjd med nya hojen var nog Witham som lade de snabbaste varven runt Jerezbanan. Han var bara 1/2 sekund långsammare än Fogarty:s bästa varv från -93 på en ännu inte inställd hoj. Fogarty var inte riktigt nöjd. -Det känns som om jag sitter ovanpå hojen och inte i som på gamla 888:an, men

den kommer ju direkt från fabriken och är långt ifrån inställd för mig. Falappa var lyrisk men var gladast över att vara fri från skador, till skillnad från andra år. Helhetsintrycket från de fyra vid dagens slut var mycket positivt och man vill likna 916 storleksmässigt vid en 250-racer. Enligt de båda teamcheferna är det dock fortfarande mycket som ska göras innan premiären på Donington Park i England den 2:a maj. Man ska t.ex banta hojen på ung. 15 kg med hjälp av en massa kolfiber och kevlarprylar. Vi ser fram emot drabbningarna som i år kommer att bli otroligt intressanta med nya Honda RC 45 med fd Ducatipiloten Doug Polen samt Aaron Slight i sadlarna. Kawasaki har kvar förra årets vinnare Scott Russel tillsammans med Terry Rymer. Vem Yamaha ska ha som försteförare återstår att se eftersom Pirovano nu även han kör Ducati.

EN



FÖRSTA GP:T, AUSTRALIEN

Årets GP premiär, på Estern Creek-banan i Australien, den 27 mars, blev något som vissa hade befarat men få verkligen vågat hoppas på. De Italienbyggda maskinerna tog hem rubbet, "hat trick" genom att först passera målflaggan i 125, 250 och tom 500. STARKT !!

125-klassen var först ut och här blir det tätare för varje år.

Starten tas av Yamahaföraren Yoshiaki Katoh (Jp) tätt följd av Dirk Raudies (Ty) på Honda och resten av hela getingsvärmen. Efter bara två varv kör oväntat Katoh omkull, han hade imponerat under träningen (andra träningstid) och var klart en aspirant till segern. Till slut efter mycket tät racing lyckas Kazuto Sakata (Jp) på en Aprilia ta hem segern. Han hade för övrigt även bästa träningstid, fyra tiondelar snabbare än Katoh.

Det var "bara" fyra japanhojar bland de tio första, resten hade Aprilia-dekal på tanken.

Efter att regerande världsmästaren Tetsuya Harada (Jp) vurpat så pass kraftigt på fredagsträningen att han inte kunde köra, blev 250-racet ännu mer öppet. Harada bröt fyra ben i högra handen och är förmodligen borta till GP:t i Japan den 24 april. Loppet kom nu att stå emellan Jean Philippe Ruggia (Fr.)

på en svart Chesterfield-sponsrad Aprilia, Loris Capirossi (It) på en Marlboro-Honda, Dorian Romboni (It) på en gul HB-Honda och Massimiliano Biaggi (It) också på en svart Chesterfield-Aprilia.

Fd 125 världsmästaren Capirossi ledde i stort sett hela loppet med Biaggi fastklitrad i bakskärm. Tredjeplatsen slogs Ruggia och Romboni om.

Då och då tappade Capirossi koncentrationen och genast var Biaggi i ledning under några sektioner, för att sedan bli passerad av Capirossi igen.

Resterande åkare hotade aldrig de fyra i täten.

Många av teamen experimenterade med olika typer av däck eftersom det var väldigt varmt. De flesta förare fick också problem mot slutet av loppet med spektakulära kast och släpp.



Kazuto Sakata på Aprilian.

Allt såg ut som om Capirossi skulle ta hem segern med Biaggi som klar tvåa, men de sista tre varven blir härresande. Romboni lyckas skaka av sig Ruggia och sätter press på Biaggi som ligger (om möjligt) ännu närmare Capirossi. Bara tre kurvor innan mål händer det. Capirossi är sen i en höger, Biaggi får en gratis lucka, sticker förbi och får direkt

några meter som håller ända in i mål. Tydligt händer det något med Capirossi:s maskin för Romboni lyckas "slip-streama" sig förbi på mållinjen och "snor" andraplatsen. Fyra blir inte oväntat Ruggia, femma Tadayuki Okada (Jp) på Honda och sexa Nobuatsu Aoki (Jp) också Honda.



Ruggia på en av de två Chesterfieldsponsrade Apriliorna.

Capirossi blir "bara" trea och är naturligtvis hemskt besviken. 22-åringen Biaggi från Rom blir däremot så glad att han missar depåinfarten efter ärevarvet. Hojen lutar han istället kallt mot betongmuren längs rakan, hoppar över och springer därifrån för att bli intervjuad av ingen mindre än "gamle kungen" Barry Sheene (jobbar numera för Eurosport).

Wayne Rainey var också på plats i Australien. Han ska vara med och hjälpa fram Team Roberts-stallet:s satsning på 250, Kenny Roberts Jr.

Trots en bruten arm ställde världsmästaren Kevin Schwantz (US) upp i 500-racet över 30 varv, dock ordentligt spjälad. (Han trillade för några veckor sedan med sin mountainbike hemma på ranchen). Inför start hade han dock lyckats köra till sig en fjärde bästa tid på sin Lucky Strike sponsrade Suzuki.

Tredje tid hade Michael Doohan (Aus), hemmasonen, på en HRC-Honda. Doohan hade fortfarande problem med rörelsen i högerbenet och hade kvar sitt "jet-ski"-reglage vid vänster tumme för bakbromsen. Kopplingen skötte han som vanligt enbart med vänster pekfinger.

Ännu snabbare på träningen var Luca Cadalora (It) på sin Marlboro-Yamaha som därmed kvalade in på en andraplats.

Snabbast var John Kocinski på en knallröd Cagiva. Han satte för övrigt nytt varvrekord på den 3930 meter långa banan. Doug Chandler (US) på den andra Cagivan hade åttonde träningstid.

Cagivan är till skillnad från de andra nästan helt utan dekaler och är en ren fröjd för ögat. Det är inte bara på 916 som Italienarna lyckats få till en snygg klädsel.

Snabba träningstider i all ära men man vinner inga tävlingar på det, men de andra teamen var klart oroliga.

Dags för start och Schwantz kommer iväg bäst och leder knappt efter 20 meter. Sedan kommer Cagivan med Kocinski i sadeln som skjuten ur en kanon, kommer först in första böjen och rycker direkt flera meter. Efter Schwantz följer Doohan, Cadalora, Itoe (Jp) Honda, Beattie (Aus) Yamaha, Criville (Sp) Honda, Barros (Bra) Suzuki i en tät grupp.

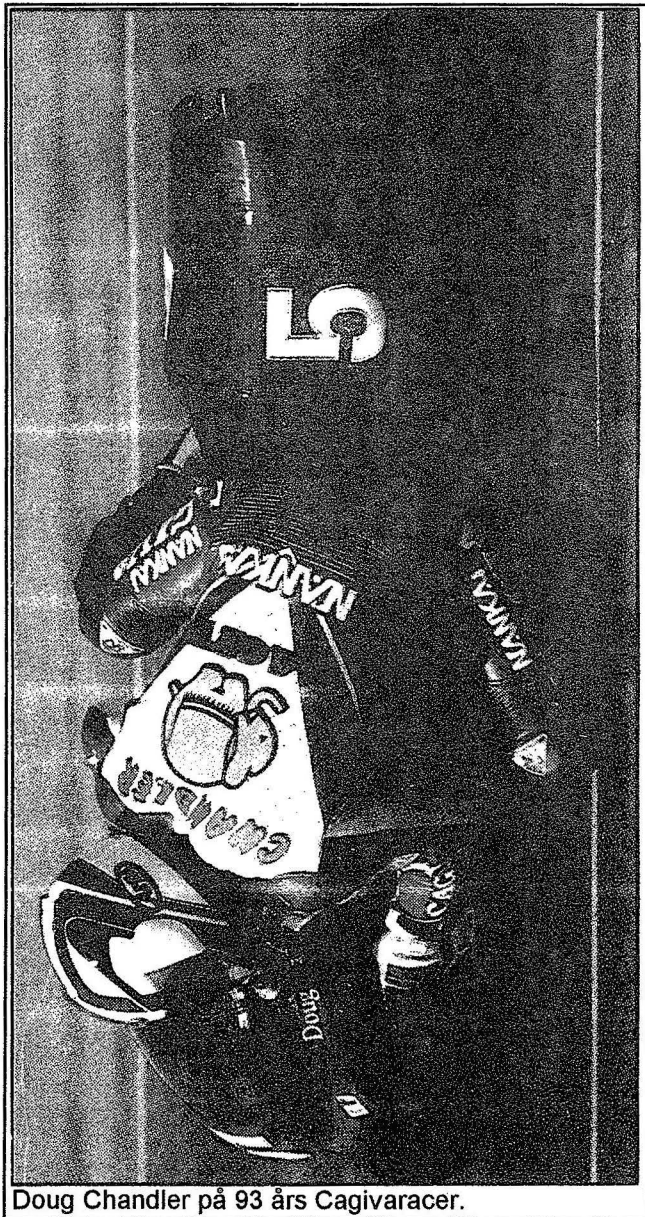
Beattie får problem och tvingas gå i depå efter bara sex varv och därmed var hans premiär över.

Efter tio varv tar sig Cadalora förbi Doohan på yttern i en vänster till publikens missnöjda blickar. Cadalora tar upp jakten på den bortflyende Cagivan, men på den drygar Kocinski bara ut försprånget. Schwantz ligger helt otroligt kvar på en klar fjärdeplats, trots sin brutna arm.

Kocinski vinner klart på Cagivas 593 cc och 80 graders v-fyra. Han är hela 6,8 sek före Cadalora i mål. Trea blir Doohan två sek efter Cadalora men 20 sek före Schwantz som blir fjärde man under flaggan. Femteplatsen tar Itoh hand om på sin Honda. Den andra Cagivan med D.Chandler i sadeln kör in på en niondeplats, 47 sek efter Kocinski. Det Italienska Cagivastallet jublar och självaste teamchefen G.Augustini är själv uppe på podiet och tar emot priset

för stallsegern. Gissa om "Italienarna" festade på kvällen. Kocinski var alltså i en klass för sig, men det är ju en långt kvar till sista racet på Catalunya-banan i Spanien den 2:a oktober. Killen har helt klart växt till sig och fortsätter det så här kommer nog alla att glömma den där gången (då Team Roberts och Yamaha) på träningen när han vägrade ge sig ut. - Strumporna låg ju fortfarande i torktumlaren. Jodå, även dessa killar är vidskepliga.....

Cadalora var efteråt arg och besviken eftersom han, enligt honom själv, inte tog i från början och därför inte kom ifatt. Doohan klagade över problem med "bakvagnen" redan efter två varv. Schwantz var däremot nöjd med sin placering, kanske inte så konstigt med tanke på omständigheterna.



Doug Chandler på 93 års Cagivaracer.

Många provade olika varianter av gummiblandningar på däck och även storleken skiftade man fram och tillbaka. Vinnaren hade 16,5" fram och 17" bak och gummimärket var Michelin.

Under träningen provade Cagiva en ny typ av "antidive". Kocinski valde dock att köra utan medan Chandler hade den på.

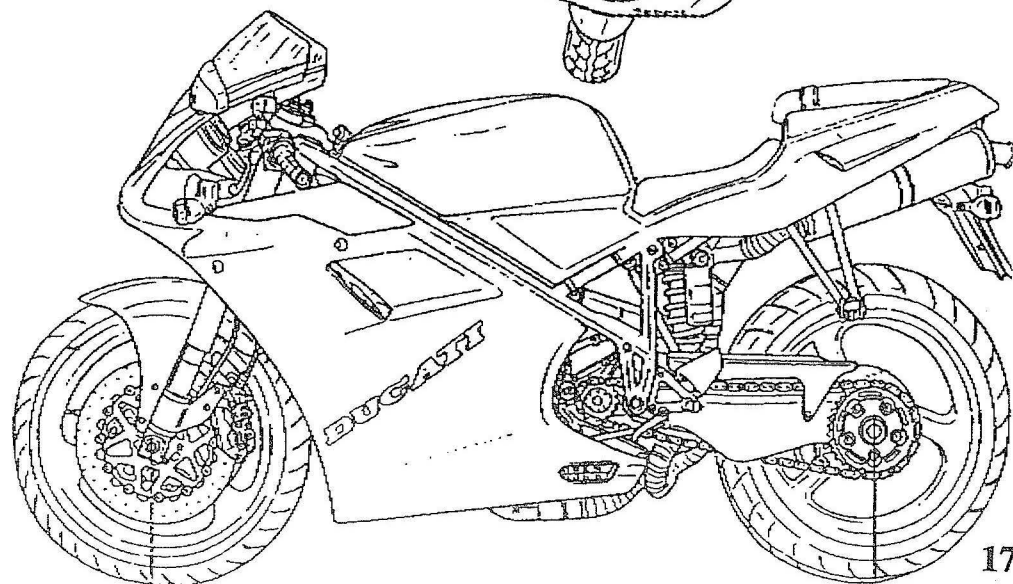
Hondas fabriksteam körde föresten med en ny NSR-lackering, eftersom deras tidigare sponsor Rothmans hoppat över till Formel 1.

Aprilias omtalade 400:a sågs inte till, men den ska komma längre fram under säsongen. Från fabriken säger man att -94 enbart blir ett testår, så inte förrän till nästa år laddar man för fullt även i denna klass. Japanerna har nog all anledning till oro med tanke på framgångarna i 125 och 250.

Helt klart blir det ett spännande GP-år, kanske kan Europa (läs Italien) putta ner Japanerna från den så länge och väl insuttna tronen.

Nästa tävlingsomgång körs den 10 april på Sha Alam-banan i Malaysia.

916 BIPOSTO



RN

Bi-posto:n kommer enligt senaste nytt från Bologna att släppas i början av nästa år.
RN

ANDRA GP:T, MALAYSIA

Andra omgången kördes i ett mycket varmt och fuktigt klimat på Sha Alam-banan i Malaysia.

Väderförhållandena gjorde att så gott som alla hade problem på träningarna med såväl däcksväl som födan till motorerna. Tävlingsdagen sjönk helt oväntat dock temperaturen vilket gjorde en hel del arbete dagarna innan ogjort.

I 125-klassen var det Eastern Creek-vinnaren Kazuto Sakata (Jp) på sin Aprilia hade bästa träningstiden.

Starten går och Dirk Raudies (Ty) tar täten på hans HB-Honda, följd av just Sakata, Peter Oettl (Ty) Aprilia, Takeshi Tsujimura (Jp) Honda, och Herri Torrontegui på en Aprilia. Efter bara två varv tar Oettl i för mycket, får en highsider och är givetvis borta.

Jorge Martinez (Sp) Yamaha och Noboru Ueda (Jp) Honda blandar sig i leken i toppen och efter några varv ser man vilka som aspirerar på segern. Positionerna i ledarskicket skiftar hela tiden men Ueda, Martinez och Sakata åker mot slutet klart fortast. Några varv innan mål tar sig Sakata om Martinez och kommer även ifatt Ueda som innan lyckats få en lucka på nästan två sekunder. Sakata ser sin chans att försvara segern från Australien och tar i ordentligt, men bara två varv innan mål när han ligger som en ryggsäck på Ueda får han ett släpp och är därmed hänvisad till andraplatsen.

Ueda vinner, Sakata kommer alltså tvåa och bronspengen går till Martinez.

Fjärdeplatsen tar Raudies hand om före Tsujimura som blir femma.

På gridden inför 250 loppet stod inte helt oväntat Australienvinnaren Massimiliano Biaggi (It) på Aprilia i pole position. "Bakom" sig hade han Loris Capirossi (It) på Honda, Jean Philippe Ruggia (Fr) oxå Aprilia samt Tadayuki Okada på ännu en Honda.

Grönt ljus och alla far iväg. Förra årets vinnare här Nobuatsu Okada (Jp) på Honda hade ingen lyckosam dag utan kör omkull ganska tidigt. Därefter blir loppet, till skillnad från det i Australien ganska händelselöst. Efter 22-åringen Biaggi, som drar ifrån, följer Capirossi, Dorian Romboni (It) Honda, Ruggia samt Ralf Waldmann (Ty) på Honda.

Biaggi tar ohotad sin andra seger för i år och har därmed full pott i poänglistan, 50st. Biaggi ser dock inte att han blir avlaggad som vinnare första gången utan tar ett varv till i samma mördande tempo. Inne på målakan för andra gången celebrerar han med en underbart lång bakhjulsäkning till publikens ovationer.

Tvåa och nästan sex sekunder bakom kommer Okada, ytterligare drygt nio sekunder bakom följer sedan Capirossi och därefter Ruggia, Romboni och som sjätte man, Waldmann.

Inför de 31 varv som stora 500-klassen skulle köra hade John Kocinski (US) på Cagivan lagt det snabbaste träningsvarvet. Bara åtta tusendelar bakom flåsade Luca Cadalora (It) på sin Team Roberts Yamaha honom i nacken.

Överaskande nog hade Alberto Puig (Sp), på Pons-Honda, kört till sig tredjetiden före Michael Doohan (Aus). Doohans HRC-Honda visade sig dock vara snabbast på racedagens morgonträning när kvicksilvret höll sig lite längre ner i röret.

I andra startled hittade vi Alexandre Barros (Br) Lucky Strike Suzuki, Daryl Beattie (Aus) Marlboro Team Roberts Yamaha och Alex Criville (Eng) på en HRC-Honda.

Doug Chandler (US) på den andra Cagivan hade nionde tid precis före regerande mästaren Kevin Schwantz (US) på Lucky Strike Suzukin. Trots en våldsam vurpa på fredagsträningen kör engelsmannen Niall Mackenzie in på en elfte tid på sin Roc-Yamaha just före sin landsman John Reynolds på en Harris-dito.

Inför starten har Kocinski problem med att få i ettan och rullar fram lite x-tra medan stegens röda ljus fortfarande lyser. Han tar sig tillbaka och är nog osäker på om han verkligen fått i ettan och chansar. Så när det gröna ljuset tänds har Kocinski faktiskt redan halva hojen över startlinjen. Tjuvstart alltså, men han får trots detta inget tillägg, marginalerna var kanske för små.

Kocinski alltså först iväg, tätt följd av Cadalora, Doohan och Itoh.

Redan i första böjen försvinner Beattie ut bland grönsakerna och är således ute ur leken. Trist start för honom, han tvingades ju bryta i Australien.

De fyra första har fått upp ångan och drar ifrån. Bakom ledaren skiftar de tre andra under några varv positioner, men Doohan drar längst stråt och kör ikapp Cagivan. Efter några varv tar han sig också förbi för att sedan lägga det snabbaste varvet. Doohan drar ifrån och Itoh tätt följd av Cadalora börjar kriga med Kocinski.

Doohan ökar försprånget och Kocinski får signaler från depån att öka. Kocinski gör ett ryck, får sitt namn på det snabbaste varvet och är snart nästan ikapp ledaren.

Men det är Doohans dag och Cagivaföraren kan inte försvara sin vinst från Eastern Creek. I mål skiljer det drygt fem sekunder till HRC-Hondans fördel. Ytterligare tre sekunder bakom kommer sedan Itoh in precis före Cadalora. Puig blir femma, 20 sekunder efter, men nästan fyra före Schwantz som tar hand om sjätteplatsen, trots att hans arm fortfarande är ordentligt spjälad. Chandler på den andra Cagivan tar en tiondeplats ung. 40 sekunder efter Doohan.

Efteråt var Doohan mycket nöjd, han berömde framförallt däcken som hade hållt mycket bra. Han trodde för övrigt att han skulle fått mer? motstånd från de andra. Han har förresten fortfarande kvar sitt bromsarrangemang för bakbromsen, likt ett "jet-ski" reglage för vänster tumme.

Kocinski gratulerade sin överman men tillade på intervjun att han haft problem med däcken mot slutet.

Tredjemannen Itoh var också nöjd, framför allt med teamet som hade gjort ett jättejobb med hojen sedan Australien.

Poängställningen i 500-VM blir alltså:

Kocinski/ Cagiva	45
Doohan/ HRC-Honda	41
Cadallora/ Marlboro-Yamaha	33
Itoh/ HRC-Honda	27
Schwantz/ Lucky Strike Suzuki	23
Puig/ Ducados Pons Honda	20

Nästa tävling körs den 24 april på Suzuka-banan i Japan.

RN

FÖRSTA VINSTEN FÖR 916

Fabriksteamet har varit ute och luftat fabriksracern på Donington i England, där man körde de första två heaten av årets nationella Supercup-serie.

Det var rena rama uppvisningen, men så fanns det ju inte fler fabriksteam på plats heller.

För Ducatiteamet var detta ett test på hur pass bra deras nya 916-hojar var i jämförelse med de gamla 888:orna. Man hade således en 888 där också som sadlades av James Witham.

På 916 maskinen hade man naturligtvis placerat Carl Fogerty.

Witham höll länge Fogerty bakom sig i första heatet men om det var "pure racing" eller ej får vi nog inte svar på förrän den andra maj, då VM faktiskt startar på samma bana.

Jodå, på sista varvet tar sig Fogerty förbi och passerar målflaggan precis före Witham, som gjorde sin första tävlingstart för Ducati. 888:an han körde på var Calles hoj från i fjor.

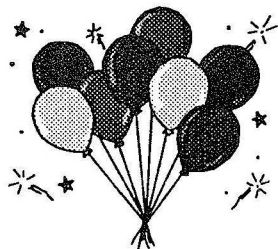
Trea kom någon Rutter också på en Ducati 888:a. Fyra blev inte heller okände Hislop på en Honda. Sedan följde Moodie på Yamaha och Llewellyn på ytterligare en Duce.

Andra heatet vanns också av Fogerty.

Race-916 hade ännu inte fått så mycket godis i form av kolfiberprytlar på sig, men det lär väl komma.

Positivt var annars de vita Veglia som satt på, synd att inte gatmodellerna också har det.

RN



CAGIVA HAR REDAN VUNNIT VM

Ska Cagiva vinna 500 VM i år? Chanserna har aldrig varit större. Med Kocinski och Chandler som förare har man alla förutsättningar att vara med i toppstriden. Särskilt med tanke på Kocinskis framfart i slutet av förra säsongen. Som alla vet så leder Kocinski VM efter de två första racen. Första racet på Eastern Creek i Australien blev historiskt då italienska maskiner vann samtliga klasser (Aprilia och Cagiva). Detta har inte hänt sen 1967! Kocinski vann alltså det första racet i överlägsen stil På Shah Alahm i Malaysia kom han tvåa efter Micke Doohan. Kocinski hade också pole position i båda tävlingarna! Men, visste ni att fabriken i Varese vunnit VM i road racing förut? Närmare bestämt fyra gånger! En skillnad var att det stod Harley Davidson på tanken!! Låt oss flytta oss tillbaka i tiden.

Efter kriget hade den italienska industrin problem att ställa om från tillverkning av försvarsmateriel till civila produkter. Den lilla flygplansfabriken i Varese, Aer Macchi, gjorde som många andra (bl.a. Ducati). Man började att tillverka små motorcyklar till den italienska befolkningen som var i skriande behov av transportmedel. Året var 1950. Det var samma år som Ducati började tillverka kompletta motorcyklar. Den första Aer Macchin liknande mest en scooter. Den var relativt inkapslad och hade motorn under sadeln. Under den första tiden använde man tvåtaktsmotorer. 1955 presenterade man den första riktiga motorcykeln, Monsone, på 125 cc. Den följdes av Corsaro på 150 cc. 1956 presenterades

Chimera, den första maskinen med den klassiska encylindriga fyrtaktsmotorn med horisontellt liggande cylinder.

Den nya motorn var konstruerad av Alfredo Bianchi och fanns till att börja med i storlekarna 175 cc och 250 cc. Flera nya sportigare modeller följde med den nya motorn: Ala Bianca, Ala Azzurra, Ala Rossa och Ala Verda. Snart kom man på att man kunde tävla med motorcyklarna också!

Aer Macchi hade i slutet av 50-talet lite problem med motorcykeltillverkningen. Det italienska folket köpte inte lika mycket motorcyklar längre. Fiat 500 fyllde en bättre funktion att transportera familjen i. Försäljningen av motorcyklar rasade. 1960 stegade det amerikanska företaget Harley Davidson in och övertog MC-tillverkningen (Aer Macchi tillverkar än idag flygmaskiner). Företaget döptes om till Harley Davidson Aermacchi. In strömmade friska pengar och man började satsa på tävlingar.

Man tog fram Ala d'Oro (guldvingen), en produktionsracer på 250 cc. Utgångsmaterialet var den ganska traditionella stötstångsmotorn. Tävlingsdebuten skedde på Assen där Alberto Pagani (son till Gilera och Mondial föraren Nello) kom 9:a. Till att börja med var den inte så tillförlitlig, men den utvecklades och blev till slut vad som idag anses vara en av de bästa produktionsracers som byggts! Den vann massor av nationella och internationella tävlingar. Den fyrväxlade lådan ersattes 1965 av en femväxlade låda. Man gjorde också motorn mer kortslagit med måtten

72 x 61. En 350 version hade presenterats 1963.

Gilberto Milani och Renzo Pasolini var andra förare som presterade bra resultat på den lilla stånkan under 60-talet. Det blev dock inga VM-titlar med fyrtaktaren trots försök med ett par värstingar med dubbla överliggande kamaxlar. Det bästa resultat man presterade internationellt med stånkan var när Pasolini och Pagani kom tvåa och trea i Italiens 350 GP 1966. Man insåg att man behövde ta fram en tvåtaktare för att hänga med. Resultaten lät inte vänta på sig. 1968 tog man fram en encylindrig 125:a och 1970 satte man i princip ihop två stycken 125:or till en 250 cc twin.

125:an var snabb, Cel Carruthers kom 2:a på Isle Of Man 1969 med en sådan. Men det var 250:n som skulle bli mest framgångsrik. 1972 var den nya 250:n konkurrenskraftig och Renzo Pasolini vann GP loppet i Italien, Jugoslavien och Spanien. Sammanlagt kom han på en hedrande 2:a plats i VM efter Jarno Saarinen. Man hade också tagit fram en 350 cc version som också var mycket snabb. Pasolini slutade 3:a i VM på den maskinen efter Agostini (MV Agusta) och Saarinen (Yamaha).

För 1973 såg det ljusst ut men det slutade i tragedi. Maskinen kallades nu enbart för Harley Davidson. Pasolini hade placerat sig trea i första 250 GP loppet på Paul Ricard i Frankrike efter Saarinen och Kanaya. En strejk i Italien hade försenat arbetet med den nya vattenkylda modellen och "Paso" hade svårt att hänga med. Andra tävlingen gick på Salzburg Ring i Österrike. Uppställningen på prispallen i 250-klassen blev en repris från Paul Ricard.

Andra förare på HD detta år var Bruno Kneubühler och Maurice Rougerie.

Sen följde det tragiska racet på Imola i Italien. Det var den 20:e maj. Tre klasser hade körts när 250-loppet flaggades iväg. Alldeles innan hade 350-loppet gått. Det sägs att Walter Villas Benelli 350 hade spillt ut en hel del olja i en kurva (Villa slutade 5:a i racet). Arrangörerna hade dock inte gjort mycket för att åtgärda oljespillet och katastrofen var ett faktum när 250-klungan kom in i kurvan med oljespillet. Renzo Pasolini och Jarno Saarinen förolyckades i den svartaste dagen i MC-sportens efterkrigstid.

Renzo Pasolini blev långt senare hyllad av bröderna Castiglioni genom MC-klassikern Ducati Paso.

Säsongen avslutades positivt då HD:s nya fabriksförare, Gianfranco Bonera, kom 2:a i 250 efter en hård fight med Phil Read på MV i ett internationellt lopp i Santa Monica, Italien. I 250 tog man dubbelseger genom Rougerie och Kneubühler.

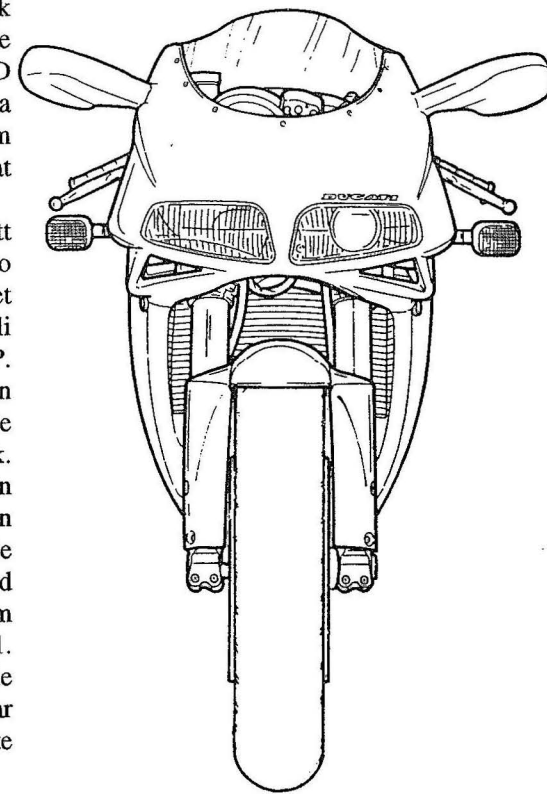
Till 1974 hade HD knutit hjälten Walter Villa till sitt GP team. Walter kom från Bologna och var bror till Ducati föraren Francesco. Francesco Villa startade i slutet av 60-talet en MC-fabrik som främst tillverkade cross-hojar med namnet Villa. Han gjorde också några road-racingmaskiner, bl.a. en 250 cc tvåtakts V4:a 1969! Walter hade debuterat redan 1964 på en Morini och hade under tidiga 70-talet varit fabriksförare åt Kawasaki. Han hade också åkt Montesa, Mondial och Benellis 4-pip. 1988 såg jag honom köra ifrån alla i classic-loppet på Assen på en ylande 350 cc Benelli. En hjälte! Några dagar efteråt besökte jag Ducati-fabriken

och ut promenerade två män iförda Villa tröjor. Först senare insåg jag att det måste varit bröderna Villa. Walter Villa kom att dominera 250-klassen totalt. Han vann VM 1974 före ett koppel Yamaha.

1975 var ett ännu bättre år när HD vann 250 VM dubbelt med Villa som 1:a och Rougerie som 2:a. 1976 ställde Villa även upp i 350 och det blev en historisk säsong. Walter Villa blev världsmästare i både 250 och 350 klasserna. HD maskinerna var mycket snabba och Villa var en otroligt bra förare. Troligtvis kom Bonera 2:a i 250 (jag har inte hittat någon resultatlista).

1977 blev det tuffare. Villa hade fått en ny teamkompis som hette Franco Uncini. Villa vann fyra GP, men det hjälpte inte. Mario Lega på Morbidelli vann VM trots att han bara vann ett GP. Tvåa kom Uncini och trea Villa. Sen drog sig HD ur GP-cirkusen. Man hade tappat intresset för sin italienska fabrik. 1978 hade man i och för sig en maskin som var sponsrad av Nolan, men fabriksstödet var noll och Villa lämnade teamet för att köra ett eget team med Yamaha. Senare dök han upp som fabriksförare hos Ducati på en 750 TT1. 1978 sålde HD sin fabrik i Italien till de unga bröderna Castiglioni. Cagiva var fött. I år kanske man vinner sin femte VM-titel!

En Micke Werkelin historik.



TYSK-SCHWEIZISKA-FÖRBINDELSSEN

INGA DYRA BROAR OCH TUNNLAR, BARA ETT STARKT "SKOSNÖRE"

Kombinationen av en Schweizisk förare på en Italiensk motorcykel, sponsrad av en Tysk importör och trimmad av en Schweizisk specialist var den riktigt stora och lyckade blandningen i "German Pro Superbike Championship" 1992, som vanns av Edwin Weibel.

Tyska Superbike föraren Toni Heiler lyssnade med största intresse på samtalet i Schnyder-DNL-tältet vid första tävlingen av Superbike VM medans regnet föll i Spanien.

Edwin Weibel diskuterade justeringar på hans helt nya, inte ännu provkörda, Ducati med trimmaren Edgar Schnyder med en mycket speciell Tysk-Fransk-Italiensk blandning på språket.

Oven Coles från Australien spetsade sina öron och såg ut som om han koncentrerade sig på att försöka förstå språket som till honom, efter trots fem månader i landet fortfarande, bara var en blandning av konstiga ljud och läten.

Hans medhjälpare Nick, som kan lite mer Tyska, gjorde sitt bästa med hjälp av teamchefen för DNL, Wolfgang Zeyen, för att så enkelt som möjligt hjälpligt översätta till engelska. Wolfgang klarade inte heller detta direkt utan endast efter att Edgar, eller var det Edwin, hade förvrängt deras tidigare samtal till någon form av Tyska fick de en uppfattning om vad de pratat om.

Språket i Brussels är en lätt match i jämförelse till denna fyrspråks-kombination i att kunna få en sk "vem-som-helst-köpar-Ducce" till att överhuvudtaget kvala in till racet.

Två år äldre RC30:or var betydligt snabbare bara någon månad tidigare.

Man fick dock efter mycket arbete och fler språkförbistringar ordentlig snurr på hojen, läs hela artikeln och du får veta hur.

I september lyckades Owen krascha på teamets andrahoj när bara ett heat återstod av den 16-heat långa säsongen. Edwin blev, pga detta, flyttad till andraplatsen om man inte räknar det sämsta raceresultatet. Detta betydde att om hårdaste konkurrenten Andy Hoffman slutade på andra- eller tredjeplats på sin Kawasaki efter Edwins Ducati, skulle han alltså vinna titeln, även om Edwin alltså lyckades vinna sista rundan.

Teamet hade nu redan ställt in sig på en andraplats i serien. Men Hoffman missförstod hans teamkamrat's (Geschwender) seriösa försök att hjälpa honom till en andraplats, så Hoffman for ut bland grönsakerna när han försökte bromsa sig förbi.

Full av glädjetårar korsar sedan Weibel mållinjen och var så tagen att han inte kunde prata på en halvtimme från de att han steg av hojen.

Det är allmänt känt att Kawasaki Tyskland satsade ungefär 1 miljon tyska mark på deras tävlingsverksamhet under -92, med de två bäst ansedda piloterna på deras två hojar. De köpte även in extra hjälp till den avslutande tävlingen i Tjeckoslovakien.

DNL's satsning var av en "shoestring"-variant (dvs verkligen lågbudget) med importören som stod för hojar, material och betalade Wolfgang för hans tid. Sponsorer jagade Edwin egentligen aldrig tag på och tävlandet gjorde han på ledig tid samt utnyttjade det mesta av nästa års semester redan under denna säsong. Snacka om "skosnöre" och personligt engagemang.

Kraftkällan i hojen, levererades bara en vecka före första tävlingen i Albacate i Spanien och skiljer sig lite från en vanlig 888:a.

Block och ventilkåpor är gjorda av magnesium, portningen förfinad och kammarna är mer exakta än vad man vanligtvis kan vänta sig av en produkt från Bologna. Första körningen i bänk, natten före avfärden till Spanien, visade en besviken effekt på 131 hästar vid 10700 varv, inte vad fabriken hade lovat precis.

Tre motorer ingick i avtalet, en av dessa nöp vid andra heatet i Albacate. Den togs sedan isär, innanmätet uppenbarade sig som spillror, vilket tvingade Schnyder att sära på de andra också samt att DNL fick donera honom med uppdraget att ta hand om motorerna för hela säsongen.

Totala skadan: Stakar, vevaxel, cylindrarna och kolvar.

Schnyders egna motorer från 1991 hade mer effekt än de nya och han byggde om de andra två till den första Tyska tävlingen: större insugsventiler (35,5 mot 34), portning, förbränningsrum och kolvtoppar, högre kompression (11,8 mot 11,5), andra kamtider.

Förutom det var maskineriet fortfarande original: Mondial kolvar, 21 mm kolvbultar, vevstakar från Pankl med SPS bultar och extra smörjhål för kolvbultarna, standard kamaxlar och Gilardoni cylindrar. Denna "version", senare kallad "Speyer Version", levererade 137 hästar vid 10 400 varv.

Efter kraschen vid VM:et på Hockenheim, gick Ducati med på att leverera ännu en motor, det fanns inte så mycket kvar efter branden.

Denna nya motor visade sig vara ännu en ny version med 36 mm insugs- och 31 mm avgasventiler. Ventilerna revs ut och stoppades undan på någon ovanvåning till Edgars verkstad, för att aldrig användas. Enligt Edgar, har denna sortens ventiler en tendens att bli ojämna på ytan.

Motorn hade ett kompressionsförhållande på 11,7:1 men levererade bara 133 hk vid 10 500 varv, samt att kraften föll dramatiskt efter maxvarv och det fanns inte någon reserv för övervarvning.

Före den fjärde Tyska tävlingen modifierade Edgar även denna motor. Han portade topparna efter eget recept, lättade och balanserade vevaxeln, höjde kompressionen till 11,9, ändrade kamtiderna och elektroniken för insprutningen. Förutom dessa ändringar var resten standard: 140 hästar vid 11800 varv, med "kit-avgassystemet". Med det 5mm grövre fabriksystemet lämnade den 144 hk vid 10 700 varv, med då blev det också ett stort tomt hål vid 9000 varv, vilket är anledningen till att teamet aldrig använde detta vid tävling.

Torrkopplingen preparerades med en hemligt vätska för att hindra den från att hugga och gjorde starterna enklare. Till de sista tävlingarna byggde Edgar Schnyder en specialkoppling, efter ritningar från fabriken, vilket helt eliminerade problemen.

Under tiden byggde han även om växellådan, så att den kunde bytas ut problemfritt utan speciell teknik.

Mer än så. Den enda kedja som visade sig stark nog att stå ut med kraften från Duccen levererades från Enuma. (Detta känner Carl Fogarty också till. Han lånade en kedja från teamet i Albacete i mars och använde den fortfarande på Hockenheim i maj.)

Edgar Schnyder arbetade för att behålla så många standarddelar som möjligt, inte bara i motorn utan även på den elektriska sidan.

Standard E-promet byttes inte ut men den svarta lådan kompletterades med ett "interface" så att Edgar kunde kommunicera direkt via en dator från depån, smidigt. Alla sensorer ger direkt information till Edgars dator så fort motorn är igång och genom detta kan enkelt justeringar göras. Förutom det kan han även justera tändning, insprutning i volym och tid i steg om 500 varv och 5,5 graders trottelloppning. Mätutrustningen får lätt plats ombord på hojen.

Detta interface tar också emot information om både fram- och bakfjädring och sänder det vidare till lap-toppen som man enkelt bär med sig i depån vid race eller träningar.

Motorerna togs isär efter varje tävling. Kontrollmättes och sattes varsamt ihop igen

Förutom den första rasade motorn i Albacete, blev det en till när Edwin gled av på en oljefläck i Brno och batteriboxen därmed skar sönder remmen till den främre cylinderns kammar. Av detta blev det en rejäl sallad av ventilerna. En liknande skada hände på Monza där remmen troligen hoppat en kugg eller två i hällregnet.

Ramen var inte modifierad men smått justerad, precis som styrhuvudet. Linkaget till bakstötdämparen togs isär och sattes sedan mycket omsorgsfullt ihop för att få en stressfri rörelse. En svingarmsbult, lite grövre än standard, tog hand om ogillande spel. Spiegler försåg hojarna med spunna bromsslängor istället för original. Dessa är inte bara lättare utan också mer rörliga. Spiegler stod även för alla bromspads under hela säsongen.

Istället för original 3,75 Marvic fram, användes 3,5. Bak användes antingen 6,25-17 eller 5,5-18, det sistnämnda för regndäck.

Kolfiberdelarna kom från samma källa som till fabrikssteam: instrumentpanel, batteribox, kåpfästen, fram och bakskärm, kopplingsskydd och tank.

Hojen vägde nu 148 kg och var alltså långt ifrån viktgränsen på 140 kg.

Fyra segrar, många "snabbaste varv", ett nytt varvrekord (Donington) och så klart segern i Tyska Superbikemästerskapen är sviten för DNL-teamet -92. Ett otroligt bra resultat med tanke på omständigheterna. Weibels hoj var nog en av de mest standardbetonade i serien, skillnaden låg i detaljarbetet. Hemligheten bakom segern, är att veta dessa detaljer.

1993 års säsong blev inte mindre händelserik och avslutningen var faktiskt lik året innan. Precis som -92 skulle det bli marginalerna som avgjorde. Inför de sista två heaten på Hockenheim ledde Edwin Weibel med futtiga sex poäng över Andreas Hoffman på Kawasaki.

I hållande ösregn blir Weibels stallkamrat Bernhard Schick påkörd och ligger skadad kvar på banan. Weibel blir så pass illa berörd att han kör av i andra böjen efter omstarten. Hoffman vinner enkelt och har nu tagit över ledningen, stort, eftersom Weibel bara tog tre poäng.

Inför andra heatet börjar det spricka upp men regnet kan komma tillbaka, dvs slicks eller inte? DNL-stallet väljer slicks med små skurna mönster för att få undan lite vatten, om det skulle behövas. Kawasakistallet satsar på regndäck. Som ett under så torkar det upp under loppet och Weibel avancerar genom fältet samtidigt som Hoffman får problem med värmen på regndäcken. Hoffman ledde men får snart se sig passerad av snabbare förare på slicks.

För att vara på den säkra sidan hade Kawateamet hyrt in en x-traförare vid namn Michael Liedl, som ersatte skadade Ernst Geschwender.

Liedl hade fått order från stallet att hjälpa Hoffman med poängen.

Eftersom Liedl ligger före Hoffman mot slutet parkerar han lungt sin hoj i tron att kunna hjälpa sin stallkamrat. Vad han inte tänker på är att han då istället hjälper Weibel till fler poäng, eftersom även han låg efter.

Owen Coles, Weibels andra stallkompis, leder nu men kör omkull. Lyckas dock samla ihop spillrorna och ta sig i mål, utan vattentvättning och fotpinnar. På så vis snor han åt sig några poäng som Hoffman behövt.

Det blev alltså dramatiskt in i det sista och inte förrän man kontrollräknat efter loppet stod det klart att DNL-Ducati vunnit igen med Edwin Weibel som pilot.

Säsongen -94 kommer säkert att bli minst lika spännande.

Weibel och Schick kör Ducati ytterligare ett år för DNL-stallet. Man behåller dock den gamla ramen (bara fabrikssteam får 916-ramen i början). Schick börjar på säsongen kunde ha börjat bättre. Han vurpade ordentligt på Daytona för några veckor sedan. Han lär dock vara "fit for fight" till premiären på Speyer den 17:e april. De senaste nyheterna från Tyskland säger att man fått ur 151 hästar från, de av fabriken levererade, motorerna. Då har ännu inte Dr. Schnyder gjort sitt.

Owen Coles har skrivit på ett fabrikskontrakt med MZ och ska köra deras Skorpion.

Hoffman går över till Honda och deras nya RC45:a.

Kawasakin kommer antagligen att styras av icke helt okända Australiensaren Rob Phillis. Han har ju tidigare kört VM så han blir säkert till att räkna med.

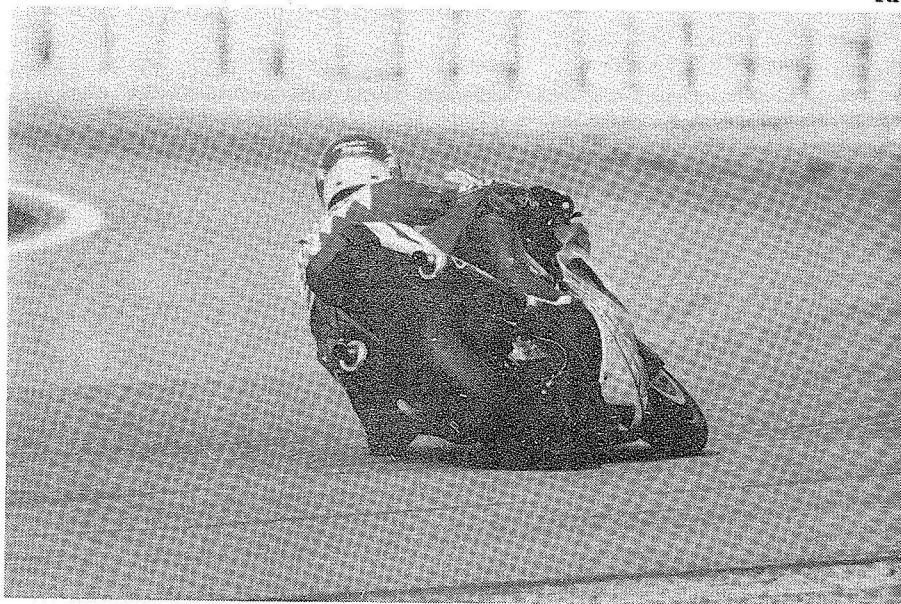
Yamahas stora namn blir förstås Christer Lindholm som ska ha Roger Kellenberger (Schweiz) som stallkamrat, i det tyska Mitsui GmbH-stallet.

Serien sänds för övrigt på Eurosport.

Bilderna:

- | | |
|----|-------------------------------|
| 1 | Edwin Weibel
(Schweiz) |
| 6 | Bernhard Schick
(Tyskland) |
| 38 | Owen Coles
(Australien) |

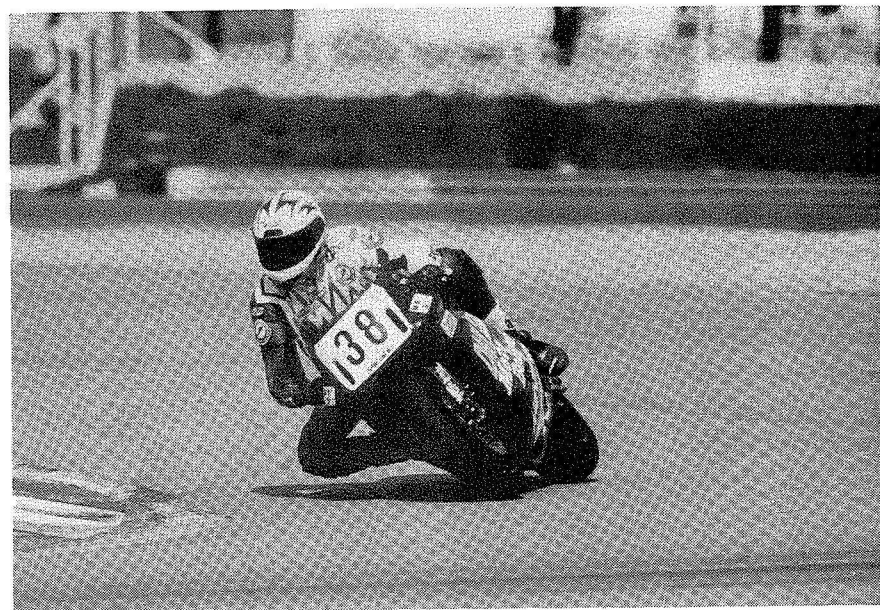
RN



KUNG AV SPEYER

"Cralle" vann öppningsloppet i Tyska Pro Superbike på Speyerbanan, den 17 april. I andra blev han trea, vilket gör att svensken leder totalt i poängligan. För DNL-Duccarna gick det betydligt sämre. Schick känner fortfarande av vurpan på Daytona och körde inte, Weibel kom elva i första och vurpåde på första varvet i andra.

RN



ITALIENTUR PÅ ÖLAND

Andra helgen i juni (11-12/6) arrangerar Ducatiklubben med Per Bronge i spetsen en träff för italienska motorcykelentusiaster.

Samlingen kommer att ske på "RASTAHUSEN", ett rastställe i korsningen mellan E22:an och väg 137 (förlängningen på Ölandsbron). Dit bör vi anlända mellan klockan 10.00 och 10.30. Skulle någon av oförklarlig anledning missa detta så är första anhalt "PIZZERIA ERNESTO" inne i Kalmar city.

Efter lite mat och dryck börjar Ölandsturen. Där utlovas krokiga vägar och fikastopp.

På kvällen finns det möjlighet för övernattnig för de som inte har alldeles för stor hemlängtan. På campingen "STENSÖ" hyr vi stuga (4-manna för 220 kr/natt) eller tältar. Tfn 0480/88803.

Tycker ni att detta låter intressant så har Per ingenting emot att veta om ni kommer. Därför får ni gärna ringa honom på tfn 0480/12389.

Malmögänget har redan bestämt sig för att vara med och har börjat arrangera ditresan också. Samling på Stortorget i Malmö mellan klockan 04.45 och 05.00, tankade och klara. Avfärd är det alltså kl. 05.00 och därefter blir det krokigt till första stopp hos Claessons i Bromölla. Där kåkas det frukost ung. vid halvsju/sjutiden.

Frågor ring: Per 0480/123 89,
Trollis 040/97 65 08 el.
Rikard 040/91 00 19.

4 MAJ I MALMÖ

Succén i Malmö håller i sig. Onsdagsträffarna på restaurang PICCOLO MONDO mitt i stan har pågått hela vintern och till skillnad mot sommarn har det ljugits och svingats en del bärs.

Nu när bågarna ställts på hyllan och cappuccinokopparna tagits fram igen känns det riktigt och rätt att önska alla er som ännu inte varit här välkomna.

Uteserveringen håller just nu på att spikas ihop och till den 4 maj ska allt vara klart. Då tänker vi sparka igång ordentligt och försöka fylla hela vår parkering med väljudande maskiner. Eventuellt dyker det då också upp lite snygga fyrhjulingar.

Samlingen är som vanligt mellan kl. 17.30 och 18.30. Därefter tar krokvägarna vid, det brukar bli 15-20 mil så kom vältankad.

Frågor ring: Trollis 040/97 65 08 el.
Rikard 040/91 00 19.

CLAESSONS I BROMÖLLA

...ja så heter en mc-affär i norra Skåne, nästan på gränsen till Blekinge som nu tänker satsa mycket krut på Italienbyggda hojar. Man är sedan länge en av Sveriges största mc-handlare och har ett mycket gott ryckte. X-tra festligt kommer man att ha helgen den 23-24/4 då även vi (Ducatiklubben) kommer att ha en monter på plats. Kan du komma dit och vara med? Deras första annons ser du på nästa sida. Det skulle ju egentligen stå "DUCAT I BROMÖLLA FÖR ITALIENFEST" tycker vi på redacc.

RN

**DUKAT FÖR ITALIENFEST
I BROMÖLLA...**

CLAESSONS

EXTRA FESTLIGT
EXTRA 23/4, 9-15
LORD 24/4, 11-16
SÖND 24/4, SÖND 24/4,
VÄLKOMMEN!

E22 INDUSTRIGATAN 11, BROMÖLLA. TEL 0456-230 30. FAX 0456-282 31

CALENDERN 1994

MARS:

27 GP-VM
EASTERN CREEK
AUSTRALIEN

APRIL:

9-10 EM
KIRKSTOWN
NORDIRLAND

GP-VM
SHAH ALAM
MALAYSIA

16-17 ENDURANCE-VM
LE MANS, 24 H
FRANKRIKE

PRO-SUPERBIKE
SPEYER
TYSKLAND

23-24 GP-VM
SUZUKA
JAPAN

DM
KNUTSTORP

FÖRARKURS
SVEMO
SVIESTAD

MC-MÄSSA
CLAESSONS I BROMÖLLA

30 SM
ANDERSTORP
FORTS. MAJ

EM
VALLELUNGA
ITALIEN
FORTS. MAJ

VM-SUPERBIKE
INKL. SoS, TECHNÄ,
600 & SIDV.
DONINGTON PARK
STORBRITANNIEN
FORTS. MAJ

RUNDSTRECKENPOKAL
BoT & SoS
NÜRBURGRING
TYSKLAND
FORTS. MAJ

MAJ:

1 SM
ANDERSTORP

ITALIEN TRÄFF
SKOKLOSTER

EM
VALLELUNGA
ITALIEN

RUNDSTRECKENPOKAL
BoT & SoS
NÜRBURGRING
TYSKLAND

1-2 VM-SUPERBIKE
INKL. SoS, TECHNÄ,
600 & SIDV.

DONINGTON PARK
STORBRITANNIEN

4 ONSDAGSTRÄFF
SPEC. ARRANGEMANG
MALMÖ

6 TESTDAG. ROADRACING
KNUTSTORP

7-8 VM-SUPERBIKE
INKL. SoS & TECHNÄ
HOCKENHEIM
TYSKLAND

7-8 GP-VM
JEREZ
SPANIEN

SoS, BoT & SM
FALKENBERG

12-16 VÄRRESAN
R. NILSSON 040-910019
TYSKLAND

14-15 PRO-SUPERBIKE
NÜRBURGRING
TYSKLAND

NM/DM
JYLLANDSRINGEN
DANMARK

21-23 GP-VM
SALZBURGRING
ÖSTERRIKE

21-23 PRO-SUPERBIKE
SALZBURGRING
ÖSTERRIKE

SoS, BoT & CLASSIC
KARLSKOGA

28-29 VM-SUPERBIKE
INKL. SoS, TECHNÄ
& 600.

MISANO
ITALIEN

SM
KARLSKOGA

JUNI:

3-5 ITALIEN TRÄFF
BOM-MC 016-140232
B. NILSSON
ESKILSTUNA

11-12 SUPERBIKE-VM
ESTORIL
PORTUGAL
(EV. UTGÄTT)

GP-VM
HOCKENHEIM
TYSKLAND

EURODUCATI
BURGUNDY
LE DUCATI FR. 01-60757114
FRANKRIKE

18-19 SUPERBIKE-VM
INKL. TECHNÄ & 600
ALBACETE
SPANIEN

PRO-SUPERBIKE
HUNGARORING
UNGERN

SoS, BoT & CLASSIC
VÄLER RACEWAY
NORGE

CLASSIC INT.
VÄRNAMO

DUCATI TRÄFF
SARDINIEN
CARLO DE. MEIS 070-497658
ITALIEN

25-26 GP-VM
ASSEN
HOLLAND

EM
PAU ARNOS
FRANKRIKE

JULI:

2-3 GP-VM
MUGELLO
ITALIEN

SM
LINKÖPING

DUCATI TRÄFF
ALESSANDRIA
GUISEPPE GABRIELLA
0131-344260
ITALIEN

9-10 ENDURANCE-VM
SPA FRANCORCHAMP, 24 H
BELGIEN

PRO-SUPERBIKE
MOST
TJECKIEN

9-10 SoS, BoT & CLASSIC
INT. TÄVLING
ANDERSTORP

16-17 SUPERBIKE-VM
INKL. SoS, TECHN, 600 & SIDV.
ÖSTERREICHRING
ÖSTERRIKE

GP-VM
LE MANS
FRANKRIKE

EM
MOST
TJECKIEN

DM
KNUTSTORP

23 ITALIENMÖTE
MC + BILAR
TIMO HEIKKINEN 358-0754-2791
MUSTIALA, FINLAND

23-24 GP-VM
DONINGTON
STORBRIANNIEN

DM
ANDERSTORP

27-31 DUCATI SPEED WEEK
ÖSTERREICHRING
ÖSTERRIKE

29-30 ITALIENTRÄFF
MC + BILAR
M. SVENSSON 0415-51190
ANDERSTORP

30-31 ENDURANCE-VM
SUZUKA, 8 H
JAPAN

30-31 PRO-SUPERBIKE
NÜRBURGRING
TYSKLAND

AUGUSTI:

13-14 DM
HELSINGE TT
DANMARK

19-21 EUROPEAN HISTORIC
GRAND PRIX
ZOLDER
HOLLAND

20-21 SUPERBIKE-VM
SENTUL
INDONESIEN

PRO-SUPERBIKE & GP-VM
BRNO
TJECKIEN

SM
KARLSKOGA

DM
JYLLANDSRINGEN
DANMARK

ÄRSMÖTE
FÄRÖ
M WERKELIN 08-7662284
GOTLAND

27-28 SUPERBIKE-VM
SUGO
JAPAN

SoS, BoT & CLASSIC
KNUTSTORP

DM
ANDERSTORP

DUCATIKLUBBRACE
ASSEN
HOLLAND

SEPTEMBER:

1-4 HÖSTRESA
R. NILSSON 040-910019
TYSKLAND

2 TESTDAG, ROADRACING
KNUTSTORP

2-3 PRO-SUPERBIKE
HOCKENHEIM
TYSKLAND

3-4 EM
RIJEKA
KROATIEN

3-4 THE EUROPEAN CLASSIC
SUPER PRIX
CROIX EN TERNOIS
FRANKRIKE

DUCATITRÄFF
TORINO
LADY DUCATI 011-485574
ITALIEN

4 RUNDSTRECKENPOKAL
BoT & SoS
NÜRBURGRING
TYSKLAND

9 EM
ASSEN
HOLLAND

10-11 SUPERBIKE-VM
INKL. SoS, TECHN, 600 & SIDV.
ASSEN
HOLLAND

GP-VM
LAGUNA SECA
USA

17-18 ENDURANCE-VM
BOL D'OR, 24 H
PAUL RICARD
FRANKRIKE

EM
ALBACETE
SPANIEN

24-25 SUPERBIKE-VM
INKL. SoS, TECHN & 600.
MUGELLO
ITALIEN/SAN MARINO

GP-VM
RIO DE JANEIRO
BRASILIEN

OKTOBER:

1-2 SUPERBIKE-VM
INKL. 600
JEREZ
SPANIEN

1-2 GP-VM
CATALUNYA
SPANIEN

22-23 EM
DONINGTON
STORBRIANNIEN

29-30 SUPERBIKE-VM
PHILLIP ISLAND
AUSTRALIEN

NOVEMBER:

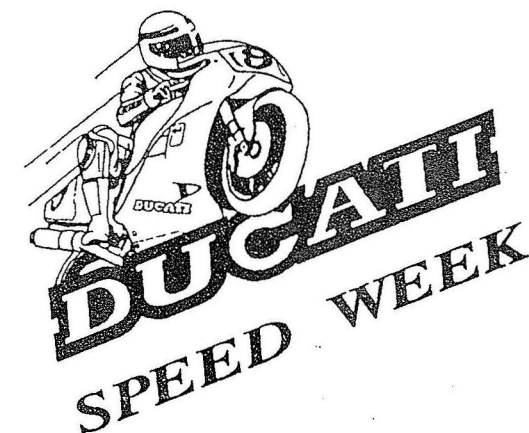
5-6 SUPERBIKE-VM
BUENOS AIRES
ARGENTINA

GENERELLT:

ONSDAGSTRÄFFAR
SAMLING: KL 17.30-18.30
RISTORANTE PICCOLO MONDO
STORTORGET, MALMÖ

ONSDAGSTRÄNINGAR
UDDA VECKOR, KL. 16-20
200 KR/GÅNG
GELLERÅSEN

RN



VÅRRESA TILL TYSKLAND HARTZ/SUPERBIKE/RINGEN

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

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 -92 OCH -93) ÄR MED.

HEMRESAN BLIR SOM VANLIGT EN TRANSPORT-STRÄCKA.

PREL. PROGR:

- ONS 11/5: *Samling i Malmö, med övernattning hos Ducatister.*
- TORS 12/5: *Tidig avfärd, sedan mc-affärer, kurvvägar och avslut på kult övernattningsplace 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, ÖVERNATTNINGAR, INTRÄDEN MM)

SJÄLVKLART KAN DU ANSLUTA SENARE ELLER VÄNDA HEMÅT TIDIGARE.

I DAGSLÄGET ÄR VI MELLAN 10 OCH 15 ST DUCATISTER FRÅN SKÅNELAND 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

DIN ANMÄLAN VILL VI HA SÅ TIDIGT SOM MÖJLIGT, SÅ DU KAN RINGA DIREKT I DAG.

RN



Så här såg det ut sist det begav sig, nere vid "Ringen".

Cucciolo har begränsade ekonomiska resurser men det finns andra som inte lider av brist på likvida medel. Dessa har dom använt för att försöka komma till klarhet med den eventuella nyttan eller skadligheten med oljetillsatser av sk friktionsnedsättande typ.

Provet har sjudubbelt stort intresse för Cucciolos del eftersom det utförts med TRE st Ducati 900 SS. Referensoljan hade dessutom vargar på dunkarna. Det här ägde rum i das Vaterland och det är uteslutet att göra det enkelt. Alltså körde man 1200 mil, hela tiden med alla hojarna tillsammans och tankade alltid ur samma pump. Förare byttes med jämna mellanrum. Att man valde Ducati beror på att dess motor är luftkyld och sålunda termiskt högt belastad. Effekten är tillräcklig och köregenskaperna får som bekant hornen att träda fram. Jättelångt.

Nurburgring (den lånade elektroniska mojen saknar vissa tecken för korrekt stavning, men den initierade läsekretsen förstår ändå vad som avses.) kommer man inte undan i såna här sammanhang och tretti varv sätter väl vissa spår. Fullgas på autobahn fixar man lätt som en plätt och femton Alppass ligger inte så avsides.

Det låg dessutom en baktanke i motorvalet. Den Desmodromiska högteknologien tvingar ventilstyrningarna att vara korta och nu slog alltså sanningens ögonblick.

Först kollar man alltså effekt (rullande landsväg har väl alla i källaren!) och kompression och så isär med alla knotor och fram med de digitala toleransmätredskapen. Tabeller och diagram upprättas.

Eftersom fabriken rekommenderar olja med vargar på dunkarna så kör man alltså obrottsligt på just den. Inget slarv här inte. Men innan garantiinspektionen vid tvåhundra mil kan man inte experimentera, men sen håller man i Slick 50 i ena hojen. PRECIS enl anvisningarna.

I den andra håller man Metabond och i den tredje kollar man nivån och att det verkligen är en varg på dunken. Det är det ju i de andra också fast förskurna med undermedel som ökar effekten och sänker bränsleförbrukningen och förhindrar kallstartslitage och skärning och ökar kompressionen och gör lådan så lättväxlad så man tror den tappat kuggarna och säkert något annat också som jag barmhärtigtvis har glömt.

Dessa produkter antas verka så att de avsätter en beläggning på motorns alla invändiga ytor som är i kontakt med oljan. Det verksamma ämnet är teflon och har den lägsta friktionen av alla kända ämnen. Skiktet kan bara avlägsnas med slipning och håller åttatusen mil. (Slick 50=femtio tusen miles= åttatusen mil)

Så vidtar själva gasandet och det tycks ha gått fint och förklarar varför en och annan reserapport under året (viktiga händelser följer jag självklart noga) har Ducati på illustrationerna.

Vid sexhundra mil blir det nytt komprov och rullande landsväg och så gasen igen. Hela tiden bokförs bränsleförbrukningen. Noggrannhet är en dygd, åtminstone i vissa länder.

Och vad fann man då slutligen? Se, det är inte lika lätt att fastslå. Och ändå hade man gått PRECIS radarätt till väga. Lite skillnad var det trots allt.

Varghojen hade tex märkbart lägre komp på stående cylindern men den skillnaden var oförändrad hela tiden. Bränsleförbrukningen STEG när man skruvade på gasen. Bana, pass, autobahn! Är någon förvånad? Inte jag, dom körde ju Ducati... Totala förbrukningen var så marginellt olika så den får man bortse ifrån. Den steg för alla tre och fö var det ju tre olika hojar.

Oljeförbrukningen var minst för Slick 50 och högst för Metabond med vargen bra precis i mitten. Man kan alltså inte fastslå något entydigt sammanhang med tillsatserna.

Effekten var högst för Metabondhojen men den ändrades överhuvudtaget inte under provet. Varghojen låg kanske en och en halv häst lägre men också oförändrat hela tiden. Slicken låg ännu en häst lägre men låg lika med vargen vid tvåhundra mil och sjönk sedan vid sexhundra med ca två hk för att sedan ligga kvar oförändrat till slutet. Man kan i varje fall inte spåra några positiva effekter och skillnaderna är så små så det förklarar toleranserna helt enkelt.

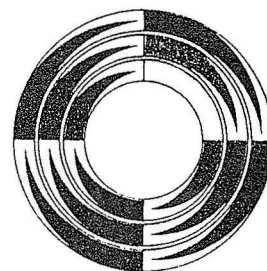
Men obduktionen då? Här är det hundradelar och knappt det. De mätbara skillnaderna är mikroskopiska men slitagebilden ser lite annorlunda ut med repor osv. Vi hoppar över detaljerna eftersom det verkligen ÄR detaljer och konstaterar: "De höga förväntningarna enligt reklamens påståenden uppfylls inte.

I varje fall inte tillsammans med den högädlade vargoljan. Den heter officiellt Agip 4 T Super Racing. Viskositet 20W/50. Slitaget av kolringarna var märkbart mindre med Slick 50, än med ren olja men å andra sidan var metabondringarna mer slitna än för motorn med ren olja. Plats för tvivel således.

Dessutom kan ev tillsts ha menlig inverkan i garantifall där det verkligen gått åt skogen. Man kan med fog fråga sig om tillsatserna verkligen förändrar oljan. Tidningens tekniska diplomingenjör uttalar som sin bestämda uppfattning att i hans motor kommer sannerligen ingenting annat än högvärdig helsyntetolja, basta.

Eder trogne tjänare påpekar helt förnytt att en högvärdig helsyntetolja har nästan bara halva friktionen jämfört med vanlig mineralolja. Plats för egna slutsatser som vanligt. Den självständigt tänkande Ducatisten har ånyo slagit till. Nästan självklart för den vane Cucciololäsaren.

ps



**DER
NÜRBURGRING**

DUCATI-TRÄFF PÅ FÅRÖ 20-21 AUGUSTI 1994



Årets Ducati träff blir alltså på Fårö, den lilla ön norr om Gotland. I förra numret lovade vi att reda ut det där med att det inte finns några får på Fårö. Det är en sanning med viss modifikation. På Fårö (och Gotland med för den delen) heter det inte får. På Fårö säger man lamb. Ungarna heter således lambungar (med hårt uttal av både b och g). Namnet Fårö är en förvanskning. Det skall egentligen heta Farö. Fararnas ö. En gång i tiden var Fårö flera öar och hette således Faröarna (Faröarna på fåröska). Alltså samma namn som Färöarna. Fårö är känt för sin mycket variationsrika natur. På ön bor det ungefär 600 bofasta personer. På somrarna dräller det in en massa turister, en del s.k. kändisar och annat löst folk.

Vägbeskrivning. Väg 148 från Visby till Fårösund (drygt 5 mil). Vägverkets färja mellan Fårösund och Broa på Fårö. Sen är det bara att fortsätta ca 1 mil och två fjärdingsvägar. Sväng höger vid skylten "distriktsköterska". Fortsätt förbi brandstationen / distriktsköterskemottagningen. Alldeles efter ligger Stora Gåsemora på vänster sida.

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 Fårö) på golvet.

Pris: 225,- / person inklusive middag på lördagen samt frukost på söndag morgon. Anmäl dig snarast genom att sätta in pengarna på pg 435 22 37 - 4. Märk inbetalningskortet "Fåröträffen", 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.

Vi rekommenderar dock att ni stannar längre på Fårö 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 Fårö: 0498-224329
Dämba-Kaj Leino 0498-217565

BULLERMÄTNING DUCATI 851 S -92

Ljudet från en "fri" Ducati är som alla vet otroligt vackert. Man kan hålla på att lyssna och njuta i all oändlighet känns det som ibland.

Ljuddämpartyp:	Original	1
	Kolfiber	2
	(Carbon Tech)	
	Conti	3
	(851-racing-88)	

Tyvärr så finns det ju folk som inte har ett par öppna Conti, som blir avundsjuka, råkar hamna i riksdagen och på så sätt ger igen på sina medmänniskor i form av massa löjliga lagar och förordningar. Dessa regler sätter man sedan i händerna på någon annan person som inte heller han har ett par välljudande tingestar och så är cirkusen i full gång.

Koppling:	Tät	A
	Öppen	B

MÄTNINGAR:

1A: 97 dBA

1B: 98 dBA

2A: 100 dBA

2B: 102,5 dBA

3A: 107,5 dBA

3B: 109 dBA

Det är ju inte för ingenting som Bullerfondsmärkena är så populära. Visserligen är det ganska dyrt med 78,35 kronor för två klistermärke men det är de värda när man ser länsmans min efter förklaringen.

För att trots fonden vara på den säkra sidan gjordes en mätning med all teknisk apparatur och berörda parter inblandade.

Mätningen är gjord hos Svensk Bilprovning och gjordes enligt gällande reglemente.

Enligt lagboken ska en Ducati 851 S -92 mätas vid 5100 r/min, eftersom slaglängden är 64 mm.

Tre olika ljuddämpare testades och provet gjordes även med urfräst resp tätt kopplingskydd.

Gränsen för att bli gokännad av länsman ligger på 103 dBA. Kolfiberdämparna ligger ruskigt nära men på rätt sida sträcket. Flyttade vi mätutrustningen bara några centimeter närmare så gav det utslag direkt (ung +1 dBA 2-3 cm närmare). Alltså är det viktigt att vara med och kolla avståndet till mikrofonen vid en kontroll.

Bullra mycket och väl hela sommaren men glöm inte att betala in till Bullergeneralen på pg: 637 82 20 -5.

RN

INSÄNDARE TILL REDACCTIONEN

OROVÄCKANDE RYCKTEN

Primärredaktören lär ha sålt sin 851:a och köpt en liten 500 Pantah istället. Om det är pga "amors pilar" enligt skundärredaktör i nr 6/1 eller ej förtäljer inte ryktena. Alltså inte nog med att Werkelin och Hoffman trillat dit, detta kan tydligen drabba vem som helst. Jag tänker i alla fall inte ta på mig redaktörsrollen för Cucciolo, då vet man ju inte vad som kan hända.

Kan sekundärredaktören rädda vårt ryckte? Förhoppningsvis men även här finns frågetecken, trots att det inte lär finnas damer med i bilden. Personen i fråga har sålt sin fina 600 Pantah och köpt en Aprilia 125:a istället, snacka om underligt byte?! Har alltså ingen Duce kvar men får ändå lungt sitta kvar på sin stol som sekundärredaktör.

Vet styrelsen verkligen inte om detta eller är de lika korrumperade?

Herr Ordförande har kanske egentligen ingen kamskaftsduce och italiensk bil som det så vackert förklarades i något nummer. På tal om styrelsen så har det hörts från mellanSverige att sekreteraren sålt sin 851:a och häromdan torrbröt han på en Kwaka 900 hos den lokale handlaren. Att sedan en fd styrelsemedlem dagligen kör runt på en Höna 250 Nisse känns ju inte desto mer förtroendeingivande.

Vad är det egentligen som håller på att ske? Är vi (jo jag har min kvar) sanna Ducatister ett utdöende släkte?

Fortsätter årets trend att hålla i sig -när "svenssons" köper Ducati för de är så billiga så har vi all anledning till oro. En ny yppiebåge alltså, usch jag spyr snart.

Allting ont ska ju ha någonting gott i samma påse och visst kan det ske undervärk. Det kanske kan komma in lite nytt friskt äkta blod också, det känns ju som om det skulle behövas.

Var finns ni sanna Ducatister som kör Ducati, dricker bärs, käkar pasta och fullständigt skiter i vad kärringen säger?

Orolig medlem som funderar på att gå med i SMC istället.

ps. redacc har min adress om någon vill höra av sig ds.

REDACCS SVAR:

Nu står det helt klart, man ska inte tro på allt som man läser eller hör.

FÖR HEL...E CUCCILO !!!!

Vad är det man för se när man öppnar tidningen? en massa slätrakade bögringar?! iklädda någon förre detta knarkares kalsonger. Hade bilderna inte varit så mörka och otydliga hade man ju fått gå och spy.

Hemmafruar måste helt enkelt inse att de är i en i de närmaste obefintlig minoritet i klubben och de (hon?) får skaffa något komplement till den förträffliga, om än smala publikationen, Cucciolo.

Vart tog förresten den gamla fina traditionen om nummrets veck vägen? Finns det inga fler V-maskiner så finns det ju alltid andra veck som har inspirerat män i årtusenden.....

Styrelsen måste också ställas till svars för varför vi inte har sett till några charmerande damer från CAMEL, ROTHMANS eller MARLBORO på våra träffar. Har ni aldrig sett ett F1 lopp någon gång?

PIUFICA

FÖRGASARBREV

Det har kommit ett brev från en kille som vi på redacc på detta sätt vill hedra.

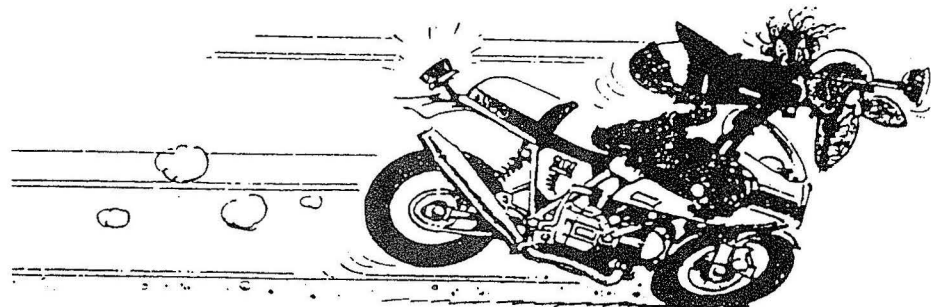
Det började med att vi hade stavat fel på en del ord och det är ju klart att vi gör, det tillhör liksom hela sanningen att göra så för att inte få mer arbete än vi klarar av.

Han undrade också var fd redaktören tagit vägen och det undrar vi faktiskt ibland oxå. Nya "damens" nummer har han inte lämnat ut men läs kallelsen till mötet på vårt lands största ö så finns det kanske möjlighet till kontakt?!

Trots detta påhopp måste vi ändå tycka synd om den stackars mannen. För han är ute och åker land och rike runt med en gammal Triumph, som visserligen visat sig vara ganska tillförlitlig, men tänka sig detta öde när det finns Ducar i affärn.

Det värsta är dock att han är uppkallad av en tingest från das Vaterland som har hand om tillförseln av såväl luft som bränsle, till det landets i särklass mest kända motorcykelmotor.

Vi beklagar att livet kan vara hårt och orättvist ibland, men som tur är finns denna spalt i Cucciolo.





Nu är tillfället att släppa fram de innersta känslorna och få klyva de sista dimslöjorna en söndagsmorgon med den vackraste, hetaste och rödaste skönheten från Italien. Ring och boka en provtur.
 016 Strada 126 900:-
 016 SP1 158 900:-
 016 Biposta kommer i Aug.

DUCATI

Dubbelsegraren i Paris-Dakar



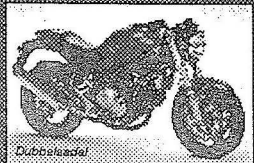
Är du sugen att smaka på hojen som vann dubbel i Paris-Dakar, att känna undertonen av Saharas vidder, kanske smiska svenska gravvägar till helgen, en weekend i alperna eller medhavet i sommar? Ring och boka en provtur på äventyrshojen, som kan ge dig upplevelsena.

Cagiva E750 med Ducatis V-twin med catalysator 66 700:-
 Cagiva E900 med Ducatis V-twin med catalysator 76 700:-

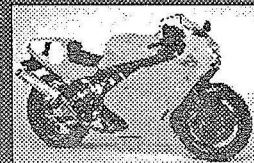
Biscaya Racing

Hol 1257, 441 93 Alingsås. Infart vid Hol's kyrka.
 Tel. 0322-301 24, 301 29, (Fax 301 80)
 Automatorder dygnet runt 0322-301 59

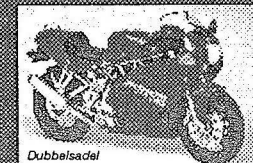
Butiken öppen: Tis-Fre 13-17, Lör 10-13. Mån stängt.



Dubbelsadel
 800 Monster, 85 900:-
 800 Monster, 84 900:-



800 Super Light 89 700:-



Dubbelsadel
 800 Super Sport 87 600:-
 780 Super Sport 78 800:-
 800 Super Sport 84 800:-



Dubbelsadel
 806 Strada 123 900:-

INCREDIBLE !!

Hör och häpna, försäljningen av CD:n har redan passerat allt vad vi någonsin hade drömt om. I dagsläget har det sålts nästan 1000 (ett tusen) stycken.

Praktiskt taget samtliga mc-tidningar i Sverige har haft åtminstone en liten notis om CD:n.

Därutöver har Cycle, Motociclismo, Classic Motor, Teknikens värld, GT/Idag samt Göteborgs Postens fredagsbilaga, Aveny skrivit några rader. Se vidstående urklipp.

Dessutom har två närradiostationer i Göteborg använt CD:n. Radio Stockholm (P4) gjorde t o m ett 10-15 minuter långt inslag om klubben och skivan!

Några personer har även ringt klubben för att försäkra sig om att CD:n inte är ett skämt!/? Inte skulle väl Svenska Ducatiklubben få för sig att skämta med folk, eller (he, he) ???

HJ

PROMOTION

Skickade ner en skiva till mc-oraklet Janne Leek i Tyskland för ett tag sedan.

Eftersom han är kompis med Wolfgang Zeyen, teamchef för det Tyska Ducati-DNL-stallet, hade han tagit med sig plattan till ett teamparty. Folk blev tydligen "eld och lågor" och skivan fick Janne lungt lämna kvar. De ville givetvis ha fler så jag ska ta med en hel låda till Tyska Superbikeseriens andra omgång på "Ring", 14-15 maj.

Ska försöka arrangera någonting på lördagskvällen, så följer du med på "Värresan" kanske även du får möjlighet till att träffa teamet.

Janne skriver ju som bekant "Outside" i Sveriges näst bästa hojtidning och i juni-nummret heter det "Passionsmusik". Ni kan väl själv lista ut vad det handlar om.

Sist jag hörde av honom hade han precis pratat med en annan kompis, ingen mindre än Julian Ryder som kommenterar motorcykeltävlingar på Sky Sport (innan var han på Eurosport). Han blev, precis som alla andra, väldigt intresserad av CD:n. Han ville puffa för CD:n i etern och trodde att han lätt skulle kunna "bli av med" 500 st bara i England. Nyp er i skinnet. Helst otroligt!!

Jag har som en början skickat iväg en promotionplatta till honom oxå, men han lär säkert höra av sig om fler till postordergeneralen himself, Peter Lindqvist.

RN

9

Den musikaliska inspi-
mer från AC/DC och Jimi Hendrix.
kterna handlar om allt från kärlek till incest.

Ducati Passions

Med "låtar" som 900 SS handlar det om mer än en motorcykel från Bologna. Närmare bestämt ett 20-tal modeller vars ljud förevigats på CD.

WE HAVE RECEIVED YOUR LETTER BY CASIVA TRADING

PASSIONS" CD WHICH REPRODUCES "DUCATI" MUSIC FOR WHICH WE THANK YOU.

THIS IS VERY ORIGINAL AND GOOD IDEA AND WE ARE VERY GRATEFUL TO YOU FOR ALL YOUR EFFERTS TO BACK UP THE DUCATI NAME IN SWEDRN.

WE REALLY HOPE YOUR DUCATI CLUB WILL BE CONSTANTLY INCREASING THE NUMBER OF MEMBERS AS A NATURAL CONSEQUENCE OF YOUR ACTIVITIES.

THANKING YOU AGAIN, WE SEND YOU OUR BEST REGARDS.

DUCCELJUD PÅ CD!

■ Svenska Ducatiklubben har gett ut en CD-skiva med Ducati motorljud! Idén är enkel. Hur många entusiaster har ändå inte spelat in ljudet från sin höj på band någon gång, för att kunna ta fram och lyssna när snön ligger i drivor utanför garagedörren.

För entusiasten är detta självklart en orgie i välljud som sänder lyssnaren till varmare årstider i en tröm om racer, 888 SP5 eller nåt annat Ducatimässigt med Termigioni kolbiberdämpare. För alla andra är det här en skruvad idé och ett djävla övåsen.

För 60,- kan du beställa en egen CD på PG 604452-3.

NADIA PAVIGNANI
Nadia Pavignani

Tröstknatter för knuttar

□ Som en perfekt tröst i den evighetsmörka vintern har Svenska Ducati-Klubben givit ut en CD-skiva för dem med verkligt motoröra. På skivan "Ducati Passions" finns 20 minuters välljud från klubbmedlemmarnas



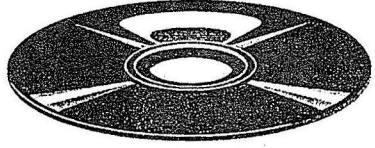
motorcyklar av olika modeller. Sex månader tog arbetet med skivan som pressats i 500 exemplar. För att kunna ta del av desmodromiska ventilers sång sätter du lämp- ligen i 60 kronor på postgirokonto 604452-3 eller kontaktar Svenska Ducati-Klubben, c/o Peter Lindqvist, Lofotengatan 20, 5tr, 164 33 Kista.

Many thanks for the CD! It is really brilliant.

My neighbours "like" the motor sounds now as well

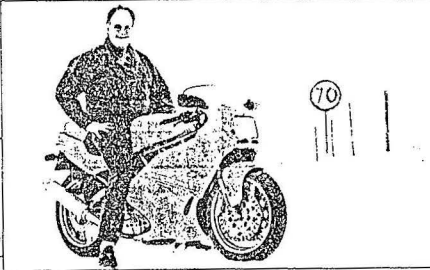
(Although I did not understand what the police wanted Sunday morning

at 04.00 hrs.)



KIND REGARDS, ELS

När Ducatientusiasten Erik Olsson stoppade in CD:n Ducati Passions i CD-spelaren valde han utan tvekan "låten" 900 SS, med Contiljud-dämpare. Han äger nämligen en sådan motorcykel själv.



Ljud för Ducati-entusiaster

Många gillar motorcyklar. Vissa är totala fanatiker. Gissa vilken kategori medlemmarna i Svenska Ducatiklubben tillhör som nyligen har gett ut en CD?

Med motorcykelljud. För att testa hur funktionell plattan egentligen är utövrade ett litet experiment. Vi stoppar på oss skivan och gör femminutskör-filmsförstudiet. Ducati-entusiasten Erik Olsson. Han tar emot den, ser annu inte vad det är, och verkar ganska nysgjerrig. Men så...
— Ducati Passions! Lasse Erik Olsson på omslaget mellan hans ansikte speglar upp i ett väldigt leende. Hans tras är en varm ton medan han råddar upp det mynniga Ducatimodeller som finns presenterade. Från äldre småbilar till nya, muskulösa racer-cyklar. Så på med stercen, in med skivan och upp med volymen. Erik Olsson säger "låtens" 900 SS, med Contiljuddämpare, utan att tveka det minsta. Det är nämligen en sådan järnhäst han själv är ägare till.
"Motorcykeln startas — Vrrrooom! Den bränner frög under renigt valvaste och efter en liten stund blir det stora motorljudet bort över nejden. Erik Olsson tycker att ljudet låter lite för klart, fingrar på ljud-nessknappen och gör om försöket. Bättre! Han sitter på CD:n från början.

400 MEDLEMMAR

— Det låter ändå inte riktigt bra. Kraften i det riktiga ljudet är svårt att återge, men det är kol att det finns entusiaster som gör såna här saker, tycker Erik Olsson som trots passivitet är mycket deltagande medlem i Svenska Ducatiklubben.
Klubben har omkring 400 medlemmar som tillsammans utgör klubbskåren. Åker på tävlar och besöker stora utställningsutställningar. Förutom det gör vi en tävling, har en hallerbund som varnar om Ducatibuller och brukar regelbundet ställa upp i rikslagsvalen.
— Det var en i klubben som kom på idén att göra en platta med motorljud. Så han lämnade en DAT-handskrivare och efter ett årsmöte stack vi allihop ut i skogen och provkörde framför mikrofonen, berättar Rikard Nilsson, Skanes kontaktperson för Svenska Ducatiklubben. Han fortsätter:

SÄRRÄGLAT LJUD

— Tack vare en del kontakter och sponsring blev plattan väldigt tuffa att pressa upp. Den finns i över 500 exemplar varav en del skickas ut till teknik-klubbar, radiostationer, importörer och skivbutiker. Och förstås till Ducatifabriken i Bologna, den lilla fabriken som överlevt genom att silverka kompromisslösa racermotorcyklar.
— Ducati har ett väldigt utpräglat ljud, det låter fräckt, tycker Erik Olsson och poängterar V-twinmotorrens speciella muller och känsla. Han fortsätter:
— Cykeln är exklusiv byggd och har lång livslängd. Dessutom är det den enda serie tillverkade motorcykeln med rängställda ventiler.
— Den har en otrolig kraftlös. Jag har kört en massa olika märken men ingen ger så mycket tillbaka, säger Rikard Nilsson med eftertryck.
Som så många andra motorcykelälskare längtar Ducatientusiasterna till värden till smala, kortsiga landsvägar, söskan och pålitligt motorljud. Till dess får de hålla tillgodo med att mäta, titta på racerlapp på videon och lyssna på motorljud på skiva.
ROBERT B. LAGERSTROM



serna. Medlemmarna träffas regelbundet hemma hos varandra eller på caféer (italienska) och på somrarna anordnas resor och utflykter.

Bullerföräkring

En annan egenhet som klubben har är bullerfonden, där varje medlem sätter in 80 kronor per år. Om han sedan får böter skickar han bara in den till klubben och får den betald, samma sak gäller ombesiktning.

– En Ducati ska låta som en Ducati och inget annat därför har vi löst det så här. Nu kan vi bullra hur mycket som helst, säger en stolt Rikard.

Klubben har också tryckt upp dekaler som talar om att motorcykeln är bullerförsäkrad, alltid retar det någon. För att ytterligare understryka det kulturella värdet av V-twinarnas skönsång har klubben nu släppt en CD med ett antal Ducatiljud inspelade.

– Från början tyckte vi att det bara

en kul idé, men Hans Jartoft tog tag i det och lyckades genomföra projektet, berättar Rikard.

Efter en provlyssning kan jag villigt erkänna att ljudet är mäktigt. Mitt favorit-spår är utan tvekan Ducati 926, man borde kanske ringa "Ring så spelar vi" och önska den...

Alla hjälps åt

Att göra en bra klubbtidning är svårt, något som Rikard villigt erkänner.

– Vist är det så, men tack vare att så många ställer upp och hjälper till så blir det inte så jobbigt för mig, dessutom får ju medlemmarna läsa det de själva tycker är intressant, säger han.

– Allting blir vad man gör det till, och våra medlemmar ville

Nisse, Pelle och Kalle

HEAR THE DUCKS SING

When roads freeze over in Sweden, Swedish Ducati Club members still savor the sweet sounds of their favorite motorcycles; they just fire up the compact disc player.

The 400-member club has released "Ducati Passions," a CD with about 15 minutes of 22 different Ducatis on the fly. There's also a song, "Ducati Power" by Micke and the Desmos. Ducati's history is well served here, with bikes from the 1950s, '60s and '70s on the disc, along with a 1981 Mike Hailwood Replica. The latest machines are all there, too, including the 888SP5 and M900 Monster.

Technophiles will be pleased to know that the club lists the type of exhaust system fitted to each bike. Interested in stereo Ducatis? Write Lars Ekman, Flotviksvagen 13, S-162 72 Vällingby, Sweden.

CD-SKIVA MED DUCATIMUSIK!

Ducati-klubben har gett ut sin första (!) CD-skiva kallad Ducati Passions och naturligtvis är det äkta ljud från Ducatimotorer som kan avnjutas. Ett måste i varje Ducatidiggares skivsamling.

Som medlem får man en CD, inklusive frakt, för endast 50 kronor. Icke medlemmar betalar 60 kr. MC-Nytt har provnjutit och kan sammanfatta sin recension i ett enda ord: Oemotståndlig!!

Intresserade betalar på postgiro: 60 44 52 Märk talongen "Ducati-CD"

Ducati på CD

Medlemmar i Svenska Ducati-klubben känner ibland att vintern är lång, speciellt för italienska solskenshojar.

Men ljudet från en Ducati får även de icke rättrogna att stanna upp, lyssna och drömma. Vad kan då passa bättre än att helt enkelt ge ut en CD med Ducatiljud? Ducati Passions. Entusiasterna går i spinn, de oinvidga skakar på huvudet, men få förblir likgiltiga.

CD går att beställa på pg 604452-3 för bara 60 kr/st.

Il rombo delle Ducati in Compact Disc

Incredibile. Il Ducati Club svedese ha fatto stampare un vero e proprio CD con inciso il rombo, pardon, il soave suono prodotto dagli scarichi delle moto del marchio italiano.

La motivazione è altrettanto originale: visto che l'inverno in Scandinavia è molto più lungo e buio del nostro, i membri del Club hanno pensato di alleviare l'attesa con esperienze "virtuali" raggiungibili con la fantasia e un buon sistema stereofonico.

Chi volesse acquistare il CD può contattare direttamente lo Swedish Ducati Club.

Il numero telefonico è: 86695933



Should there

I received your Ducati CD... It's wonderful! I think the MHR is my favorite, but they're good, so it's a tough call!

Even the commercial messages are great.

If you could possibly get me another copy or two, I'll see that they get into the hands of the publishers of America's largest motorcycle magazines—MOTORCYCLIST and SPORT RIDER. We're good friends with the editors there, and perhaps a nice review would be in the interest of your club?!

I don't know if Lennart told you or not, I do a small newsletter for Italian motorcycle owners here in the U.S. I'll put you on my complimentary mailing list.

Otherwise, thank you, thank you, thank you for the super CD!

Regards,

CD med äkta Ducati-smatter

Det finns entusiaster- och jätteentusiaster. Till den senare kategorin hör onekligen medlemmarna i Svenska Ducatklubben, en klubb som består av folk som älskar det italienska motorcykelmärket Ducati.

Klubben säljer nu en CD till sina medlemmar. Innehållet är ljud – Ducatiljud. CD:n med äkta Ducati-motordjud heter logiskt nog Ducati Passions. Ack ja...

rossi
stry, Government
Public Relations

279-6589

APPLICABLE

In this facsimile is confidential and may be used only for the use to which it is addressed. If you are not the agent or employee responsible for delivery to you are hereby notified that any use, reproduction or copying of this communication is strictly prohibited. If you have received this facsimile in error, please notify us by phone and return the original message to us at the address above. Thank you.

call 404/279-6360.

Jag bojkottar sport!

-"Nu hör jag att det prasslar i buskarna, det är nog finnen", viskar kommentatorn. -"Han verkar spänstig i steget, så honom får vi nog se upp med". Spänningen tätnar och kommentatorn har uppenbara problem att dölja sin entusiasm. -"Nu kommer finnen, han stormar fram mot den åttonde kontrollen och han stämplar, han stämplar, han stämplar"...rösten går upp i falsett, "DÅR stämplar finnen".

Kan ni tänka er en ljudtekniker och en kommentator från radiosporten sittande i en buske, mitt i natten, medan regnet strilar ned. Där ska de försöka trollbinda radiopubliken med rafflande natorientering samtidigt som inte ens en fjärt får släppas som kan röja gömstället. Stackars människor! Samtliga inom sjukvården är överbetalda jämfört med de två i busken, oavsett vad Sveriges Radio & TV betalar!

Nu är det så att mina bekanta känner mitt måttliga sportintresse. De brukar klocka mig när jag hör radiosportens enerverande trumpetansons till dess radion är kväst på snabbaste sätt. Det har aldrig tagit längre än 2,6 sekunder. Tidigare hade jag alltid ett järnspekt inom räckhåll, för att raskt och med dödlig precision penetrera radiomottagaren. Denna lilla egenhet ledde till att min 800spännitimmens hjärnskrynklare och jag satte oss på fluffiga kuddar. Allt för att jag skulle få ut mina inneboende aggressioner mot sport, utan att ha sönder radioapparater.

Han hette Hampus och inledde vårt första samtal lite lättsamt med: -"Såg du matchen igår?" Vips, fick jag ut alla de aggressioner jag samlat på mig och några till. Han fick naturligtvis prygel efter noter, vilket lättade mitt sinne betydligt. Himla duktig psykolog, han Hampus.

Jag har många obehagliga minnen från gymnastiklektionerna. Killarna hade blåa kortbyxor med plats för John Holmes, vitt linne med plats för Arnold Schwarznegger och randiga sockkiplast med plats för Barbie. Tjejerna hade röda dräkter med en liten volang kring midjan. Störtläckert! Benen var alltid kritvita, nästintill isblå, förutom efter en omgång skeppsbrott då de övergick till regnbågens hela spektrum. Jag darrade som ett asplöv när gympaläraren fällde domen: -"I morgon ska vi åka skridskor!" Eftersom jag inte ägde dylika skor fick jag låna fars. Dessa klenoder från 40-talet hade han sparat på vinden. Fotlederna tog stryk eftersom skridskorna var lika höga som ett par italienska loafers. Min och skridskornas ostadga gjorde att jag slet håll i ovanlädret på mindre än en kvart. Vi hade ju inga krökta käppar att stödja oss på som Tre Kronor hade på TV. Ett handikapp som min far visade väldigt liten förståelse för.

Fram mot vårkanten skulle man ut och sporta. -"Idag ska vi springa 60 meter", förkunnade läraren. Jag smålog för mig själv och tänkte att det här är min distans. Det passade perfekt med brevlådan tur och retur en regnig morgon. -"GÅÅÅ", mullrade exorcisten

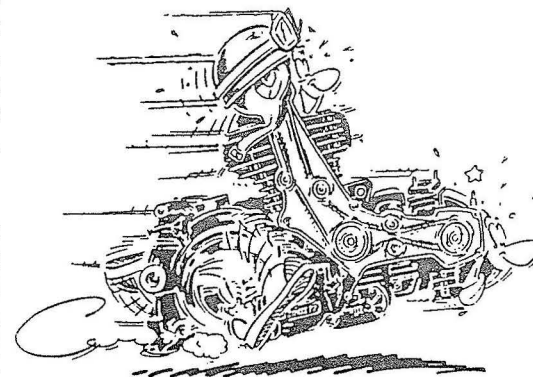
och jag knatade iväg över gräsmattan. Efteråt kom han fram till mig med åska i blicken och röt: -"Det går på tid, sölkorv!". Så förbaskat bråttom kunde det väl inte vara, tänkte jag. Vi hade ju dubbellektion. Jag frågade honom hur många sölkorvar det går på ett helt fläskberg och satte nytt personbästa.

Min dåliga syn låg mig jämt i fatet. Glasögonen var alltid i vägen. Jag försökte sparka boll under ca 10 års tid och många var de gånger bågarna fick riktas i skruvstycket med blysmockan. I en match förvandlades brillorna till två monoklar men jag fortsatte att spela. Synen var så bra att jag försökte ladda iväg en plump som vaktmästaren gjort med linjemaskinen. Snöpligt. Inte gick jag och satte mig på bänken för det. Istället jagade jag en kille över halva planen tills han började garva. Då visade det sig att han inte haft bollen på ett tag. Än mera snöpligt.

Min revansch på idrottsetablissemanget dröjde till 20-års åldern när vi i ett svagt ögonblick anmälde ett korplag i volleyboll. Vid första matchen, någon träning var det aldrig tal om, utgjorde vi en samling med stora likheter med ett ambulerande cirkussällskap. Blå träningsbyxor med vita revärer av husvagnsägarmodell blandades med för små orange T-shirts och gröna frottetrumpor. Motståndarlaget, som hette "Mercyless Destroyers", hade riktiga matchdräkter med siffror och gatorade-reklam, en hel säck med bollar, tejpade fingrar och fan vet om de inte hade tjuvtränat också. Vi satt tysta på

bänken med knäna ihop och tittade storögt när det andra laget värmdes upp. Vi hade ju ingen boll med oss. Hade vi haft boll med, hade ändå ingen vetat vad vi skulle göra med den. Domaren blåste till match och på vår efterfrågan drog han lite kvickt reglerna, typ när endera laget vunnit och hur många vi skulle vara på plan. "Mercyless Destroyers" missade första serven och VI fick bollen. -"Piss å kaga" (läs piece a'cake), tänkte vi. Resten av matchen blev rena uppvisningen. Vi vann med två raka set!

MC



Kanske kultur !

Satt på jobbet och tittade ut på det fina vårvädret, ni vet en sådan där fin dag när fåglarna kvittrar och solen visar sig från sin bästa sida. Efter en snabb palaver med min chef satt jag pumpandes med benen, på min trampcykel för att komma hem. Där min passion stod och väntade. Fyra minuter senare, nytt rekord, står jag genomsvettig med skinnställ och övrig utrustning redo att gränsla min lilla Pantah. Nyservad och luft i däcken körde jag runt startmotorn som tvingade kolvarna att röra sig, förgasarnas astmatiska läte för att fixa rätt blandning till förbränningen, innan motorn hoppade igång.

Duccens glada vrål över att vara vid liv uppmärksammades av samtliga pensionärerna i mitt bostadsområde, sammanlagt fem nunor tryckta mot rutorna. Varmkörningen var ovanligt kort, innan jag körde in om en kompis, på jobbet, för att göra honom avundsjuk, berättade att jag skulle till Biscaya.

För att nu gör en lång historia kort, efter 13 mil kommer jag till godisbutiken för karlar: Biscaya. Thomas varmkörde deras provkörningsex av 916, innan jag fick äran att "äntra skeppet". Som vanligt när jag skall provköra en cykel så läggs varvräknarmålen högt och kopplingen släpps ut med en viss tekan - kärringkörning, givetvis med den sedvanliga publiken ! Grusplanen hos B. gör ju inte saken bättre. I alla fall, efter mycket om och men kommer jag iväg och kör förbi de sista gruskornen. Står vid stoppet för att släppas ut på vägarna, asfaltsvarta, raka och tomma som gör mig så rik, just nu i alla fall.

Känner hur motorn lever, levererar sina "goa" hästar, kärms som ett mirakel att just denna lydiga styrka väntar i ett handtag gjort enbart för min hand !! Dundret ur avloppsrören till ljuddämpare (B. har naturligtvis bytt slutdämpare) rullar upp sig som ett långt, underbart, snöre bakom mig.

Var snart uppe i sådan hastighet att jag tappade kontakten med det. Det enda jag hörde var vrålet från vinden som min hjälm delade och parerade åt sidan. (förbannade mig själv för att jag glömde mina små gula pluttar). Drar ihop mina ögon och koncentrerar blicken framtåt på nya utmaningar i form av kurvor (och vilka kurvor sedan....).

Ökar farten ytterligare och känner hur den kyliga världsluften biter tag i kroppen (kommer antagligen att bli krympling när jag närmar mig pensionen, mina knänbrrr). Duccen har värmts upp och vi flyger fram över nejden som en fossil, förlåt, missil skall det vara ! Som en pil träffas jag av en fluga, eller om det var en sten från en mötande bil, på smalbenet.

Börjar vandra i tankarna på hur det kan var sådana där hiskligt varma sommardagar när man kan köra utan något på kroppen (SMC-"fy på dig") när just den där getingen, som naturligtvis siktat in sig på dig den senaste kvarten, träffar mitt på visiret med en jättesmäll. Fartvinden tar hand om kadavret som lämnar efter sig en smet som man fortfarande försöker få bort med stålull !

Körde in till Alingsås för att visa den nya Duccen för lokalbefolkningen, då magen gjorde sig påmind-varit utan lunch.

In på fiket för en "snabbis" i form av macka, sedan iväg på "sweet 16" (fanns det inte en låt som hette så, MW ??) längs E-någonting ! Tryckte mig ner i enkelsitsen, spände fötterna på fotpinnarna och kramade tanken så att det blev repor i lacken (förlåt B.) ! Den handskbeklädda handen vred gashandtaget tills den var i botten, hängde mig i den så att den inte skulle rubba sig. Flög fram, fri, som en fågel (kliché, jag vet).

När jag kommit fram till Statoilmacken och svängde av för att köra ännu fler kurvformationer, attackerar kurvan med K så ringer en klocka ?? Det är min väckarklocka, som väcker mig, dags att gå till jobbet !!

Innan jag gick och lade mig läste jag en bok av T.E. Lawrence (japp- Lawrence av Arabien, som bekant körde han ihjäl sig på en cykel). Boken heter "The Mint" som är en dagbok från Lawrence tid hos RAF (var överste i det militära och levde mellan 1888-1935). Den finns översatt på svenska ("slagen till slant") men översättaren har misslyckats med att förmedla känslan, så som det är meningen. Kapitlet som tar upp denna vådliga framfart heter "The Road" ("vägen" i den svenska översättningen) är inte speciellt långt men naggande gott ! Självt körde Lawrence en Brough SS 100 som hade en JAP V-Twin motor, V-Twin-naturligtvis !!

T.E. Lawrence skriver mycket visa saker som tex: *"en motorcykel med nerv i sig är bättre än alla riddjur i världen, därför den är den logiska utsträckningen av vår förmåga, och en antydan, provokation att överskrida gränserna genom sin honungsmjuka, outröttliga smidighet"* !! Lawrence med sina erfarenheter...., jag säger inte emot !!

PH



**Numrets Ducati:
Antenn**

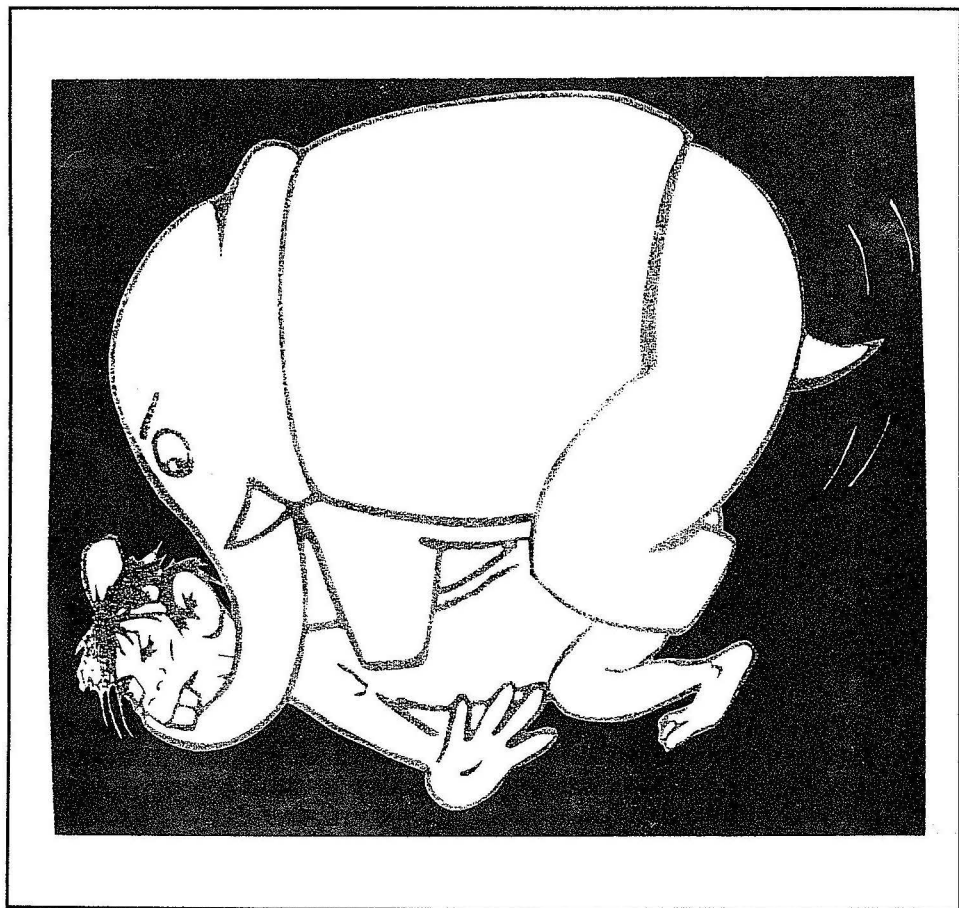
ELEFANTER FINNS I SÖDER

Så, nu är ordningen återställd. Tröjorna med den väldiga Cagivaelefanten mm finns nu i lager i Malmö. Tyvärr så kom inte den utlovade leveransen från Tyskland så vi har gjort egna och dessa kan köpas på "onsdagsträffen" eller beställas genom att sätta in 150 spänn på pg-nummer 408 28 57-6 till RIKARD NILSSON, så kommer de på posten.

Tröjan är vit med tryck på båda sidor och finns bara i en storlek (XL) och tröjmärket är HANES.

För att slippa massa strul måste alla ni som visat intresse tidigare oxå beställa genom en insättning på postgirot.

RN



ITI

I dagarna anlände katalogerna för dessa dekalers, som har en otroligt fin kvalitet. De tillverkas av en entusiast nere i Australien, Andy Williams, och detta är det enda? han livnär sig på.

Han åkte för några månader seda jorden runt för att visa upp vad han hade att erbjuda oss Ducatister, för det är bara till Ducatihojar som han har dekalers på lager. De är klart bättre än original-dekalerna, vilket förvisso kanske inte säger så mycket. Men är du en trogen läsare av Cucciolo vet du varifrån ingen mindre än Alan Cathcart köper sina, var köper du dina?

Han kan göra till andra märken också men eftersom han är duccefantast så

När jag träffade honom i vintras var han på väg ner genom Europa för att sedan ta sig hem igen. Resan gav resultat och grabben har idag jobb upp över öronen. Tillråga på allt hade tjejen gjort slut sist jag pratade med honom, men han var inte ledsen för det.

-”Nu när jag märkte att intäkterna ökade tvekade jag inte utan gav henne en flygbiljett så att hon kunde lämna stan

Vill du ha en katalog, skicka ett brev till redacc så kommer den på posten.

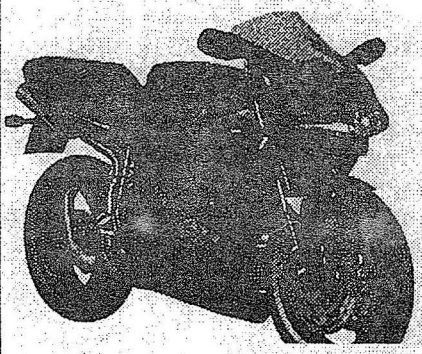
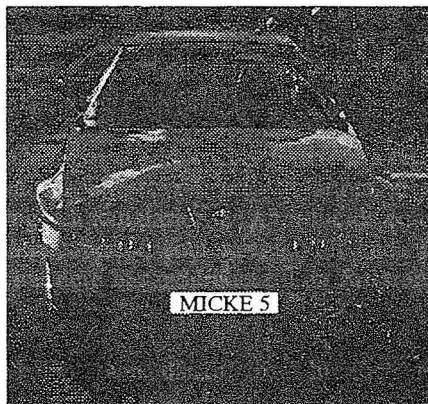
RN



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.

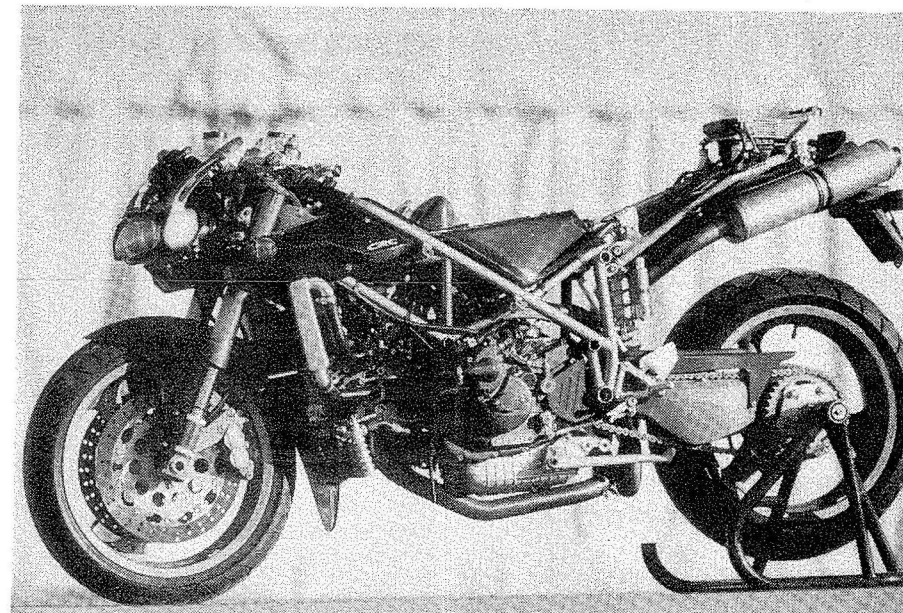
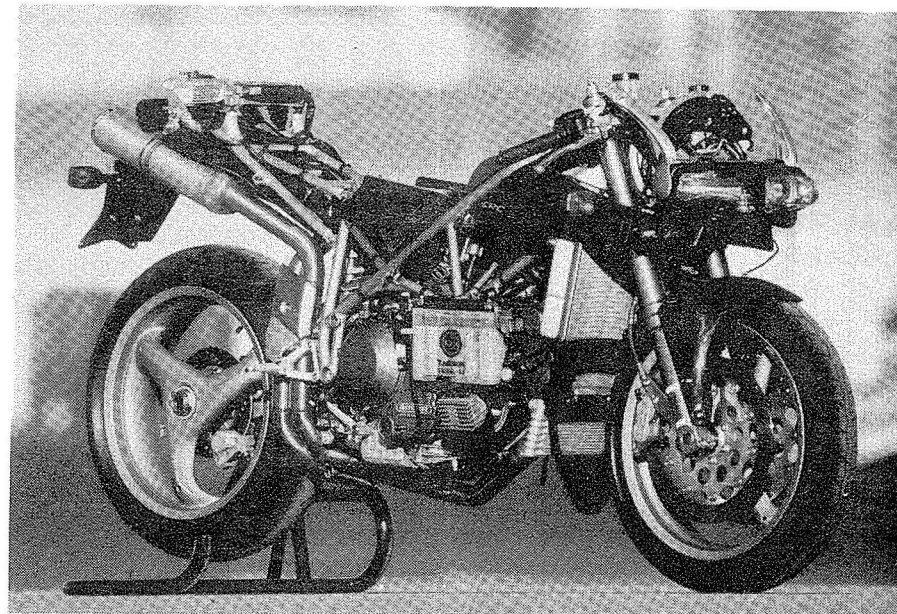
Skokloster ligger nära Bålsta och Sigtuna norr om Stockholm. Skyltat från E18 vid Bålsta och Bro. Från E4:an svänger man av i Märsta mot Sigtuna. I Sigtuna är det sedan skyltat mot Skokloster. GLÖM INTE KAMERAN!

Väl Mött och Vänliga Hälsningar

Februari 1994

Sammanslutningen Moto & Macchine

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



BORGIO PANIGALE TORGET

SÄLJES:

DUCATI 851 -89

1800 mil, mkt. skick.

SP1-kit, Termigoni avgasrör, ISR, nya Michelin sportdäck, racekoppling mm.

Nyfiken ? - Ring gärna !!

Johan 031/92 55 31

ps. äldre Ducce kan ev tas i byte.

Ett par Campagnolo hjul till 900 2,15x18 / 2,50x18 med skivor, 280mm. (satt orig. på Hailwood -78, -79 och ett fåtal 900 SS

Ett Michelin framslicks, 110x70x18

300:-

Kent Jörnevall

bost: 031/38 17 17

arb: 031/59 00 00

TILL DUCATI 851

Lackat kåp och tankset, orginal specialverktyg

Johan 031/92 55 31

REGNDÄCK

På fälg till RD 350.

Johan 031/92 55 31

TILL KAMSKAFT

Kåpa 900 SS med glas. 1200:-

Kromat sidostöd Darmah, passar även 900 SS och GT mm. 500:-

Ett par glasblästrade Öhlinare med burk bytes helst mot ett par utan burk.

Växellåda till kamskaftsmotor, hel eller i delar.

KÖPES

DUCATI 750 SPORT

40-45000:-

Patrik 031/12 39 28

0303/49 651

KLUBBPRYLAR

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:-



Cucciolo - TRÖJAN "Livet börjar vid 130 dB(A)"

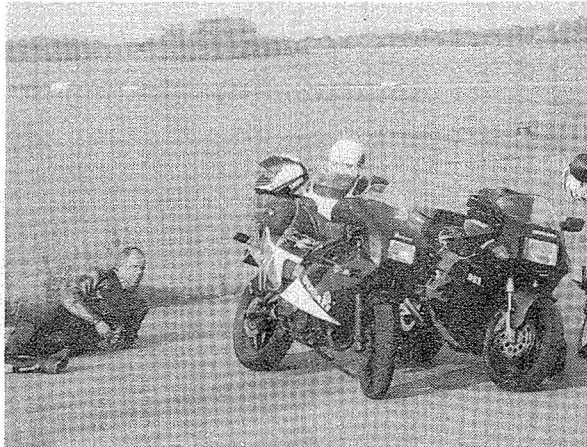
STÖRLEK L
Vit långärmad t-shirt **Pris 100:-**

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.....

FÖRSTA VÄRTUREN

Så här såg det ut för några veckor sedan när vi var ute och luftade våra springare.



NÄSTA CUCCILO

Det hänger på dig, kära läsare, när nästa nummer ska komma ut. Som det är just nu så kommer det in alldeles för lite material till redacc. Målet är att skicka nästa nr (3) till tryckeriet i första veckan i maj, dvs att den ligger i brevlådorna hos er två veckor senare. Så vill ni inte vänta längre än till mitten av juni är det bra om ni fattar pennan och sedan anlitar postens transporteringsystem.

RN