

Cucciolo

Tankad, packad och semesterklar.

Nr 3/94

Nr 51 sedan starten



CUCCILO HAR BESÖKT BANDET I BOLOGNA

SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN

SOMMARCUCCIOLO

Ja nu är det äntligen sommar, eller Kanske är det bara när man läser i en kalender som man blir påmind om att sommarn i alla fall skulle vara här. Låt oss hoppas att värmen kommer snart för 14 grader i början på juni är ingenting att skryta med för en skåning.

Vad har då hänt sedan sist ?

1:a-majträffarna runt om i landet avklarades och i Stockholmsområdet blev det dundersuccé. Mer om det i nästa nummer. Vårresan till Tyskland och Nürburgring gick av stapeln i början av maj. Totalt var vi 15 personer (17 hojar) som njöt av Tyska Pro Superbike, god mat och dryck, fint väder och kalasfin hoj-åkning. Lördagskvällen var en riktig höjare när vi tillsammans med Janne Leek hade en grillfest i "svärmors" trädgård. Förutom vi själva var Tyska DNL-teamet i form av Edwin Weibel, Bernhardt Schick, Wolfgang Zeyen där med damer och allt. Cralle och hans mekaniker Jörgen fanns också med i vimlet. En kalasfin kväll som vi aldrig kommer att glömma. När vi skulle ta de tidiga morgonvarven på "Ringen" dagen

därpå kändes det ordentligt att det var party dagen innan. Senare på dagen fick vi dessutom svart på vitt när vi upptäckte att all dricka var slut, -60 liter öl och några whiskeyrör.

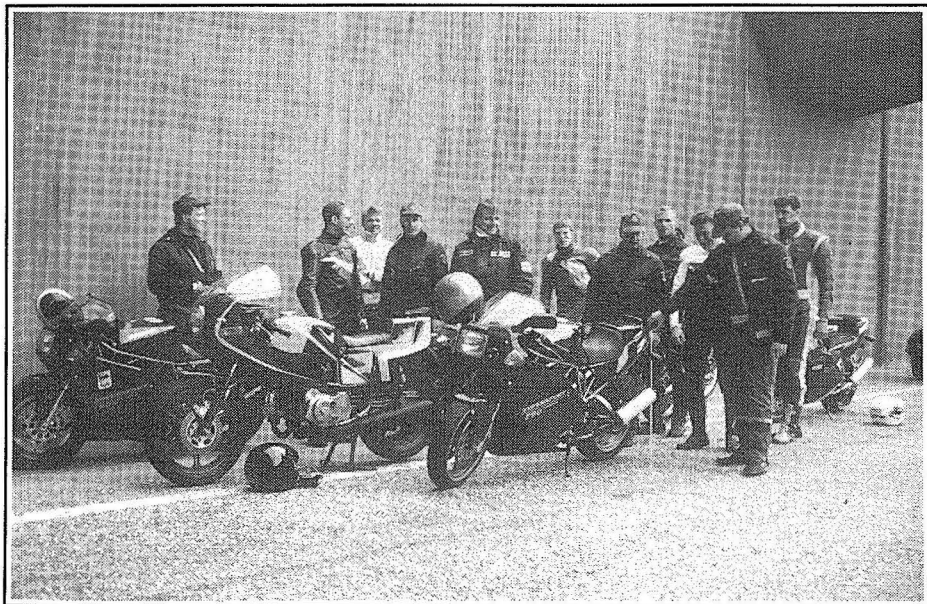
Tävlingssäsongen är igång och den bevakar vi, givetvis. Jartofts CD snurrar på som bara den och så har vi då allt skvaller som vi sållat i.

Ölandsturen med Per Bronge i spetsen var också ett lyckat arrangemang som vi hoppas återkommer. Blä kunde fem F1:or ses samtidigt, inte ofta som de är flertaligast. Så ville polisen titta lite närmare på Malmögänget en onsdag, vilket du kan se på bilden här under.

RN

INNEHÅLLET:

Sidan	5:	Ordis bubblar
	6:	Årsmöteskallelse
	7:	Skvaller
	18:	CRC, vad är det ?
	19:	SOS & BOTT
	23:	News from Bologna
	25:	Årsmötesanmälan



KLUBBPRYLAR

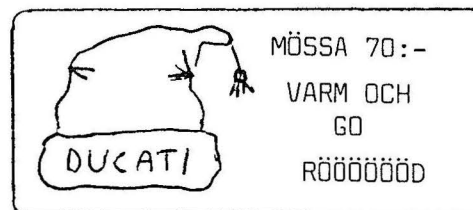
DUCATI S-märke 40:- . 2st jackor kvar;900:-/st

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:-



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

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

Vit långärmad t-shirt **STORLEK L**
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.....

BORGIO PANIGALE TORGET

SÄLJES

DUCATI 600 PANTAH -82

C:a 1700 mil, NCR tank, kåpa, sits och 2-1 blås. Nya däck och remmar. Öhlinare bak, stålomspunna slangar, gaffelstabilisator m.m Nybesiktigad och skattad. Går mycket bra.

Pris: 33 000 sek
Karl-Erik hem: 0413-341 93
jobb: 046-36 20 32

TILL 900 SS -90

Kåpglas och högersidans kåpa (lackad)

Nina hem: 08-744 37 84
jobb: 08-13 34 10

ÖHLINARE TILL 851/888

Få ordning på din fjädring med en Öhlinare.

9 kilos fjäder och givetvis fullt justerbar.

Rikard hem: 040-91 00 19
jobb: 040-10 55 06

STYRDÄMPARE

ISR-styrdämpare, med eller utan fästen.

Rikard hem: 040-91 00 19
jobb: 040-10 55 06

SÄLJES

ELEFANTTRÖJA/NYCKELRING

En tröja som retar gallfeber på alla japsåkare kan bli din för 150 sek. Nu har vi lyckats få tag på ordentliga nyckelringar också. Givetvis röd-vit-gröna. 25 spänn kostar dom. Se bilden nedan. Sätt in pengarna på pg 408 28 57-6 till Rikard Nilsson så kommer de på posten

KÖPES

TILL 2-VENTILS PANTAHMOTOR

Hel topp eller innanmäte i dito till 500 Pantah eller viktigast-öppningsvippan. Vippan lär vara densamma på 750 och 900 motorena.

Rikard hem: 040-91 00 19
jobb: 040-10 55 06

FÄLGAR/DÄCK

Fälg fram: 3,5"/17"
Fälg bak: 5-6"/17"
Däck fram: 120-130/17"
Däck bak: 160-190/17"

Med eller utan mönster.

Benny 031-795 55 73

Bubbel från ordföranden

Hej.

Först och främst vill jag tacka Rikard och Peter för en mycket bra genomförd resa till Nürburgring och tyska Superbike-mästerskapen där. Eftersom tyske Udo Mark på en Ducati och svenske Cralle vann varsitt heat fick man alla intressen tillgodosedda. Om man nu bara kan få Cralle att köra Ducati i Superbike VM så börjar det arta sig...

Ytterligare en höjdpunkt var Skoklosterträffen utanför Stockholm den 1 maj. Det kom ett stort antal Ducati, en bunt Ferrari, ett knippe Maserati samt massor med Alfor och Fiat. Man trodde knappt sina ögon när man kom dit. En riktig höjdare som vi hoppas skall bli en tradition. Tanken är att det skall finnas träffar runt om i landet för Ducati den 1 maj. Pelle i Kalix var lite brydd när jag frågade honom om han kunde ordna något liknande norrut vid den tidpunkten, "Det är ju så mycket snö då!". De får alltså dispens till senare på året. Rapport om detta kommer.

Ni bör redan ha fått en inbjudan till en Italiensk musikträff i Båstad 8-9 Juli med diverse kringaktiviter. Det är meningen att vi skall stå för musiken med våra Ducati, så se till att din Ducati sjunger rent och klart. Om intresse finns så kanske vi kan ordna billigare övernattningsanbud än de hotellförslag som finns.

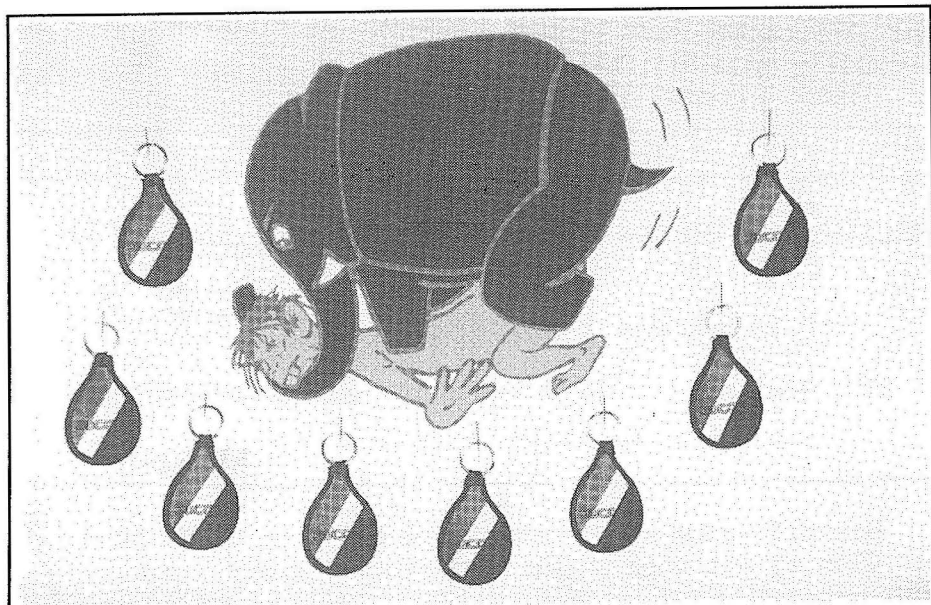
Sen följer en banträff på Anderstorp den 29-30 Juli. Vi är inbjudna av Alfaklubben som organiserar det hela. Det blir två dagar med bankörning samt lite aktiviteter runt. Enligt de personer som organiserar detta brukar det komma ett antal Ferrari, några

Maserati mm till dessa träffar. Här finns alltså chansen att förutom att höra mullrande Ducati även höra Italienska 12:or gasa ur på rakan! Ljudet när 48 ventiler släpper samtidigt är inte fy skam. (Vem gör nästa CD??) Priset för bankörningen är ännu inte bestämt men det blir i stil med våra vanliga banträffar. Det blir kötning både fredag och lördag, men mesta kötningen sker på fredagen. Vi skall försöka ordna billiga rum för övernattningsanbud i samband med detta. Kontakta Peter Hesterskog 0370-998 78 om intresse finns. Även om du inte vill köra på banan finns det mycket att dregla på.

Sen är det hög tid att anmäla sig till årsmötet på Gotland. Arrangörerna står i valet och kvalet om de skall engagera ett världsberömt band till träffen. Så om du vet med dig att du skall åka: ANMÄL DIG NU! Hur det går till kan du se på annan plats i tidningen.

Sen upphör man väl aldrig att förvånas. Efter att ha stått 3 meter från en 916 som stod inne i en låst affär och missnöjt grymtat att det skulle vara kul att se på den ordentligt, kommer jag hem idag och tycker mig se en konstig röd motorcykel i kvarteret där jag bor. När jag kommer närmare tycker jag mig se att det är någon Ducati SS-nånting. Fast den verkar faktiskt ha enkelsving och högt dragna avgasrör. När jag kommer nära ser jag att det är en 916! Jag som åkt till Tyskland och nästan sett en i verkligheten, så står det en i kvarteret där jag bor!

Nåväl, vi hörs,
Jan



Kallelse till årsmöte

Plats: Stora Gåsemora, Fårö

Tid: 20 augusti 1994

Dagordning:

- §1 Mötet öppnas
§2 Godkännande av dagordning
§3 Upprop och fastställande av röstlängd
§4 Har årsmötet utlysts korrekt
§5 Val av ordförande samt sekreterare för mötet
§6 Val av 2 st justeringsmän som jämte ordföranden skall justera mötesprotokollet samt vara rösträknare.
§7 Styrelsens resultat- och balansräkning för den gångna perioden.
§8 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen den tid revisionen avser.
§9 Fastställande av medlemsavgiften för kommande år.
§10 Val av styrelse för ett år framåt. Styrelsen skall bestå av:
• Ordförande
• Kassör
• Sekreterare
• Minst 2 ledamöter
§11 Val av 2 st revisorer.
§12 Val av valberedning.
§13 Val av bankomité (2-3 personer) varav en st sammankallande, ekonomi- och annonsansvarig.
§14 Rapport från kontaktmännen. Val av dessa.
§15 Bullerfundsgeneralen redovisar det gångna året. Val av bullerfundsgeneral.
§16 Cucciolo. Val av redaktion. Annonsansvarig. Synpunkter?
§17 Övriga frågor.
§18 Mötets avslutande.

Den som vill ta upp någon övrig fråga gör bäst i att meddela styrelsen i förväg.

PASSIONS KLÄTTRAR

Nu är Ducati-Passions populärare än Pandora!!!

Tro det eller ej men vår CD har faktiskt sålts i fler exemplar än Pandoras fjärdesingel "Somethings gone away" från hennes senaste album. Om vår skivförsäljning hade gått genom vanliga skivbutiker hade skivan placerat sig på plats 35-40 på svenska singellistan.

HJ

SPÄCKAT SUPERBIKE -96

När Alan Cathcart körde in som trea i BEARS-racet på Monza med en Triumph 900, blev Triumphbyggarna så till sig att de kungjorde att de tänker delta i WSB 1996 med ett fabrikssteam. De blir inte ensamma. Förutom dagens tre fabriksjaps och d:o Duccar tillkommer Suzuki, BMW, och Aprilia med fabrikssteam till -96.

Både HD och BMW har redan givit löften till Flammini.

Triumph förutsätter att FIM går med på att tillåta 900 cc trepip på samma sätt som de tillåter 1000 cc twin.

AN

FLER TWINAR

Efter att Reggiani placerat Aprilia 400 på nionde plats i debuten i Spanien, ryktas det om att HRC jobbar för högtryck för att få fram en twin att använda i nästa års 500-GP. Troligt är att man anmäler twinen på knixiga banor och V4:an på snabbare.

AN

MORBIDELLI V8

Om någon säger Morbidelli, så tänker jag på taniga 125-racers från den tid då 125:orna var som 125igast. Längre har det varit känt att Giancarlo Morbidelli, efter att ha matchat sin son till bilarnas F1, nu bygger hojar igen och det har talats om en V8. Motorn är en 850, vilket betyder 160 cc per cylinder, med 32 ventiler. Maxeffekten är 100 hk vid 11000 rpm, vikten 200 kg och lådan är femväxlad. Insprutning och tändning kommer inte oväntat från Weber-Marelli och utseendet får mig att tänka på ett funkisbadrum från sent 50-tal.

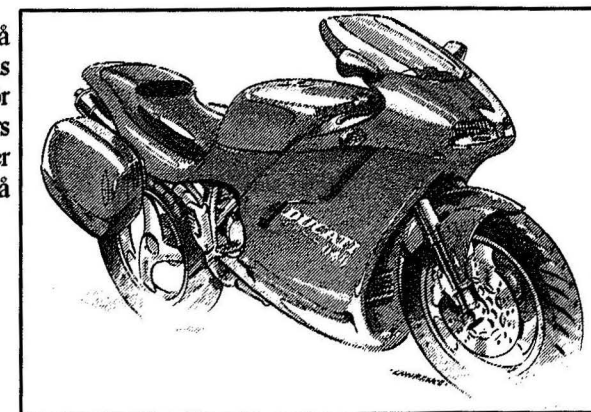
OK, har du en halv melon kronor liggande, så köp den. Morbidellis lösning på bekymmersfritt ägande är att, om du har problem, ring fabriken, så kommer dom och hämtar cykeln. När den sedan är klar kommer dom och lämnar tillbaka den. Enkelt. va?

AN

DUCATIS DYNAMIC DUO

En Ducati med fabriksmonterade packväskor? Låter som en hälsokostaffär som säljer friterad kyckling, men enligt Massimo Bordi kommer kanske en sådan tingest redan i 95-års modellprogram. En prototyp med kraftkälla från en 900 SS är under utvärdering.

LK



INTE ETT JOTA

Det är nästan tröttsamt att skriva om Laverda. Tidigare lovades att de var begravda för sista gången. Som den såopera denna fabrik alltid varit, så har den återuppstått och med friska klöver från hojintresserad affärsman vid namn Francesco Tognon, ska man ge världen en ny Jota. Allt är nytt utom motorn som är en sparsamt modifierad version av den 120-gradersspis vi minns från svensk superbikeracing i början av 80-talet. Detta är väntan på en helt ny 1000 cc motor. Hm hm

AN

NYKTRA MEKAR

Ducatis WSB-teamchef Virginio Ferrari har förbjudit mekanikerna att inta alkohol från torsdag till söndag i samband med racen. Om det är på förekommen anledning vet vi på redacc inte. Dock vet vi att John Kocinski fick springa iväg till doktorn efter segercermonin i Spanien, efter det att Schwantz och Doohan sprutat skumpa i ögonen på honom.

AN

GIPS-FOGERTY

Träningen inför Tysklands WSB-rond slutade i gips för Fogerty, som därmed gjorde stallkompisen Jamie Witham sällskap bland åskådarna. Alltså var teamets förare reducerade till gipsfigurer.

Foggy hade just börjat få till ett bra flyt i åkningen och hojen fungerade bra, när han hittade en oljefläck i utgången av Sachscurve och blev highsidad i stor still av sin 916. Nu ska han åka med GP-åkarnas medicinman Claudio Costa till Österrikes GP-omgång för att få omvårdnad och fysioterapi.

Dr Costa har också satt ihop någon sorts diet som tydligen ska få Foggys handled att läka fortare. Därmed torde han vara i skick nog att köra igen på Misano.

Att se Scott Russel vinna och dra ifrån i sammandraget på Hockenheim gjorde nog ondare än de kraschade benpiporna.

AN

SENASTE GP:T PÅ ASSEN

I GP500 VM har luften gått ur och det ser ut att bli en promenadseger för Doohan och Höna. Kocinski tog visserligen starten men orkade sedan inte stå emot och slutade till sist på en trots allt hedrande åttondeplats. Barros körde i mål som klar tvåa, han ledde faktiskt ganska länge men det syntes klart att Doohan bara avvaktade. Trea blev Criville före Puig (båda på Höna). Femma blir en nyskadad Schwantz, Sukijuki såklart, före vår egen Chandler. Sammandraget leder nu Doohan på 161 poäng före Schwantz på 119 och Kocinski på 87.

250-klassen är den absolut roligaste och uppvisningen från de i täten är härresande. Masimiliano Biaggi vann dock ohotad på Assen, sedan Romboni vurpat, men kampen om andraplatsen höll i sig ända till sista kurvan. Sista varvet var en ren njutning att se, att därtill höra P Fowler, kommentator Eurosport, för en skull göra slut på sitt ordförråd och bara få ur sig "Oh dear, oh dear" är ett klart bevis på bra racing. Placeringarna då, tvåa blev Okada på Höna och trea Zeelenberg också på en Höna. Mad Max leder serien.

Minstingarna lopp vanns av Tsujimura på Höna före Martinez på Yama.

Trea blev Bodelier på ännu en Höna. Tabellen leds av Sakata som har 134 poäng. Tvåa är Raudies på 80 och trea Oetl på 79. Nästa omgång körs på Mugellobanan i Italien den 2:e till 3:e juli. Spana in Eurosport.

RN

MERA MORBIDELLI

Som sagt 850 kubik, vätskekyld, 32 ventiler och 90 grader mellan cylinderraderna. Dubbla överliggande axlar's spisen har en sport 600 cykel's mått med den egna 100 hästars gränsen vid 11000 varv. Enkelsving liknande Guzzi, upp och ner gaffel, fyrkolvs Brembo samt Marvic följar. Torrvikten hamnar på 200 kg. Pininfarina har stått för designen, syns inte, ASFUL !!! Kommer att tillverkas för hand, endast en per månad. Det värsta till sist, priset: C:a 40000 pund, tom värre än Höna's NR 750.

PH

1000 KUBIK'S APRILIA

Aprilia kommer att börja tävla i Superbike VM, med början nästa år.

V-twin på fulla litern som är vätskekyld kommer även att ha insprutning samt (som vanligt) fyrventilat per cylinder. Det är faktiskt Rotax som står för motorn. Genom vår egen ordförandes kontakter med Rotax sägs att den redan är fullt utvecklad och visat sådana siffror att den redan skulle vara konkurrensduglig för WSB. Ram o dyl är fortfarande under utveckling hos Aprilia. Enligt vår källa kommer gatversionerna troligtvis att vara på 750 eller 900 kubik. Premiärvisningen av racern är planerad till Milanomässan nästa höst, dvs -95.

PH

DUCATI-TOURING

Den utlovade stortouringmaskinen är enligt heta rykten försenad ungefär två år, men det gör väl ingenting ?

PH

888 SUPERBIKE I GRAVEN

Jo, det är sant. Sista 888:an har nu lämnat produktionsbandet i Bologna. Man kommer ju som bekant att släppa en 916 biposto (dubbelsadel) nästa år och enligt dagsfärska rykten även en 750 version i 916-bipostens

kläder. Detta gör ju faktiskt 888:an lite överflödig. Personligen tror jag dock att 888:an lämpar sig bättre som passagerarhoj än 916, om man nu tvunget ska ha träd med sig till skogen. Varför, -jo, jag fick tillfälle att lägga några kilometer på en 916 Strada häromdagen. Måste jag skriva att det var kul. Nåja, helt klart sportigare körställning än 888:an, dvs mer framåtlut och skarpare benvinkel. Skulle man mot förmodan ändå springa på en ny 888:a under nästa år så är det alltså egentligen en 94:a. Övriga hojar i modellprogrammet kan du läsa om på annan plats.

RN

DUCATIKLUBBEN VÄXER

För knappt ett år sedan såg det inte så ljusst ut som det gör just nu, om man tänker på antalet nya medlemmar i klubben alltså. Nu kommer det in nya i en ännu icke sinande ström, enligt klubbens överordande. I vårt rikets huvudstad ligger man dock tydligen inte på latsidan, där tog man till sig problemet och nio månader senare fick klubben ännu en ny medlem. Mattias, som den lille ska heta, kom till världen med en bruttovikt på cirka 4 kg. Vi på Redacc gratulerar familjen Lindqvist på hela klubbens vägnar och hälsar Mattias välkommen i "tvånget".

PH/RN

ps. Kunde de inte döpt ungen till "DESMO" eller något annat med stil. ds



MARK FORSYTH PÅ 916

Performance Bike (Eng) har varit ute och lagt några mil i sadeln på en 916 Strada. I detta test räckte tydligen engelskans alla superlativ-former och fraser inte till utan nu är det förälskelse och orgasmer som gäller. På en av bilderna ser man Mark iklädd sitt läderställ åla sig på 916:s bakdel likt en brunstig blondin. Bry er inte hemmafuar, det bara är så. Det syns att han är kär. Textinledningen är kanske ändå det allra bästa. Citat

"Till alla er där ute som tror att ni skulle tycka om en 916, låt mig berätta: Du vill verkligen ha en -obönhörligt. Vad du än kör på just nu, så är den inte hälften så bra som Ducati 916. Starka ord? Inte alls...Så om du har lagt handpeng och missat en stor del av sommarn i väntan, var inte orolig. Du har beställt den absoluta höjdaren av alla hojar, antagligen den bästa sporthoj som någonsin byggts."

Så fortsätter testen rakt igenom även om han önskade mer av både kopplingen och frambromsarna. Jag fick förresten själv oxå chansen att rulla några kilometer på en "brand new" Strada. Det är ju egentligen svårt att uttala sig nu när alla motorjournalister världen över redan dränkt den i rosor. Mer kommer den att få, var så säkra för bättre hoj har jag aldrig kört. Motorn startar lungt och fint och man kan t o m lägga i fyran i bara 50 km/h och ta sig ryckfritt fram. Det var inte ens lönt att tänka på på min gamla 851:a. I och för sig, vem ligger och fiser i 50 knyck? Med hårda ord från utlånaren i minnet om att sköta mig med gasen är det ändå svårt att hålla igen. Trots bara måttligt gaspådrag skjuter "hon" mjukt framhjulet i luften redan vid 5000 rpm. Släpper ner henne, petar i tvåan och hon är villig på mer men den smala landsvägen krokas till och så var det ju det här med att hålla igen. Att det är stor skillnad på kåpan märks en bit upp i fart då det på 916 drar betydligt mer om öronen än på gamla 851/888:an. Hon går förhållandevis tyst, det är nästan så att insugningsljudet tar

överhanden. Det finns förresten inte något plastlock på luftburken längre. Här är det tanken som sluter tät ovanför de 50 mm stora trattarna. Instrumenteringen är lovordad även den men jag tycker det är en katastrof att byta ut vackra vita Veglia mot den äckligt grodgröna färgen som nu varvräknaren sölats ner med. SP-modellen som oxå var närvarande men ej fick köras, tyvärr, var klädd i syndigt svarta kolfiberbitar. Framskärm, kåpbiten framför motorn mellan kylarna och nummerplåthållare. Den har som bekant 17 hk till, Öhlinare bak, ställbar styrdämpare, ställbara reglage likt japshojar för "kraften" på såväl koppling som broms, ett extra par ljuddämpare i kolfiber och i priset ingår även ett stöd till bakhjulet och ett överdrag så att "hon" inte fryser på natten.

Snälla jultomten

Senare samma dag fick jag testa en "gammal" 851 Strada från -89, visst den gick jättefint men man kan inte tro att de är systrar.

RN

ÄNDRINGAR I 600-KLASSEN

Numera är det "tillåtet att lägga till material i topplockets insugnings-kanaler", vad nu det ska vara bra för?! Men det är ju klart, kör man japs så kanske t.o.m detta kan vara en förbättring. De kanske tänker proppa igen två st helt och hållet

RN

VM I SUPERBIKERACING

WSB-serien är ju som bekant i full gång och man har redan kört i England, Tyskland, Italien och Spanien. Starten har ju inte varit den bästa tänkbara för teamchefen Virginio Ferrari och hans Ducatistall. Såväl Carl Fogerty som James Witham har "stätt på näsorna" med benbrott i de översta tentaklerna som följd och då givetvis gått miste om en massa tänkbara poäng.

Giancarlo Falappa har stundtals skött sig riktigt bra som t ex på Misano där han kom tvåa i första heatet och vann det andra. Totalt faktiskt Ducatis 80:e heatvinst i VM genom tiderna. Synd att han nu troligen är borta.

För Fabrizio Pirovano har det faktiskt gått bäst hemma i Italien där han leder deras egen Superbikeserie efter åtta av nio rundor. Pirovano har 117 poäng och sedan följer i tabellen Virginio(?) DeStefanis på en "privat" 888:a på 110 dito Trea ligger Yamahaföraren M. Meregaldi på 96 och på fjärdeplatsen hittar vi Piergiorgio Bontempi 83 och Kawasaki.

Fjärde omgången av WSB kördes på Albacetebanan i Spanien den 19 juni. Både Carl Fogarty och James Witham kände sig förhållandevis fräscha och var ordentligt revanchsugna.

Scott Russel på Kawa har ju klart tagit tillfället i akt och plockat massa gratis-poäng nu när värste konkurrenterna suttit i publiken.

Otursgubben Giancarlo Falappa har gått om kull på träning och ligger fortfarande på sjukhus, se annan artikel, och kunde därför inte vara med.

Det började inte heller speciellt bra för Foggy utan redan på första tidsträningen kraschade han ordentligt och blev rejält blåslagen. Några timmar senare snodde han dock pole position före Russel till allas förvåning.

Redan från start i race ett tar Foggy kommandot och lämnar de andra bakom sig. Russel låg länge på andra plats men vurpade på 15 varvet (av 28) och var därmed borta. Nästan tio sekunder efter Foggy tar sig Aron Slight i mål strax före Witham på den andra Duccen.

Race två slutade i stort sett på samma vis men här tog Doug Polen starten på sin RC45:a, men redan på varv två är Foggy om och drar

sedan ifrån. Slight blev pånytt tvåa och tredjeplatsen tog Witham hand om ännu en gång.

Tabellen ser ut så här efter fyra av tolv omgångar:

1:	S. Russel, Kwaka	112 p
2:	C. Fogerty, Ducati	88 p
3:	A. Slight, Höna	79 p
4:	G. Falappa, Ducati	76 p
5:	D. Polen, Höna	67 p
6:	S. Crafar, Höna	55 p
7:	T. Rymer, Kwaka	54 p
8:	F. Pirovano, Ducati	49 p
9:	P. Bontempi, Kwaka	42 p
10:	A. Meklau, Ducati	40 p

Nästa omgång körs på Österreichring/Zeltweg den 16-17 juli. Där ska förresten även Cralle vara med och fajtats.

RN

LINE UP FÖR -95

På 1995 års modeller har man nu dragit av första täcket. D.v.s att man skickat ut ett meddelande (bara i textform) till handlarna världen över om vad som komma skall. Enligt de importörer som Cucciolo pratat med har fabriken aldrig någonsin varit ute i så här god tid. Vad kommer då matsedeln att innehålla?

De gör först klart att de flesta modellerna endast kommer att ha mindre kosmetiska och tekniska ändringar. De är: 400 SS, 600 SS, 750 SS, 900SS, 888 Strada (-94), 600 & 900 Monster, 900 SL, 916 SP och 550 Supermono.

Mera info om 95:orna på nästa sida.

De nya modellerna är:

748 SP: En "mindre" version av 916 SP med 748 cc, fyrventilstopp och vätskekylning. Denna är tänkt att användas i Supersport 600 klassen, där man nästa år godkänner tvåcylindriga motorer på upp till 750 cc. Priset kommer att hamna i närheten av 916 Strada, strax under 130000skr.

748 Biposto: En enklare version av 748 SP och här med dubbelsadel.

916 Biposto: Samma som dagens 916 Strada men med dubbelsadel.

916 S: Ensits 916 med Bipostons motor men med SP'ns chassi och kolfiberdelar.

916 Racing: Fabriksteamets racing-replika.

FALAPPA MEDVETSLÖS

Giancarlo Falappa ligger tyvärr medvetlös efter en ordentlig "high-sider" under en testkörning på Albacetebanan i Spanien, bara en vecka innan VM skulle köras där. Olyckan inträffade i utgången av en ganska långsam kurvsektion. Falappa slog i så pass olyckligt att han omedelbart föll i koma. Tillståndet bedöms fortfarande som allvarligt.

RN

PRO SUPERBIKE

Efter fyra omgångar, åtta heat, i det Tyska Superbikemästerskapet har den jagande horden av retade Tyskar mm nu kommit ifatt Cralle i poängtabellen. Svensken har plockat bra med poäng sedan starten på Speyer (1:a

och 3:a), Nurbürgring (2:a och 1:a) och Salzburgring (4:a och 3:a).

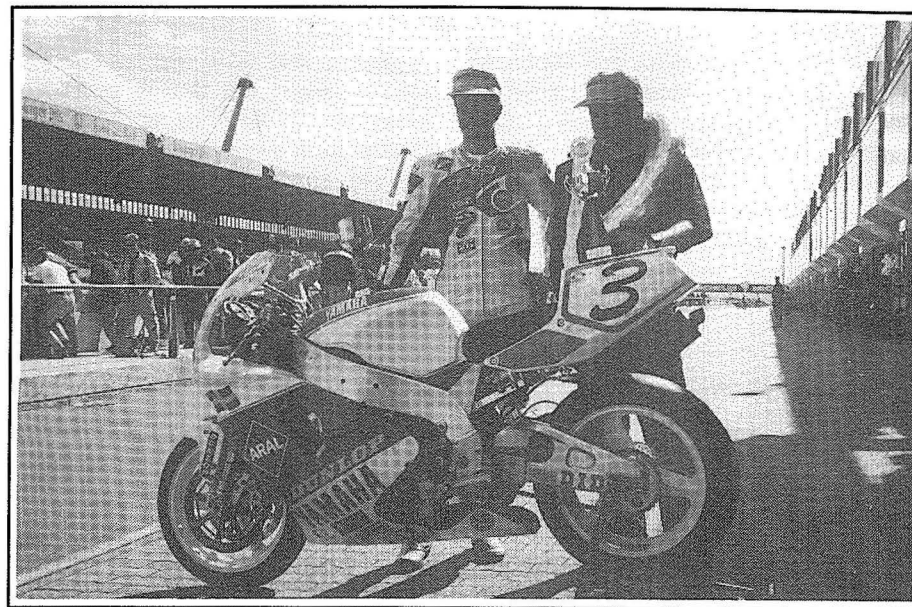
"-Salzburg var lite för snabb för min höj och jag missade en hel del på den långa rakan som har motlut. Tog igen en del i böjarna och lyckades därav sätta nytt banrekord (185,665 km/h i snitt) på 14:e varvet i andra, det får man vara nöjd med."

Så här långt såg det bra ut men så kom man till Hungaroring utanför Budapest, Ungern. Värmen var värre än någonsin och däckerna blev avgörande. Cralle kör numera på Dunlop, vilket erfarenheterna inte är så stora av. Tydligt kan Dunlops egna tekniker inte heller speciellt mycket om de egna materialet för när de fick bestämma (inför heat 2) blev greppet ännu sämre. Cralle lyckades greja en tredjeplats i första men halkade ner till sjätte i andra. "-Bakdäcket höll bara fyra varv i andra, sedan var jag ung två sekunder långsammare per varv. Efteråt visade datorn ett nästan konstant hjulspinn på 20 %."

Men serien är långt ifrån slut så mycket kan hända. Det vet även Edwin Weibel som nu också börjat klättra i tabellen efter den sedvanliga tröga starten. Weibel som vunnit serien både -92 och -93 har varit lika trög i starten då, men hämtat sig grymt i slutet och lyckats sno till sig mästerskapstiteln ändå. Spänningen stiger och du som har parabol och kan ratta in DSF kan se loppen på onsdag och lördagkvällar.

Tabellen efter fyra av åtta omgångar:

1:	U Mark	135 p
2:	C Lindholm	125 p
3:	E Weibel	88 p
4:	M Kellenberger	80 p
5:	R Kellenberger	68 p
6:	J Schmid	61 p
	R Jänisch	61 p
8:	R Phillis	56 p
9:	? Rudroff	43 p
10:	H Enzinger	36 p
	B Monti	36 p



Nästa omgång körs på Mostbanan i Tjeckien mellan 9 till 10 juli. Därefter ska Cralle köra WSB på Österreichring, 16 till 17 juli.

RN

CD:N GER SIG INTE

Cd försälningen fortsätter fortfarande. 1500 ex har passerats och enstaka beställningar droppar fortfarande in. Både i England och i Australien har nu lokala förmågor engagerats för att få lite bättre försäljning där. Tyskland har förresten också hört av sig och begärt ett pris från oss på 500 stycken! Totalt har vi i skrivande stund "pressat" 2000 stycken, vem hade trot det -93? I ett nummer av tidningen Superbike kan man också läsa en artikel av Janne Leek som filosoferar kring en spelning av skivan. På TV3's textsidor (sid 504) har också en liten notis kunnat läsas. Tyska Motorrad har även de haft ett inslag, som de kallade "Reiner Klang". Hör ni något så hör av er vidare till Redacc eller bullergeneralen.

HJ/RN

NYGAMMAL RACETIDNING

En ny tidning är på väg att födas. Det är en medlem, Torbjörn Lindgren, i vår egen tvångsklubb som tillsammans med en annan motorfreak vid namn Birger Rommerdahl nu ska förgylla kioskernas hyllor med en, enligt redaktören själv, alldeles speciell tidning. Namnet kommer att vara målflaggan d.v.s **Chequered Flag**, och innehållet kommer att baseras på klassisk sport och racing för bil och mc från "The Glory Days". Man kommer att lägga stor vikt på utseendet och kvaliteten. Upplagan kommer också att vara begränsad för att inte dra på sig för stora kostnader. Vi på Redacc ser spännande fram emot första nummret som ska ligga ute på diskarna någon gång i juli. Vill du inte missa något nummer kan du sätta in 195 sek på pg 634 94 77-7 till Chequered Flag, så kommer tidningen på posten under ett år.

RN

Botten upp

BoT har tydligen detta året problem att locka till sig oss Ducatister. De flesta verkar vilja välja Bot:ens bakgård; SoS av någon konstigt anledning !

Nu efterlyser vi på redacc alla fina Duccar uti detta avlånga land, det behöver inte vara racingpreppat, utan kom med det ni har och visa att även vi kan ha kul med två cylindrar.

Har även sett att det finns en tok som kör på debutanttävlingar tillsammans med japrap och kompani (att han bara kan) !

Nu när BoT skriker efter folk, för att kunna överleva en framtid i detta land, ni vet väl att man kan även köra denna klass som B-förare !?!

Så nu tycker jag att ni skall anmäla er till deltävlingen vid Anderstorp (som även är internationell, Cathcart o co ??) som är 9-10 juli, i år, alltså !!

PH



Upp med Bot:en

Ni som läser detta, äger en ducce, har mycket pengar, vill låna ut cykel'n och tycker att vi skall ha en blommande "Battle" på de svenska banorna, ställer jag mer än gärna upp och kör de sista deltävlingarna. Betalar anmälningsavg. och resor själv det enda "du" behöver ställa upp med är, som sagt, cykel'n.

Innehar B-licens och har mycket erfarenhet samt många meriter, har redan en sponsor; Sv. Ducatiklubben, eller hur Janne ?!!

Ring genast 0370 - 998 78 !!

PH

Vad tycker medlemmarna ?

Triumphklubben går ju in med prispengar till Classic racingen, kanske skulle Ducatiklubben fixa ett postgiro där medlemmarna fick göra frivilliga donationer för att höja statusen på BoT:en ?? Reaktionen tages gärna emot på redacc, eller ännu bättre ring ner "stackars" ordförande och kräv att vi skall hjälpa Dan och company (såg ni stavningen, även jag kan vara internationell ibland !) !!

PH

Läsarundersökningen

Och dess utgång, där två styrdämpare samt ett par T-tröjor stod på spel.

En sak är säker; vill man ha en massa post så skall man be medlemmar om synpunkter ! 236 st medlemmar behagade att svara på mc-sveriges, någonsin, största läsarundersökning !!

Det gick till och med så långt att posten, på den lilla ort där jag bor, ringde och bad mig själv komma och hämta alla svarstalonger, så är det på landet !!

Nu efter en massa mc-åkande m.m. tog jag mig i kragen och satte mig ner med allt detta *krävande* arbete, sammanställning. Allt verkar vara frid och fröjd, det fanns till och med dem som tyckte att vi skulle ha med fler "bimbos" medan en del tyckte att det räckte alldeles utmärkt, konstigt nog mest tjejer !?!

Annars var det mektips det mest återkommande förslaget på inslag man ville läsa. Så har ni renoverat er "pärla" där hemma, skicka oss din egen berättelse om det. Som vanligt på adressen till Malmö eller om ni så vill till dom mer civiliserade områden; adressen i Gnosjö !

Annars återstår det bara oss på redacc att buga och tacka för visat intresse, som visade att vi är på rätt väg !!

PH

Utlottningen

Av T-tröjor samt två styrdämpare, tyvärr måste vi meddela att ISR:en numera bara är en skrothög sedan vi lånat ut den till en mindre nogräknad person.

Finns det någon sponsor som skulle vilja lägga ut en "hög" med pengar för renovering ??

Däremot Öhlinaren är på väg till någon i klubben, kommer att meddelas i nästa nummer (även denna dämpare är utlånad för tillfället, men vi håller just nu på med att lokalisera var den finns, J.J var har du den ??).

Däremot kommer vi att skicka var sin T-shirt till medlemmarna:

126

190

156

Gratulationer säger vi från redacc, (det var de som smickrade oss mest) förhoppningsvis kommer ni att ha dem någon gång under sommaren. Annars får ni ringa och påminna mig !!

PH



OVES DUCCE-KÖR

Nu står helt plötsligt mc-firmorna i kö för att få våra ögon att dras åt just deras håll. Vissa säkert mer seriösa än andra. Nu är det Oves motor i Olofström som arrangerar träff med aktiviteter i samband med Båstad Classic Car Show, 8 till 9 juli. Anmälan ska ha gått ut till samtliga medlemmar i Svenska Ducatklubben. Vi får återkomma i nästa Cucciolonummer om hur det var.

RN

DUCATI SPEED WEEK 94

Österrikiska Ducatklubben inbjuder till detta evenemang som alla Ducatister bör besöka någon gång. I år går det av stapeln den 27-31 juli. Så gått som alla Ducatiklasser täcks in och det kommer även att vara massvis av möjligheter till inhandlande av diverse prylar till våra ögonstenar. Om Cuccio hinner ut innan, vilket den bör göra, så finns det anmälningsblanketter, för dig som är intresserad av att ställa upp någon klass, hos Lars Ekeman på Flötviksvägen 13, 165 72 i Hässelby. Tfn 08-89 49 36.

RN

VIKTPROBLEM

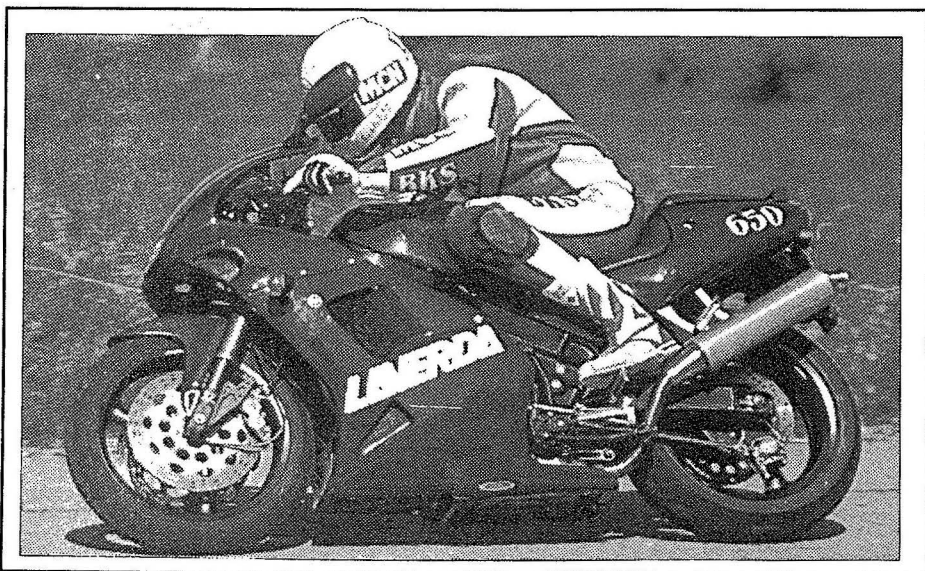
Efter James Witham kraschat sin 916 på träningen inför WSB-ronden på Misano, klagade han på Duccens viktfördelning. Enligt Witham är den lättare fram än andra superbikes och han har blandat in Harris Performance i jobbet med att rätta till saken.

AN

MERA LAVERDA

Så kom den då att få se världens ljus i alla fall, Laverda 650. I juli 1992 skulle den rädda skördetröskfabriken men då sprack ekonomin för Hr. Zanini, och de stora portarna stängdes. För gått trodde många. Men nu är man alltså igång igen, se annan artikel, och första 650:n är provkörd. Motorn är en parrallelltwin på 668 cc med fyra ventiler per cylinder och matas med insprutning från Weber-Marelli. I kåpan sitter två små oljekylare, en i varje halva, kompet är 9:1 och man utlovar 70 hk. Fjädringen är från WP och bromsarna från Brembo. Torrvikten ligger på 180 kg och priset, om den tas intill Sverige, bör ligga runt 80 000 sek.

RN



DUKAT FÖR ITALIENFEST I BROMÖLLA...

ANSLUTNINGEN
FÖR STÄLLETTERNA
VÄLKOMMEN!

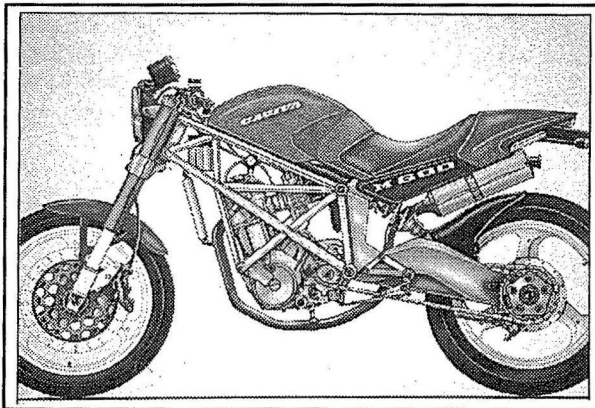
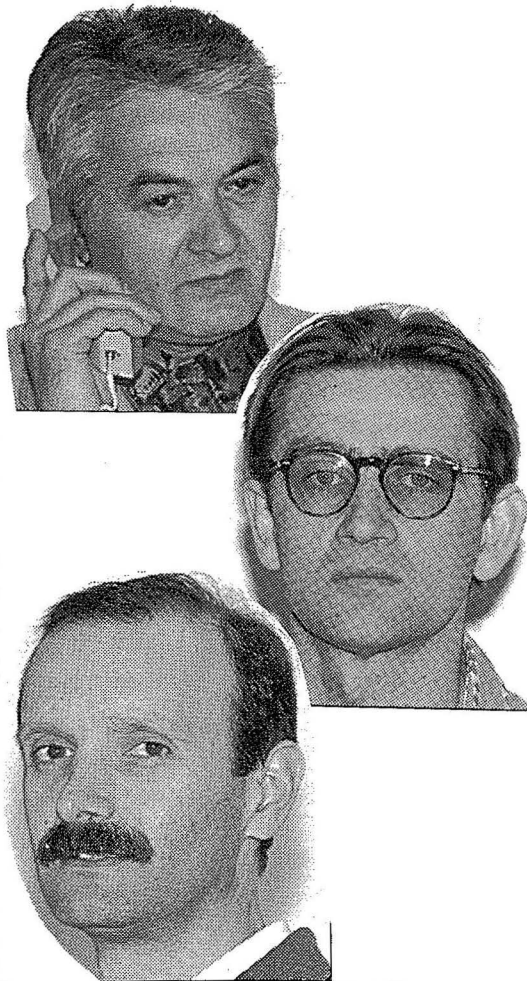
GLAVESSON'S

E22 INDUSTRIGATAN 11, BROMÖLLA. TEL. 0456-230 30, FAX 0456-232 31

CRC, VAD ÄR DET ?

Jo, bröderna Castiglioni vilar inte på lagarna, utan jobbar ständigt med att utveckla sitt imperium. CRC är förkortningen för Cagiva Research Center, som skall bli gruppens bas för forskning, utveckling och design. Det nya centret är beläget i San Marino, på bekvämt avstånd från både Bologna och Varese och dessutom nära Tamburinis hem i Rimini. Det är alltså här de nya generationerna av Ducati, Cagiva, Morini, Husqvarna, MW Agusta och CZ ska skapas. Som chefsdesigner kommer sydafrikanen Pierre Terblanche att rapportera direkt till Tamburini. Terblanche är mannen som lockades över från VW. Supermonon kommer ur hans penna och en av hemligheterna bakom dess effektiva design är enligt Terblanche själv, att han inte glömt att en mc också måste vara snygg uppifrån. Som alla konstnärer i fordonsbranschen, måste även Terblanche ha en länk till fysikens lagar och verkligheter. Den länken heter Massimo Parenti och är ingenjören som ser till att Terblanches tekningar kan bli verklighet. Parenti rapporterar också direkt till Tamburini. Det enda som CRC inte ansvarar för är motorutvecklingen. MSN's Kevin Ash fick en guidad tur runt CRC med Tamburini och ställde bl.a frågan varför Ferrari-Cagivan inte ska bära namnet MW-Agusta. Svar: "Tycker du om trecylindriga motorer?" Resten kan vi ju fantisera ihop själva. Vad har man då på gång hos CRC. Det senaste lär bl.a vara en Cagiva M600, vilken skulle varasvaret på en billig version av Supermonon. Andra projekt är Cagiva Mito 600, en Husqvarna 577 cc motor i ett Mito 125-chassi. Vi får väl se vad de visar på Kölnmässan i höst (5-9 oktober). Bilderna föreställer från ovan:

Tamburini
Terblanche
Parenti
Cagiva 600M



AN/RN

SOS & BOTT PREMIÄR -94

På Falkenbergsbanan, tillsammans med övriga SM-klasser i road racing, kördes årets första race i Sound of Singles (SOS) och Battle of the Twins (BOTT) den 7-8 maj.

På lördagens tidsträning hade Peter Lindén bästa varvtid på ett Folanbygge, drygt tre tiondelar före Johnny Norberg på en Yamaha. Fjölårstvåan och förre detta världsmästaren Kent Andersson kvalade in på tredjeplatsen, halvsekunden senare, på sin nya UNO-GDM Rotax.

Första "höghjulning" kammade hem fjärde bästa tiden och i sadeln fanns regerande mästaren Michael Johansson. Han har övergett sin vackra Gilera Piuma för en Bagge Rota. Femma var Bosse Granath på ett Husabergsbygge.

I BOTT var det åter igen dansken Anders Jørgensen som imponerade stort. Hans Ducati med en 900-PASO motor producerar 112 starka hästar. Redan vid 4000 varv ska han dessutom ha ett imponerande vrid på 90 Nm.

Andra tid hade Dan Gustavsson, även han på en 900 Ducati, ungefär en och en halv sekund långsammare. Tredjetid hade ännu en dansk Ducatiförare, Ulf Hansen, drygt två sekunder bakom sin landsman.

På söndagen kördes BOTT som sista race innan lunchuppehållet. Tränings-snabbe Anders Jørgensen tar en ohotad seger, nästan sex sekunder före andremannen som till slut blir danske Ulf Hansen. Trea blir Dan Gustavsson.

Danmark var alltså Sverige övermäktigt i denna ovanligt manskapstunna start för säsongen, som för övrigt också bara innehåll Ducatibygggen. Saknades gjorde skåningarna Fredrik Jönsson, som ska ha sin snabba

"Ferracci-888" kvar, samt Rikard Larsson med sin modifierade SP 3:a, samt Peter Lindqvist med sin knallgula Yamaha TR1:a med bl.a eget rampaket.

I SOS-klassen, som var klart bättre representerad, fick vi tyvärr bara höra Peter Lindén i högtalarna eftersom han slet av ett ledband i en tumme vid en marksyning dagen innan, när en kylarslang gick sönder på hans 600 och blötte ner bakhjulet.

Nu fick vi istället se Kent Andersson lätt ta hem segern trots en misslyckad start och tack vare att bortflyende Johnny Norberg tvingats bryta. Andraplatsen tog Michael Johansson hand om och trea blev oväntat Tommy Jonasson på en Suzuki som lyckades ta sig förbi Stefan Ringholm, XR 600, som kroknade lite mot slutet.

Nästa deltävling körs den 22 och 23 maj på Karlskogabanan, och vipps så är vi där.....

SOS & BOTT PÅ ÅSEN

Andra omgången i SOS och BOTT kördes på Gelleråsenbanan utanför Karlskoga i Pingsthelgen.

Efter tidsträningen i SOS på söndagen hade lite oväntat Stefan Ringholm snabbaste tid, 1:20,36, på en Honda XR 600, fem hundradelar före Per Jansson. Per som nu sadlade en av Folans fabriksracers istället för handskadade Peter Linden. Tredjetid, halvsekunden senare, hade inte okände Kent Andersson på sin Rotax. Totalt kvalade 31 man in till de senare tävlingarna.

I BOTT var det betydligt tunnare med deltagandet, bara åtta stycken.

Snabbast runt var inte oväntat Falkenbergs-vinnaren och dansken Anders Jørgensen på sin 900 Ducati, 1:18,10. Bara sex hundradelar senare kvalade Rickard Larsson in på en

Ducati 888:a. Trea var Dan Gustavsson, också ha då på en 900 Ducati.

Efter lite trängsel i inledningen av söndagens SOS-race tog Kent Andersson kommandot med sin Rotax. Mot slutet närmade sig dock Per Jansson, efter klättring i fältet på Folanen, men Kent var aldrig hotad om segern. Tredjeplatsen försvarade Stefan Ringholm på sin höghjulning nästan hela loppet men fick mot slutet se sig omkörd av Percy Ström på Gilera.

Söndagens BOTT-race blev en uppvisning av snabbe Anders Jörgensen som tog en ohotad seger framför skånske Rickard Larsson som nu fått snurr på sin 888:a. Rickard hade för övrigt bästa varvtiden på racet, 1:16,34, vilket borde bli spännande inför andra heatet. Som tredjeplatsen styrde Dan Gustavsson in under målflaggan.

Annandag Pingst, måndag och en ny dag. Folangänget med fabriksdoktor Lars Nilsson i spetsen filade länge på söndagskvällen och var nu laddade för revansch.

Startern släpper iväg SOS-fältet och Stefan Ringholm får en kanonstart och flyger iväg som försteman. Snart blir dock Kent Andersson och Per Jansson för svåra och tar sig förbi. Stefan ger sig dock inte utan hänger länge som en ryggsäck, till publikens jubel, på de två låga och kåpförsedda maskinerna. Per ser ut att bli något snabbare i kurvorna ju längre loppet går och tar sig också förbi i ett kurvpari. Väl ute på rakan igen visar Kent var skåpet skall stå och återtar ledningen. Rotaxmotorer verkar piggare och är klart snabbast på rakan bland SOS-hojarna. Kent tar sin tredje seger, av tre möjliga, för året. Tvåa blir även i detta heat alltså Per, som trots allt ändå ser nöjd ut. Tredjeplatsen tar Stefan Ringholm ohotad hand om. Fyra kommer Johnny Norberg in på en lånad Honda.

Måndagens BOTT-race fick tyvärr ett snabbt slut när Rickard Larsson tidigt får problem med sin 888:a. Hack i hæl på dansken började motorn hosta och tappa effekt för att till slut stanna helt. Efteråt visade det sig att bensinpumpen lossnat, lagt sig upp-och-ner och då bara försett motor med luft.

Anders Jörgensen tar nu även han sin tredje seger av tre möjliga. Dan Gustavsson blir tvåa, halv-minuten senare och ytterliggare 20 sekunder efter flaggas Johan Sverkersson av som tredjeplatsen. Även han på en Ducati 900.

Nästa gång de här grabbarna drabbar samman är i Norge på Våler Raceway den 18-19 juni. Vi flyttar oss ännu en gång snabbare än blixten i tiden. (I samband med debutantracen på Lidköpingsbanan den 11-12 juni (?) körde även SOS killarna några varv som ingår i den totala sammanräkningen. Tyvärr var inte Redacc närvarande så vi får nöja oss med poängen i slutet.)

VÅLER RACEWAY, NORGE

Tredje omgången för BOTT & SOS kördes i grannlandet Norge. Två personer utmärkte sig och sopade banan, eller något i den stilen i alla fall. För att börja med BOTT så har tydligen Rickard Larsson från Skåne fått ordentlig snurr på sin 888:a. Låg, enligt honom själv, tvåa och meskörde bakom Anders Jörgensen i första heatet. Tröttnade på det och låtsades få problem med bromsarna och stannade därför till på rakan för att släppa förbi sig lite folk. Började gasa igen som femteman och tog sig sedan upp genom fältet och körde om alla, inklusive Jörgensen, vältajmat i sista böjen före mål för att sedan lungt köra förbi flaggan som försteman. Piss å kaga, som vi säger här i Skåne. Tvåa då Jörgensen, trea Dan Gustavsson, fyra hemmaföraren Björn Bystrak och femma Johan Sverkersson. Alla på Ducati. Sverker Stenssons insprutar-Ducce sade upp sig redan på första varvet. Det visade sig senare vara ett vevaxelbrott vid generatoren. Det känns

som om man hört talas om sånt förrut, eller hur ?.....En annan 888:a åkare, Fredrik Jönsson, gjorde säsongdebut på Våler. Tyvärr så började han vattna banan redan på träningen när kylaren inte ville mera. Trist, det kunde blivit riktigt spännande eftersom det är allmänt känt att hojen kan gå riktigt fort. Vi får hoppas att han kommer igen, även om han hotat med att "bara" köra SOS.

I andra heatet visade Rickard Larsson direkt var skåpet skulle stå och defilerade i ensamt majestät i mål. Tvåa, även nu Anders Jörgensen och trea Dan Gustavsson. Fjärde och femtemännen bytte mycket sportsligt plats för poängräkningens skull

I SOS-klassen hade vi nästa kille som tog hem spelet. Vem ? - jo, Johnny Norberg, (på Yamahappy, läs Yamatråkig) fick resten av gänget på fall. Han visade sig vara snabb redan tidigare i år på Falkenberg, men har ju varit lite otursförföljd sedan dess. Men nu lyckades inte ens ex-världsmästaren och tillika tabellettan Kent Andersson med sin UNO GDM Rotax rå på honom. Kent får även ge sig i första heatet för Christer Westerlund på en Bakker-Husaberg, som därmed snor andraplatsen. Kent alltså "bara" trea.

Andra heatet resulterar i samma personer på prispallen men med omvänd ordning för tvåan och trean.

Tabellerna ser ut så här:

SOS:

1:	Kent Andersson	92 p
2:	Johnny Norberg	73 p
3:	Tommy Jonasson	56 p
4:	Stefan Ringholm	51 p
5:	Mikael Vesala	50 p
6:	Percy Ström	48 p
7:	Björn Andersson	41 p
	Christer Westerlund	41 p
9:	Patrik Tidström	37 p
10:	Per Jansson	34 p

BOTT:

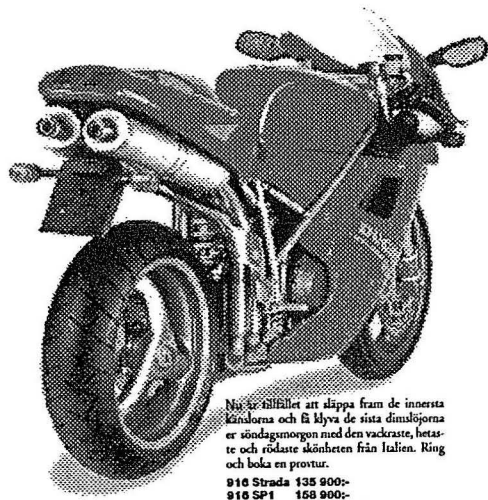
1:	Anders Jörgensen	94 p
2:	Dan Gustavsson	77 p
3:	Johan Sverkersson	63 p
4:	Björn Bustrak	61 p
5:	Rickard Larsson	57 p
6:	Bo Borg	39 p
7:	Peter Johansson	32 p
8:	Sverker Stensson	29 p
9:	Åke Ekenberg	19 p
10:	Jörn Thomersen	18 p

Nästa gång man kan lyssna och njuta av dessa är på det internationella racet på Anderstorp den 9 till 10 juli.

På grund av de ganska tunna startfälten i BOTT vill koordinatörerna för året, Sverkersson/Gustavsson, passa på att efterlysa alla de Ducati's som tydligen står och skräpar lite varstans. Kom igen nu så att detta inte blir sista året för "BOTT:en". Det kan väl inte bara bero på att Bott-Björn svikigt och gått över till nya innedrogen SOS, där man ju minst sagt har en helt annan situation, med välfyllda startfält.

RN





DUCATI

Dubbelsegraren i Paris-Dakar

Nu är tillfället att släppa fram de innersta känslorna och få klyva de sista dimslöjorna er söndagsmorgon med den vackraste, hetaste och rödaste skönheten från Italien. Ring och boka en provtur.

916 Strada 135 900:-
916 SP 1 169 900:-
916 Biposto kommer i Aug.

Nu är bästa tillfället någonsin att köpa en ny Ducati. Super Bike VM och Paris-Dakar har ju vunnits av Ducati flera gånger. Ducati har också utvecklat och förfinat motorer, väg-hållning, design och kvalitet till det absoluta toppskiktet. Detta tillsammans med förmånliga valutor har givit ett enormt sug efter nya Ducati, med andra ord är efterfrågan är större än tillgången.

Priserna på hojarna är listpris, men ring och hör med oss om vår "Värde meny" som ger rabatt på hoj-priset och andra förmåner till ett värde av mellan 3000:- och 7000:- vid köp av ny Ducati utan byte. Vi har även en begagnad hoj förmedlingstavla och annonsblad som du kan utnyttja helt gratis, då tjänar du på priset när du säljer din gamla hoj utan mellanhänder. De flesta modellerna är strypta för att få billigare försäkring.

Köp din nya Ducati hos Biscaya, vi satsar stenhårt på att ha den bästa totallösningen för dig. Kom ihåg att det inte bara är en motorcykel du köper utan inbakat i priset ligger allt det du eventuellt kommer att behöva i framtiden såsom bra servicekunskande och god reservdelshållning mm. Vänta inte, utan ring nu när vi har -94er kvar.



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

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)
Automatorer dygnet runt 0322-301 59

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

NEWS FROM BOLOGNA

Naturligtvis försökte Cucciolo, när vi ändå var på plats, få en egen intervju med självaste Bordi men han är som bekant överchef för inte bara Ducati utan för hela Cagivas motorcykeldivision. Så med ett par dagars varsel gick det inte att hitta en lucka i hans kalender.

Nåväl, på väg in i fabriken mötte vi självaste Nepoti (NCR), som kom puttrande på en moppe.

Inne i fabriken är det mesta sig ganska likt. Några nya maskiner, bl a för automatisk portning av topparna kunde ses liksom att de sedan snart två år har dubbla monteringslinjer för såväl motorer som hela hojar. P.g.a den enorma efterfrågan på 916 så monteras den f n till största delen i Varese och det är bara slutmonteringen som sker här hos Ducati. Det är kanske därför som ryktet som säger att en massa 916 skulle hållas som pant i väntan på att Ducati skulle betala sina räkningar uppstått. Någon har kanske sett ett mellanlager och sedan var ryktesspridningen i gång. Cucciolo har talat direkt med en av Ducatis leverantörer och de har inte haft några problem med Ducati och har ej heller hört talas om ev likviditetsproblem.

På en bänk i monteringshallen råkade vi få se något intressant. Lyftkylda fyrventilstoppar till Ducati. Dessutom låg kamaxlarna på olika avstånd från vevaxeln. Antagligen för att få lite bättre möjlighet att flytta fram motorn. Tyvärr är projektet f n nerlagt. Om det berodde på kyl- eller buller-problem kunde vi inte få något svar på.

I övrigt såg vi inte till några nyheter i produktionen.

Den lilla målerianläggningen stängdes förresten nyligen p.g.a en olycka och en del

reklamationer som följt. Provkörnings-slingan används numera ganska sparsamt då kvaliteten nu är så hög att körning på rulle räcker.

Vissa hojar hade en ljuddämpningsmatta fastklistrad på insidan av kåpan eftersom vissa marknader kräver detta. Tack o lov slipper vi ännu så länge detta i Sverige.


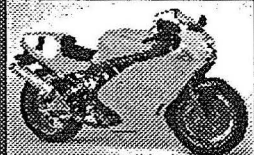

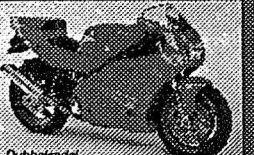
Produktionen av dieslar ligger f n nere.

På leveransavdelningen kunde också några olika Cagivor ses. T ex den lilla mopeden som ser ut precis som nya Miton, dvs väldigt lik 916. Den intressanta lösningen på 50 kubikaren är att tanken är bagageutrymme med plats för en hjälm eller liknande. Den verkliga tanken verkar formbläst och snirklar sig upp under och bakom sadeln, listigt. Där stod även ett par vita Monster som polisen skulle ha samt ett par Cagiva prototyper, även de för polisen.

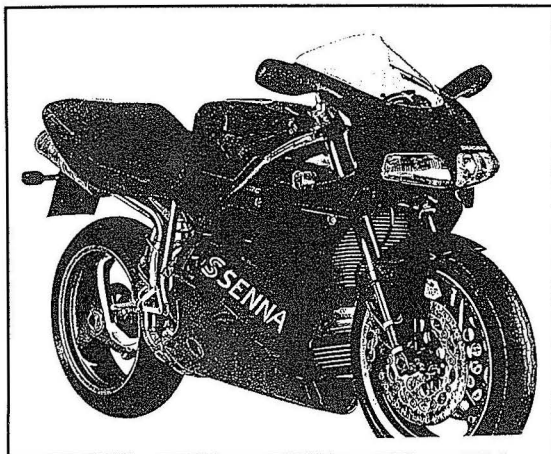
I USA säljs det f ö Superlights som biposto (?) samt även 900:or i ett billigare utförande. Ungefär som vår 750. 750:an tar man inte in i USA.

Ducati har nu utvecklat motorerna så pass att 1000 mils serviceintervaller inom kort kommer att introduceras.

Naturligtvis var vi ganska intresserade av mer än bara det som gick att se i produktionen och efter en del lirkande frågor hade vi fått se några nya designförslag till nya färgsättningar på Cagiva och Husqvarna. Samt inte minst delarna till det som skulle bli den första "916 SENNA". Den skulle bli mörk, "gun metal grey", med ganska stor "SENNÄ"-loggo på sidokåporna samt bara några diskreta Ducatimärken fram och bak. Utöver detta skulle x-tra mycket kolfiber grejor användas samt ev en del ändrade tekniska

			
Dubbelsadel	Dubbelsadel	Dubbelsadel	Dubbelsadel
900 Monster, 92 900:- 900 Monster, 94 900:-	900 Super Light 99 700:-	900 Super Sport 87 200:- 750 Super Sport 78 900:- 900 Super Sport 84 800:-	888 Strada 123 900:-

specifikationer. Av förklarliga skäl ligger väldigt tysta och ville först bara säga att de som



är involverade i det har blivit väldigt tunnåriga. Efter mer lirkande och turen att springa på en av de tunnåriga fick vi reda på följande:

Från början var det mycket riktigt Ferrari som själv började att konstruera motorn, men bilar och motorcyklar är inte riktigt samma sak så nu jobbar de tillsammans med projektet. Tyvärr så var motorkillen mycket sekretessmedveten och talade dessutom dålig engelska. Vad som är så problematiskt fick vi dock inte reda på, men de verkar t o m varit i kontakt med svenska företag. Motorkillen pratade något om Södertälje och Norrköping. Så fort jag började fråga om saker mera i detalj slingrade han sig och ville inte förstå och började prata italienska med PR-killen. Jag tror inte SAAB har varit i direkt kontakt, men det lär finnas ett företag som jobbar med en ny teknik för tunnväggiga stålgiutgoods. Kanske Ducati funderat på ett lätt motorblock i stål ??

Projektet nere och antagligen kommer det att läggas ner helt.

Den nya sporttourern som ska ersätta 907 var inte synlig, men var inte oroliga över förfulande packväskor. Dessa kommer att specialanpassas så att så att hojens grundform inte påverkas när de tagits av.

På motorfronten kommer vi att framöver att få se fyrventilstoppar även på de mindre twinnarna, kanske även på 400:orna till Japan. Det lär dock dröja innan en ev. gatversion av Supermonon kommer. De är rädda för att skapa internkonkurrens mellan en gat-Supermono och en konventionell stänka från Cagiva/Husqvarna i ett Mito-liknande chassi. En sådan skulle kunna byggas/konstrueras med betydligt större samordningsfördelar inom koncernen.

Apropå Ferrari så minns ni säkert bilden i Cucciolo på en 5-ventils desmo. Ducati har inte konstruerat den utan endast varit där för att ge några expertutlåtanden och de ansåg inte att Ferraris konstruktion var särskilt bra. Den har förmodligen inte heller körts i något F1-lopp.

Till sist så frågade vi om de hade hört CD:n ? Jodå, t.o.m Bordi hade lyssnat och skratat gott. De fick ett ex till som de lovade att ställa i den lilla prylmontern i matsalen.

Vi tackade så mycket och sa Ciao.

Hoppas det blir ett besök igen nästa år. Då planeras det förresten ett DUCATI-WORLD-MEETING. av Pomponi i Juni.



TRÖJOR OCH DEKALER

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

NYA OCH GAMLA TIDNINGAR

Eva Sellberg, Offergränd 71, 183 67 Täby, tel 08-732 37 24

BULLERFONDEN

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

BANKKOMMITTÉ

Ragnar Hallgren, tel 031-775 93 83

Stefan Jakobsson, tel 0502-151 03

Tomas Pettersson, tel 0346-191 69

LOKALA KONTAKTMÄN

Norr: Per Skogman, tel 0923-111 47

Öster: Roger Adolfsson, tel 0171-508 05

Väster: Magnus Dahl, tel 0303-638 97

Söder: Rikard Nilsson, tel 040-91 00 19

FOREIGN COORDINATORS

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

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

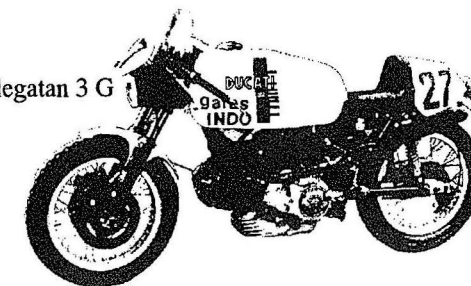
Tomas Lundén, Centrumvägen 1, S-582 69 Linköping: Luxembourg, Switzerland, France (correspondance in French please).

ANNONSANSVARIG

Peter Essy-Ehsing, Vitemöllegatan 3 G

214 42 Malmö

tel 040-97 65 08



Svenska **DUCATI** Klubben

Cucciolo

Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 450 ex. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlem kan annonsera för 10:-/annons (ej japs). För företagsannonser gäller följande annonspriser (6 nr/år): En helsida 1 600:-, två helsidor 3 000:-. Företag kan även distribuera broschyrer, kataloger, dekaler och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 1 000:- + ev extra portokostnad (pga högre vikt). Bidrag till tidningen skall vara den väldiga redaktionen tillhanda absolut senast den 20:e i varje udda månad. Material skickas till:

Cucciolo c/o Rikard Nilsson, Gustav Rydbergsgatan 9B, 217 55 Malmö
Primärredaktör: Rikard Nilsson, tel 040-91 00 19
Sekundärredaktör: Peter Hesterskog, tel 0370-998 78
Tertiärredaktör: Johan Genestig, tel 0455-370 78

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.

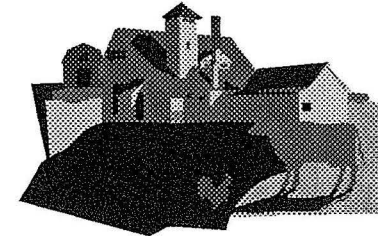
ADRESS/ADDRESS

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

DUCATI-TRÄFF PÅ FÅRÖ 20-21 AUGUSTI 1994



Hjälp!

Det är inte många som betalat tidigt. Som vanligt med andra ord. Men vi måste kunna planera. Därför gör vi följande. Fram till den sista juli får ni vara med på träffen om ni betalar 225:- Från och med första juli höjer vi till 250:- Alltså: betala snarast. Tyvärr smög det sig in fel postgironummer i förra annonsen. Men, du från den kända MC-tidningen som betalade in. Det ordnar sig ändå!

Årets Ducati träff blir alltså på Fårö, den lilla ön norr om Gotland.

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 "distriktssköterska". Fortsätt förbi brandstationen / distriktssköterskemottagningen. 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. Från och med 1:a juli höjer vi avgiften till 250:- / person. Anmäl dig snarast genom att sätta in pengarna på pg 477 13 71 - 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

EFTERLYSNINGAR

-Var finns alla fina Ducativägar egentligen ?
Vi tänkte göra en Sverigekarta över våra fina mc-vägar. För vem vill åka runt på tråkiga stora raka vägar. Du som hittat fina vägar kan nu dela med dig till andra Ducatister av dina smultronställen. Vi ska börja sammanställningen till hösten så se nu till att skicka in dina uppgifter.

-Finns det någon som är kunnig i kartframställning eller har känningar på något sådant.

Information och idéer ges och fås till/av:

Lasse Lindgren
Björkvägen 10
616 34 Åby
011-667 35

NÄSTA CUCCIOLONUMMER

Nu tar vi på Redacc sommarlov och ger oss ut på våra springare, vissa inom landet, andra ska tvunget ner till Italien. Nr 4, som vi tänker sammanställa efter årsmötet, vill vi fylla med sommarens alla händelser så skicka nu in till redaccsadressen enligt första sidan. Det har redan dykt upp lite semesterkort, bl.a från Isle of Man.

Ha en skön sommar/Redacc