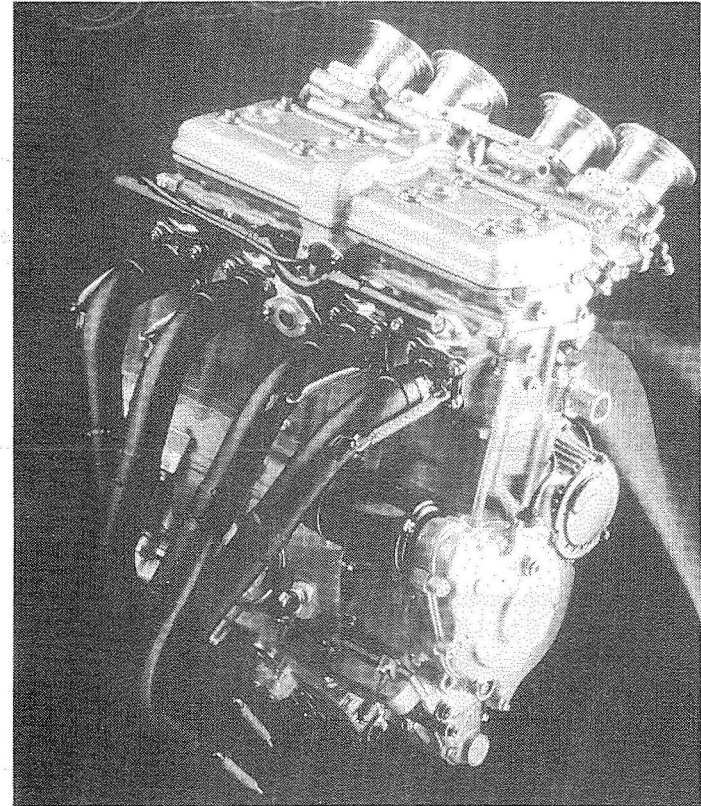


# Cucciolo

De kom, de sågs, de kommer aldrig att glömmas ... **Nr 6/94**

Nr 54 sedan starten



SVENSKA  
**DUCATI**  
KLUBBEN



Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 550 ex.

### Annonser

Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlemmar kan annonsera för 10 kr/annons (ej japs). För företagsannonser gäller följande priser: helsida (A5): 1 600 kr, två helsidor (A4): 3 000 kr. Företag kan även göra medskick av broschyrer, kataloger, dekaler och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 1 000 kr + extra portokostnad.

### Artiklar

Bidrag till tidningen skall vara redaktionen till handa absolut senast den 20:de i varje udda månad. Material skickas till:

Chefsredaktör Rickard Nilsson, Gustav Rydbergsgatan 9 B, 217 55 Malmö, tel 040-91 00 19

Sekundärredaktör Peter Hesterskog, telefon 0370-998 78

### Styrelse

Ordförande/President: Jan Johansson	tel: 08-669 59 33
Adress: Bergsundsgatan 13, 3 tr, 117 37 Stockholm, Email: jjoaha@ctp.com	
Kassör/Cashier: Cecilia Wittek-Nuija	tel: 011-14 14 61
Sekreterare/Secretary: Lars Källberg	tel: 0226-111 39, Email: ducati@kuai.se
Ledamot/Member: Lars-Göran Lindgren	tel: 011-667 35
Ledamot/Member: Gunnar Nuija	tel: 011-14 14 61

### Nya medlemmar

Man blir medlem i Svenska Ducatiklubben genom att sätta in 200 kr på postgiro 477 13 71-4. På inbetalningkortet skriver man namn, adress, telefonnummer hem och till arbetet, Ducatimodell, årsmodell, och registreringsnummer.

### The Swedish Ducati Club

Cucciolo is the club magazine of the Swedish Ducati Club and is sent to all members in the club and to Ducati Clubs all over the world. If You send Your Club magazine to our club, we will send Cucciolo. There are about 400 members in the club.

### Adressändringar/New addresses

Jan Johansson, Bergsundsgatan 13, 3 tr, S-117 37 Stockholm, Sweden

### Tröjor och dekaler

Beställs av Peter Lindqvist, pg 60 44 52-3. Telefon: 08-96 95 29, adress: Klasrovägen 39 A, 191 49 Sollentuna

### Gamla nummer av Cucciolo

Thomas Tallin, Spinnrocksvägen 6, 2 tr, 161 48 Bromma, tel: 08-80 86 45

### Bullerfonden

Hans Jartoft, Simmenäs 8115, 441 91 Alingsås, tel: 0322-711 24, pg 637 82 20-5, pris 58 kronor och 76 öre /år.

### Bankkommitté

Samman kallande: Peter Hesterskog, telefon 0370-998 78  
Björn Andersson, 08-732 37 24

### Lokala kontaktmän

Norr: Per Skogman, Centrumvägen 60 A, 952 32 Kalix, tel: 0923-111 47  
Öster: Roger Adolfsson, Skeppsvägen 8 L, 746 31 Bålsta, tel: 0171-508 05  
Väster: Ronny Andersson, Vikingagatan 4 C, 442 36 Kungälv, tel: 0303-649 29  
Söder: Rickard Nilsson, Gustav Rydbergsgatan 9 B, 217 55 Malmö, tel 040-91 00 19

### Trolleriansvarig

Peter "Trollerixperzon" Essy-Ehsing, Vitmöllegatan 3 G, 214 42 Malmö, tel: 040-97 65 08

Cucciolo



## EN EPOK I GRAVEN

Det som många hade på tungan, men som egentligen ingen hoppats på har hänt. Cagiva har bestämt sig genom att för närvarande lägga ner sin tävlingsverksamhet i GP-VM för 500-kubikare. Eftersom säsongen -94 nog måste anses som deras bästa, känns detta lite märkligt.

Anledningen är givetvis pengar och det måste kosta ohyggligt mycket att driva ett fungerande team av denna kaliber. Till råga på allt utan några betydande sponsorer. Men det känns ändå vemodigt eftersom 500 (250 och 125) är det ända i motorcykelracing som kunnat ses på TV i ordnade former och med bra bildkvalite samt att de nu hade en maskin som säkert skulle gjort bra ifrån sig med rätt ryttare (se "CAGIVA 594 MÉ SPRUT" fr.om. sid 36). Nu när Cagiva inte längre finns med känns det liksom inte lika intressant. För att dämpa lidelsen minns vi i detta nummer tillbaka, till de dagar då solen sken över Varese och grabbarna i sadeln på tidernas vackraste 500:or.

Från fabriken håll aviserar man ju sedan länge att krutet ska läggas på den "nya" radfyran istället, med vilken man har bråda dagar. Motorn (se omslaget) har precis visats och någon gång under våren är det premiär för hela cykeln. Allt för att man skall ha ett färdigt team klart till VM i Superbike -96. En radfyra borde ju sälja fler hojar till "Svensson" än en tvåtakts femhundra, -jo det är säkert pengarna som styr.

416/RN

## SNÖSMÄLTNINGEN

har nått Redacc i Malmö som blir överöst med post och telefonsamtal. Bra, bara fortsatt för det behövs material. Sällan har vi fått så många klappar på axlarna som nu, det får oss inte att må sämre precis. Visst, kritik har vi oxå fått och det var "Sekundären" som tog riktigt illa vid sig. Hans ord på sid sex är inte milda men ack så sanna. Material är det aldrig gott om även om det just nu ligger lite högar på Redacc som inte blivit införda. Anledningarna kan vara flera: -tungjobbad text, -text som ej passar rätt i årstiden, -text som kan läggas in vid senare tillfälle då "torka" på nyheter råder- mm. Ni som saknar något kan vara lugna, det kommer. På tal om material så är det dax att presentera lite nya skribenter nu under våren. Först ut är Pär Albrektsson som kommer att bevaka en tidning södern. Han har med mycket material och du hittar honom under 466/PA. Mot slutet hittar vi fler nya skribenter. Sidorna 57 till 59 bör inte missas.

416/RN

## NOSTALGIHYSTERI

Vi på Cucciolo behöver inte vara rädda för den rutiga flaggan, Chequere Flag alltså, som vissa skrifter på marknaden tydligen får "darran" av. Den är mycket välkommen ut att se dagens ljus och vi på Redacc Gratulerar till Nr 1 som trillade ner i lådan för ett tag sedan. Andemeningen är inte svår att förstå och för Ducatister som tyckte det var bättre för torde den bli totalt nerdreglad. Inte nog med det, farsan fick syn på den en dag och vipps så var den borta. Får väl lugna mig till Nr 2, som enligt heta källor ska vara full av Ducatiknäck.

416/RN

## CAGIVANUMMER ....

..... kanske skulle vara passande namn på detta nummer eftersom det handlar mycket om just, CAGIVA.

Först lite blandat från sid åtta och sedan ordentligt mellan sidorna 36 och 55. Givetvis har det hänt ganska mycket även på "Ducati-sidan" men det har vi sparat till Nr 1/95.

Reportage från alla mässorna runt om i landet som klubben medverkat på kommer oxå i nästa nummer. Göteborgsmässan är nog i full gång när detta nummer ligger på tryckeriet, 22 till 26 februari. Där är/var det Ronny Andersson (kontaktman väst) som höll i trådarna.

Vad hittar vi då i detta nummer:

## I SNABBA DRAG

438/PH ORDAR	SID 6
VI HAR HÖRT ATT	8
BUBBEL FRÅN 466:AN	31
CAGIVA 594 MÉ "SPRUT"	36
DÅ SOLEN LYSTE I VARESE	42
CAGIVAS FRAMGÅNGAR ...	43
MENINGEN MÉ LIVET	51
CAGIVA ELEFANT 900	53
JAPANSK INTERVJU	56
DET ÄR BÄTTRE FÖRR	57
SANNINGENS ÖGONBLICK	58
MAN SKA VARA TVÅ	60
BORGIO PANIGALE	62
KLUBBPRYLAR	63

## BILAGA:

"VEM VILL FLYGA HERCULES ?"

416/RN

Som en bilaga och mittuppslag hittar ni ett formulär som inte är något lustigt påhitt, som många ute i landet tycks tro. Flygresan till Bologna är dagens sanning. Men det beror på dig om den kommer att bli av. Läs igenom och hör av dig till Lasse på något sätt om du tycker det verkar intressant. Cucciolo:redacc har redan bokat in sig på denna märkliga tur till landet i söder. Även andra tidningar har velat boka in sig på platserna, så vill du med gällor det att inte sitta och sova.

416/RN

## VARNING

Tankar du din Ducce rätt ??

Enligt Ducatifabrikens rekommendationer skall alla Ducati från årsmodell 87 och framåt tankas med GRÖN SLANG. Framförallt modellerna från 91 och framåt. Utan närmare förklaring så innehåller dagens blyade bensin inget bly utan sk. blyersättningsmedel, som alla nog vet. Problemet är att den sk. blyade bensinen fixar en beläggning på bl.a ventilerna som kan medföra förlorad kompression. Då är det bara att riva spisen som gäller om man vill få tillbaka flåset. Den gyllenbruna färgen på "det-var-bättre-förr-tiden" hade enligt någon kunnig gubbe i Göteborstrakten med blyet att göra. Tiden då stiften skulle se ut som solbrännan på en sjuttonåring är alltså förbi, så för att kunna gasa för fullt in i solnedgången -TANKA GRÖNT.

Kör fort, fel och länge !!

173/RA

# SEKUNDA REDACC ORDAR !!



## ARGT BI !!

Fick höra av försterredacc att medlemmar klagat på att det är för mycket skvaller. Det har helt enkelt blivit för tjatigt.

Tyvärr tog jag åt mig ordentligt, redacc har 68 sidor att fylla... om då inte medlemmarna tar sitt ansvar (?) och skickar in material, så får ni räkna med att vi fyller 68 sidor med det material som är lätt tillgängligt !! Eller vill klubbmedlemmar hellre se att vi inte ger ut fulla 68 sidor ??

I fall ni fortfarande vill klaga - så skicka in material eller så får ni ett bantat nummer.

Klubben vill kanske att vi skall gå tillbaks till neandertaltiden - med ett enkelt A 4:a ??

Som info kan redacc meddela att det finns insändarsidor för tyckande tänkande men även debatter....

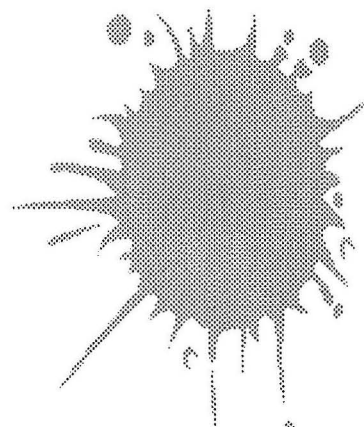
## BEKÄNNELSE...

När man är pressad att skaka fram sex nummer om året för Ducceklubbens kräsna medlemmar så sitter man många timmar för att få ihop, överhuvudtaget, något...

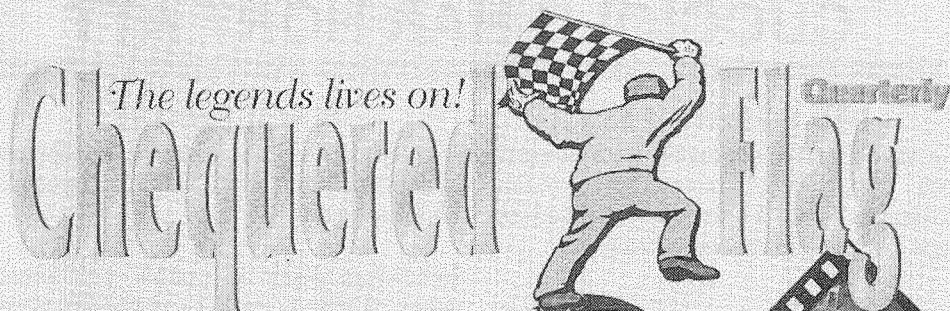
Skapandelusten tar nämligen ganska snart slut när man är pressad. Det märkte både Rikard o jag illa kvickt. Man finner knappt tid till: -köra motorcykel, -leva (som innefattar amor, tjäna sitt leverbröd och att bara finnas till - som är nog så jobbigt) m.m !! För tidningen är ju (väl ?) till för klubbens entusiasm samt fakta om "vårt" märke. Redacc som knappt kommer ut på motorcykel har då svårt att vidareförmedla denna entusiasm.

....det är tur att man kan *avsäga sig* sådana här frivilliga uppdrag.....

Halva Redacc: no438/PH



och därmed punkt....



## Prenumerera för specialpriset

Den enda svenskspråkiga motortidningen som enbart skriver om klassiska sport och racingfordon, både bil och mc!!

195:-

Vi inriktar oss mer på fordonen än på själva racen, givetvis med tidigare opublicerade bilder och texter!!



Just nu kan du prenumerera för specialpriset

195:-/helår\*

För det får du fyra utgåvor fullspäckade med klassiska Sport & Racingfordon från "The Glory Days"

\*Gäller Sverige, övriga Norden kostar 238:-



Betala in på:

Bg 5906-7348

Pg 634 94 77-7

# The legends lives on!

Utges av: Nordic Sports & Racing Legends AB  
Stora Rör 7138 386 90 Färjestaden Tel: 0485-557 93 Fax: 0485-557 98



# CUCCIULO HAR HÖRT ATT

## 916-FÖRSTA PRIS...

...i den Franska tidningen Moto Journal och deras "årets motorcykel" medan Triumphs Speed Triple kom tvåa med en japs Z-något 900 flåsandes i nacken !!

## JAPANSKT MONSTER !

Ducati lanserar nu i Japan, som är en stoor marknad för dem, en 400 Monstro. Den nertrimmade 600:a motorn, 42 häst, har ju tidigare funnits i ett SS chassi, men nu även i Monstro upplaga. Kan inte påstå att vi blir ett dugg rädda ...

## CHER

Ja ni vet vem hon är. Var "lekledare" när en H-D handlare körde kolonnkörning längs med shoppinggatan i Beverly Hills och höll ett party när de kom fram till affären. Förhoppningsvis utan för mycket mjäll som de svenska kollegerna klagat på ...

## ITALIENSKOR...

Mc-journalisten Laura Catteneo har fått en underklädsfirma att tillverka en speciell bh för mc-tjejer !

Italienskan påstår att potthål, och annat sattyg på vägen, orsakar smärtor i bröstet hos knuttur. Hon tror att det finns en marknad för en bh med stötupptagande förmåga....

Catteneo tillägger: "Denna del av vår kropp kräver skydd" !

Vi håller fullständigt med, det är därför vi killar skall sitta bakpå o hålla "ordning på P 3" (ratta, ratta, ratta..)!!

## HUSQY GATCYKEL (?)

Husqvarna kommer ut med ett endurojärn som har landsvägsångest. Enstånka på 577 cc, 17 tums magnesium-aluminiumfälgar med "Drakdäck". Fullt justerbar Marzocchi-gaffel samt större ventiler (i motorn) å digitalt tändsystem.

## LAVERDA - ABC-KURS...

Laverdapersonalen har tydligen gått en kurs i upplivningsförsök -man kommer eventuellt att blåsa liv i den gamle 70-tals endurancecykeln.

Tjugofem skall tillverkas, med en i månaden som produktion vid Laverdas nya lokaler i Zane som ligger i närheten av Verona (för amatörer -norra Italien) !!

90° V6:a med dubbla kammar och fyrventilat samt "nerråtriktadeförgasare" - downdraught, inte mindre än sex stycken (gurgell, gurgell - vilket insugsljud det måste vara) !!

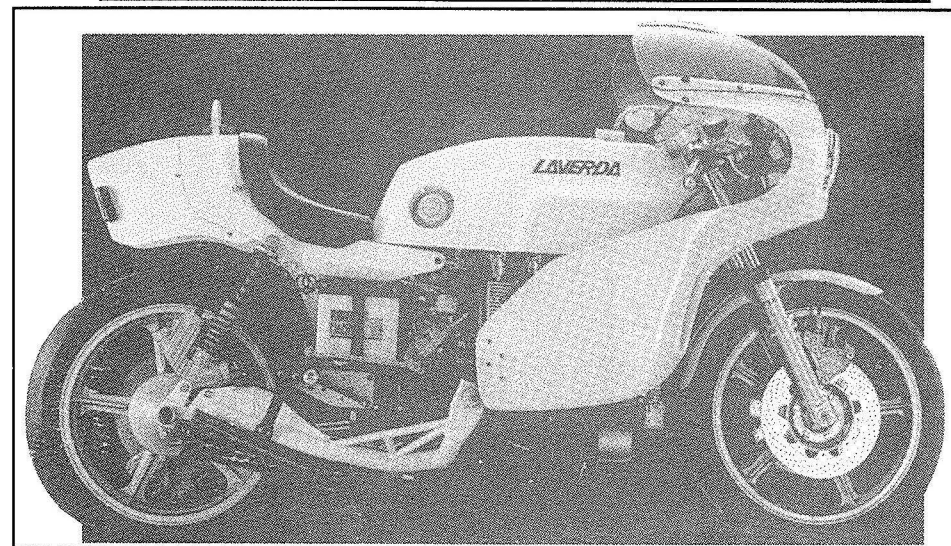
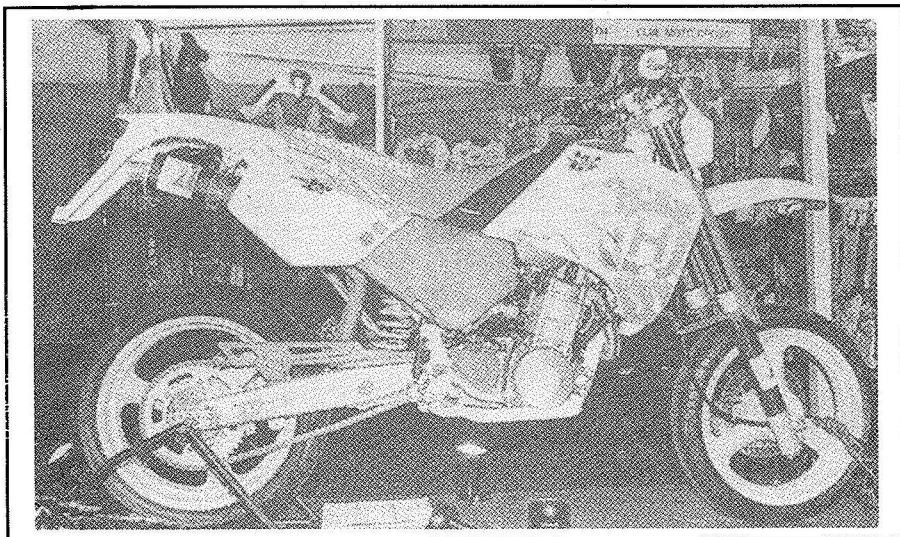
Ursprungscykeln visades vid Milanomässan 1977 och gjorde bara en debut -vid 1978 års Bol d'Or 24-timmars Endurance tävling.

Tyvänn slutade man köra efter åtta timmar, inte för att teamet var trött utan därför cykeln behagade ta sönder sin egen kardanaxel.

Man körde under dessa åtta timmar snabbast utav alla, bortåt 280 km/h -20 kilometer snabbare än konkurrenterna. Två finns kvar i "livet", den ena hos fabriken grundare Massimo Laverda och den andre har fabriken själv.

De billiga (?) 300.000 kronors cyklarna kommer att se precis ut som 78-årsmodell förutsatt att de kan få tag på delar, såsom bromsar, förgasare och gafflar (ja, inte sådana vid middagsbordet...) som liknar de äldre varianterna. Motorn sitter ju långsgående, på Guzzivis, den är 955.5 cc stor och kylningen funkar med hjälp av vätska. Har 140 hästar och väger 216 kg samt hjulbas på 1.470.

Här nedan ser vi den "håriga" cykeln. Varning tjejer - endast för killar med hår på bröstet - japp vi vill ha ilskna insändare från tjejer...!!



## LOTUSBLOMMA I USA ??

Senaste skvallret om H-D påstår att de använder sig av Lotus Engineering. Lotus som säkert alla känner till som en engelsk biltillverkare - sportbilar som t.ex. den fina Super Seven. Lotus, som alla andra, tar sig an konsultuppdrag för att dryga ut kassan. Bland annat har de ett uppdrag från Bugatti bilar i Italien...

Det som H-D vill ha hjälp med är fler hästkrafter i deras VR 1000 som de kört i superbike racingen, och vad vi på Redacc sett under -94 så skulle fler hästkrafter inte sitta helt fel....

## FLYGANDE GUZZI

Moto Guzzi har sålt 250 stycken 750 strada motorer till U.S. Army.

De ska användas till obemannade stridsmål för flyget, ytterligare 500 skall levereras under -95. Vi undviker att vara roliga på Guzziklubbens bekostnad .....

Mer info om detta i Nr 1/95

## DET KOM ETT BREV ...

Vår ene redacc:tör skrev i nummer 3/94 om en "tok" som kör debutant tävlingar tillsammans med japcrap.

Nu har han till råga på allt fått ett svar... ..denne "dikTATOR", medlem 710 skriver att jag missförstått syftet med detta, att det var missionsgärning fortsätter att han egentligen skulle få startavgiften betald. Berättar hur han vid en av sina missionsresor till Anderstorp fått en japcrap åkares beundran över att få höra och se en riktig hoj...!! Vårt svar till denne förvirrade herre blir: denna skrift kommer inte att betala för någon missionsgärning som de dö'födda japsåkarna ändå inte kan ta till sig. Detta är sedan gammalt känt, du skulle kontaktat oss innan du började med dessa dumheter -vi går alltid ur dessa tvekamper med seger...!! Du är annars välkommen att komma till våra årsmöten eller någon annan tillställning, som vi kommer att hålla - för sinnesundersökning !!



## APRILIA MOTO 6.5

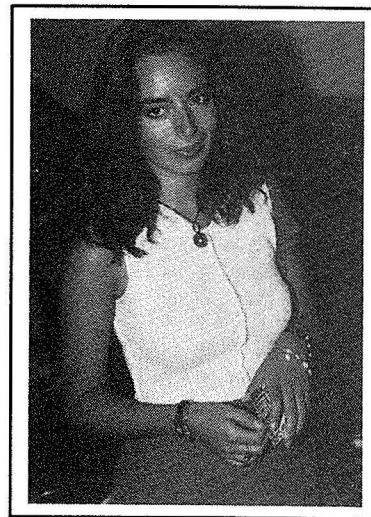
Moto 6.5 är Aprilias senaste skapelse med hjälp av den franske designern Philippe Starck.

Den nya "sportcykeln" är en omtrimmad Pegaso, deras "vid sidan om" (läs:off-road) femventilade enstånka. Skillnaden består i enkelförgasare och mildare kam för ökat vridmoment.

Ramen liknar den klassiska Featherbed ramen, rundrör som också är oljebehållare för torrsumps-motorn.

## OHIO SYMPHONY ORCHESTRA

The Columbus har öppnat sin säsong för året med temat "Looking for adventure". Ett av programmets framträdande är "dirren" som har en sådan där vibrator (läs: H-D) mellan benå.



## BIMOTA

Den fulsnygga Mantra (med Duccemotor) har fått en liten "flugfångarskärm" framtill. De hade inte hunnit sätta dit den inför visningen på Kölnmässan....

Bimota fick också kritik på Bolognamässan för att deras nya mono såg alldeles för "japansk" ut....

Så Bimota svarade med att, innan det ens sålts en enda, göra en "facelift". Röd färg och dubbla lysen, runda mot den tidigare fyrkantiga.

## LAVERDA

Visade inga cyklar vid Bolognamässan på grund av att man inte hade några nya cyklar att visa upp ..., samtidigt som man var upptagen med arbetet med sin nya vätskekylda trea, visas i november nästan gång!

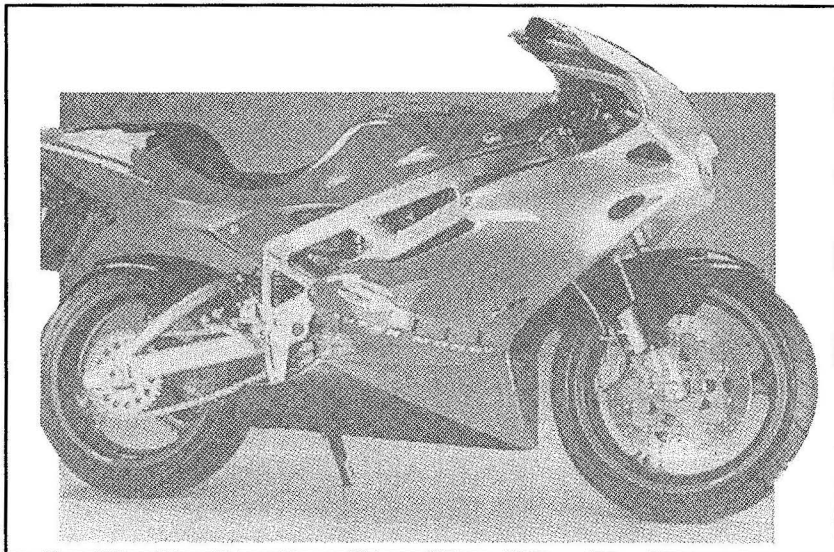
## MORBIDELLI

Cucciolo skrev för några nummer sedan om en prototyp på en V 8 supertourer, motorcykel alltså. Från alla håll och kanter kom det kritik på designen som Pininfarina stått för.

Så nu har prototypen skickats tillbaka till Pininfarina för omdesign, det tror i alla fall vi på redacc inte kommer vara helt fel...

Ser ut som en groda, förstår inte varför Pininfarina plockar fram de konstigheter han verkligen har och använt det när Ferrari knackat på dörren. Men han kanske missuppfattade vad det var han designade, Morbidelli tillverkar även träindustrimaskiner och verktyg ...





### BLANDA OCH GE

Här bredvid ser ni den "nya" Supermonon från Bimota. Som har en BMW enstånkemotor - som i sin tur "kommer" från Rotax.... Välkommen till fri företagsamhet.

### BMW - INDIEN

BMW:s F 650 Funduro skall hopmonteras vid världens största cykeltillverkare (tramp), Hero. Det är den stora marknaden som Indien utgör som får BMW att samarbeta med den Indiska firman Hero. Eventuellt kommer det att sitta indientillverkade delar på BMW cyklar i framtiden.

### CAGIVA 600 CANYON

Canyon har samma 34 pållars stånkamotor som W16 off-roadaren har. 45 mm Marzocchi gaffel och enkel Boge bak. 296 mm skiva fram och 240 baktill som greppas av Nissin ok ! Cykeln's skapare är Sydafrikanen Pierre Terblanche -killen som "fixade" till Supermonon !!!

### SIMON GOODMAN

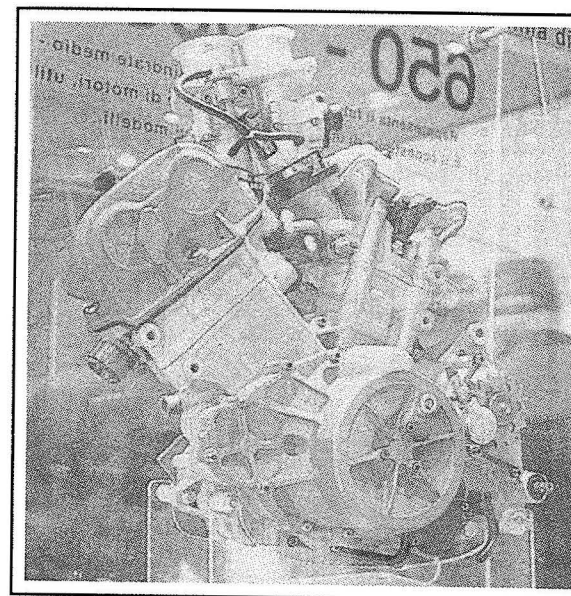
Tillverkare av handbyggda cafe-racer's med H-D motorer, skrinlägger sina planer på en version med Duccemotor.

Goodman: "Jag ville beställa 40 motorer, en per månad, men de behövde alla motorer som tillverkas för att kunna öka den egna produktionen".

Tacka fan för det...

### KENNY ROBERTS

Kenny Roberts som äger Yama's GP 500



team, har sålt landsvägscyklar från sammetillverkare, Goodman alltså, i en affär i Californien. Men inte nu längre, för Roberts har sålt den. Yama gråter blod...

### APRILIAS NYA V-TWIN !

Aprilia visade den Rotaxbyggda, efter Aprilias instruktioner, V-twinen på Bologna mässan.

Motorn kommer att användas i flera olika specificerade utförande, till 5 olika cyklar. Modell: WSB racer, "monster" off-road, customhistoria och en landsvägshoj (Street bike).

Den har fyrventilad topp, inte fem som det spekulerats om - (stånkemotorn är femventilad) 650, 750 och 900 cc är stolkarna, med eller utan insprut -förgasare.

Till och med upp till tre tändstift per "burk". Man använder tre stift för att öka förbränningen - mindre utsläpp samt höja effekten. Superbike modellen använder japanska Nippon

Denso insprutarsystem, annars används Mikuni "rakt ner i halsen" (läs: Downdraught) förgasare. 60 graders vinkel mellan burkarna torrsump och den har en balansaxel

....

The Paris Dakar organisers promise to bend over backwards to make your time in the desert hot and very, very close



Aprilia påstår att 900 cc motorn pumpar ut 90 hästar nu men målet är 100.

Framträdande sker i slutet av detta året allra tidigast, början av -96 !!

Mer info i Nr 1/95



## SUGEN PÅ KOLFIBER...

Masserini har kommit med en kedje-, bakskärm -skydd till 916 i kolfiber. Italienskt handarbete, å de har mer....

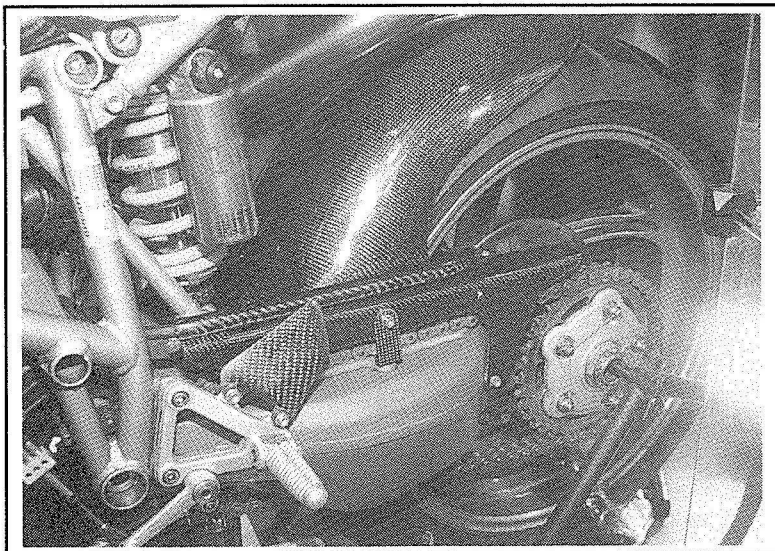
Tyvärr vet inte redacc om det finns någon återförsäljare i Sverige (Biscaya ?)

Kostar runt 3 papper i England, omräknat.

## CAGIVA I KRIS ?

Det snackas i kulisserna att Cagiva skulle ha problem med kontanta medel (som vi aldrig har ...) !!

Detta sedan Cagiva tog ett stort lån, men företagets talesman Martino Bianchi säger att detta inte är sant, såklart inte!!



"Vi har planer fram till 1998 vilket även innefattar ekonomin. Lånet används till att finansiera utvecklingen av nya modeller. Vi ser fram mot en spännande framtid !"

Ja, blir det sådana cyklar som 916 så ser det onekligen ljus ut !

Massimo Bordi, den legendariske ingenjören har blivit befordrad till chef över Cagivas motorcykel division - företagets nummer två (?) efter Claudio Castiglione !!

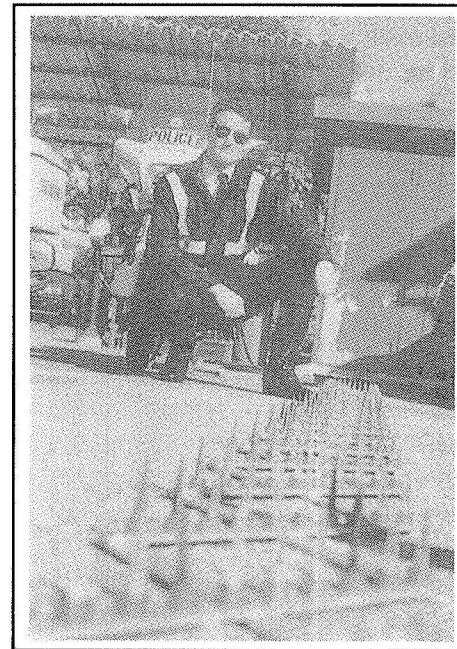
## D.I.D-KEDJEGIGANTEN.

Har tagit det radikala steget att råda sina kunder att inte använda något kedjespray på deras nya kedja. Det är "X"-kedjan som har lågfriktions o-ringtätningar som är en av orsakerna.

D.I.D hävdar att man till och med kan reducera livslängden på kedjan genom att använda kedjespray ...

Problemet är nu att grus fastnar tillsammans med sprayet till en "gröt" som sliter ner o-ringarna = kedjan slits !!

Som exempel har kedjetillverkaren Regina, som bland annat Kenny Robert's Team m. fl. GP-team använder, alltid sagt att de föredragit EP 90 växellådeolja som "smörja" (även till o-ringad kedja) !!!



Vi (redacc) har sett i svensk press att generalagenten för D.I.D i Sverige annonserar om den nya "X"-kedjan, men inget om att man inte behöver smörja....

Hmm, man kanske skulle sluta upp att köpa dyr kedjespray... ..slut på allt klabb !!

## ENGELSKA KNUTTAR

..kommer att få det hett om öronen, polisen i England har sett hur polisen i Hong Kong gör för att få fast tvåhjuliga fortkörare. Hong Kong polisen har haft problem med gäng som har satsat pengar på vanliga knuttar och skickat ut dem på en kurvig vägslinga för att tävla mot varandra.

De tävlar om 12 -13-åriga flickor som första pris...

Och flickor dras till att bli "priser" för de är ju tillsammans med en vinnare (vadå förlorare ?) !! Därför har de använt spikmattor för att få stopp på galenskapen. Nu har då engelska polisen varit hos Hong Kong-dito å tagit åt sig denna metod för att fånga fortkörare hemma i England !

Ni ser även här hur engelsmännen har experimenterat med att försöka stoppa fortkörare mer drastiskt... Nu kommer det värsta: Cucciolo's kontakter inom svensk polis berättar att en delegation varit på andra sidan kanalen för att eventuellt använda samma metod här !! Vi vet alla hur högt debatten gått här hemma, så nu kommer polisen att göra något åt det. Skall kanske erkänna att distrikten fått tillåtelse att använda metoden "mot" motorcyklar men skall främst användas mot fyrhjulingarna !!!

## STJÄRNSTATUS

Vid en insamling för muskelförtvinade och deras förening i USA så samlades det 20.000 HD-åkare !

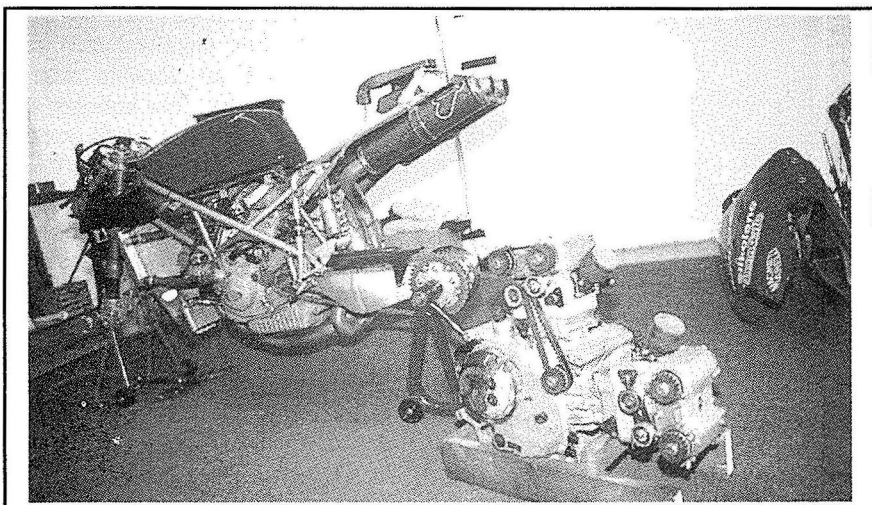
Där ibland Peter Fonda, Larry Hagman, Billy Gibson, Pamela Anderson med sin pojkvän; Brett Michael, Dwight Yoakam och Hulk Hogan -läs i Hänt i Veckan (eller se o hör, eller vad alla tidningar heter !!) ifall ni undrar vilka detta är...

De lyckades samla in över en miljon US Dollar !!

## USA

Detta tokiga land ..... En elektronisk firma i Detroit, International Produktion Design jobbar med en mobiltelefon som får plats i hjälmen. Hoppas det finns hands free funktion på den -svårt annars..

It's easier to plug in a fresh motor than piss about shiming the Desmo valve clearances. An engine swap takes two mechanics fifteen minutes.



## JAPAN

Mc-polisen Takeshi Nakano hade en föreläsning i säkerhetsdemonstration när han förlorade kontrollen över motorcykeln, körde in i en polisbil -bröt både handleder och anklar.



Det senaste påhittet i Japan är neonfärgade kedjor !!  
Kedjor till motorcyklar finns i (vet inte om det är o-ring eller ej) -röd, gul eller blåfluoreserande färger...

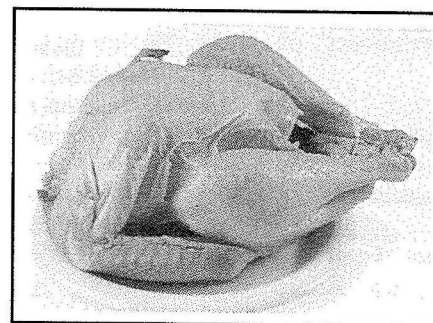
## GOTLANDS FÅRAHERDE

Redacc fick ett flyttkort från en före detta redaccmedlem (de som varit med ett tag vet, och för er andra kan vi avslöja att det är denne gentleman som vann racet över lidingötåget..) och numera "bara" klubbmedlem.

Klubbmedlemmen har flyttat till Gotland, där han i fjol var med på årsmötet. Det sägs att det var där han fann sin kärlek ....hoppas det inte var ett får !!

Han erkänner att livet leker och att man, ja, de är två, har skaffat en kattunge som döpts till AlfaSud, gillar allt rött å pasta (låter som en förnuftig katt, förtäljer inte om det är rött med fyra eller två hjul ??) !! De har sedan tidigare en stor katt som skall lyda under namnet Ispær.

Vår käre klubb-medlem flydde från 08-området till idyllen Gotland. Förutom kärleken, har han blivit med fåraskock !!



Vi hittade inga får, fö'låt lamm.  
Hoppas detta duger ??

Han envisas dock med att kalla "kräken" för lamm ???!

Det meddelas också från dessa ödebygder att personen ifråga inte bara flyttat dit med katt och (frun)timmer å får. De två Ducati's som han äger har fått äran att följa med och har därmed inte gått ut för försäljning på gula sidorna som elaka rykten gjort gällande för ett halvår sedan !

Det vi på redacc blivit mest förvånade över är att vi fortfarande kan nå

densamme på telefon. Tänk vad tekniken går framåt ... det är ju ändå en Ö.

Medlemmen är lite "fin i kanten" så vi vågade inte fråga om de hade utedass ...

Han är tydligen ännu inte helt slut som Ducatist, vilket känns skönt för oss på redacc att veta. Vi önskar dock den nye fåraherden lycka till !!

## INDIEN

Italienska hjälm tillverkaren NOLAN (om ni nu har hört talas om dem?) investerar ex antal miljoner i en ny fabrik i närheten av Delhi.

Hjälm tillverkade vid "indianfabriken" kommer att exporteras till Europa, Asien och Mellan Östern. Nu är inte ens NOLAN italienskt längre !! Var ska det sluta .....

## UNGKARL ..

... du kan börja gråta blod. Samantha Fox skall gifta sig! Hon kallas för Twin Peak, av engelsmännen, gissa varför...

## MADONNA

...hyrde in tolv kvinnor för att likna henne i en video som spelades in i Spanien - tjejjerna hämtades in ifrån Amerika å Storbritannien (Hmmm..? !:?! ) !!

## IMPOTENT ?

Läkare varnar för att tävlingscyklister (tramp) kan bli impotenta tack vare skador mot underlivet från ramar och ju mindre sadel desto större risk.

Det var vid en internationell läkarkongress där man tog upp cykelimpotensen. Varför jag skriver detta är att motorcyklister kom med på en hörne också, kampsportutövare med.

## EU MOT MC-TILLVERKARE !

Europas motorcykeltillverkare har gott ihop, gjort en utredning som kommer att vara klar nästa vår. Den bestrider myndigheternas vilja att ha ännu kraftigare buller restriktioner på nya cyklar.

Mc-tillverkarna påtalar att en ultralåg ljudgräns inte skulle påverka källan till buller: olagliga avgassystem !

Man har mätt bullret i en historisk Italiensk stad, Paris och Amsterdam. Utredningen avslöjar också att olagliga system är mest populärt i Italien -59% olagliga, Spanien -55%, Holland -34%, Frankrike -31% och Storbritannien med 19%.

Hela Europa, -35% av motorcyklarna och -65% av mopederna har olagliga system. Var fan är Sverige ??? Nu när vi är med i Europeiska unionen !! SMC var är ni, vår egen lilla fackförening -som var emot EU...

## GOTLANDS KVINNLIGA BONDE

Ducceklubben hade ju förra året årsmöte på Gotland, närmare bestämt Stora Gåsemora gård på Fårö (det var ju synd att det kom så många, så att vi var tvungna att ligga på golvet !).

Redacc blev tipsad om att det -det var någon mörk vinter-kväll i januari som SVT 2 skulle ha ett program om tjejen som ägde gården. Naturligtvis var det jag, i Småland ("du är mest bon'ne av oss...") en lördagskväll till på köpet, som fick nöjet att titta på programmet. För det visade sig inte vara så pjåkigt !!

Birgitta du Reitz (runt de trettio) som på Gotländska blir (uttalas) Dörje, köpte tillsammans med sin man Anders, Stora Gåsemora på Fårö.

Anders hade stora planer på att restaurera gården till det skick som den en gång varit. Tyvärr fick Anders aldrig se resultatet, insjuknade i cancer och gick bort. Naturligtvis en stor förlust för Birgitta, Anders hade stort inflytande och fick henne att prova mycket.

Detta gjorde Birgitta mycket stark och självständig. Drygt ett år efter hennes mans bortgång träffade hon en ny man. Denne körde faktiskt motorcykel och när lyckan stod som högst i taket i det Gotländska hemmet förolyckades han i en mc olycka !!

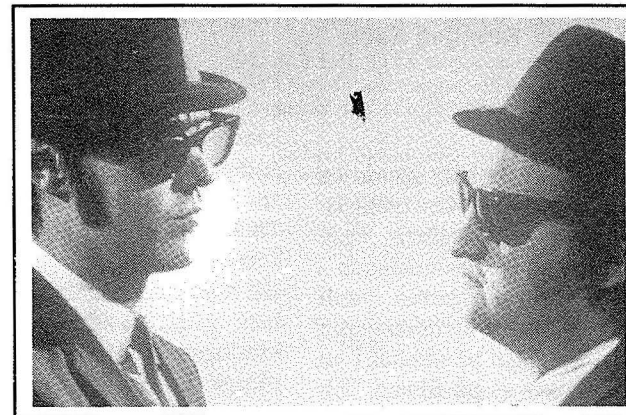
Birgitta hade hela tiden känt att Anders, förste mannen, ville att hon skulle fortsätta med gården. Så förutom att ha ett

jordbruk, med vad allt det innebär, så restaurerade hon även gården. Tala om hårt arbetande kvinna !!!

Men hon unnade sig ändå att åka och dansa ett par gånger i veckan, som hon själv uttryckte saken: "Jobbet (bon'ne) är

Med andra ord har hon haft det kämpigt med ekonomin - levtt på svältnivå.

I samband med all denna "information" visades det bilder på Birgitta, körandes traktor på en åker, under en ljuv gotländsk sommardag, hade solglasögon på sig !! Såg precis ut som en cool Ducatist !!



Hittade ingen karta över Gotland, så här kommer, på begäran. Två coola Ducatister vid årsmötet.

så ensamt i sig, så dansen är ett perfekt "fritidsintresse" - man får motion och man träffar mycket folk. Jag tror att vår ordförande håller med om detta..., inte om bondebitten utan om dansen !!

Beviset på att Birgitta är en mycket driftig kvinna var när hon hade fem inkasso företag som jagade henne. Då bjöd hon in dem på "smörgåstårte" (gotländska) och förklarade sin situation !

I och med att Ducceklubben var där i augusti, så gick det tydligen bra, de tittade "mellan fingrarna" !! Så nu vet ni vad ni skall göra om ni har ekonomiska problem: bjud på "smörgåstårte" !!

Just nu har Birgitta träffat en ny man som hon -"plupp" -fått ett barn med. Hon berättade även att när samhället "kvider" över ekonomin, så har hon aldrig haft det så bra ställt !!

Å Ducceklubbens vägnar önskar jag henne all lycka o framgång. Men med hjälp av vår "fårskalle" till klubbmedlem kanske vi får veta mer ... Ducceklubben skulle kanske förlägga fler årsmöten på Gåsemora, vi hjälper ju Birgitta ekonomiskt..

Under alla omständigheter, så vill jag som klubbmedlem återigen tacka för ett trevligt årsmöte, om det sedan var Brgittas eller Micke Werkelins förtjänst, skall jag låta vara osagt !!

PH/438



## PIAGGIO

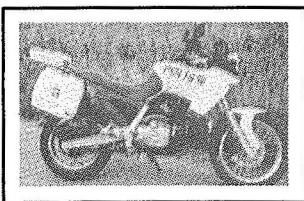
Har anställt ytterligare 650 arbetare vid Pontederfabriken. Detta sedan försäljningen gått upp med 16 %. Cheferna räknar med ytterligare 10 % uppåt -95!! I o med EU kanske man skulle ta sitt "pick å pack" och flytta ner till Italien och erbjuda sina tjänster ....- vilka tjänster förresten.

## APPLE

Apple datorer, VD Jim Buckley gjorde en dramatisk entré vi bolagets Amerikanska säljarmöte i Atlanta. Miljonären hade lånat en H-D för en roligt framträdande - när han missade bromsarna och kraschade. Tog med sig två återförsäljare i kraschen, alla tre har legat på sjukhus i en vecka ... Varför tänker vi på filmen "En officer o gentleman "där Gere -när han körde motorcykel mer" paddlade" med fötterna -än han körde ... Får bara hoppas att Jim Buckley är bättre på att sköta företaget än att köra motorcykel !!

## POLISEN KÖR FUN ...

...duro, BMW's enstånka alltså. På bilden ser ni Tysken i polisskrud. Se upp alla mopedister å "skogsmullar" !!



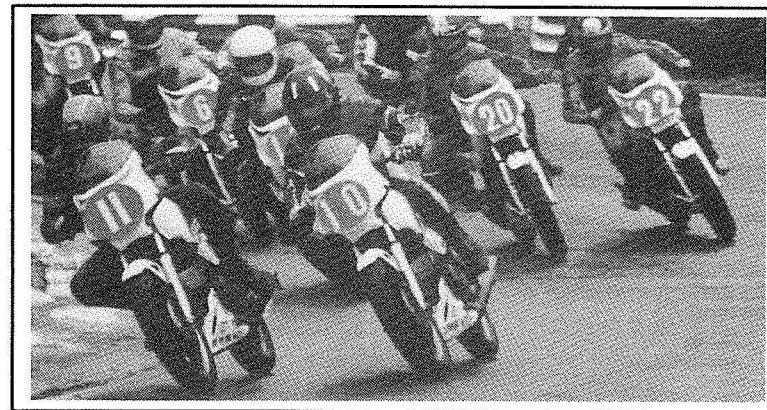
## POWER HOUSE, JAPAN

Ducatiförsäljaren i Tokyo, Power House har lanserat ett sortiment med kåpa, tank och "sittdyna" som får Super Sport modellerna att se ut som en 916 !  
Passar 900, 750, 600 och även lilla 400:an, kostar uppåt 11.000 (omräknat) för alla delar. Något för Biscaya, kanske ?

Biscaya som för övrigt har kommit med sin nya katalog. Som vanligt börjar man känna salivproduktionen öka, hjärtat pumpar och hjärnan får en adrenalinkick när man läser en sådan "gottepåse" !!  
Tänker på - när man var liten och fick en katalog med leksaker i näven, kryssar för allt man ville ha. Skillnaden skulle va' att man efter en timme lägger ifrån sig katalogen med en suck ... Och mycket riktigt så heter katalogen också; Delar & Drömmar !!

I den ny/gamla katalogen har man tagit med "nästan" allt man har i lager, skrivit några rader om sig själva.

T.ex. visste ni att Panta åkt dit för buller åtta gånger under ett och samma år ... (inte ens bullergeneralen visste det) antagligen har firman lagt in en speciell post i budgeten för buller.  
Vadå seriösa !! Eller så har de kontakter med maffian.



## BANKÖRNING

Vår egen bankkommitté verkar ju inte få tummarna ur röven, Nya Anderstorp Racing Club, NARC, har fem (5) banmöten i år. Precis som förra året så har man det tillsammans med Lanna lie som är en vanlig mcklubb. Instruktorer kommer att finnas där, i fjol var dessa instruktörer inga mindre än "Budda" och Stigefelt-bröderna (handlaren Stigefelt i Anderstorp, har i år börjat sälja Ducati). Bor man mer än 12 mil enkel resa från banan kan man föranmäla sitt intresse på telefon 0371-161 70.

De aktuella datumen :

**9 maj:**

Avrostning med bankörning 17.00-20.00.

**23 maj:**

Banåkning med mc-utställning 17.00-20.00.

**17 juni:**

Bankörning med öppet hus på Sc. Raceway 09.00 - 17.00.

**8 augusti:**

Banåkning med möjlighet att prova en motorcykel 17.00-20.00

**29 augusti:**

Sista bankörningen för året 17.00-20.00.

Som vanligt gäller skinn, regad och godkänt fordon !

## DAMON HILL

Ni vet den där killen som kör tillsammans med andra i låga konstiga och snabba bilar; F1. Har faktiskt kört rodd-rejsing en gång i tiden som ni ser på bilden. Detta är så pass långt bak i tiden som 1983 i en klass som kallades Yama LC Pro-Am, den var snabb och mycket kraschande till höger och vänster. Tvåan i 1994 FIA Formula One World Championchip; Damon Hill ligger här trea bakom Kenny Irons (11) och Donnie McLeod (10).

Känner ni inte igen honom ??

## JAPS-DUCATI

Yama har ju länge haft sin twin i TDM:n och det har ryktats om en sporthoj från dem en längre tid. Nu har man sett den i Frankrike och den har en ram som liknar Ducati's !!

Den skall visas på mässan i Tokyo i april och har spalje-ram med ett aluminiumstycke för infästning av svingen. Motorn är som sagt den gamle TDM modellen med Öhlinsdämpare bak och Brembo bromsar. Runt 83 pållar och väger (tyvärr) 6 kg mindre än Ducati's 900 SS !!

## ÖL

...firman Labbatt's skall eventuellt sponsra Aprilias satsning i 500 klassen. Det är Aprilias 400 cc maskinen som provades vid några tävlingar förra året, nu kommer pengar att finnas ! Kanadensiska öltillverkaren skall inte stötta 250 teamet, där Chesterfield, "puff-puff" firma, redan stöttar.

## OLJA BEHÖVER ÄVEN EN HÖNA !

Hönas toppförare i 500 klassen har, ett bra tag, blivit sponsrade av ELF. Men till -95 har den franske oljejättens produkter bytts ut mot spansk olja o bensin !! Repsol kommer nu att förknippas med Höna...

## JAPSFÖRARE ABE

Norifumi Abe som efter sin uppvisning vid Japanska GP:et, hade en wild card-körning. Abe fajtades om första platsen innan han körde omkull - med ett stort brak. Den unge japanen fick en , halvt om halvt ?, styrning av Roberts Yama team, med medelmåttiga resultat. Nu, -95 kommer 19-åringen att köra för Roberts. Vid en testsejour på spanska Jerezbanan, någon gång i november förra året - var detta, lade sig Abe med brutet nyckelben !! Ännu en som har en kämpig vintersäsong !

Hans teamkamrat Cadalora meddelar dock att han var nöjd med resultaten av testerna.

## APRILIA 250 TEAM

...hade en testsejour på Jerez, det meddelas att Jean Michel Bayle undkom skador - "gick å lade sig med cykeln", kunde tänka mig en sämre "sängkamrat".. Loris Reggiani deltog också med Aprilias 400:a. Testresultaten, meddelas det, var till förnöjelse. Skall de ta över efter Cagiva ?? Världsmästaren i 250, "Mad Max" citat: "sket i det" !!

## KOSTNADER FÖR ETT TEAM

Cucciolo har lyckats komma över en räkning som var ställd till Kevin Schwants skurhinks team efter en sjudagars testsejour på Jerez. Inkluderat allt, hyra av bana, frakter och löner så pungade världsmästareteamet ut med ungefär 1,5 miljoner sv. kronor. Inget budgetunderskott där inte...

## AGOSTINI

Som fram tills nu varit Cagiva's teamchef kastades ut i "kylan" när Cagiva drog sig ur. Giacomo Agostini fortsätter som teamchef, fast i 250 klassen och med Höna cyklar. Förare blir Dorian Romboni !

## PUIG OM OCH OM IGEN !

Cucciolo har skrivit innan om Alberto Puig och hans operation. Puig testkörde på Catalunya och kraschade naturligtvis - bröt ett finger !! Får väl se om han är redo till Australien.



## ALBERTO PUIG

(bilden)

Puig har opererats på egen begäran. Det är för hans problem med värk i armarna, det var därför han ledde många lopp direkt efter start för att sedan "glida" neråt i startfältet. De Kaliforniska läkarna "öppnade" Alberto från handlederna till armbågarna opererade blodkärl och nerver - allt för att förbättra blodflödet till underarmarna.

Vi får väl se den 26 mars i Australien om det hjälpte. Personligen skulle jag nog bytt hoj (H-D kanske, där man inte hänger på handlederna)....

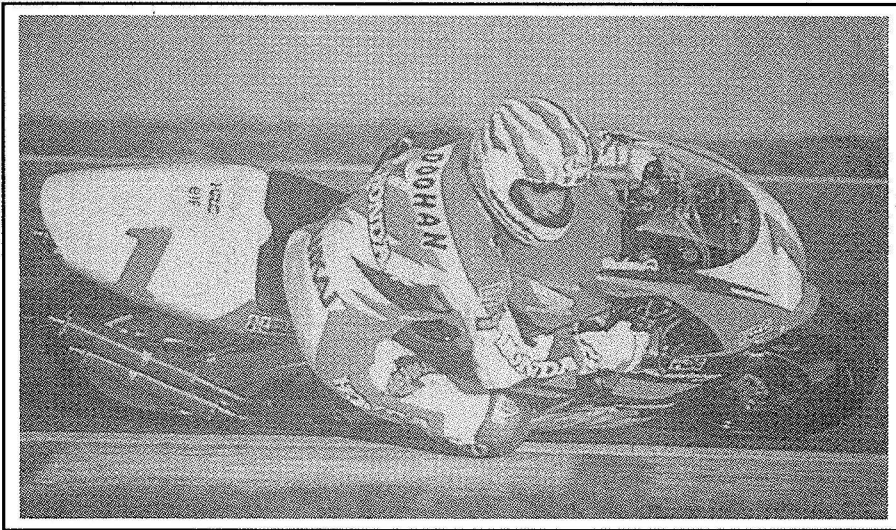
Puig som i fjol körde med Ducados spons har bytt till "puff-puff" märket Fortunas färger !

## SUPERSPORT 600 KLASSEN

IRTA har suttit i förhandlingar med FIM angående en SS 600 klass tillsammans med GP tävlingarna. IRTA har sett hur Flammini group har lyckats med WSB (World Superbike Championchip) - avundsjuka blickar. Japstillverkarna har alla 600:or på sina tillverkarband - så de är för en fyrtaktsklass som kan tilltala publiken. Det beror nog på att tillverkarna vill sälja fler cyklar... SS 600:s reglemente är ju sådant att man inte får ändra originalutseende på cykelns kåpor.

Det senaste som redacc på Cucciolo hörde så kommer det att köras en sådan klass tillsammans med GP tävlingarna, kommer att kallas, håll i dig nu (f.d) BoT-Björne - Thunderbikes....





## DOOHAN PÅ VÄG IN I DIMMAN

Världsmästaren i 500 klassen -94; Mick Doohan började sin "off-season" tester i Spanien. Det var meningen att man skulle testa ut vilka skillnaderna var mellan 16,5 tums Michelin däck och ett 17 tums dito... Tyvärr blev det p.g.a dimma endast en dags test, skulle varit tre.

Notera gärna Doohans No 1 plate....

Här nedan ser ni alla Världsmästarna vid FIM's prisceremoni i Rom på Hotel Le Grand. Från vänster: Morallis (endurance), Fogarty (super-bike), Doohan (500), Biaggi (250), Sakata (125), Biland och Waltisberg (sidovagn)

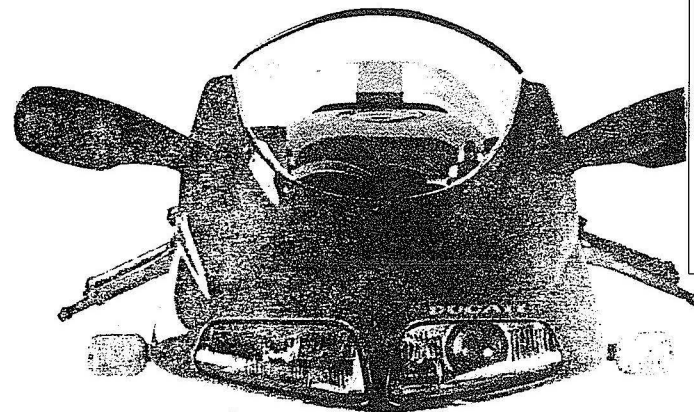


# Sveriges största MC-VARUHUS



## VI HAR DET DU OCH DIN MC BEHÖVER

<b>NYA MC</b>	Vi säljer allt som är värt att köpa, men gärna DUCATI.
<b>BEG. MC</b>	Jätteurval med fräscha beg. mc med SMR-Garanti.
<b>TILLBEHÖR</b>	Kläder och prylar i mängd till kanonpriser.
<b>VERKSTAD</b>	Vi serverar och reparerar allt som går att laga.
<b>UTHYRNING</b>	Hyr en hoj innan du köper den. Hyran räknas av !



**OVES KUNDMÄSSA** blev även i år en uppskattad framgång.

Vi tackar Svenska Ducati Klubben för er medverkan som utställare.

Det är hit du skall åka för ditt bästa hoj-köp !



## Sugen på en ny Duce ?

Vänta inte !!! Godbitarna tar snabbt slut:  
 SP - redan försent !  
 Biposto - kanske, men de är nästan slut.  
 Övriga - finns ett tag till.

Aukt. återförs. för:

# DUCATI

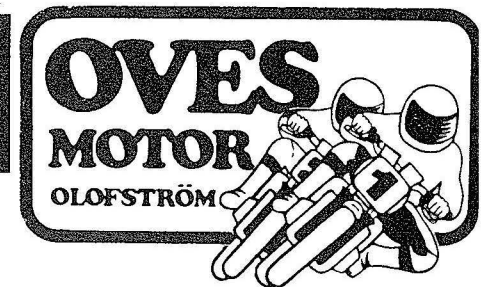
och

HONDA YAMAHA SUZUKI KAWASAKI  
 TRIUMPH HARLEY-DAVIDSON CAGIVA  
 BMW MOTO GUZZI SQUIRE Sidvagnar

Box 84  
 293 22 OLOFSTRÖM

Besök oss på  
 Ekhagsvägen 3

Försäljning 0454-423 55 ÖPPET: Månd. - Fred. 9 - 18  
 Verkstad/lager 0454-418 00 Torsd. 9 - 20  
 Fax 0454-407 38 Lörd. 9 - 13



## AGIP

Nu lanseras detta märke för fullt i vårt avlånga land. Det är ju på tiden att det ska bli lätt att få tag på denna olja även i hemlandet. Håller i trådarna gör grabbarna i Ödåkra, vem annars. Kul !!

## BLÅGULA DUCCAR

Enligt tillförlitliga källor i västra Skåne så är Sveriges tilldelning av 95:or i dags datum etthundrasextioåtta (168) stycken. Beställningen låg på 220, men så blir alltså inte fallet.

Biscaya säljer precis som vanligt de flesta.

## BISCAYA STÖRRE

Ducatifirman No.1 hos oss nordbor håller på att utöka ytorna. Man ska alltså bygga till på gården för att få plats med fler djur, typ monster's m.fl.

## SENNA LEVER

I alla fall sedan den 3:e december, kl. 16.00, då nämligen 916-versionen såg världens ljus nere i Bologna. Färgerna (?) går, som Cucciolo's läsare länge vetat, i olika gråa nyanser. Ganska snyggt vid första titten, men vem vill köra omkring med en hoj som ser ut som ett regntungt höstmoln. Rött ska dé vá! Hästar kommer den att ha men antagligen inte fler än Biposton. Däremot lär det bli gott om kolfiber á lá SP-modellen. Dyr lär den oxå bli, även detta i SP-klass. Överskottet (?) lär gå till hemmlösa barn i Brasilien. Sverige får tre stycken och de ska säljas genom Biscaya.

## AGIP igen

Är du sugen på att se Formel 1 "live" så ska du köpa minst 4 liter Agipolja och fylla i tävlingsformuläret. Då är du nämligen med om en utlottning av en resa ner till Italiens Formel 1 tävling som går av stapeln sista helgen i april, tillsammans med grabbarna på Nordbecks. Plats tror jag var Imola.

## FÖRSTA 95-ORNA

Har självklart redan anlänt till Sverige och på självaste "lille Julafton" kom även första 95:an av 916. Det skulle varit en Biposto men var en "vanlig" Strada. Man skickar tydligen fortfarande vad man har närmast till hands på hyllan, nere i Italien. Lite lustigt i dessa dagar, men det känns tryckt för en gammal "Ducatis" att de inte har påverkats av några nymodigheter.

De som blev förvånade först var Claessons i Bromölla eftersom de ska/skulle ha första dragningen/visningen av nittiofemmorna i form av en Italienveckan mellan Jul och Nyår.

## SVERIGES NÄST STÖRSTA

... mc-tidnings chefsredaktör har beställt en 916 Biposto och ansökt om medlemskap i klubben, hmmm. Äntligen kanske även de grabbarna börjar fatta vad livet handlar om. Att det inte ska låta som "morsan's" symaskin och se ut som flottyrkokare är väl en självklarhet, eller hur !!! Angående medlemsskapet återstår det att se vad "styrelsen" säger om den saken. Cucciolo återkommer.

## LYCKSLANTEN

Heta källor säger att grabbarna på "Lyckoslanten" lever kvar i det förgångna och behåller sin projekthoj (den som förrirrade sig långt ut till en östlig ö senaste hösten). Tur är väl det förresten, alla kan ju inte vara berättigade. Eller som det står i en del annonser, "UTVALDA". Så har du en "Ducce" hemma i vardagsrummet, känn dig privilegierad. Ni som ingen har, tillhör helt enkelt B-laget. BASTA !!

Sorry Hesterskog.

## FOGGY KONSERVATIV

Calle kunde inte överge sin gamla gaffelkrona från 888:an. I alla fall verkar det så eftersom den satt på hans 916 från i slutet av juni i år. Om 916's egen inte höll måttet eller om det berodde på att gammal är äldst ville Calle inte kommentera.

## BILLIG AGIP I SÖDER

Svenska Ducatiklubben, södra sektionen, har kommit överens med, mc-affären, Lillemans i Lund (tfn. 046-15 00 00, Lars) om att få köpa Agipoljan till ett bättre pris än "Svensson's".

Visa upp ditt medlemskort så får du köpa SINT 2000 för 60 kr/liter, ordinarie pris är 76 kr/liter. Vill du ha den bästa oljan, 4T Super Racing, så kostar den egentligen 111 kr/liter. Vi Duccatister betalar bara 89 kr/liter.

Detta gäller för alla medlemmar i klubben trots att ni bor en bit norrut, typ Gnosjö eller liknande.

## DNL-TYSKLAND

Till säsongen nästa år kommer tyska Ducatistallet, DNL, att byta ut sina WP-gafflar och bakdämpare till Öhlins. Även på bromssidan byter man från Brembo 4-kolvs till ISR-sexkolvs.

Andra förändringar är att man nästa år bara kommer att ha en förare. "Vår egen" Cralle var ju länge på tal, ganska nära faktiskt, enligt heta källor från Leimbach. Tyvärr blev det nu att Edwin Weibel kommer att köra 95 också. Årets andreförare, Bernhardt Schick, har inte fått förlängt kontrakt.

Hojen Weibel skall bemästra är Fogerty's vinnarmaskin från i år.

## ÅTERHÄMTNINGSTECKEN

MC-försäljningen i Italien håller på att återhämta sig något men är fortfarande ca 18% sämre än 1993. Trots att japanerna har över 50% av marknaden är det de som står för den största kraftgången. Höna har minskat 36%, Blahablaha med 25%, Skurhink med 15% och Kwaka med 32% medan följande märken ökat sin försäljning: Ducati 43%, Moto Guzzi 14% och BMW med 69%(!). Alla siffror gäller jämförelse mellan jan.-sept. 1993 och jan.-sept. 1994.

Hur många hojar säljs det då i detta underbart mc-galna land? Tja, Höna sålde 13686st, Blahablaha 9380st, Skurhink 5099st, Kwaka 3071st, Ducati 2208st, Moto Guzzi 1165st, och BMW 2706st under ovan nämnda period 1994.

Sverige ligger nog något efter ... 466/PA



## CIAO TILL GP-CIRKUSEN

Det har länge pratats om att Cagiva ska dra sig ur GP-tävlandet och nu har Claudio Castiglioni bekräftat genom sitt senaste uttalande i frågan: "Cagiva ska fortsätta tävlingsverksamheten men under andra former." Ett svårt beslut men troligen oundvikligt. Det sorgliga är att man inte lyckats föra i hamn bataljen med vissa italienska tidningar och särskilt TV som har förringat de italienska framgångarna. Den italienska mc-industrin och motorcyklismen överhuvudtaget förlorar mycket på detta, vilket Castiglioni är fullt medveten om. Han är bitter och besviken, för honom känns det svårt att bryta alla band med en så viktig del av sitt industriella liv, särskilt därför att han är en äkta entusiast. Hans stora äventyr började med Tysklands Gran Prix 1980. Som förare för denna första "röda" på gamla nordslingan inkallades Virginio Ferrari. Det handlade bara om ett test, denna cykel hade inget att sätta emot jappsen. Däremot visade man sin stora vilja att placera Italien bland de stora i 500 klassen. Man fortsatte långsamt vägen mot toppen men den stora vändningen kom först 1991 då Eddie Lawson trädde in som förare. Nästa år växte man ytterligare då Giacomo Agostini tillträdde som teamchef. Detta år nådde man sin första pole position på Assen i Holland och i Budapest tog man sin första seger. Resten är en numera passerad historia.

Kocinski slutade årets säsong på "den röda" som trea tack vare en seger, tre andraplacingar och åtskilliga tredjeplatser. Odiskuterat den bästa säsongen för Cagiva.

466/PA

## MC-MÄSSAN I BOLOGNA

Mässan gick av stapeln i December och redan innan hade lite information sipprat ut:

Cagiva ska visa en bushoj med motor från offroaden W16, stilen är aggressiv som den ska vara på en supermotard för att använda ett franskt ord. Den har 19" hjul fram och 17" bak, rejäla skivbromsar och ganska låg sadel. Motorn ger som mest 34 hästar men en mera potent version lär finnas i kulisserna.

Aprilia visar en ny stänka som ska heta Moto med franskt uttal, d.v.s. med betoning på sista vokalen, då den är designad av fransmannen Philippe Starck. Formgivningen följer samma koncept han på senare tid skapat då det gäller möbler och industridesign: Tingen måste stå till människans tjänst, enkla och vänliga, aldrig aggressiva eller depressiva.

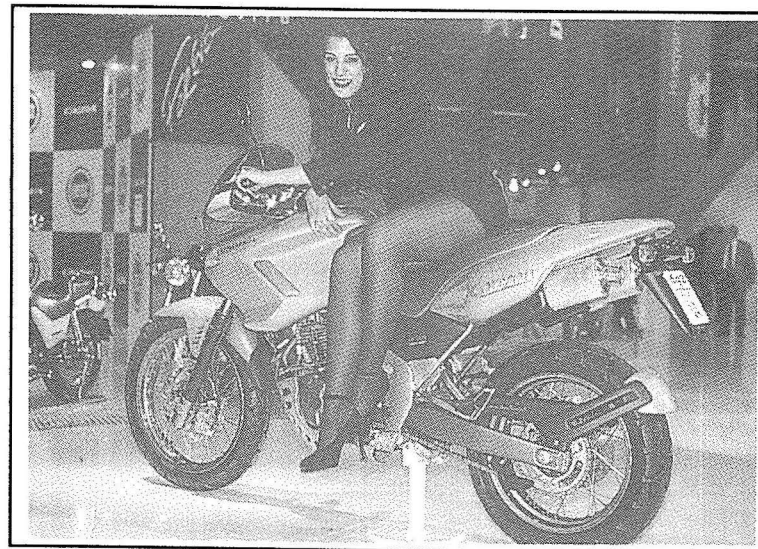
Moto är följdaktligen mycket ren i stilen, helt utan kåpor och onödiga detaljer. Motorn kommer från Pegaso 650 och har alltså 5 ventiler, två 40mm förgasare och är vattenkyld. Det mest karaktäristiska är ramen i rundrör, ja den är rund i alla bemärkelser faktiskt, och de korta, raka avgasrören, huvudljuddämparen ligger under motorn.

Moto ska börja säljas redan i Februari -95.

Aprilias 900cc Superbike kommer dock inte att visas här utan dyker upp först på Milanomässan senare under 1995.

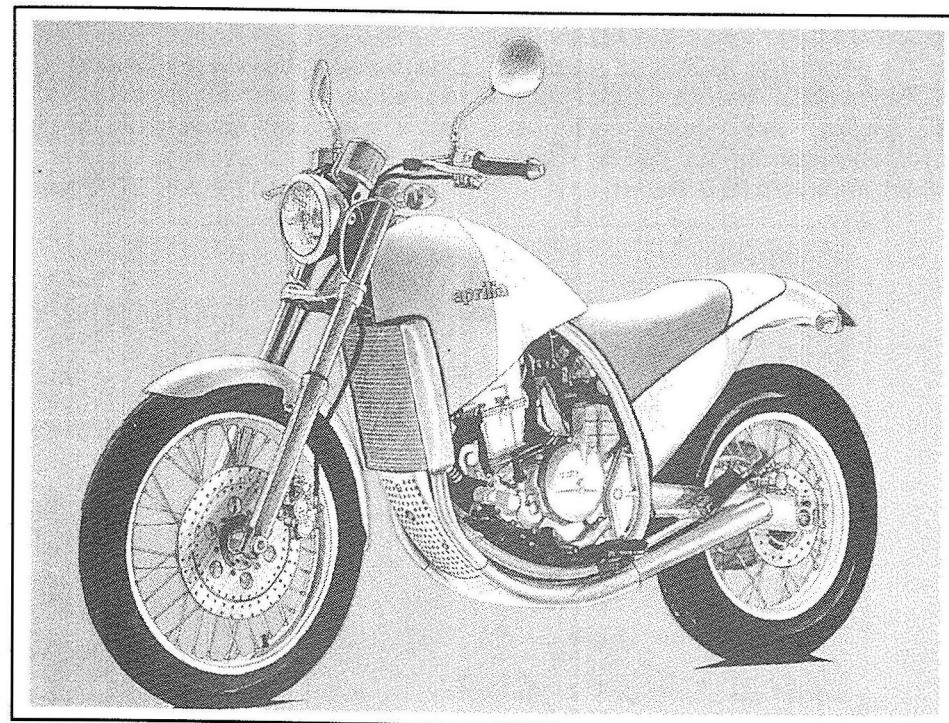
Bilder på nästa sida.

466/PA



**CAGIVA CANYON 600**  
(ingår damen är köpet klart)

**APRILIA MOTO 6,5**



## GRANADA-DAKAR

Cagiva vann ju 1994 års upplaga av den beryktade tävlingen med Edi Orioli i sadeln på en Elefant 900.

1995 startade tävlingen på allvar den 1/1 från Granada i Spanien för att avslutas 15/1 i Dakar.

Som tävlingschef hade René Metge ersatts av Hubert Auriol, en man som verkligen vet vad det handlar om då han vunnit både mc och bilklassen tidigare.

Tre klasser för motorcyklar fanns: en för serieproducerade maskiner, en för hojar som är baserade på serieprodukter och en för rena prototyper eller enstycksbyggen.

Edi Orioli och Carlos Mas körde Cagiva Elefant -95.

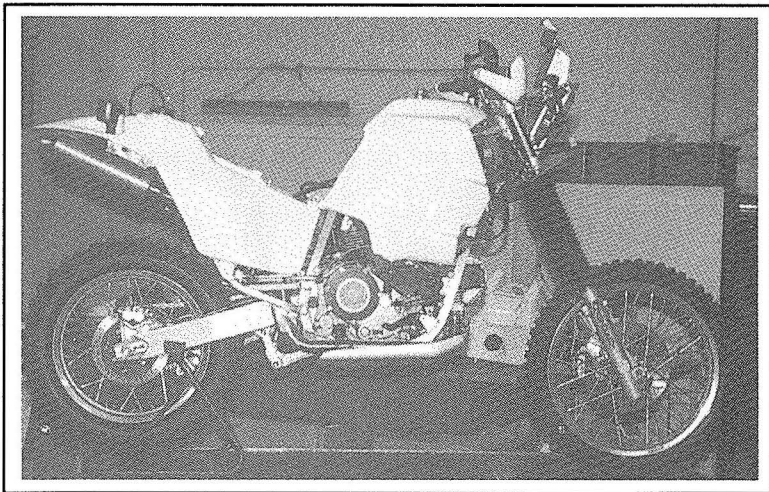
De 22 Elefanterna som deltog i Dakar 95 var alla preparerade av Roberto Azzalin i CH Racing Team. Han har tidigare jobbat på Cagiva och köpte nu 22 standardelefanter därifrån. Han låg bakom Oriols maskin även förra året och

man hoppades nu kunna upprepa segern. 900cc motorn lämnades orörd (det säger väl endel om dess kapacitet!) medan svingen byttes till en 4cm längre för att möjliggöra längre fjädringsväg. Bakdämparen byttes också.

Framgaffelns slaglängd var 285mm (210 original). Bakre 30 literstanken var bärande och ersätter på så vis en del av bakramen. Framre originaltanken rymmer 25 liter. Elsystemet var förändrat och vägde mindre än originalet. Bromsarna var modifierade, fram sitter grejer från Nissin (skäms!). Växellådan är bara femväxlad, avgassystemet modifierat och fälgarna är Tagasako (skäms igen!) 21" fram och 18" bak.

Tyvärr stack Stephane Peterhansel (Fr) fram näsan på slutet och vann knappt på sin Yama före Jordi Arcarons (Sp) och Edi Oriol (It) som båda grenslade Elefanter.

PA/466



Jag har fått det oerhört prestigefyllda uppdraget att översätta lite inslag ur MOTOCICLISMO för Cucciolo, hur nu det gick till?

För att kunna göra det så måste man ju fixa en prenumeration på tidningen och hur gör man det här uppe i Norden? Det var alltså bara att packa på hojen och dra iväg till landet där allt händer. Faktum är att jag lyckades övertala en "vän" (han åker på nåt obestämbarbart som tillverkats på en ö ute i havet för något år sedan...) att hänga med. Övriga bekanta skakade överseende på huvudet.

"-Ni har ju bra bilar båda två, varför ska ni enivas med att åka hoj så här sent på året?"

Meningen med resan var också att besöka MC-mässan i Köln och dit åker man hoj, så är det, sedan hjälper det inte att det står en ALFA 164 hos mig och en FIAT Croma hos kompiserna.

"-Då kan ni gott ha't" var den oförstående kommentaren från omgivningen.

Vi kom i alla fall iväg och efter ett besök på oktoberfesten i München tog vi oss över bergen till favoritlandet, där solen, i vanlig ordning, gjorde allt den kunde för att få oss att må gott.

Ett återbesök på Guzzi-museet hann vi också med efter en god lunch på Ristorante Al Verde utanför Mandello. Högst motvilligt blev vi efter några dagar tvungna att ge oss av norrut till kylan igen. Att passera Alperna åt detta håll var ingen höjdare trots att det är just det det är om ni förstår vad jag menar... Det som kom från himlen på andra sidan passet var vitt...

En timma tidigare hade vi suttit ute och ätit glass i värmen! Eftersom en Triumph (inget passande namn faktiskt...) var med på resan hade vi inga problem att hålla oss varma ens nu, många språngmarcher blev det...

Vad jag åker? Tja, i tidernas begynnelse blev det några japanare. H-a stod det visst på tanken tror jag, man förstod ju inte bättre då. En vacker dag när jag låg på E4:an på väg hem från någon semestertur hördes plötsligt ljuv musik från vänsterfilen samtidigt som något rött passerade i duktig fart. Det var en Guzzi Le Mans. Sedan var det kört. En fin Le Mans III hittades hos en handlare i Göteborg och H-an bytes raskt bort. Vilken lycka! Men jag måste erkänna att det tog ett tag att vänja sig vid den brutala Guzzin efter allt för många år på H-or. Efter några år byttes Le Mans III:an mot en 1000. 1989 var Panta på Biscaya igång och frestade med en Ducati Paso 906 och så blev det. Han brukar ju få som han vill.

Tyvärr hade hojen lite "inkörningsproblem" det första året, bl.a. lossnade remhjulet på främre kamaxeln nere i Italien första semestern, givetvis under perioden då allt är semesterstängt där så delar fick flygas från Biscaya till Domodossola där jag hittat en verkstad. Tyvärr hade transportföretaget i Italien också semester så mitt paket hamnade i Biella där lokalkontoret skulle stänga klockan sex på kvällen. Problemet var att jag behövde delarna samma dag för att kunna ta mig upp till Tyskland där jag skulle arbeta en dag senare. Detta fick jag reda på klockan halv sex, vad göra??



Vi kom överens om att paketet skulle lämnas till en hårfrisörska så att vi kunde hämta det där, hon skulle vara kvar till sju. När jag frågade efter adressen sa de att sta'n är så liten att det inte var några problem att hitta.

Ok, iväg på kompisens hoj, vi skulle nog hinna. Jag gillar inget vidare att åka bakpå i vanliga fall men detta var **TERROR**. Italienarnas trafikbeteende påminner om söndagsskolan jämfört med denna tur, jag lovar!

När vi efter evigheter äntligen kom till Biella med livet i behåll visade det sig att staden inte alls var speciellt liten, möjligen jämfört med Rom.

Jag klev i alla fall in hos första bästa hårfrisörska och frågade om de hade några delar till en Ducati.

Innehavaren stirrade på mig en lång stund med ett ansiktsuttryck som avslöjade hans inre tankar: "Nu har en mentalpatient rymt igen". När han hämtat sig förklarade han lugnt och sansat (en italienare!?) att han tyvärr inte hade det utan att han oftast ägnade sig åt att klippa hår.

Pinsamt det här...

Biella visade sig ha en hel del hårfrisörskor och när vi blivit idiotförklarade hos den tredje, som ivrigt försökte förklara att det inte finns Ducatidelar hos hårfrisörskor i Italien samtidigt som hon undrade hur vi har det i Sverige, var vi nära att ge upp.

Hur som helst lyckades vi framåt åtta-tiden hitta rätt och tjejen var kvar för att överlämna det mystiska paketet från Sverige. Puh!

Efter det här äventyret och lite annat småstrul det första året gick Pason sedan som en klocka i många tusen mil.

I vintras fick jag för mig att investera i drömhojen, d.v.s. en 888, så Pason såldes och en ny 94:a beställdes. Nu är det ju inte så enkelt att köpa en Ducee, några 94:or skulle inte komma till Sverige fick jag reda på fram på västkanten. Ingen hoj!! Som tur är finns det handlingskraftiga personer på Biscaya så en begagnad 93:a blev så småningom min. Vilken pärla, egentligen borde den stå i vardagsrummet så att man bara kunde sitta och titta på alla detaljer.

Vårsemestern gick som vanligt ner till Nürnbergring i Eifelbergen tillsammans med några kompisar. Tyvärr började jag under denna tur inse att 888:an inte passade mig, hur läcker den än var. Faktum är att vart vi än skulle så var den stora jätteoffroaden (eller vad man nu ska kalla en Tiger) alltid först framme vid målet med sin förare fånigt leende under hjälmen. Trots att vi bytte hojar flera gånger blev resultatet alltid detsamma, vad var nu detta? En illusion var spräckt! (I ärlighetens namn måste nämnas att ovanstående endast gällde de få stunder allt på Triumphen hängde ihop...)

Min reskamrat har för övrigt kommit på en ny slogan: "Jag åker Triumph men det Tiger jag om" Klokt!

Under några sömnlösa nätter dök ett namn upp i hjärnan: **ELEFANT**, det finns ju faktiskt en äventyrshoj med riktig motor. Biscaya kontaktades igen (vad får de inte uthärda) och problemet dryftades.

En prov-Elefant fanns inne så det var bara att gasa till Hol för en närmare undersökning. Efter en provtur var det kört, nya ord dök upp i hjärnan: Vill ha! Nu är det ju som nämnt inte så lätt att köpa Ducee, det gäller tydligen Cagiva också, för några Elefanter fanns inte kvar sas det. Jag fick dock reda på att det stod en på Oves motor i Olofström som de ännu inte plockat ur lådan. Tyvärr, eller kanske snarare, som tur var, gick det inte att göra någon bytesaffär med dem så Biscaya kontaktades igen. Givetvis löste Panta problemet galant genom att byta till sig Elefanten och dessutom skaffa fram en gammal Guzzi Le Mans 2 åt mig för mellanskillnaden. Vilken service! Ett Guzzi-objekt hade jag funderat på länge eftersom jag ibland saknat min Le Mans 3:a. Efter mycket strul fram och tillbaka blev alla glada, framför allt jag. Elefanten är buskul med riktigt avgassystem och landsvägsdäck. Till nästa säsong blir det nog annan utväxling och förhoppningsvis 95:ans sadel som jag fick syn på under Köln-mässan.

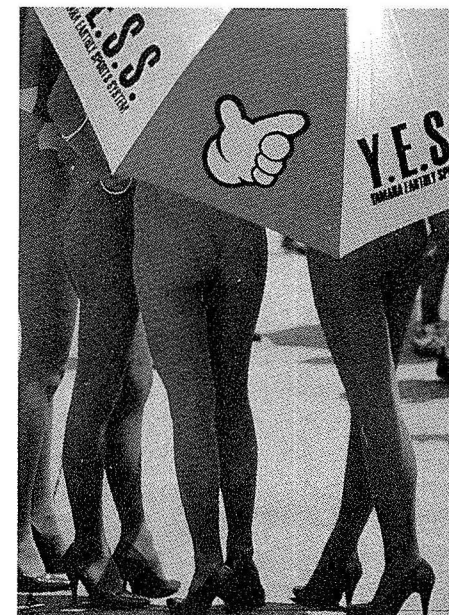
Om den bedrövligt skamfilade Guzzin blir klar till i vår är tveksamt. Den är för tillfället lackad med vit (gulnad) pearl med guldränder.. Urk!

På tal om mässan, det var ju dit jag skulle komma, lyckades vi få tag på pressbiljetter så att vi i lugn och ro kunde inspektera allt vackert. Montern som hade mest folk var givetvis den fylld med 916, 748, Monster, 900SS och diverse annat. Inga större förändringar kunde noteras på befintliga modeller. 900SS har fått ett nerflyttat bromsok bak och oljetempmätare, det senare gäller även 900 Superlight medan 750SS begåvats

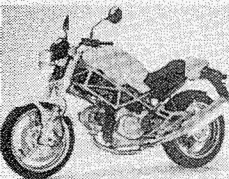
med Marzocchi-gaffel. Elefant 900 var som redan nämnts försedd med en betydligt bekvämare och snyggare sadel samt en digital klocka förutom ny färgsättning, betydligt diskretare än tidigare. Några priser var ännu inte fastställda i Tyskland enligt den väldigt trevliga damen vid informationsdisken.

Frågan är om inte 916/748 är den vackraste hoj som någonsin tillverkats, skönheten sitter ju inte bara i skalet utan man kan granska varje detalj och bara njuta. Faktum är att de japanska utställarna känns tämligen utslätade vid en jämförelse.

466/PA



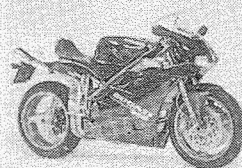




90 Monstar, Biposto 95.700-  
90 Monstar, Biposto 67.500-



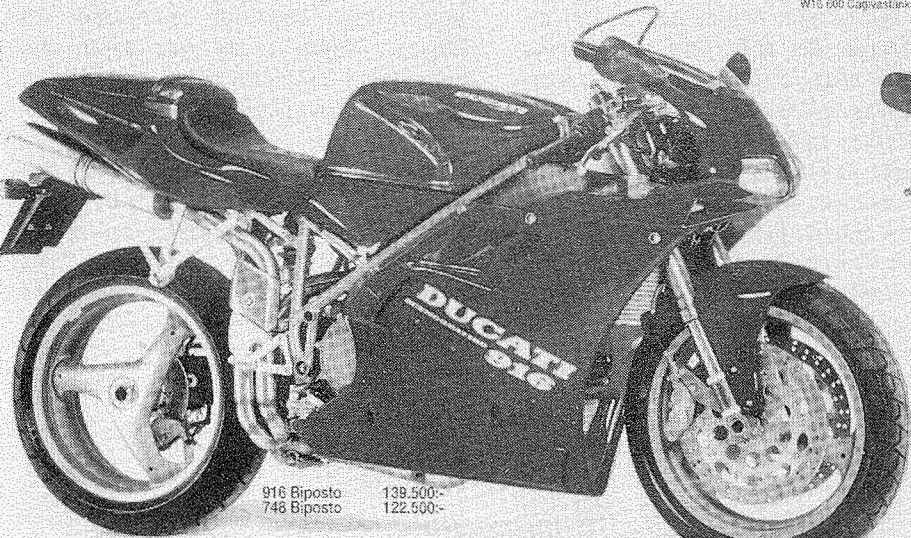
Mito Evoluzione 125 49.500-



916 Sport Production, Monoposto 165.500-



E 750 Paris/Dakar 75.900-  
E 900 Paris/Dakar 79.900-  
W15 600 Capiverturka 52.990-



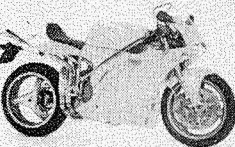
916 Biposto 139.500-  
748 Biposto 122.500-

# DUCATI

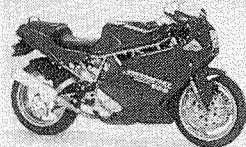
*Många är sugna, men få blir utvalda!*

1994 hade Ducati order på dubbelt så många hojar som de tillverkade, detta betyder att det gick två köpare på varje ny Ducati. Förstajningen av 95:orna ser redan ut att överträffa 94. Vill du höra till den exklusiva skara som får uppleva härliga vardagar i sadeln på din nya Ducati, så har vi bara ett råd att ge:

*Ring nu, när vi har 95:or kvar.*



916 Sport Production, Monoposto 135.700-



900 Super Sport, Biposto 96.790-  
900 Super Light, Monoposto 107.700-  
750 Super Sport, Biposto 81.530-  
600 Super Sport, Biposto 88.700-

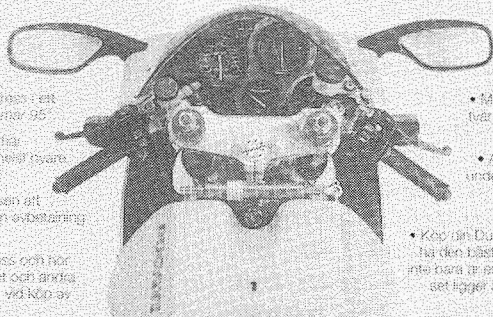
## NY KATALOG!

Önskar du vår nya katalog med modeller av sportbilar och motorcyklar till Ducati och Guzzi. Är det bara att skicka 60,- och namn och adress i ett kuvert, så skickar vi dig ett exemplar av "Dakar & drömmar '95".

I våras förstärktes Biscaya av Kinneth. Detta har varit oss lite mer förtydligt att byta in hojar, helst från andra märken till Guzzi.

Har du inte riktigt hela den ekonomiska resursen att erverdig dina drömmar, så kan vi arrangera en avbetalning med bra villkor och låg ränta.

Prova din bil i vår bilutställning för 95. Ring oss och hör om vår "värdepappers" som ger rabatt på hojens och andra modeller till ett värde mellan 4000,- och 6000,- vid köp av en Ducati utan byta.



• Monoposto är enmanssitt och Biposto är tvänmanssitt. De fasta hojar är styvare för att få bättre föreställning.

• Anledningen till att vi kommer att få tvillingar under vintern, då för kommer vi också att vara lite underberottade. Hoppas du har tålamod med detta.

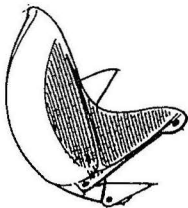
• Köp din Ducati hos Biscaya, vi sätter stor vikt på att ha den bästa totalavsnittet för dig. Kom ihåg att det inte bara är en motorcykel du köper, utan en hel värld som ligger till det du eventuellt kommer att behöva i framtiden såsom bra reservdelar och god service och garanti.

Hol 1257, 441 93 Alingsås. Infart vid Hol's kyrka.  
Tel. 0322-301 24, 301 29, (Fax 301 80)  
Automatorder dygnet runt 0322-301 58

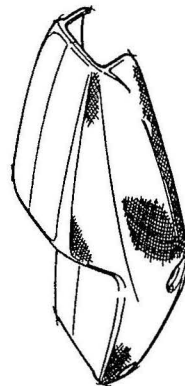
# Biscaya Racing

Priser mm kan komma att ändras.

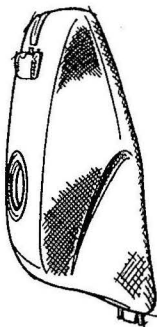
# KOLFFIBER!! DUCATI



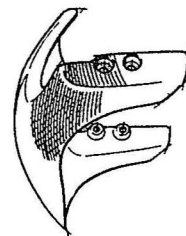
Bakskärm för svingmont. i kolfiber. 1490:-



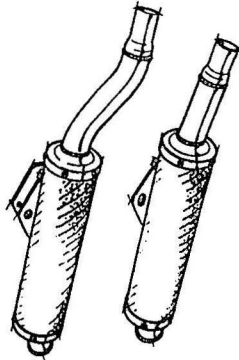
900 Super Light sadel i kolfiber. Passar också på SS. 2280:-



Kolfiberbränsletank. 8900:-



Kolfiberbränsletank För Up Side Down 1490:-

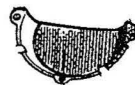


Racerljuddämpare & hela system i rostfritt & kolfiber.

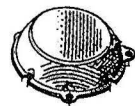
Öppet härligt mullrande ljud.

Ljuddämpare från 5900:-/paret.

Kompletta Curley Wirley från 14500:-



Kopplingskåpa i kolfiber Hel & halv modell 950:-



Ducati motorcyklar, reservdelar, tillbehör & service.  
Hol 1257, 441 93, Alingsås. Infart vid Hol's kyrka.  
Tel. 0322 301 24, 301 29, (Fax 301 80)  
Automatorder dygnet runt 0322 301 58.  
Butiken öppen Tis-Fre 13-17. Lör 10-13. Mån stängt.

# Biscaya Racing

# CAGIVA 594 MÉ "SPRUT"

## ILLUSSIONER PÅ BANAN

Cagiva C594 med elektronisk insprutning debuterade på träningen inför GP:t i England förra säsongen. Den skulle ha varit basen för tävlingscykeln 95 men tyvärr medför beslutet att dra sig ur GP tävlandet att vi aldrig får reda på dess verkliga potential. Däremot har vi nu fått möjlighet att lyfta på täcket och avslöja alla hemligheter.

Cagiva har efter femton år tackat nej till inbjudan trots att de japanska teamen gärna sett "den röda" som konkurrent på banan även i fortsättningen.

I verkligheten är faktumet att man drar sig ur 500VM inte någon bekräftelse på att man tänker sluta med tävlingsverksamheten. "Själen hos en tillverkare som bygger hojar som våra - säger Claudio Castiglione- kan inte bortse från tävlingsplikten. Man ger sig med i det tuffa livet på banan för att tävla och vinna men framför allt för att höja den tekniska kompetensen." Därför kommer fabriken i Varese att fortsätta tävla men i andra kategorier.

Ingenjör Riccardo Rosa, teknisk direktör för Cagivagruppen, arbetar just nu intensivt med det framtida Superbikeprojektet samtidigt som han noga fortsätter följa utvecklingen av Husqvarnas VM-maskiner för Cross och Enduro liksom Cagivorna för Sport Production.

Med en blandning av nedstämdhet över de uteblivna möjligheterna och stolthet över de uppnådda resultaten har Rosa

visat Cagiva C594 med insprutning som skulle ha blivit 95 års instrument för att sätta konkurrenterna på plats.

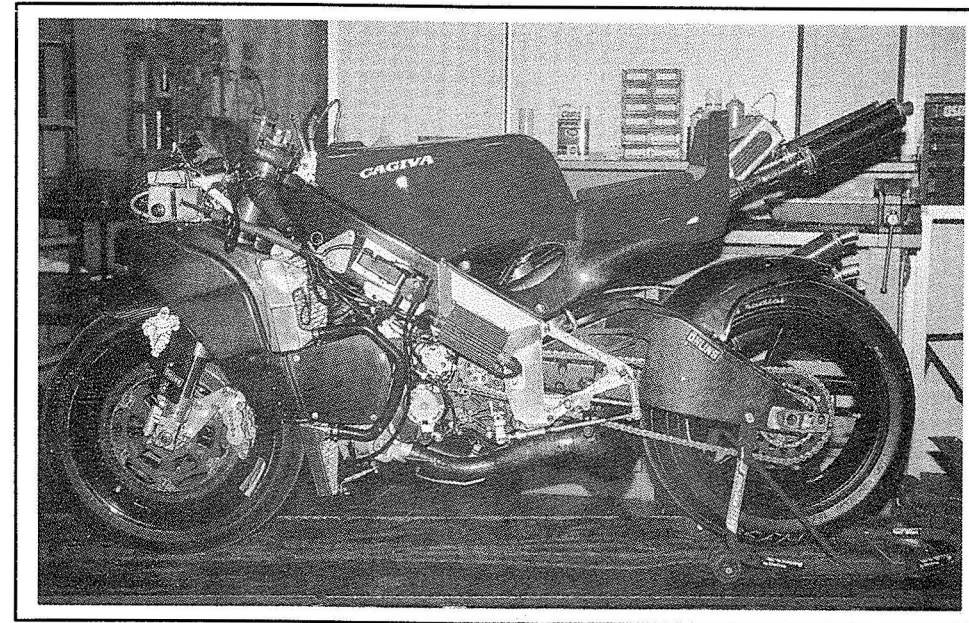
"Med all säkerhet -bekräftar den ansvariga teknikern för tävlingsverksamheten- hade den här cykeln funnits på startlinjen under säsongen 95." Den här prototypen är testad ca 300 mil på bana och debuterade under träningen på Donington 23 juli 1994.

Agostini och Rosa hade bestämt sig för att låta Carl Fogarty köra den, men han fick problem på träningen och utgick ur tävlingen. "Så här i efterhand -fortsätter Rosa- var det kanske bäst så. Trycket på Carl var verkligen enormt. Engelsmannen skulle ju också tänka på att vinna Superbike och ville därför inte riskera något. I de följande tävlingarna hade vi inte möjlighet att köra denna cykel. Utvecklingsprogrammet som föreskrev bantester vid GP tävlingarna i Tjeckoslovakien och Europa ändrades och man satsade istället på vidareutveckling i labbet, också på grund av kostnadsskäl.

"Hojen var färdigutvecklade till 95%. Fogarty, som på Donington avverkade varvet på 1.35.460, trots träningsvurpan, var bara en sekund långsammare än världsmästaren Mick Doohan."

Den som avslöjar denna cykels hemligheter är ingenjör Andrea Goggi, ansvarig för motorerna. 31år gammal och anställd av Cagiva sedan 1988.

I detta läge bestämde vi oss för att använda ett andra system, försett med en mekanisk högttryckspump istället för den elektriska.



CAGIVA 594 MED INSPRUTNING

Han tog examen samma år på Turins tekniska högskola, med tvåtaktsmotorer som specialitet. Med kollegorna Gianluca Siviero, elektronikansvarig, och Romano Albesiano, chassi, har han deltagit i projekteringen och realiserandet av C594 med insprutning under Rosas ledning.

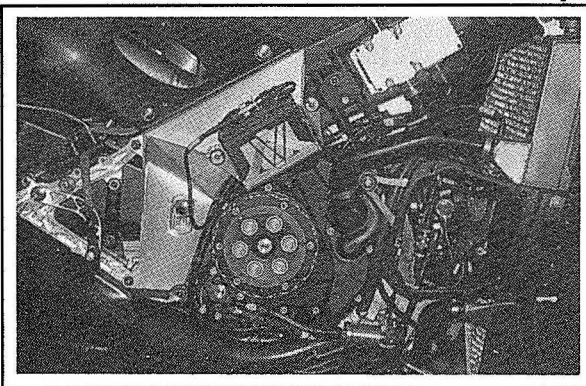
"Experimenten för tävlingsverksamheten -säger Goggi- med denna typ av bränsleförsörjning på tvåtakts startade 1988. Fram till 1991 har vi använt ett system utvecklat tillsammans med Weber-Marelli. Proven som utfördes fram till detta datum visade en brist på effekttökning speciellt vid utgången ur en kurva.

Det aktuella systemet, från Tag-Electronics, utvecklar ett tryck på mer än 10 bar. Detta har medgett en bättre förgasning av bränslet i insugningsröret med en konsekvent effektvinst genom hela registret. I det här läget började vi ställa högre krav på datapresentation. Det föregående systemet innehöll inte en motoranalys så detaljerad som vi krävde.

I mitten av 1992 tog vi fram en specifikation för systemet följt av ritningar, medan något konkret kom fram på våren 1993.



Vi gick till bromsbänken i första skedet med en motor försedd med tändningssystemet och förgasare, men med ett analysystem från Tag.



**MOTORNS HÖGRA SIDA MED BRÄNSLEPUMPEN, UNDER KOPPLINGEN, FILTERT OCH LÅDAN SOM INNEHÅLLER SPJÄLLHUSET**

Succesivt, före sommaren, körde vi insprutningssystemet i bänken och de första tillfredsställande resultaten nådde vi i maj, juni 1994."

Utvecklingen på bana har ägt rum uteslutande på Mugello. "Vid tiden för Italiens GP, just på denna bana, var insprutnings-Cagivan i drift. Vi tänkte länge låta den delta bara som ett prov. Men på grund av en serie motiv, bl. a. att inte distrahera förarna under en GP-tävling, sköt vi upp det hela till Donington. Redan vid denna tidpunkt var dock cykeln klar och vi var beredda på nästa steg i vårt program, d.v.s. utformandet av en motor helt och hållet dedikerad för insprutning.

Detta hade inneburit att motorn kunnat monteras i ramen på ett mera fördelaktigt vis, mindre vinklad än i förgasarutförandet där flottörhusen måste vara parallella med asfalten för att ge en optimal funktion. Idén, redan realiserad på pappret, var att modifiera hela insugningssidan för att integrera insprutningen i korta, raka insugningsrör. Detta hade betytt en ökning av effekten och topphastigheten.

Tyvärr -fortsätter Goggi- kunde vi bara testa det nya insuget, med gott resultat, på en encylindrig 125:a som vi använder för våra tester."

Framtiden för Cagiva hade kunnat vara utvecklandet av en motor helt optimerad för insprutningssystemet. Exemplet som kom ut på banorna däremot, är en utveckling av den tidigare C594.

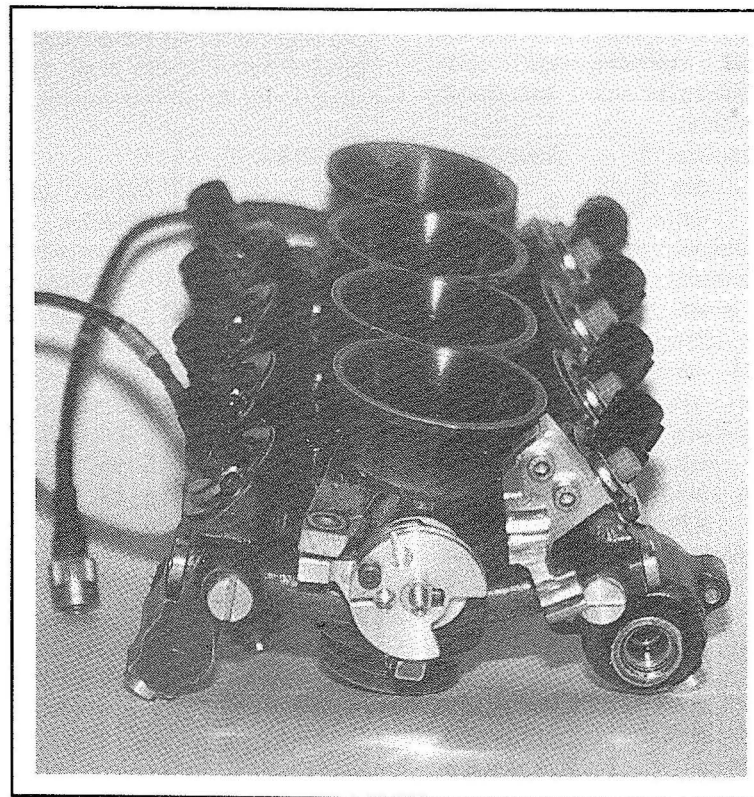
Kocinskis eller Chandlers cyklar kunde på en timma prepareras för insprutning, förutom kablage och elektronik.

Den cykel med insprutning som kördes av Fogarty skiljer sig bara motormässigt från sin föregångare. Den mekaniska bränslepumpen, placerad på höger sida av motorn, under kopplingen, är den största skillnaden. Pumpen kan demonteras på några minuter och dess plats täckas med en kåpa för att åter förvandla den till en förgasarmotor. Pumpen är kopplad till ett litet filter som visade sig mycket betydelsefyllt vid idrifttagandet av systemet. Teknikerna

har jobbat mycket med att optimera filtrets struktur för dess uppgift. Den mycket aggressiva specialbensinen har en viss förmåga att förstöra allt vad filter heter.

Hjärtat i insprutningssystemet är gas-spjällhuset. Bränslematningen till injektorerna kontrolleras av en tryck- och temperaturgivare för bensinen.

speciallösningar jämfört med standardhojen är tanken som ändrats totalt. Den har en annan volym och är invändigt försedd med en massa "labyrinter" som skvalpskydd.



**SPJÄLLHUSET I MAGNESIUM MED TVÅ RADER INJEKTORER, -TVÅ PER CYLINDER**

Varje cylinder matas av två injektorer, en med stort och en med litet flöde. Andra Insprutningssystemet måste vara matat med bränsle hela tiden utan minsta

avbrott, även under hårda inbromsningar och liknande, tanken är därför trycksatt.

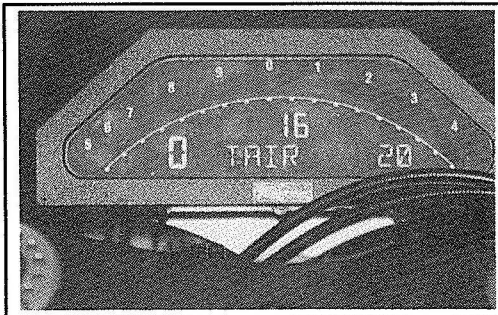
Utformningen av vevaxeln är också speciell för insprutaren, den väger 500 gram mindre trots att den behållit samma styrka. Den byggdes i endast tre exemplar och konstruerades enbart för att reducera vikten. Realiserad med hjälp av avancerat mekaniskt arbete har tunga material som till exempel volfram tagits bort. Instrumenteringen är också annorlunda, på displayen finns en omkopplare som gör det möjligt att aktivera minnet för insamlade värden under körningen. Där finns också en väljare för att kunna titta på alla data som motorvarvtal, vald växel och vattentryck liksom

på cykeln med förgasare. På insprutaren kan man dessutom se: bränsletryck, lufttemperatur, lufttryck, varvtid, mängden förbrukat bränsle och resterande bränsle i tanken. Givetvis är det svårt för föraren att studera alla dessa data, de avläses istället i depåboxen eller analyseras i sin helhet efter tävlingen.

## Insprutningens hemligheter

Bensinen trycks ut från främre delen av tanken där den efter att ha passerat alla labyrinth skickas vidare av högtryckspumpen, placerad på höger sida under kopplingen. Efter pumpen passerar den filtret och trycks vidare till spjällhuset. Bensinen distribueras genom de två raderna av injektorer som arbetar i olika register för att variera bensinflödet. Oanvänd bensin trycks ut på spjällhusets motsatta sida för att åter hamna i tanken.

### DISPLAYEN SOM VISAR INSAMLADE DATA



Datorn, placerad i bakkdelen,

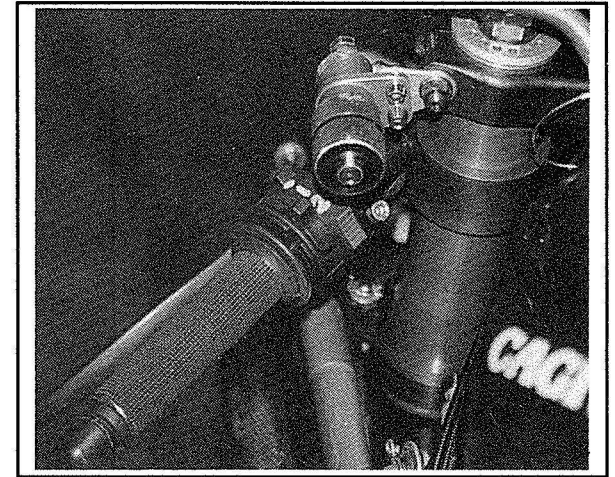
kontrollerar motorns arbete, den styr tändning och insprutning med hänsyn till insamlade data. Den är luftkyld via kanaler i bakkdelen.

Förprogrammera de data för

insprutningen är lagrade i denna låda. Utvecklad och testad i bänk, reglerar datorn mängden bensin som sprutas in till förbränningsrummen via injektorerna. Denna typ av insprutning är indirekt och tillströmningen av gas regleras också av lamellventiler. Mängden bränsle är baserad på ett snitt av behovet på alla banor i GP-serien.

Av detta förstår man att praktiska prov är oerhört viktiga. En viss bana kan medföra en speciell rörelse med gashanden vilket kan ge misstänningar.

Detta kan endast korrigeras genom omprogrammering av datorn. På vänster styrhalva sitter därför en omkopplare som gör det möjligt för föraren att välja mellan tre olika programvarianter, allt efter bana och yttre förutsättningar.



### VREDET SOM MÖJLIGGÖR ÄNDRING AV STYRPROGRAM FÖR INSPRUTNINGEN UNDER KÖRNING

### "SPOLINGEN" PÅ SKÖNHETEN

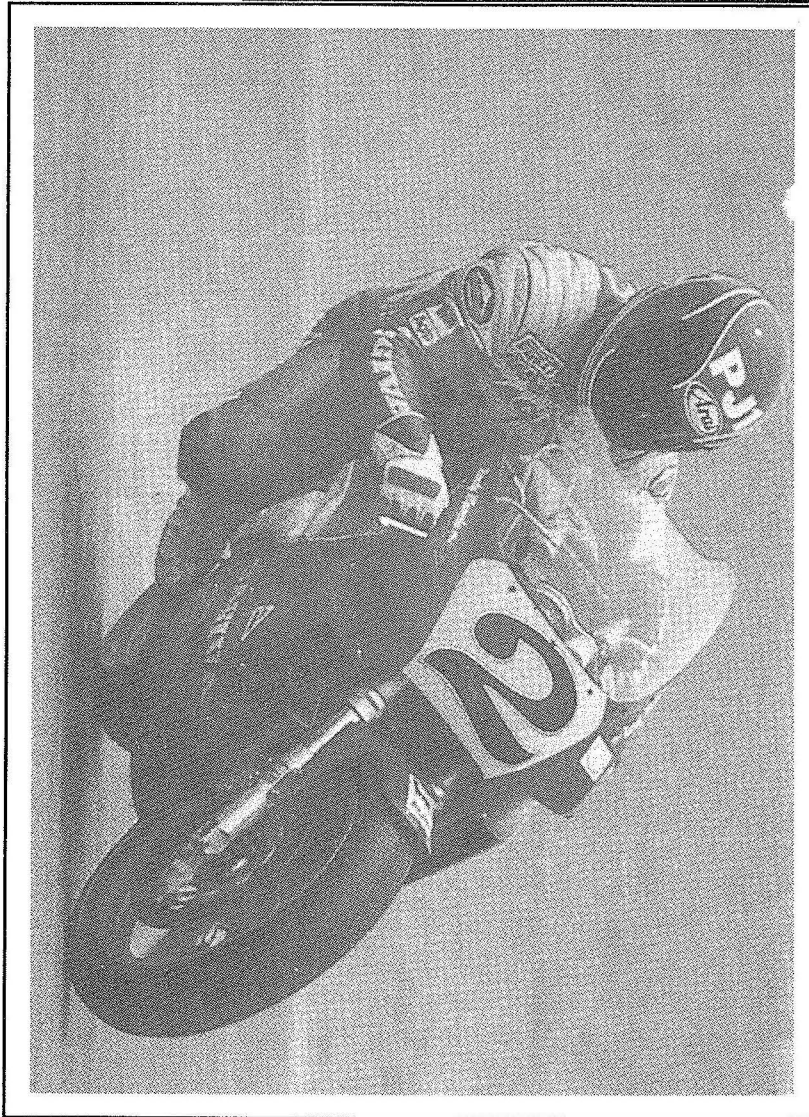


466/PA



# DÅ SOLEN LYTE I VARESE

OFÖRGLÖMLIG BILD ELLER HUR ???  
LÄS MER PÅ KOMMANDE SIDOR



# CAGIVAS FRAMGÅNGAR ...



## INTRODUKTION:

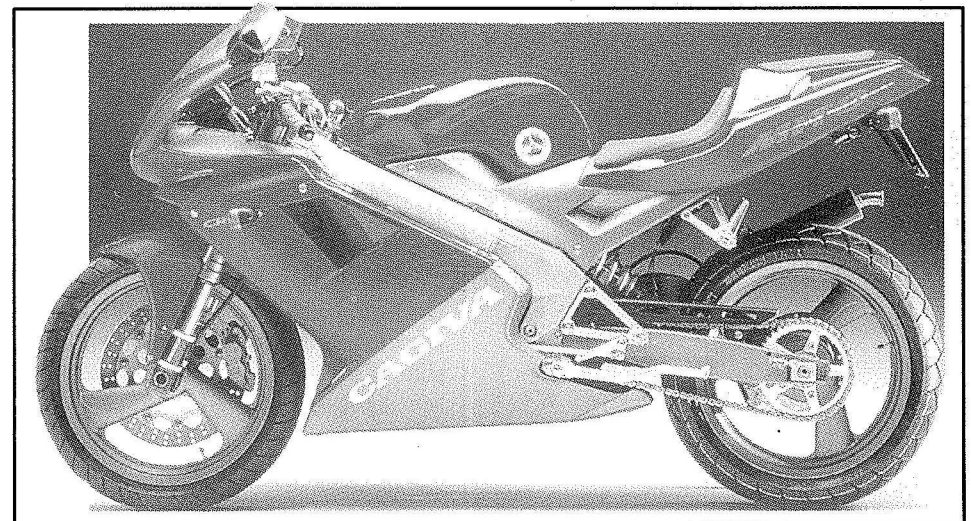
För de som inte varit med i Ducceklubben länge, eller är helt gröna skall redacc kanske nämna att Cladio Castiglioni och hans bror äger hela Cagiva group där Cagiva, Husqarna, Moto Morini, MV Agusta (endast namnet, har ej tillverkat någon än) samt DUCATI ingår !!

Därav vårt intresse för Cagiva och deras förhävande. Bröderna försökte 1978 köpa upp MV Agusta race team när Greve Corrado drog sig ur racingen 1976. Castiglioni bröderna fick dock inte köpa,

Agusta familjen ville se MV dö i fred. Det var senare som bröderna kom över MV Agusta namnet. 1978 köpte de upp gamla Aermacchi fabriken brevid sjön Varese. Namnet Cagiva kommer från brödernas far CASTiglioni Giovanni av VARESE !!!

De anställde många ingenjörer och racingmekaniker från f.d. Aermacchi. Bröderna tävlade med en Varese byggd Cagiva 1980, Virginio Ferrari var förare som numera är teamchef för Ducati Superbike team !!

Bilden nedan är en Cagiva 125:a !



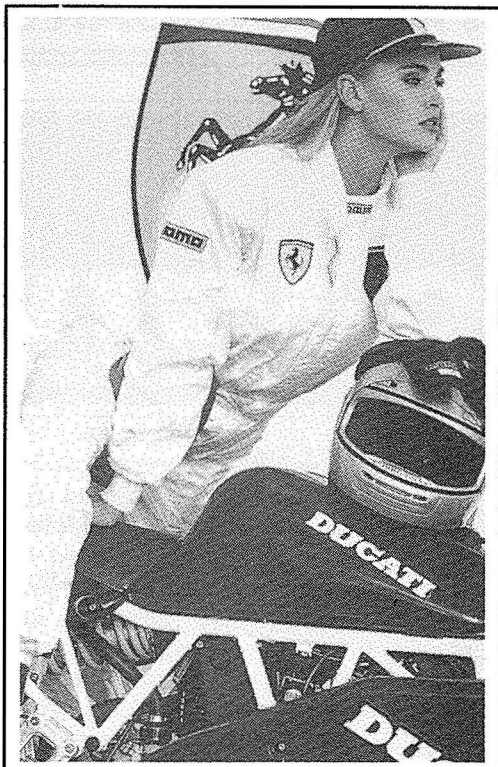


## CAGIVAS AVHOPP I GP !

Äntligen har Cagiva haft presskonferens i samband med Bolognamässan. Claudio Castiglioni bekräftade på presskonferensen att man slutar delta i GP racingen.

Det blir en förlust för GP cirkusen, men en tillgång för World Superbike serien.

Cagiva kommer att vara ute på banorna igen -96, nu på den fyrcylindriga 750 fyrtaktaren.



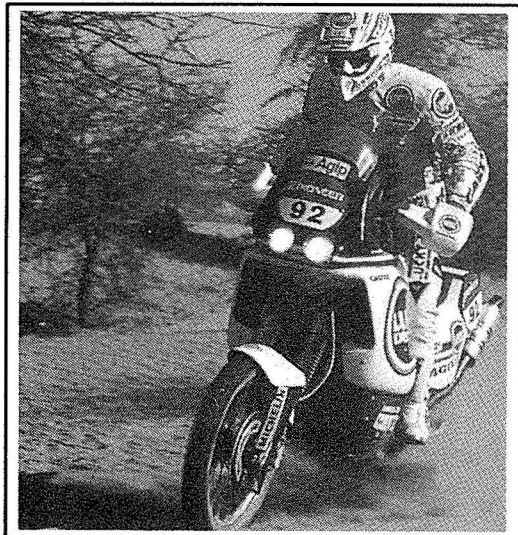
Det fanns diskussioner förra året med bland annat det engelska Harris teamet, som kör GP tävlingar om eventuell leasing av Cagiva motorer. Men det kommer inte Cagiva att tillåta.

Det har ju varit en massa snack om att Cagiva skulle dragit sig ur på grund av finansiella grunder. Cagiva vidhåller dock att man skulle haft råd att köra GP

tävlingar om de ville.

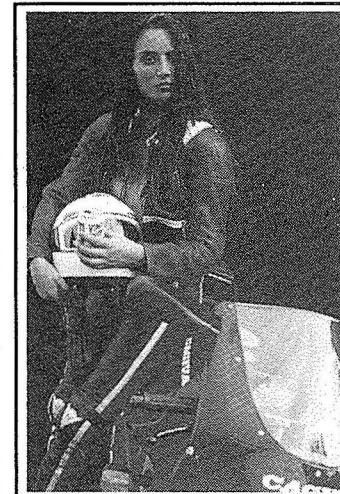
"Men vi är inte intresserade. Vi är trötta på GP", säger, som sagt, firmans ägare Claduo Castiglioni.

(Många undrar säkert hur detta kan gå - om Ducati kör WSB och nu även Cagiva skall börja köra i samma serie !?! Vi på redacc vet i alla fall vilka vi skall heja på ...) Och de som läst Cucciolo's tidigare nummer under de närmsta åren, har sett att vi skrivit mycket om denna fyrcylindriga motor, som många trodde skulle få namnet MV Agusta.



Cagiva har väldigt bra kontakter med Ferrari's ledning. Intrigen tätnar när man hör att det är en av Castiglioni bröderna som har ihop det med en sysslings dotter till gamle Enzo Ferrari., säger våra kontakter nere i fabriken.

Det är ju Ferrarri som har tillverkat bland annat det kolfiberchassi som Cagiva har använt i GP sammanhang. Och nu skall de även tillverka chassit till den nya Superbiken.



Kommer Ni ihåg att hon inte hade något under skinnstället...

teamchef..) förbipasserad till och med av de som hade original Yama motorer (Något vi vill glömma snabbt..) !!

För att inte bli utskrattade vid banorna gick Cagiva tillbaks till ritbordet med Egisto Cataldi i spetsen för att göra firmans första egna motor. Den gav 118 pållar vid 12.000 rpm och var en fyra-i-rad, de flesta GP-motorer såg ut så då (det är fortfarande denna grundmotor som sidovagnsåkarna använder än i dag, om än i

"jätte" trimmat utförande) !! I slutet av den säsongen kvalade Ferrari in, till slut, på hemma banan Imola. Han vann inte precis ...kom sist !!

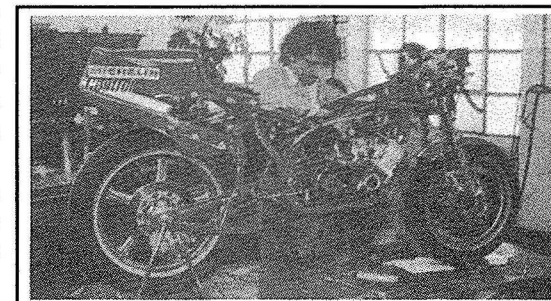
## GRAND PRIX ÅREN

Började Castiglioni bröderna med en japs som var lackad i MV Agusta färger; röd och silver. Förare var Marco Lucchinelli så pass långt tillbaks som 1978 (samma år som de köpte Aermacchi fabriken)

Cagiva namnet debuterade 1980 i GP racingen med Cagiva C 1. Det var en Holländsk-byggd Nico-Bakker ram med en motor som hade mer gemensamt med Yama än Cagiva.

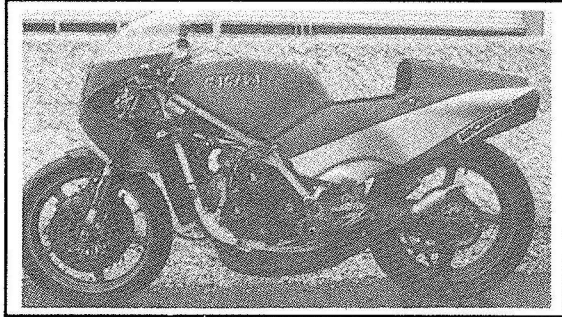
I det sista GP:et för året, på Nürburgring, blev Virginio Ferrari (numera Ducati's WSB

Den efterkommande vintern tillverkade Cagiva en helt ny cykel med en slidmatad square fyra.



1981: En mekaniker från Varese-fabriken trimmar in den första "riktiga" Cagiva motorn, som satt i ett Nico-Bakker chassi.

Den var en efterrapning på Suzi-skurhinks (hållning ?) väghållning och övervikt (tidig bulimi ?) gjorde att man inte lyckades nu heller.



1983: Den nya square fyran som inte alls hängde med de andra på banorna.

förare, ex. 350 världsmästaren Jon Ekerold från Syd Afrika.

1983 lyckades man inte behålla Ekerold utan Ferrari kom tillbaks som ende förare på den helt nya square fyran C 7. Väghållningen var ett problem, kvalade in vid första GP:et, Österrikiska, först på 16 plats. Projektet flöt sedan ut i sanden.

Efter en massa förarbyten och "jobb" i kulisserna började Endurance världsmästaren Herve Moineu som förare med Oscar La Ferla som

testförare.

Moineu visade C 9:ans potential, som var en vidareutvecklad C 7:a, slutade på 10:de plats i Österrikiska GP:et.

Nu började de japanska tillverkarna att komma med V 4 motorer i 500 klassen och Cagiva följde efter. De första cyklarna var riktigt snabba men osäker

Nu grävde bröderna djupt i deras fickor för att kunna utveckla ytterligare ett vevhus för en reed ventil 90 graders V 4:a som debuterade vid Jugoslaviska (f.d !) GP:et 1985, med , återigen, Lucchinelli i sadeln.

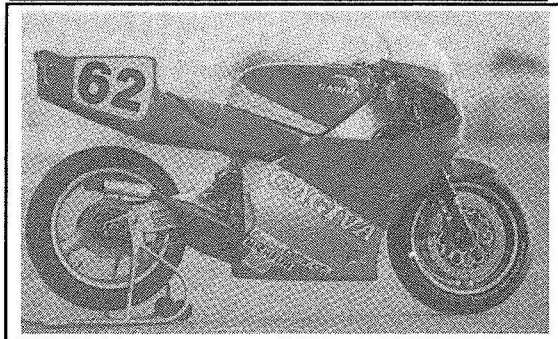
Cykeln känd under namnet C 10/V levererade 140 bhp - förlåt bhp skall det ju vara - vid 11.800 rpm och var "snällare" när effekten kom. Men var fortfarande

"saktfärdig" !!

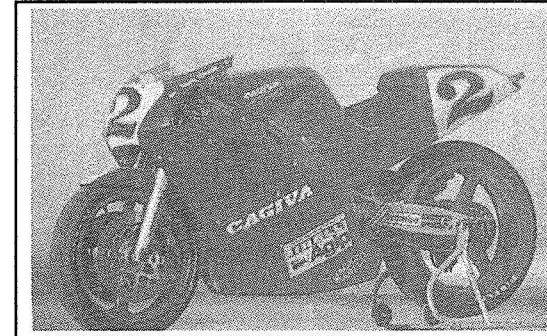
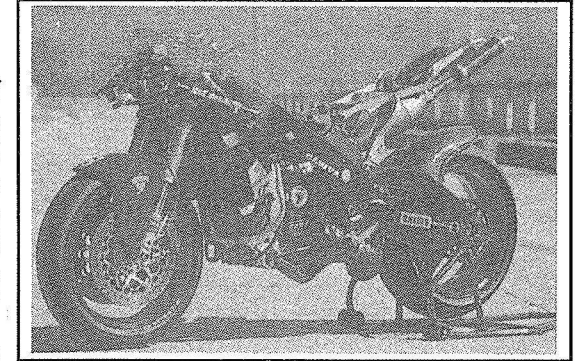
Men med Juan Garriga i sadeln började äntligen C 10/V:n att rå på japanerna. Garriga gick tillbaks till 250 klassen till - 87 men hans insats med Cagivan uppmuntrade firman som nu formade en ny kompaktare V 4:a ! Den debuterade på Monza i maj, V 587 hette cykeln nu !!

Samtidigt som teamet omorganiserades, med två förare **Raymond Roche** och

1985: C 10/V var deras första V 4:a 500, konceptet som Cagiva hade enda till slutet.



**Didier de Radigues**, teamchef var **Francis Batta**. Nu började Cagiva visa framfötterna med flera placeringar runt tionde plats, toppen kom när de Radigues vid näst sista GP:et i Brasilien kom på en fjärde plats !!



1988: "Busungen" Mamola körde med Dunlop däck - Castiglioni bröderna ångrar sig säkert för valet av däcksmärke

Det såg bra ut med den pålitliga och potenta maskinen till 88-års säsong... Men bröderna fortsatte inte att köra med Batta-teamet utan teamet stationerades vid Varese fabriken med världsmästare tvåan **Randy Mamola** i sadeln. Det såg i alla fall ut som om fabriken hade chans att nå toppen !

Teamet körde, tyvärr detta året på otestade Dunlop däck. Men Mamola tog dock Cagiva's första tredje plats på ett blött Belgiskt GP ! 1988 gick teamet tillbaks till Michelin däck med Mamola som förare, gästförare inhopande **Roche**, testförare var **Massimo Broccoli** (nej, jag skall inte kommentera namnet...)

Ovan ser vi 1990 års cykel. Efter att ha följt japanerna tillräckligt länge tog man initiativet och kom med kolfiber chassi !

Men cykeln hade svåra väghållningsproblem, tack vare vikt fördelningen som var på 60/40.

Året därefter kom Cagiva med sin mycket vackra (Ferrari byggt chassi ) kolfiberchassi 500:a, men teamet körde bara på invant mönster trots förare som **Randy Mamola**, **Alex Barros** och testförare **Ron**

**Haslam**.

Nu var bröderna villiga att hoppa av, det som behövdes var en förare som trodde på hojen...





Denne någon var ingen mindre än fyrfaldige världsmästaren **Eddie Lawson**. Som efter ett testprov skrev på för att tävla med den röda Italienskan -91 och -92 !!

Eddie Lawson en av vår tids största förare, fullföljde det som Castiglioni bröderna hela tiden ville, kvalificera sig till främre delen av griden !!

Eddie kom, detta året, två gånger på tredjeplats, i torrt väglag !! Med 169 pållar vid 12.000 varv/min och en vikt precis på viktgränsen, 130 kg, var



Här ovan ser vi den röda Italienskan som (lyckosten) Eddie Lawson fick (äran) att köra.

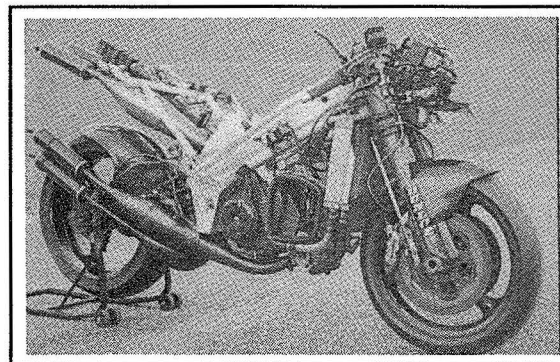
"Bombardone" körde faktiskt ifrån många av sina japs konkurrenter, tekniskt sätt !!

Cagiva var först med att använda elektronisk växelbrytare på 500 GP cykel och de experimenterade med halvt aktivt fjädrings system, tyvärr tillsammans med Showa.

Man jobbade även tillsammans med TAG - Mc Laren på ett insprutningsystem !!

I slutet av 1992 drog Eddie Lawson sig tillbaks, men hann innan dess kvittera ut en Ferrari Testarossa som bröderna lovat Lawson om han tog en GP seger. Det sägs att Randy Mamola också fått kvittera ut en, för lång å trogen tjänst - kanske ??

Lawson som numera kör bilracing "over there". Hmmm, hmmm, hmmm ....

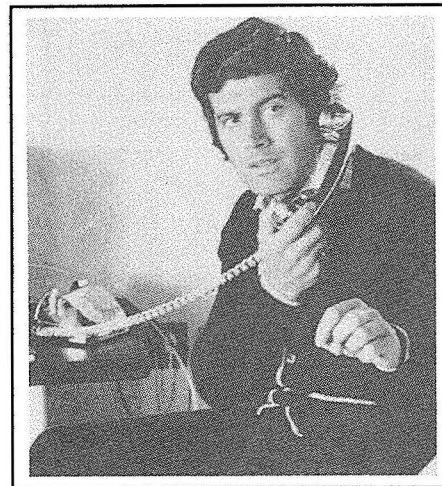


1992:V 592 utan kåpor, suck.....

V591 verkligen med och slogs bland de "stora drakarna" !!

1992 slog fabriken drömmar verkligen in, efter en svag start på säsongen hängde de med på "Big Bang tåget" med en ny motor som hjälpte Lawson att ta Cagiva's första pole position vid Assen !!

Men det var först vid nästa tävling som V 592:an tog en seger, Ungerska GP:et. Cagiva var överlyckliga och deras V592



Här sitter Agostini å ringer ...men inte till Kocinski. Det är 1974 och han ringer upp Yama, när han själv körde !

Då började **Doug Chandler** som förare, öppnade starkt och ledde det inledande Australiensiska GP:et innan han slutade på en stark tredje plats !! Tyvärr skadade sig Chandler vid den andra tävlingen på Malasya, medan teamkompisen **Mat Mladin** kämpade för att lära sig tygla 500:alfanumerisk. Då fick teamchefen **Giacomo Agostini** den talangfulla, men besvärliga, **John Kocinski** att skriva på ett kontrakt. Efter att ha placerat sig på fjärde plats vid de två första deltävlingarna tog "Little John" seger vid tredje deltävlingen på hemmamark; USA:s GP !!

Han var nära att lyckas vid sista tävlingen med innan japanen Itoh föll framför honom och tog med honom i fallet (typiskt att, "de", japaner alltid skall sätta krokben för oss...) !! Nu hade Cagiva smakat på segerns sötma. Till säsongstart 1994 hade man

tagit fram ett alldeles nytt kombinerat kolfiber och aluminium chassi. Styrhuvudet och svingarms axeln var i aluminium och övriga chassit i kolfiber. Allt för att få ett så styvt och lätt bygge som det bara var möjligt !! Man förfinade även motorn, tillräckligt så att "Little John" kunde ta segern i första deltävlingen. Nu hade dock Castiglioni's fått nog och tog det modiga beslutet att dra sig ur GP racingen för gott (?). Detta för att satsa på den klass som mer ligger i närheten av de cyklar Cagiva tillverkar - Superbike's !! Som en känd mc journalist uttrycker saken: "Om Cagiva's entusiasm, beslutsamhet och hårt förtjänta framgång fortsätter kommer inte WSB veta vad som träffat dem..."

Det är ju helt klart inte utan saknad som Cagivorna nu inte längre finns med i 500-klassen. Speciellt nu när deras kanske starkaste kort någonsin var klar, 594:an med insprutning (se sid 36-41) Men den som lever får väl se om de gjorde rätt ..... de där bröderna.

**REMEMBER WHEN**

**SEX**

**WAS SAFE AND**

**MOTORCYCLES**

**WERE DANGEROUS !!!**



# Moto 195

## I BRÖMÖLLA

LÖRD. 4/3 KL 9-16  
SÖND. 5/3 KL 11-16

**TUSENTALS SPECIAL PRISER**

- SKINN JACKA 995:-
- SKINN HANSKAR 149:-
- MC STÖVLAR 695:-
- CROSS STÖVLAR 1195:-
- HJÄLMAR FRÅN 595:-
- SKINN STÄLL FRÅN 1995:-
- DANVASE STÄLL FRÅN 3995:-

**NYHETER!**  
FRANK THOMAS & MOTO PORT

**25% RABATT!**  
NYA & BEG. MC PASSA PA  
RABATT PÅ DÄCK & OLJA

**15.900:-**  
SKOTER TILL MOPEPRIS  
SUZUKI C80  
SUZUKI CAGIVA URAL  
HONDA APRILIA MZ  
HUSQVARNA DUCATI  
MOTO GUZZI BIMOTA

**TA CHANSEN**  
MED GARANTI!  
MASSOR AV VÄRDEBEG. MC

**MC-LÅN**  
90  
UPP TILL 90 DAGAR RÄNTEFRITT

**CLAESSONS**

VID E:22 BRÖMÖLLA

TEL: 0456-230 30  
FÖRLÅT OM VI INTE HINNER SVARA I TELEFONEN DESSA DAGAR

## MENINGEN MÉ LIVET

**Tack Cucciolo!**  
"Med Cucciolo fick mitt liv en ny mening"  
En Ducatist berättade för mig hur en prenumeration på Cucciolo fick hans liv att ta en ny vändning. Skämttecknaren från södra Sverige (som tydligen är anonym) avslöjade hur han brukade sitta ensam hemma om kvällarna, fingrandes på sina tonårfinnar, drömandes om bågar och brudar, tills en dag en av hans kompisar föreslog att han skulle skaffa sig en prenumeration på Cucciolo, Sveriges hetaste höjtidning!! I början trodde han inte alls på ide'n men betalade till slut 200:- för ett medlemskap i Svenska Ducatiklubben, och vips så försvann alla variga bölder från ansiktet. Och det var inte allt som förändrades för den ensamme ungartern.

**-Brudar, dom kan helt enkelt inte få nog av mig.**  
Det enda jag fått kliva på tidigare var min blåa Puch Dakota! Men nu är det en ny brud varje kväll ofta två stycken samtidigt och dom tycks aldrig få nog av mig. Det är som om alla mina drömmar har kommit till liv.

Den sexgalne Ducatisten hyser ingen som helst tvekan att rekommendera en prenumeration på Cucciolo till andra Ducatister.

**-Det är en utmärkt tidning, full av roliga artiklar och bilder. Det är helt enkelt det bästa som hänt mig, och man får hela sex nummer och en exklusiv julklapp varje år! Du kommer inte att ångra dig! Se bara vad det gjort för mig!**

# DUCATI

## NORR POOLEN Racing

### CAGIVA

Gruppen DUCATI intresserade växer sig allt större, så även här i norra delen av Sverige. Nu finns det en auktoriserad Ducati-handlare på närmare håll för dig som är Norrlänning. Hos oss kan du köpa nya Ducati och Cagiva cyklar, vi har även några begagnade tillgängliga.

Sverige är tilldelade en i förhållande till intresset mycket liten del nya Ducati och Cagiva motorcyklar för -95, så det gäller att vara på hugget och boka din cykel snarast om du vill vara säker på att få någon av de få som kommer in.

Preliminära listpriser -95:or

#### DUCATI

600 Supersport	68.900:-
600 Monster	67.900:-
750 Supersport	81.900:-
900 Supersport	96.900:-
900 Superlight	103.900:-
900 Monster	95.900:-
748 Biposto	122.900:-
748 SP	136.000:-
916 Biposto	139.900:-
916 SP	165.900:-

Preliminära listpriser -95:or

#### CAGIVA

125 Mito	49.900:-
600 16W	52.900:-
750 Elefant	71.900:-
900 Elefant	80.900:-



Vi levererar också en hel del godis i kolfiber från Pure-Tec som avgassystem, kåpor, tank m.m. samt andra prylar som Arias högkompolvar, Carrillo-stakar, F1-kolfibersystem, Mikuni och Keihin-förgasare och mycket mer. Slå en signal för mer information...

## CAGIVA ELEFANT 900

Jag läste för ett tag sedan med stort intresse ett nummer av Motorrad-Magazin (nej, inte alls lika trevligt att läsa kantig tyska som mysig italienska...) där man testar BMW R 1100 GS och Elefant 900 och konstaterar att uttrycket Stor och mäktig, stark och präktig passar bra på båda två. Två maskiner som utlovar frihet, äventyr, semester och fjärran mål. Stora tankar för ordentlig räckvidd, rejäla fjädringsvägar så att inte ens svenska lapptäcken till vägar kan hindra framfarten, kraftfulla tvåcylindriga motorer för fint sug utan alltför mycket växlande, höga och upprätta körställningar för god överblick, vad begär man mer av en motorcykel? Fördelaktigt pris förstås och det har i alla fall den ena medan Bumsen är långt ifrån billig, speciellt med lite tillvalsutrustning.

Höga är dom, den som vill nå ner ordentligt bör vara minst 1,80 lång. (Personligen är jag nästan pygmé, 1,69, och har inga problem med min Elefant). Den obekvämt placerade choken som gör att motorn varvar 3000 direkt vid kallstart eller tvärdör, något mitt emellan finns inte, klagar man på. Jag har flyttat wiren lite på min och på så vis minskat varvet.

Växellådan kräver rejäla tag men jobbar annars fint. Tvåra vändningar är svårare att göra på Elefanten p.g.a. mindre svängmassa i motorn, begränsat styruslag och svårreglerad koppling. (Vem har sagt att det ska vara lätt? Det ska väl vara KUL!) Elefanten saknar centralstöd (finns som tillbehör i Tyskland) men har ett suveränt sidostöd.





Båda har chassin som funkar perfekt men Cagivan är lite hårdare avstämd i fjädringen och känns mera precis och sportig i sitt uppträdande. (Aber selbstverständlich!)

Sadeln som är smal och hård ger fort besvär i de bakre regionerna (intygas!) men på 95:an sitter en ny bred och dessutom snyggare sak. (Hoppas Biscaya får hem min till sommaren, sadel alltså) Detta är bland de snabbaste äventyrshojarna som finns och framförallt i mellanregistret är draget duktigt. Duccemotorn ger dessutom ifrån sig fin sång. (Tyvärr inte alls tillräckligt med katalysatorn men som tur är finns ju andra trevliga ljudframkallare, i polerad aluminium och rostfritt till exempel, som bara väger bråkdelar av originalsystemet.)

Det höga styret på Elefanten grymtas det också om. (Jag har bytt till ett både lägre och smalare, klart bättre för landsvägskörning) Båda maskinerna var utrustade med Michelin T66-däck som har fint grepp kombinerat med lång livslängd. (På min satt Dunlop Trailmax som funkade fint men försvann fortare än en italiensk glass, numera kör jag på Pirellis landsvägsdäck vilket gör cykeln ännu exaktare på vägen men också stötigare.)

Motorrad Magazin tycker Cagivan är det rätta valet med tanke på vad man får för pengarna men att BMW:n fortfarande är en måttstock för hojar av den här typen. (Tja, det är ju en tysk tidning... Efter att ha kört båda hade i alla fall inte jag svårt att välja, vem kan undvara den underbara

Duccemaskinen och det italienska temperamentet? Jag bara undrar...)

Effektdiagrammet visar otroligt jämna och fina kurvor för Elefanten medan effekt och vridmoment givetvis är högre för Bumsen, fattas bara annat med nästan 200cc större cylindervolym, fyrventilstoppar och insprutning. Trots detta accar den sexväxlade Elefanten värre på högsta växeln från 60-100, 60-120, och 60-140 km/h än den femväxlade BMW:n.

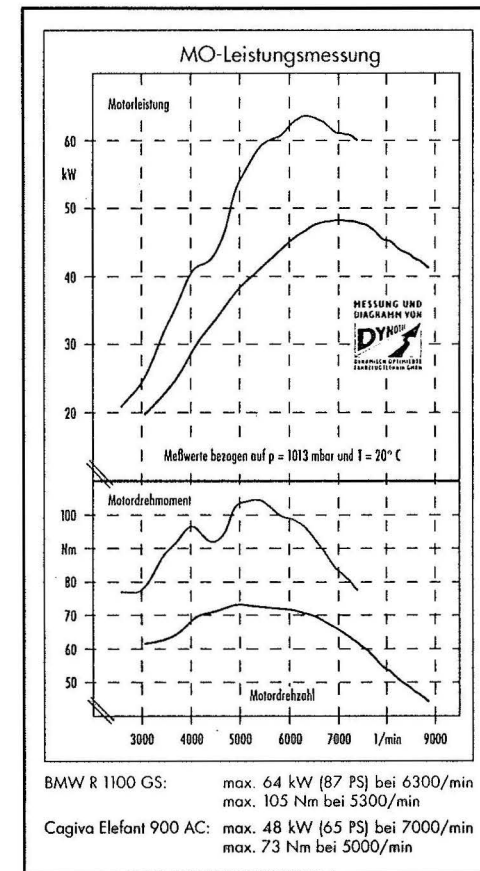
Jag har själv gjort några jämförande accprov mot en Höna 750 VFR och en Triumph Tiger (vi var tvungna att roa oss med något på den trista motorvägen genom Danmark) och vi blev lika förbluffade alla tre. Från 60 km/h på högsta växel suger Elefanten iväg helt överlägset och lämnar de två övriga långt efter sig, imponerande! Första försöket trodde jag att de inte var beredda... Först när farten närmade sig 160 km/h var Hondan ifatt, sedan var det dags att slå av. Vi gjorde ytterligare ett prov på trean från 60 km/h och resultatet blev detsamma. För att mina medresenärer inte skulle bryta ihop alldeles gjorde vi också ett prov från stillastående. VFR:en försvann givetvis i fjärran medan Tigern var några hojlängder före.

Elefanter är större än Tigrar!  
Forza Italia!

Mer på nästa sida .....

Lite Elefantdata:

Vikt fulltankad:	225kg
varav 47% fram.	
Acceleration: 0-100km/h:	5,1s
	0-400m:
	13,3s
	0-1000m:
	26.9s
Toppfart: Sittande:	174 km/h
	Liggande
	182 km/h
Acc. på högsta växeln:	60-100
km/h:	5,3s
	60-120 km/h: 7,4s
	60-140 km/h: 10,8s
Mätarnogranhet: Visade 50 km/h vid verkliga	46 km/h
	100 km/h
vid verkliga 93 km/h	150 km/h
vid verkliga 138 km/h	
Bensinförbrukning blyfri 95: 0,60 l/10km min.	0,71
l/10km i genomsnitt	
Max motoreffekt:	65
Hk/7000rpm	
Max.vridmoment:	73
Nm/5000rpm	



466/PA



# INTERVJU PÅ JAPANSKA

## KAZUTO SAKATA 94-ÅRS 125-MÄSTARE

Sakata är så pass gammal som 28 år och blev världsmästare i 125 cc klassen på en fabriksAprilia.

Det var när delar ur Cucciolo's Redacc var över i Japan för att kolla in den nya Ducati 400 Monstro som vi "sprang" på Kazuto Sakata.

**Cucciolo:**  
Sämsta cykeln du kört (här fiskade vi efter ett negativt svar om en japs-cykel...)?

**Sakata:**  
Jag har aldrig kört en riktigt dålig cykel (killen är född till diplomat...)!

**Cucc:** Mest opålitliga cykel ??  
**Sakata:** Min 93-års Höna RS 125:a. Den gick sönder så många gånger att till och med jag retade mig på det...

**Cucc:** Vilket tycker du är den sexigaste cykeln (vi hoppades på ett 916-svar...)?  
**Sakata:** Hönas fabriks NSR 250, har aldrig kört den men den ser bra ut... !!!!

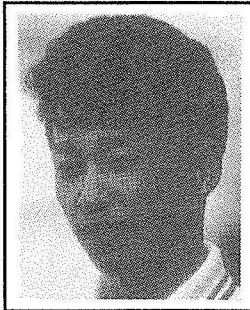
**Cucc:** Den bästa cykeln du ägt ?  
**Sakata:** I flera år hade jag en Yam 350 och den formade mitt liv till vad det är idag!

**Cucc:** Vilken cykel skulle du helst av allt vilja köra (har slutat hoppas på ett 916-svar nu...)?  
**Sakata:** Fabriks NSR 250 !!!!

**Cucc:** När började du köra ??  
**Sakata:** När jag var 16, så fort jag fick enligt lag.

**Cucc:** Vilken cykel skulle du vilja köpa om det inte var relaterat till din förmögenhet (själv skulle jag välja en 916 gatcykel, en 916 SP, en 916 racing samt en knippe gamla SS, om ni nu undrade...!!)??

**Sakata:** Höna RVF 750, den är stentuff (Cucciolo rekommenderar närmaste psyk-avdelning...)



**Cucc:** Vad använder du din privata cykel mest till (av skäl som Redacc inte vill gå in på, skriver vi inte vad han äger för en cykel...)?

**Sakata:** Mest använder jag den för landsvägskörning, nå'n gång händer det att jag kör någon tävling.

**Cucc:** Vilken är din favoritväg (och vår utsände börjar fumla med en karta över Japan...)?

**Sakata:** (skakar bara på huvudet och svarar...) Vilken bana som helst... !!!!

**Cucc:** Det ögonblick på motorcykel som skäms över ??

**Sakata:** Det var flera år tillbaks (han får fler veck i pannan och ser fundersam ut) när jag kom fram till ett rödligt ljus och under tiden som jag väntade på att de skulle slå om, trillade omkull...

**Cucc:** Ditt bästa cykelminne ??  
**Sakata:** När jag blev världsmästare förra året.... (tacka f.n för det) Redacc

# DET ÄR BÄTTRE FÖRR

Kom fan inte och säg att det inte var bättre förr. Allt var billigare, jag kommer själv ihåg 5-öres kolan och idolbilder för kronan styck. Vad har hänt ? DUCATI har blivit för bra, t.o.m Japs åkare som tidigare pissat på våra hojar har börjat gilla dem och vad ännu värre är köpa dem !!!

I framtiden väntar ett skräck scenario av 916, 748 och Monster så långt ögat når vid Sveavägen i Stockholm och utanför cafet i Göteborg. Suck.

Tänk när Ducati var så dåliga och syndiga, att det krävdes sin man för att våga till. Upp till revolt, kräv klarlackade flugor på tanken, "nti dive for" och "sistemas" dekaler, avskaffa tomgång och robotsvetsade ramar. Vi ses på barriärerna, kräv trattar och ovilkorligen Dellórtó.

Förener er bröder och systrar, stenhård fjädning och lövtunn sadel är vad vi vill ha.

Vad är då roten till allt det onda ?  
-Jo, företagsledarna i Bologna som bara försöker sälja så mycket som möjligt istället för att tillfredställa oss entusiaster, snart skall de bli varskodda om sitt misstag. Hur fel kan det bli ? Hörde jag vrålet ifrån Hans, Janne och Lasses strupar, återinför Mike Hailwood Replican som King of the Road.

Med 851'an var det slut. Vägra förstå varför det är bra med inverterade (jisses så löjligt ord) framgafflar. Låt oss börja älska rostiga bromsskivor igen. Låt oss ännu en gång få skratta åt manualernas information "starta ej en kall motor". Elda upp kolfibret och börja se charmen i att färgen lossnar vid regn. Men det krävs blod, och hur kvämjligt det än är måste vi börja berömma japsåkarna för deras hojar.

Sluta peta öronen när grannen berättar om draget i Sujukin, låtsas beundra Kwakornas motorljud, ge beröm för Hönas kvalitetstänkande, stanna kvar och verka intresserad av Ymaha åkarnas reseberättelser. Få ungdommar att förstå att de åker icke Italienskt för deras egen skull.

Men glöm ej bort att vi är ej ensamma. I ett land bortom horisonten ligger en gång ett förlovande land som kallades The Great Britain, numera bara UK. Ett paradiset innan John Bloor's legosoldater skövlade landet och drog det en gång så stolta och egensinniga mc-märket Triumph ner i kvalitens och nyhetstänkandes vämjeliga värld. Titta så balla och jappsiga de blivit. Skam. Men det finns folk även där som vägrar att kuva sig, förenar vi oss kan vi tillsammans stoppa tideräkningen och påbörja resan tillbaks till det förflutna.

Det var bättre förr. Vi ses på barriärerna.

AM/686

# SANNINGENS ÖGONBLICK

HEJ ALLA GRABBAR !!

## NÄR NI SITTER PÅ TOALETTEN OCH LÄSER, FUNDERA PÅ DETTA !

Hejsan jag heter Anki och är 24 år, jobbar som tandhygienist och gillar i stort sett alla motorcykelmärken. Det är värre med min pojkvän Anders, för honom existerar bara en sak och det är DUCATI.

Jag skall nu försöka beskriva en del i min tillvaro. Jag vaknar till ljudet av en brummande motorcykel, jag tror att Anders inte riktigt förlåtit mig för att jag köpte fel sort, en "japscustomklocka", jag trodde han skulle bli glad. Jag drar ifrån gardinerna med mc motiv som han hittat på IKEA's barnavdelning, snubblar över högen med mc-tidningar på vägen till min morgontoalett, ännu fler tidningar hittar jag inom bekvämt avstånd ifrån toalettstolen.

På kylskåpet hänger miljoner små komihåglappar av allvarligare slag som han totalt ignorerar såsom "kom ihåg att äta", "glöm inte att sova" etc. På köksbordet röjer jag en liten plats för min tallrik med flingor ifrån kataloger och broshyrer givetvis bara av Italiensk härkomst.

I ena köksskåpet hittar jag mycket riktigt hans Weberförgasare plus en anseelig mängd skrot, allt i ångor av bensin. På väg till jobbet hämtar jag mina skor ifrån det provisoriska skostället som består utav två stycken ljuddämpare.

Mina vantar har ramlat ned på sadeln därför att hatthyllan bågner utav hjälmar, stötdämpare, lådor, Alfa Romeoryggsäck, listan kan göras oändlig. När jag låser dörren vilar alltid min blick på "Svenska Ducatklubben" klistermärket, ovanför ringklockan har han klistrat dit "Varning för Ducatisten". Nedfärden med hissen sker under tysnad då min pojkvän fortfarande sover men nu i stående ställning, han är alltid trött efter att ha jobbat över och mekat hela kvällarna.

När MCM kommer tittar han på bilderna under stor tysnad, i Superbike letar han i innehållsförteckningen och läser Jan Leeks funderingar och nickar igenkännade innan han lämnar tidningen precis där han läst den.

Det är värre när Cucciolo kommer, då läser han in sig på toaletten och blir där hela kvällen, jag pussar honom godnatt genom nyckelhålet och sover alltid när han kommit tillbaka till verkligheten.

Ducatis alla modeller passerar min städning iform av post-it lappar med namn som "Strada, F1, Pantha, Mark 3, Desmo, Montjuich, Santamonica, Paso, Sport, Supersport" etc... Mina kokböcker får ej plats i bokhyllan för alla Cucciolo och MC-böcker.

Någon Kevin Costner har jag ej lyckats hänga upp då Anders förmått täcka samtliga tomma ytor med placher och tavlor. Alla innehållande åtminstone ett fordon, detta är i och för sig inte riktigt sant för i köket har jag fått en kortvägg för en akvarell av ett landskap.

Matlagningen går inte längre till som förr, allt ska vara "Al'dente". Någon ny TV har vi inte kunnat unna oss eftersom vi knappt har 10 liter helsyntetisk olja hemma. Vi har aldrig gått på teater men jag har snart varit på samtliga mc-träffar och evenemang som finns.

När vi är ute och åker hoj bör jag inte hälsa på vem som helst, vi parkerar aldrig bland andra mc-åkare såvida de inte har rätt tro. Vi känner inga normala personer, behöver jag nämna att de flesta vi känner kör en röd motorcykel.

Det hela började sommaren -93 då han fick bestämma semesterresan och valde Italien, varför förstod jag när jag plötsligt stod utanför en fabrik i Bologna. Ifjol valde jag Gotland, närmare bestämt Fårö, hans tindrande ögon när han fick bestämma datum förstod jag när jag såg alla röda hojar, varifrån alla de kom hade han ingen AAAANNNNNIIINNNNG om, men i år har han i alla fall lovat att vi skall åka charterflyg för första gången, vart och hur skall bli en överraskning.

Jag tycker att han ser snygg ut i lite längre hår men varje vår och sommar envisas han med att klippa sig till stubb bara för att få plats med Giancarlo Falappa hjälmen. Han har ingen aning om allmänbildade saker som vem som är statsminister, min födelsedag och året vi blev tillsammans (6 år sedan), han vet heller ingenting om sina vänners arbeten eller intressen men kan allt om deras "italienare". Kräftskivan som ordnas varje år slutar alltid med att Anders skriker sig hes på stackars Thomas som råkar gilla sin Honda CBR.

Någon musik har inte spelats på vår stereoanläggning på evigheter det bara brummar mer eller mindre.

Kulmen hittills måste varit MC-mässan som tack och lov nu är slut. Vi bodde i vår lilla "etta" ihop med skyltar, tavlor, en docka, träribbor, papper, snören, tejp, kläder, skinnstall, "komihåglappar", hjälmar, fotografier ifrån hela Sverige, även en huggstubbe och en motor passerade min väg.

Jag tycker om honom i alla fall för han är snäll mot barnen i kvarteret och han har sagt att han tycker om mig på sitt eget lilla vis.

mvh Anki som efter noggrant övervägande förmodligen inom en snar framtid skaffar egen hoj !





MAN SKA VARA TVÅ. HÄR FAMILJEN NUIJA'S HOJAR PÅ VÄG HEM  
FRÅN GOTLAND OCH ÅRSMÖTET DÅR, HÖSTEN -94



60

MAN SKA VARA TVÅ. HÄR FÖRRE DETTA ORDF. OCH TILLIKA REDAKTÖR  
MICKE WERKELIN MED FLICKVÄNEN PÅ GOTLAND, DIT DE FLYTTAT



61

# BORGIO PANIGALE

## SÄLJES

### Guiletta 2,0 -84

Borde lackeras, framvagnsjustering behövs ..... plus en del mindre pyssel, många slidelar dock redan bytta MOMO gemini-fälgar, bra Pioneer-radio och vinterhjul.

Pris: 15 000 :-  
Uffe: 0414-911 45

### Till 860 GTS

Kammar, vippor ventiler .....  
Bosse Östberg: 013-10 27 64

### Till 750SS / 900 SS

Kåpset glasfiber lacerat i röd/silver 1000 kr, Framdäck Pirelli MP7S 130/60/16 beg. 500 kr, Bakdrev Alu 38 och 40 obet. anv. 350 kr/st, F1-glasfiberkåpa utan underdel 500 kr, F1-sadel/bakdel 1-sits 1000 kr, Gaffelfjädrar WP 700 kr, Stötdämpare Öhlins racing 4500-kr, Oljetemp.mätare Veglia vit med panel 1000 kr, Bromsok Brembo 320 mm flytande racing 4000 kr/par Fälgar Technomagnesio 3,5 & 5,0 - 17 7000 kr/par, Adapter för bromsok 300 kr/par, Adapter för bromsskiva bak 300 kr.

# 305 0451-89 112, kvällar

### 500 pantah -81

Snabb japsdödare som ska ut ur garaget under våren för att ge plats åt någonting annat. Ej originallack men i bra skick. Nytt dekalset samt en hel del div. delar medföljer.

Pris: Rimligt  
Rikard Nilsson 040-91 00 19

## SÄLJES

### Nu har jag bestämt mig

750 SPORT -89, 1700 mil, som ny, 2-1, extra tank och kåpset medföljer.

Pris: 47 000 :-  
Anders Nyström: 0322-338 37

## KÖPES

### Darmah eller SS

Allt beaktas, men helst årsmodell 75 -83.  
Olle Jonsson: 0175-100 08

### Till Kamskaft 900 SS

Verlicchi cr.moly race-ram + sving, 900 SS ram + sving, Imola tank, SS-gaffel + kronor, 900 SS / S-2 / Mille växellåda "3-kuggars" "83-upp, Lockheed bromsok 2-kolvars (höger, bakom gaffelbenet), Nippon Denso varv + hastighetsmätare (typ Darmah), 900 SS ekerhjul för skiva bak, eller bara navet. Svar till # 348.

Björn-Inge: 08-642 26 72

### Till Kamskaft 900 SS

NCR-monoshockram med dämpare, kopplingscentrum (det gör inget om det är slitna/skadade tänder).

Bosse Östberg: 013-10 27 64

### GULDSKIVA

Har hört att klubbens succé, Ducati Passions, har trycks i ett fåtal Guldexemplar. Jag vill ha en .....

kan tänka mig max 700 :-  
Anders 08-92 09 19

# KLUBBPRYLAR

## DEKALER & TYGMÄRKEN

DUCATI S-märke 40:-

KLUBBDEKAL röd/vit/grön 5:-

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

DUCATITYGMÄRKE svart/vit/grå 25:-

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

Broderat RYGGMÄRKE 20 x 30 cm

"Bologna-märket" 160:-

ÖRONPROPPAR EAR 5:-



MÖSSA 70:-

VARM OCH  
GO

RÖÖÖÖÖÖ



CD-SKIVAN:

20 min låg-  
frekventa vibbar  
för bara 60:-

## NYHETER NYHETER NYHETER

POLO-TRÖJA, vit med röd logo på kragen 100:- L & XL

T-SHIRT, vit med gamla logon på bröstet 65:- L & XL

STRUMPOR, vit sportsocka med Ducatibrodyr stl 41-44 35:-

2 st JACKOR kvar från förra laddningen stl M,L 900:-/st

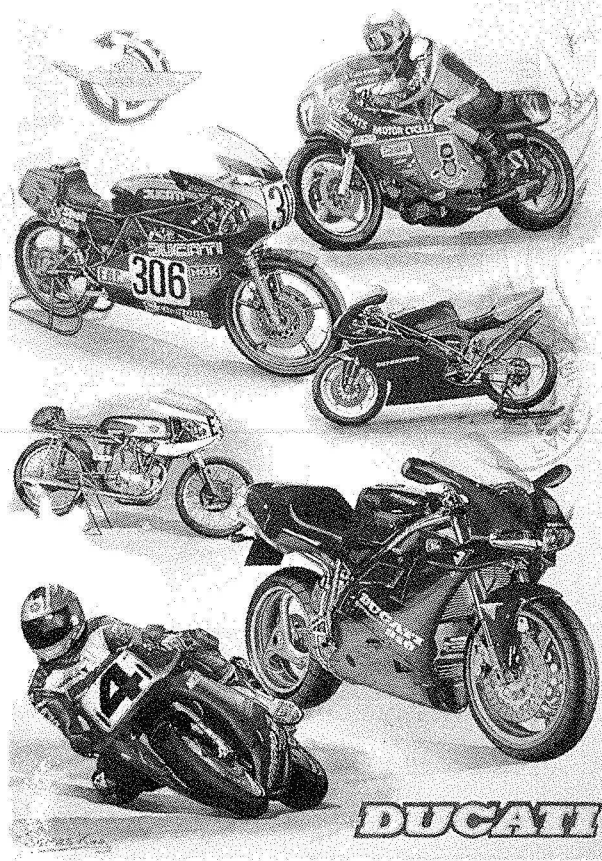
Beställ genom att betala in på postgiro 60 44 52-3  
Glöm ej att ange antal, färg, storlek o.s.v.....





© Cucciolo® 6/1994

1994 ÅRS HÄFTIGASTE VYKORT SOM KOM IN TILL REDACC



AVSÄNDARE, CAROLA SOM VAR PÅ ÖN. LÄS MER I NR 1/95