

# Cucciolo

*GTS - Den fula ankungen gör comeback*

**Nr 4/1996**

Nr 64 sedan starten



SVENSKA  
**DUCATI**  
KLUBBEN



Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 650 ex.

#### Annonser:

Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlemmar kan annonsera för 10 kr/annons (ej japs). För företagsannonser gäller följande årspriser: helsida (A5): 1600 kr, två helsidor (A4): 3000 kr. Företag kan även göra medskick av broschyrer, kataloger, dekal och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 1000 kr + den extra portokostnaden.

#### Artiklar:

Bidrag till tidningen skall vara redaktionen till handa absolut senast den 20:de i varje udda månad. Skicka gärna bidrag i Word 6.0 på 3.5" Diskett.

Material skickas till:

**Chefsredaktör:** Anders Mansen Ribbings Väg 5A 191 51 Sollentuna  
☎: 08-92 09 19, 08-767 89 45 (nödfall: 08-753 72 00 arbete)  
E-mail: anders.mansen@daab.se

**Sekundärredaktör:** Peter Hesterskog Ringvägen 2A 335 30 Gnosjö  
☎: 0370-998 78 (även som fax på förmiddagarna)

#### Styrelse:

**Ordförande/President:** Rikard Nilsson ☎: 046-25 07 25  
Jeppsagård 11 245 45 Staffanstorp  
E-mail: rnesm@scc.se

**Kassör/Cashier:** Vakant

**Sekreterare/Secretary:** Magnus Mårild ☎: 0455-808 68  
Mimersg 3 371 38 Karlskrona

**Kontaktmännansansvarig:** Peter Essy-Ehsing ☎: 040-97 65 08

**PR-ansvarig:** Jörgen Ahlgren ☎: 040-611 27 58

**PR-ansvarig:** Mats Clementz ☎: 046-211 61 47

E-mail: mats.clementz@bkab.sydskraft.se

**Veteransektionsansvarig:** Johan Genestig ☎: 0455-370 78

#### 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 500 members in the club.

#### Adressändringar/New addresses:

Magnus Mårild Mimersg 3 371 38 Karlskrona Sweden

#### Nya medlemmar:

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

#### Tröjor och dekaler:

Beställs av: Lars Källberg Almgatan 16 775 52 Avesta  
pg 60 44 52-3 ☎: 0226-111 39  
Email: larsk@ava.se

#### Gamla nummer av Cucciolo:

Beställs av: Thomas Tallin Spinnrocksv 6<sup>2tr</sup> 161 48 Bromma  
☎: 08-80 86 45

#### Bullerfonden:

Hans Jartoft Simmenäs 8115 441 91 Alingsås pg 637 82 20-5  
Pris: 58 kronor och 76 öre per år ☎: 0322-711 24

#### Bankkommitté:

Sammankallande: Peter Hesterskog ☎: 0370-998 78  
Lars Källberg ☎: 0226-111 39

#### Lokala kontaktmän:

Norr: Per Skogman Tornedalsv 490 953 93 Karungi ☎ 0922-300 02  
Öster: Anders Mansen Ribbings Väg 5A 191 51 Sollentuna ☎ 08-92 09 19  
Väster: Ove Hvarfvenius Kapellplatsen 1C 411 31 Göteborg ☎ 031-20 39 77  
Söder: Peter Essy-Ehsing Vitermölleg 3G 214 42 Malmö ☎ 040 -97 65 08

# BULLER FRÅN REDAKTÖREN

Av någon outgrundlig anledning har alltid Giancarlo Falappa varit min hjälte. Med tanke på att han oftare ligger i coma efter en våldsam vurma än står på prisballen kan det te sig konstigt. Kanske det beror på hans förmåga och vilja att alltid komma tillbaka trots vad alla "besserwisser" och hans fru säger.

Den lokala MC-klubben som jag också är engagerad i hade hyrt Motorbanan "Gelleråsen", Karlskoga. Direkt när jag vaknade var jag tvungen att börja meka, den nyinförskaffade Aluminiumtanken läckte som ett såll och jag hade bara att påbörja det tidsödande arbetet att montera dit originaltanken. De andra små live hade redan hunnit köra någon timme innan jag kom ut på banan.

Kanske ni minns det programmet som gick på TV för ett tag sedan, "garaget" vill jag minnas att det hette. Bl.a. fanns en intervju med Helmut Dähne, rekordhållare på Nürburgring. Jag minns att han fick frågan om sitt bästa tips för att köra fort på "ringen". Han funderade ett kort tag innan han tittade in i kameran. Helmut svarade eftertänksamt "langsam anfangen". Börja lugnt. **Det** var TV, **jag** befann mig mitt i verkligheten.

Jag började extremt lugnt men ökade snabbt tempot. Hamnade i "fight" med en ylande tvåtaktare på 250 cc, han låg precis i bakhasorna på mig och nu gällde det att ta i ända från tårna. Killen tävlade normalt i 250 klassen och var duktig. Ibland kom jag snett in i spårvalet och fick kompensera genom ett inte alltför snyggt

spårval och/eller en hård inbromsning men jag lyckades hålla honom bakom mig i flera varv innan vi båda gick in i depå och det var väl det som räknades.

När man tyckte att det inte gick att köra fortare kom "Tomas" och gled om os allihopa, tillsynes utan ansträngning, vi hatade honom. Vad var hans hemlighet? Körde vackert. I början märkte man honom inte alls men ju längre förmiddagen led, kom han oftare och oftare smygande bakifrån och gled om. Mjukt, han verkade inte använda bromsarna alls. Tomas tävlar med sin mycket lite trimmade 600'a i finska 750B klassen och ligger bra till. Hur det gick till utan brutala inbromsningar kunde ingen normal människa begripa.

## iiiiiiiiii - Krashhhhhh

Ut på långa rakan, hastighetsmätaren stiger sakta men säkert mot 200 strecket. Bromsar hårt som jag gjort så många gånger tidigare, hojen ålar sig i protest. Ut med knät i slutet på rakan och bryter ned hojen. Framdäcket tjuter i protest och innan jag vet ordet av det slits Duccen ur mina händer.

När jag tog licensen fick jag veta av Sandy Berlin (250) att man absolut inte ska försöka resa sig upp innan man vet säkert att man ligger stilla. Istället ska man slappna av, då är risken mindre att man bryter några ben. Stel som en pinne försöker jag resa mig upp i ca 60 km/h, bara för att konstatera att mina Italienska Diadora stövlar har betydligt bättre friktion än de Franska touringdäck som

hojen är skodd med. Lyckligtvis voltade jag i gruset. Snabbt reste jag mig upp och hugger tag i det som är kvar för att åka ut på banan igen, innan någon upptäcker att jag varit "borta". Dystert betraktar jag Duccen som gråter. Jag skäms för att ha misshandlat henne så.

Ytterligare en kille kom sent (körde Skurhink, ni vet) och skulle köra "igen" den tid "han förlorat" och vurrpade således strax efter. Tomas, som hade börjat lugnast, lade i slutet på dagen de snabbaste varven. "Börja lugnt så kommer farten av sig själv" Mina "touringdäck" skulle klarat betydligt högre farter om jag bara satsat på att "köra vackert". Bromsa tidigt, inte satsa på att köra max, leta efter flytet. Låta hojen göra jobbet. Kör man bara "vackert" så kommer farten och snabba varvtider av sig själv.

Jag vet att nästa gång är det jag som "langsam anfangen". Därför säger jag: Bullra gärna mycket men kör vackert....

RedaX

PS Nu har jag lagt en "bredsida" igen, fast på grus. INTE vackert. DS

## Vi ses väl på årsmötet !

Som vanligt gäller annars att "Klubbsidan" blir snart K-märkt om inte Källberg får fart på gumman där hemma. Igen och igen ?

**PS Vinter Mössan e' slut ! DS**

Som vanligt, tack alla som gjort detta nr möjligt.

REDAZIONE

**Nästa nr (5/96):** Allt som inte kom med i fyran och ännu mer ba'. Äntligen (?) Test: Monster, Massor av skvaller. Stoppa preussarna sista September ?.... Kukuliku.

**Framsidan: Text:** "GTS - Den fula ankungen" Dåliga repriser dör aldrig ! Ducatis GTS är hetare än någonsin. Nu gör den comeback. Men denna gång hyllad av entusiasterna. **Bild: Cralle Lindholm** försöker tygla sin skenande Elefant. Bilden är gammal, numera lär även Svenska Ducatklubbens logo finnas på kåpan så snart vet var och varannan.... Cralle, lycka till i jakten på att råta ut Due till UNO ! Önskar RedaX och hela klubben....

## Baksidan:

Daytona International Speedway. Fakta från årets race. Antal startande plus hur som haver(i) gick och depp(å)ade.

## Medarbetare:

(Som gjorde det)

**Genestig** Öland, Kungsaxelsidorna

**Werkelin** 10-topp, Gnäll, Vibbar, mm

**Hans Jartoft** Kungsaxelsidor, GTS

**Niclas Cederlund** (Allt och inget)

**Per Skogman** (P.S)

**RedaCC: P Hesterskog** SkvallerWSB, SO

**Styrelsen Bullrar:** Clementz...

## Innehållsförteckning:

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| Styrelsen har ordet            | Sid Sex , Fniss |
| Kalender                       | 12              |
| Skvaller, skvaller             | 13              |
| Test 900 SS                    | 23              |
| Scandinavian Open              | 28              |
| "Den sketna kedjan"            | 32              |
| 10 i topp listan               | 36              |
| Ristorante tips                | 38              |
| Kungssidan                     | 40              |
| Insändare (Mest gnäll)         | 44              |
| Du ger mig bra vibrationer.... | 52              |
| Pelle i Norr egna sidor        | 54              |
| Borgio                         | 60              |
| Klubbprylar                    | 63              |
| Numrets bana                   | 64              |
| Fine !                         |                 |

# BULLER FRÅN STYRELSEN

## ANDERSTORP

Vad kan man säga? Ni som missade detta lyckade evenemang får helt enkelt skylla er själva. 15-16 juni snurrade ungefär 60 ystra medlemmar runt banan och hade skoj. Första körningen inleddes, efter en kylig morgontur till banan, kl 09.00. Frusenheten upphörde dock i samma stund banan beträddes. Vi infann oss snällt bakom quattro instruktörer som lotsade vårrusiga Duccar till snygga spår och behärskat tempo. Stämningen och vädret var på topp. Att due medlemmar blev så trötta att de fick lägga sig ned är naturligtvis tråkigt, men 2 av 60 är ändå inget snitt man behöver skämmas över. Det var uppenbart att medel-Luigi (SDK-medlem, alltså!) kör med bättre flyt än de flesta andra motorcyklister.

Kvällen tillbringades vid en trevlig stuga där grillning och "sånt" tog vid. Jag tror att vi slog rekord i skitsnack per minut! Härligt!

Söndagen inleddes lite trevande men rytmen infann sig snabbt.

Det var belönande att bullra förbi japsåkarna, som storögt tränade i depån. Jag kan intyga att det var nästan lika underhållande att hänga vid start/målrakan, och se en hjord Duccar dåna förbi, som att själv åka!

DU som var där, tala om för dina polare att detta var det bästa som hänt hittills den här sketna sommaren. Det kommer mera.

661/MC

## CLASSIC CAR SHOW

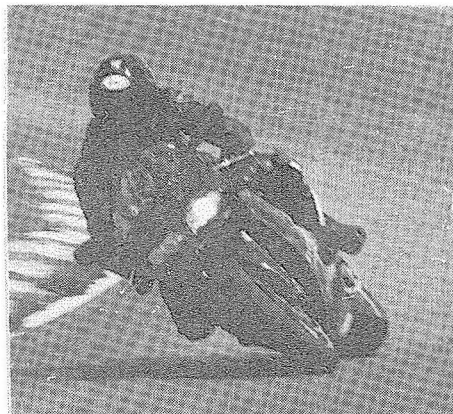
-Vad sjutton hade vi där att göra? Det är ju bara gamla bilar för hela slanten.

Ack du svagsinte tvivlare! Detta är en välorganiserad utställning som drar mängder med motorintresserade människor. SDK insåg detta PR-värde på ett tidigt stadium och bokade plats. Tidigt på fredagen samlades förtruppen hos Ove´s för gemensam avfärd. Gocart och kurvväg stod på schemat innan den hyrda stugan vid Förslöv antrades. God mat och "sånt" förtärdes på kvällen. De potatisar som blev över hamnade på något märkligt vis i olika ljuddämpare. På morgonen startade skaran för varmkörning varvid potatisar flög som projektiler över nejden. Klart sevärt!

Givetvis smack vi upp skryttältet vid ringside. Oannonserat spelades italienska nationalsången på 13 välstämda basar varje hel timme. Den gemensamma starten drog en hel folksamling till sig 5 minuter i hel timme. Valfötjanta applåder mottogs tacksamt. CD och tröjor såldes i styck och parti.

Vad lärde vi oss av detta? Jo, att Sölvesborg inte ligger på vägen mellan Lund och Båstad, och att vi kommer igen nästa år.

661/MC



Membro Ahlgren under utövande.



Svårt att hålla kameran still när 60 Duccar mullrar förbi

## KAMSKAFTARE...

Vart i hela världen tar alla kamskaftare vägen när det ordnas körningar eller träffar? Jag kan kräka ur mig en ändlös kakafoni av syrligheter över detta men det vore fel. Klubben måste bibehålla bredden av årgångar på både hojar och medlemmar för att varken stelna eller tappa själen. Kamskaftägaren är inte känd som en tillbakadragen putsbög, utan som en entusiastisk som vet att kamskaftare....

...SKALL KÖRAS MED!

661/MC

## ÅRSMÖTE

Det är egentligen inget att snacka om. Är man Ducatist åker man dit. Pronto!

661/MC

## DNL/SDK-DUCATI WEEKEND

Tyska generalagenten, DNL, kommer att arrangera en banträff på Mugello i Italien. Denna Ducati-weekend går av stapeln 961019-20. Cralle kommer naturligtvis att vara där, liksom stora trimleverantörer. Körning på bana utlovas och en tävling arrangeras för de som ser livet som en utmaning och döden som naturlig. Kalaset kostar 490 DM. Jo, förresten, det var visst tal om nån fest på kvällen också. Ev finns ett separat utskick med denna tidning., annars kontakta mig eller Rickard för ytterligare information. Vi ses!

661/MC

## CRALLE,

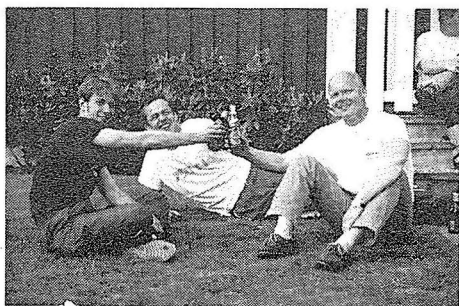
har fått ordentligt drag under galoscherna bla tack vare publikstödet. Han leder Pro Superbike efter Nürburgring med 29,5 poäng före Jochen Schmid. Det ser hoppfullt ut för den snabbe svensken när det är 4 lopp kvar.

661/MC

## LINDÉN

"Der Swedische Luftwaffe-pilot" lånade en DNL-ducce och åkte som gäst på Nürburgring i Pro Superbike. Efter träningen kvalificerade sig Lindén till andra ledet på gridden med 6:e tid. Första loppet rödflaggades pga vurma när Lindén låg på 5:e plats. Under andra loppet blev våran Peter avträngd av Kellenberger. Peter slog hjälmen i kåpglasat så det sprack. Hängande bredvid hojen åker Lindén lite dirttrack innan han kommer upp på banan, sist av alla. I rent ursinne kör han upp sig till 7:e plats! Får vi se fler svenskar i Pro Superbike -97 tro?

661/MC



Haller, Cederlund och Mårlid ertappade under aftertracken i Anderstorp.

## JEANS

Ibland får man sig en tankeställare. Hurdan är han, Ducatisten, funtad egentligen? Vi trodde att han var av den typen som knäpper på sig ryggskydd och drar åt hakremmen ordentligt. Han skyddar sig, i en värld fylld av faror, mot det som är rimligt att skydda sig emot. På Anderstorp kunde man se en Ducatist smita ut på banan iklädd jeans och skinnjacka!

Jaa, mina vänner, detta var ett förmaningstal.

661/MC

## ÖLAND

..eller Isle of Land, som Trollis uttryckte det, är ett traditionstyngt resmål som vi beslutat återuppta. Kanhända att du med medlemsnummer under 100 sitter och nickar instämmande just nu. Det var just till denna ö, som Ducatister åkte till för att träffas innan klubben formellt var bildad. På lördagen den 20:e juli samlades ca 20 pojkar och flickor i Kalmar för att inviga dagen med ett kulinariskt besök i den italienska skattgömmen. Med stillad aptit poserade vi för "Chequered Flag" nostalgitidningen, ni vet. Håkan Månssons fina 900SS drog rättmätigt åt sig den största uppmärksamheten.

Väl på ön tog Johan Genestig täten och visade krokväg man inte trodde fanns. Skylten "Böda" passerades två gånger innan Johan hade skojarat färdigt med oss. Långväga gäster övernattade med en bit mat och "sånt" utöver kvällen. Vädret var det bästa hittills. På söndagen hemsöktes en gocart-bana till ägarens stora förtret. Återigen en mycket lyckad helg för de

inblandade. Bildbevis kommer säkert i nästa nummer.

661/MC

## Scandinavian Open

Som Ni vet sponsrar SDK Peter Skölds och Anders Stuessons satsning i SO Superbike-klassen. Cupen har hittills slagit väl ut med många deltagare och bra organisering. För närvarande leder Peter Sköld 7:e platsen på 56 poäng. Anders Stuesson har inte kunnat nås, eller nåt, för ett klagörande om poängplockning. Släpa dig till banorna och ge grabbarna ditt stöd.

661/MC

## HOCKENHEIM

960921 går den sista deltävlingen i Pro Superbike. Då ska vi se Cralle sopa hem guldpengen. Du hänger naturligtvis med! Kontakta I1 presidenten för samäkning.

661/MC

## JULKLAPP

Styrelsen har fått ideliga påstötningar angående kommande julklapp till medlemmarna. Den förra, hålförsedda tingesten har tydligen glatt många medlemmar.

I förra numret frågade vi efter förslag på julklapp. Med tanke på klubbens goda ekonomi trodde vi att varsin 955 vore på sin plats. Vi har fått förslag av de mest skiftande och uppfinningsrika slag. Pelle behöver en dörrklocka, Niclas önskar hår på bröstet och Peter vill att någon tar hand om hans skitraka. Själv nöjer jag mig med en kopp kaffe.

Nu är det emellertid så att det kommit in 438 st brev och vykort där det samstämmigt yrkas på en och samma julklapp. Till julen -96 kan ni därför se

fram emot ytterligare en väckarklocka! De 438 önskemålen har misstänkt lika handstil. Kan vi få be om ett hanstilsprov från klockkännaren Källberg? Bara för formens skull, naturligtvis.

Endast en medlem har uttryckligen begärt att få slippa nämnda klapp och hans kort var poststämplat i Visby. Vi tillgodoser begäran och skickar ett får istället.

661/MC

## EKONOMI

För att vara en ideell förening är vår ekonomi mycket god. Det är väl ingen som undrar var de pengarna kommer ifrån? CD-skivan är nu såld i 7000 exemplar världen över. Våra övriga klubbprylar drar också ett gediget strå till stacken. Medlemsavgiften finansierar denna eminenta publikation som du just nu håller i handen. Vi har också lyckats dra in, inte helt försumbara summor på uteblivna checkar från utländska CD-köp. För att säkra klubbens långsiktiga ekonomiska mål krävs nya investeringar. En karta kanske?

661/MC

## MEDLEMSREKORD?

Nu kan vi stolt notera att klubben för närvarande har 550 betalande medlemmar! Senaste tillskottet fick medlemsnummer 1082. Vad vi känner till har klubben aldrig varit större. Kan någon kanske sätta oss på plats? Tror inte det.

Vi vill välkomna alla nya medlemmar. Skriv eller ring gärna till styrelsen eller redaktionen och berätta varför det blev Ducati eller "När jag såg ljuset"

661/MC

# Calendario

Text innanför ram sker i Svenska Ducati klubbens regi.  
Skicka gärna in ditt eget bidrag, dock i mycket god tid. Tack.

Onsdagsträffar. Wienercafé vid Ronnebybrunn. Blekinge. Kontaktpers: Syd/ost

Åhyddan Mc bedriver lite kollektiv gasning på kurviga asfaltsvägar alla soliga onsdagskvällar under hela säsongen. Vi brukar vara 50% Ducatiåkare. Vi samlas vid Åhyddans lokal, Stånggatan 6 (Bakom Jvg.stn, ner mot Stångån), i Linköping och brukar komma iväg runt 18 snåret. Fikar gör vi vid något trevligt ställe längs vägen.

Åhyddan Mc 013-134182  
Mikael Larsson 070-5540954  
mikael.larsson@mbox4.swipnet.se

Mittimellanonsdagsträff Varberg.  
Ristorante AL-FRESCO kl 19.30 ? =>  
Kontaktpers Väst eller Rikard i styrelsen

## Augusti månad

2-4 31-års racet. Sviesta, Linköping

4. GP VM, Zeltweg, Österrike

4. WSB Brands Hatch

4. ProSuperbike Nurburgring, Tyskland

10 - 11 B-race Anderstorp

15. Sviestabanan. Halvdag. Se ovan.

17. B-race Sviesta, Linköping

18. GP VM, MCS Brno, Tjeckien

18. WSB Sentul, Indonesien

21 - 22 Classic. Knutstorp. Internationell.

22. Sviestabanan. Halvdag. Se ovan.

25 WSB Sugo, Japan

24 - 25 Classic Falkenberg.

Hyr din lokala mc klubb någon motorbana runt i Sverige ? Behöver ni mer folk för att få det att gå runt ekonomiskt ? Annonsera här Var/När/Hur + kontaktperson.

25 ScandOpen Våler, Norge  
Kom och heja fram klubbens team med Stureson/Sköld.

31 SM (Final) Ring Knutstorp

Årsmötet ! Karlskrona. Se sep. utskick eller plåga din lokala kontaktman !

## September månad

1 SM (final forts) Knutstorp

1 GP VM Imola, Italien

1 ProSuperbike. Österreichring

5 Sviestabanan. Halvdag. Se ovan.

8 WSB Assen, Holland

12 Sviestabanan. Halvdag. Se ovan.

14-15 ScandOpen gelleråsen, Karlskoga.

14-15 Classic International Knutstorp Ring

15 GP VM, MCS Catalunya, Spanien

21 Sviestabanan. HELdag. Se ovan.

21-22 VM Endurance 24h. Paul Richard, Frankrike

22 ProSuperbike, Hockenheim, Tyskland

29 GP VM Jacarepagua, Brasilien (Rio)

## oktober månad

6 GP VM Buenos Aires, Argentina

6 WSB Albacete, Spanien.

20 GP VM Eastern Creek, Australien.

## November månad

3 WSB Philip Island Australien.

## Efterlysning

Trevligt lite kafe, gärna med Italiensk prägel utanför Stockholm efterlyses.

De i Väster gör det. Likaså de Söderut. Vi i Öst BÖR ha det. Till och med de i Mitten, Linköping, har lyckats få till en "mittiveckanträff" med Italiensk prägel.

Visst vi i Stockholm har Röda kafet på Torsdagar (men det är i MCHK's regi och tilltalar inte alla). Brostugan på Onsdagar vill jag inte ens ta i min mun.

Nej, man ska KÖRA innan man kan ta en välförtjänt Cappuccino. Ring ned RedaX/kontaktperson Öst väldiga telefonväxel och bidra med ditt tips.

**Bästa tips honoreras med ett litet pris från V.A.R (Alfa Romeo/Fiat) här i Stockholm.**

Helst skall det finnas möjlighet att locka till sig andra Italineska entusiastklubbar typ Laverda, Guzzi, C.A.R, Ferrari, etc till samma kafe...

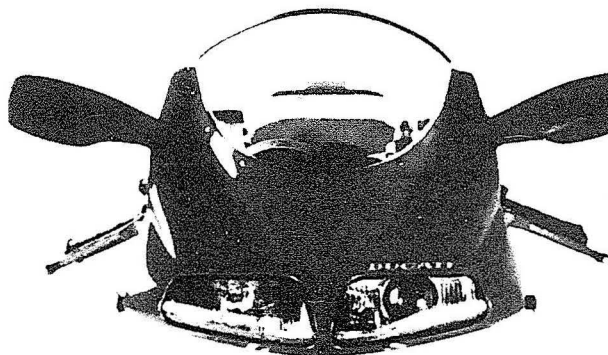
/RedaX

# Sveriges största MC-VARUHUSET



## VI HAR DET DU OCH DIN MC BEHÖVER

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



**SISTA MINUTEN**  
**NÄSTA ÅRSKULL AV**  
**DUCCARNA HAR REDAN**  
**BÖRJAT TRILLA IN. DE ÄR**  
**SOM ALLA VET SNABBA PÅ**  
**VÄGEN, MEN FRÅGAN ÄR OM**  
**DE INTE ÄR ÄNNU SNABBARE**  
**UT ÖVER TRÖSKELN. DET**  
**VILL SÄGA ATT DU BÖR HÖRA**  
**AV DIG OM DU ÄR SUGEN.**

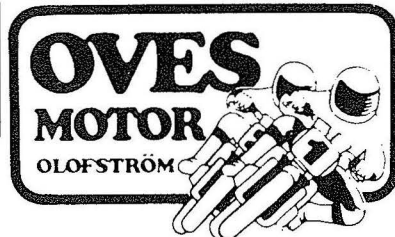
## Sugen på en ny Duce ?

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

Aukt. åter- förs. 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

96:ORNA HAR KOMMIT !!



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

# SKVALLER OCH LÖGNER

## VÄLGÖRENHET

GP-cirkusen med sina toppförare (betalda toppförare) såsom Doohan, Biaggi m.fl. håller på med välgörenhet för befolkningen i Afrika. *Riders for Health* kallas det och Randy Mamola (gammal GP-förare) är den som håller i det hela. Transportmedel för att få fram olika förnödenheter är deras mål - där motorcykeln kan vara ett hjälpmedel !! Man har en speciell dag vid Doningtons GP-tävling där man auktionerar ut gamla och nya mästares skinnställ och hjälmar m.m., det är därifrån man får pengar till hjälpen.

Från det ena till det andra - Doohan hade till Randy sagt att han skulle raka huvudet precis som Daryl Bettie (Daryl som rakade sig sedan hans olycka tidigare i år) om organisationen kunde få ihop närmare 40 000 SEK. Det Doohan inte räknade med var att Mamola nu har gått ut med det till pressen... - om vi vill se Australiensarens huvud kalt så kom till *Riders for Health-dagen* - har till och med annonserat om det !!

Med andra ord ser ni Mick med ett mycket runt "äggahuvu" så har Randy Mamola inbringat ex antal pengar !! Det är till och med så att Cucciolo funderar att åka till tvåtakts-tävlingen på Ö-riket.

## RALF WALDMANN

Den Tyske killen som kör en Höna i GP 250-klassen med ganska stor framgång, Ralf Waldmann kör omkring på en "paddock bike" ≈ depå motorcykel, precis som alla andra.

Skillnaden är att Ralf's hade trimmats från 50 cc till 70 cc och kopplingen klarade inte av pressen. Kopplingen flög i luften när Waldmann körde och tog nästan med hans "kulor" (inte pengarna - alltså !!).

Det kan även hända den bäste...

## RUMI

Italienska miljonären Oscar Rumi som tidigare kört med Höna i WSB och tillsammans med Fred Merkel tog två titlar, 1988-89, koncentrerar sig på Thunderbike-serien (600-serien som körs tillsammans med GP tävlingarna) i år.

Men det sägs att Rumi snackar med Aprilia att köra deras nya RSV 1000, V-twin i Superbike VM nästa år.

Om bara hojen kommer - det är nog det som det snackas mest om, när de "förhandlar"...

## STEVE CREVIER

Vem fa.. är nu det ?? Killen kör för Amerikanska Smokin' Joe's Höna-stall och ligger totalt fyra i den Amerikanska Superbike serien. Tidigare har den 30 år gamle Kanadensaren kört bland annat för Team Muzzy Kwak i landet på andra sidan polen.

Fyra i Superbikeserien är nog inte så dåligt men desto sämre var det för Steve när han höll på med sin jet-ski och fick problem så han undersökte vad som var fel när en jet-ski kollega kommer med hög fart och kör på honom !! Brusten mjälte blev resultatet och han kommer att missa minst tre deltävlingar !!

## CASTROL SKIPPAR

### "SLICK"

Det Castroluppbäckade Hönastallet i Superbike VM har "kastat" ut Fogarty's egna mekaniker, Anthony "Slick" Bass !!

Enligt Fogarty så är det en katastrof... *Konstigt att han kunde ta en vinst på Hockenheim två veckor efteråt !!*

Som vanligt har "Foggy's" stallkamrat, Aaron Slight, yttrat sig om de orättvisa reglerna i WSB - Duccarna kan ha fler kubik än japs-fyrorna - att de gynnar italienarna. När Cucciolo pratade med Fogarty mitt i veckan; "Det är inget fel på reglerna, Hönan passar Aaron's körstil," fräste "Foggy" !! "Han skulle inte göra ett sådant resultat på en Kwak eller Duce men Hönan, och kanske Yaman, passar honom bättre."

Cucciolo pratade också med Mike Hale som kör tillsammans med Troy Corser i Promotor Ducati stallet. Mike som haft problem med bytet från en Amerikansk körning på en Höna RC 45:a till Promotor Duccen. Hönan som gärna sladdar in i kurvorna och gasas ut ur kurvorna, medan Duccen håller högre kurvastighet !

Mike Hale's problem är samma som för Fogarty, fast det motsatta. "Jag lär mig fortfarande en massa - men jag hatar att behöva göra det. Cykeln är ny, banorna är nya och det första gången jag kör på Michelindäck," berättade Hale.

"Visst kan du sladda Duccen men det betyder inte att du kommer framåt," fortsatte en ganska moloken Hale. För att strö lite salt i såren - det märks när till och med Cralle slår honom på banorna runt om i Europa !!

## KEVIN SCHWANTZ

1993 års världsmästare i GP 500, Kevin Schwantz kommer att köpa sig en egen NASCAR racing bil.

31 åringen kom på en sjätteplacering i australiensiska NASCAR mästerskapet, missade precis vinsten som "Rookie of the Year". Schwantz var missnöjd med bilen han körde, därav funderingarna på att köpa en egen.

Usch säger Cucciolo, fyrhjulingar, nä fy f\*\*...

## BOMBDÅD I TYSKLAND

John Kocinski flög via Frankfurts flygplats till Tyskland och Hockenheims Superbike deltävling .

Flygplatsens säkerhetspersonal blev mycket misstänksamma mot hans bagage som blev lämnat kvar på bandet, trodde det var ett bombhot, så det blev fullt pådrag...

Innan man insåg att det "bara" var Kocinski's personliga väskor som inte hade hämtats upp (av någon slav) !!

## CRALLE - MERCEDES

Senaste skvallret som engelska journalister skriver om Christer Lindholm (förutom att han är det; "Swedish World Superbike Ace"... ) är att han kommer att köra en Mercedes i BTCC !!

Mercedes som tänkt försöka slå sig in i den mycket täta biltävlingen (*usch !!*) i England - där redan en svensk, Rikard Rydell, gör så gott han kan sittandes i en Volvo (!!!).

Hur journalisterna fått upp ögonen för "dealen" är tydligen det faktum att Cralle kör med Mercedeskolvar i DNL-Duccarnas 998 cc:s motorer !! Prövade dessa kolvar för första gången på Hockenheim när WSB kördes där.

## WSB PÅ HOCKENHEIM

Jaha så då har Superbike-mästerskapet fortsatt på Hockenheim, där några medlemmar i klubben kom för att titta på, det vara trevligt att träffa bekanta ansikten i depån !!

På tidsträningen tog Pier-Francesco Chili (Ducati naturligtvis) hand om pole position samtidigt som han krossade Fogarty's gamla varvrekord med två sekunder...

När det sedan var dags - blev det lite rabalder när Slight i första loppet påstods tränga av Gatalone Duce-föraren, Pier-Francesco Chili, i stadiumsektionen (där banan går förbi läktare - inte riktigt lika snabb sektion som övriga banan). Det var en uppretad Chili som hade hävt ur sig att Slight "tagit bort hans framhjul".

På sista varvet drev Chili ut i kurvan och Slight såg sin chans, sladdade upp hans Höna på insidan och höll hans spår. Stackars Chili hade nu ingen annanstans att åka än av banan. "Jag körde arslet av mej för att klara det där," berättade Aaron Slight för Cucciolo (*har ni någonsin sett en arselös Slight - jag lovar att det inte är en vacker syn. Undrar var arslet ligger någonstans ?? Övriga redaktionen har satt sina pengar på att den kan hittas hemma hos en Aaron-beundrarinna...*).

"Jag höll mitt vanliga spår in genom Sachskurvan, jag hade knäskrapshäng på insidan så jag såg inte var Chili var någonstans - tills jag kände att han körde på mej. Han säger att jag tog bort hans framhjul, men gashandtaget gäller båda hållen. Han borde ha släppt på gasen,"

sade 30 åringen från Nya Zeeland med ett hänflin på läpparna.

Chili bad Slight om ursäkt lite senare samma dag !! "Det sägs att jag har sagt ett par fula saker om Aaron men det berodde nog på att jag slog mej i huvudet vid avåkningen," sade förre GP-stjärnan till Cucciolo (*hmmm*).

Tyvärr bröt Chili andra loppet med elfel (samma fel som "vår" egen Peter Sköld råkat ut för...) !!

Kocinski kom tvåa i första loppet och trea i andra och ordnade ett ännu bättre grepp på den totala ställningen i WSB.

"Vi har verkligen jobb att göra på Duccen," sade den förre GP 250 världsmästaren. "När jag körde GP-tävlingar på denna banan brukade jag hamna på sjukhuset..."

"Mitt bakdäck överhettade i första loppet så jag var tvungen att ta det lugnt (*underförstått - därför "bara" tvåa...*), men jag är glad," fortsatte 28 åringen (*det skulle jag också vara...*).

Troy Corser i Promotor Ducati stallet hade en frustrerande helg, kraschade i bägge loppen.

"I första loppet kasade bakdäcket, jag trodde jag hade hämtat hem baken men då försvann greppet igen. När jag var på gräset släppte jag cykeln."

I andra loppet låg han i suget efter Paolo Casoli (Duce) när han råkade köra i olja som "slängde" av honom från banan.

Anthony Gobert på Team Muzzy's Kwak kom sexa i första loppet men i andra kolliderade han med Simon Crafar (samma stall). Gobert fick skador på ligamenten i bägge fotlederna.



Simon Crafar som faktiskt stod för glädjen i Team Muzzy Kwak, kom på två fjärde placeringar. "Det är så bra jag kan komma eftersom vi saknar de sista hästarna i motorn," berättade nyzeelendaren.

Fogarty tog faktiskt en seger i andra loppet, medan han var femma i första. Hans nya chefsmekaniker Nick Goodison - som ersätter hans vanliga mek "Slick" - chansade efter första loppet med inställningarna på cykeln. "Vi höjde bakdelen genom att höja 'Ride-height:en' för att få en mer snabbstyrd cykel. Vi har också hårdare fjädrar i gaffelbenen för att gaffeln inte skall bottna i inbromsningarna," förklarade Hönaföraren.

Skurhinkarna med australiensaren Kirk McCarthy i ena sadeln kom på en tionde plats och i andra loppet bidde det en nionde plats. Hans stallkamrat engelsmannen John Reynolds körde inte alls. Skaffade sig en ryggskada på träningen vid förra deltävlingen på Donington.

Kwakarna har tydligen inte någon bra start på säsongen, Marcel Kellenberger - som vi känner igen från Pro Superbike-serien i Tyskland - kraschade kraftigt när hans bromsar slutade funka. Cykeln brakade rakt genom stängsel och barriärer för att hamna på en tom läktare, som tur var, där den antändes med mycket bensin utspjutt, en stor eldsvåda som följde.

Som Cucciolo alltid har hävdad; Kwakarna går att elda med - bara så att ni vet !!

Så efter Hockenheim och tre tävlingar körda ser den totala ställningen ut så här:

|                                |        |
|--------------------------------|--------|
| Kocinski, Ducati               | 105 p. |
| Slight, Höna                   | 97 p.  |
| Corser, Ducati                 | 90 p.  |
| Crafar o. Fogarty, Kaw o. Höna | 72 p.  |
| Edwards, Yama                  | 64 p.  |
| Chili, Ducati                  | 56 p.  |
| Gobert, Kwak                   | 53 p.  |
| Lindholm, Ducati               | 40 p.  |
| Casoli, Ducati                 | 34 p.  |

### SS 600 DÅ...

Efter två deltävlingar tillsammans med WSB har förra Superbikepiloten Mauro Lucchiari haft oturen att antingen inte ta sig i mål eller blivit diskad. Fast han tagit pole position på samtliga tidsträningar.

Så också på Hockenheim, Lucchiari på pole position tog starten men redan på första varvet fick han så kraftiga motorproblem att han var tvungen att utgå.

Andra Ducatimannen Fabrizio Pirvano hade en liten strid med Massimo Meregalli (Yama) och Camillo Mariottini (Ducce) i början av loppet men drog senare ifrån och tog ytterligare en seger.

"Det är tråkigt att Lucchiari inte fått några poäng men naturligtvis bra för mej själv. Hoppas att han kör tillsammans med oss vid nästa tävling, så vi kan slåss om segern," sade en nöjd 36 åring, Pirvano.

Nästa WSB tävling körs på Monza i Italien. Faktiskt samma helg som vår egen klubb har körning på Scandinavian Raceway i Anderstorp - 16 juni. Väl mött på bägge evenemangen.

### POLIS POLIS POTATIS...

Engelska polisen drar sig inte för att försöka ta fast knuttar som kör för fort till vilka kostnader som helst. Det senaste vapnet (enligt alla engelska tidningar och polisen själva) är en Höna "Eldsvärd" med blåljus å allt !! Fast utan de sedvanliga packväskorna (tack o lov). Nötterna till poliser som kör ekipaget har till och med skaffat fram egna klistermärken som ersätter de vanliga *FireBlade*-märken till *PoliceBlade*... Det är dagens sanning !!

Det har gått långt när till och med polisen degraderar sig till japs-åka-fort-tills-man-åker-av-vägen-syndromet. Enligt polisen själva är det för att få tag i de verkliga fortkörarna - men Cucciolo förstår att man enbart är ute efter att ha kul. Fy sjutton, till och med polisen skall ha kul nuförtiden.

Cucciolo döper härmed alla Hönor 900:or till "snuthojen" !!

Om vi får se den svenska polisen på ett sådant fordon - nää, knappast.

Kommer ihåg hur debatten gick hög när man köpte in ett antal BMW K 75:or och de vibrerade i fotpinnarna så att polisens fackförbund gick ut med att det var taskig arbetsmiljö...

Om en BMW är taskig arbetsmiljö vad är då inte en *japanare* - vaa...??

### VÄLGÖRANDE JAPAN

För att fortsätta Cucciolo's häxjakt på japanska motorcyklar (som redaktionen har en förkärlek till - häxjakten alltså !!)...

Yama reservdelar från 70-talet som bara legat lagrade i ett gammalt lagerhus har givits bort mot donationer till ett tyskt bancancersjukhus. Hittills har sjukhuset

fått ihop en nätt summa på 300.000 SEK. från delarna !!

Detta är en lysande idé, att donera bort alla japanska reservdelar - eller hur ??

### ORÄDDA ITALIENARE

Marco Riccardi och Roberto Ungari tog en Aprilia Moto 6.5 (ni vet den där konstiga cykeln med enstånka och en tank som är formad som en hjälm) och körde ut i den arabiska öknen... Väl där hade de med sig sina Snowboards (fritt översatt: snöbräda) för att "glida" utför på sanddynerna !! En aning värre än svenska Ducatister som "bara" åker till Italien för att insupa Duce-atmosfär...

### INTERNETADRESS

För alla intresserade och för den delen även ointresserade har Europas svar på SMC (usch), FEM - Federation of European Motorcyclist flyttat till Bryssel och kan även hittas på Internet (Cucciolo översätter Internet till: *moderna tiders djungeltrumma* - därmed inte sagt att Cederlund är *Fantomen*... eller ??).

Adressen är denna: <http://dredd.meng.ucl.ac.uk/www/mag/fem.html>.

### BUELL H-D

Buell (dotterbolag till H-D) som gör sportcyklar med Harley-spisen som utgångspunkt kommer att öppna ett nätverk med försäljare i Japan. 30 handlare skall försöka sälja 150 stycken av dessa hemskheterna.

## LAVERDA ÄR TILLBAKA

Redan höst kommer man att köra en vätskekyld motor med fyra ventiler per cylle och insprutning i bromsbänk !!

Kommer att ärva det gamla ärorika namnet Jota å ha tre cylindrar - naturligtvis. Francesco Tognon, chefen på Laverdafabriken, tror fullt ut på en sådan cykel. Kommer att satsa på Superbike VM där japsfyrona helt har misslyckats mot Ducati. På banorna kommer man att köra med en 900 cc:s trippel där inget har sparats för att kunna vinna en titel. Kommer att tillverka några 900:or för gatan, annars kan de inte delta i VM.

Gatversionen skall tydligen bli en "trea" på en liter (1.000 cc) fast inte med lika mycket exotiskt material.

Fördelarna med en trippel i WSB, på papperet skulle enligt fabriken vara att den kommer att ha mer hästar än Duccen, ha mer vridmoment än japsfyrona. Vridmomentet gör att man slipper problem med väghållningen och hjulspinn.

Cykeln kommer, som vanligt, att ha rörram i aluminium och för att den skall slippa banta innan den kan köras på banorna runt om i världen skall den ha en massa kolfiberdelar.

Man satsar 8 miljoner engelska pund på ny fabrik och den nya superbiken, har även plockat in konsulter som kommer att utveckla denna exotiska skönheten ?!?

Visste ni förresten att förebilden för den nya cykeln, Laverdas 3 CL Superbike från 1976 fick sitt tilläggsnamn Jota av den dåvarande engelske importören Slater Brothers !! Eller närmare bestämt Roger Slater, som funderade länge på namnet

innan han hittade Jota i en latinskt uppslagsverk. Ordet är en medelhavsdans !

Slater Brothers som själva skrämde upp den stora trippeln med andra kammar och kolvar från fabriken enduranc cykel. Den klarade av 230 km/h vid 8 000 rpm, på den tiden en hisnande upplevelse.

Bröderna har fortfarande rättigheterna till namnet Jota, "Vi vill gärna prata med Laverda om att använda namnet på den nya cykeln," erkänner Richard Slater som även kom ihåg att Jotan försvann på grund av bullerreglerna 1983 - den var ju luftkyld.

## RR-FÖRARE VISAR...

Vägen till Herran... njää inte riktigt. Det var i Australien som Roadracingförare i en landsomfattande kurs visade flera hundra gatåkare hur man tar kurvor på vanliga vägar. Gick till och med så långt att man stängde av vägar för annan trafik medan man tränade.

Något för Sverige, eller vad tycker ni ?

## KO(NDO)M(ISKT)

Den jättelika spanske kondomtillverkaren Durex erbjuder skinnställ, resor till GP tävlingar och skotrar i Repsol's färger i en tävling.

Kupong finns nederst på förpackningen när du köper ett paket !! Bland annat skall man med en slogan säga varför just deras gummi satt så bra vid det senaste.....

## TYVÄRR...

Måste Cucciolo meddela att en Ducatist råkat illa ut på Isle of Man. Killen körde med sin 888 SP 5:a rakt in i nosen på en simpel Ford Sierra (med ett fruntimmer vid ratten - naturligtvis...). Skrot, synd på en så rar ärt. Knutten

ligger på sjukhus med skadade handleder och bilföraren för chock - naturligtvis...

## HATOBJEKT

Volvo som alla knuttar i England förknippar med "gubbar i hatt-körning" har valt att lansera sin S 40 herrgårdsvagn på Isle of Man under TT-veckan.

Vad tänker de med på Volvo (den där..??).

## KONTANT

Om man bor i Amerika't och lägger upp kontanta pengar för en beställd Duce får man, med leveransen av cykeln, även ett silvermynt med orden "stil, sofistikerad och prestanda" ingraverade !! Det ni...

## RYSS(NINGAR)

Förre Kosmonauten Vladimir Remek är den nye VD:n för CZ. 47 åringen som tidigare arbetat med Sovjets rymdprogram har som första uppgift hos CZ att ta fram en liten cykel för vardagsbruk tillsammans med Cagiva.

## 1986

Alltså väldigt långt tillbaks i tiden (när inte 916/748 fanns till - om nu det är måttstocken ??). Redaktionen hittade ett utklipp från en engelsk tidning om ett fall där Polisen plockat in en knutte, påstod att Gary Edgley kört sin flickväns motorcykel - utan körkort och försäkring på hojen, med henne bakpå !

Den 22 år gamla killen, som hade exakt samma kläder, påstod att det var tvärtom. Polisens bevis bestod av formen på de bägges stjärtar...

När stjärterna visades upp för domaren i domstolen - sket det sig - kastade han ut målet !!

## POLIS 2

Engelska Polisen håller i World Police Motorcycle Championships på Donington Park 10-11 augusti. Alltså ett mästerskap om vilken polisman (kvinna) som är snabbast (?) och bäst på bana !!

Just nu ligger den 20 mannar starka styrkan av engelska mc-poliser i träning.

Mästerskapet började för tio år sedan med start i Californien (over there) men kördes första gången i Europa 1994, där engelsmännen klarade en mittenplacering.

För första gången deltar även kvinnliga mc-poliser från Frankrike och Peru !!

Sverige då...??

## DAYTONA

Det finns en mc-stöveltillverkare som heter Daytona (inte banan - alltså). De har utvecklat en ny stövel som kallas Security Evo, och den skall vara bra. Stöveln i sig omfattar egentligen två stövlar i samma. En innerstövel som är gjord i en smet av kevlar och kolfiber som är mjuk och ändå följer fotens rörelser med bibehållen styrka för att skydda foten. Den andra delen är en skinnstövel att ha utanpå. Ytterstöveln kan köpas separat och vise versa, kan alltså kombineras på alla möjliga olika sätt.

Cucciolo vet bara en svensk som använder dessa stövlar (kostar ungefär 5.500:-, säljs inte i Sverige - än...): Peter Linden. "De är de bästa stövlarna jag någonsin haft. Jag köpte dem utomlands och passade dessutom på att köpa extra skinnstövlar (ytterskalet) som reserv !!"

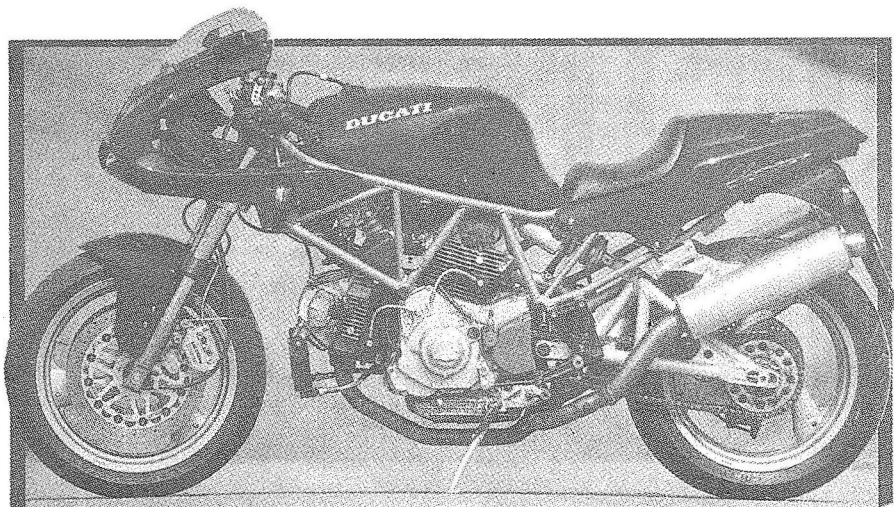
"Det bästa förutom det uppenbara, att man kan köra omkull och skrapa upp skinnstöveln och ändå klara foten. Sedan är det bara att byta ytterstövel och vipps har du ett par nya fräscha stövlar !!"

berättade Peter för oss och lade till att det var synd att den svenske tillverkaren Lindstrands inte valde att utveckla speciella Roadracingstövlar. Det är därför vi inte längre ser Peter med deras stövlar på fötterna.

Att Linden lite senare (efter två öl...) erkände att det var hans fotsvett som fick Lindstrands att "dra sig tillbaks" är ju en helt annan historia...

fälgen är 120 brett fram och 180 bak med texten Pirelli Dragon.

Bromsarna har man också förbättrat med stålmantrade slangar som går fram till fyrkolvsok som biter tag i två 320 mm gjutna skivor som är tillverkade av Spiegler. Motorn är helt standard och den kallas Chiara, italienska för Clara !! 193 kg väger snyggingen, inget man tar hem i sängen alltså...



## DNL DUCATI

I Tyskland har löst efterfrågan på alla 916 som aldrig kommer. Ingen vill ha 900 SS:en, därför har man helt sonika tagit toppkåpa från Supermonon satt i Cagiva Mito lampor och tagit en 916 "stylad" bakdel. Kolfiberkåpor för kamremmarna och hållare till instrumenteringen i samma material.

Annan sving, 300 mm längre än originalet och fjädringslänkaget har flyttats för bättre väghållning. Det där svarta runt

## V4 GP 500 Vågchoj lanseras.

Tvåtaktsfantasterna lär jubla nu. En GP-replika, m.a.o vägreggad motorcykel, med bränsleinsprutad tvåtakare på 500cc/V4 motor är på planerings/projektstadiet. Byggherrrar är fransmännen Patric och Claude Sambiasi. Tanken är att första hojen ska finnas färdig för gata i Oktober DETTA år.

Motorerna byggs i Sambias fabrik ligger i södra Frankrike närmare bestämt "Aux-En-Provence". Målet är en totalt kompromisslös racereplika med de finaste bromsar som går att uppbbringa och enbart exklusiva material. Den ska väga in på högst 145 kg. Bröderna Sambiasi gör liknelser med Doohan's NSR500, men att deras skall kunna tas genom Svensk bilprovning nålsöga. (F-n tro't) 2T motorn som är en V4'a (Precis som SAAB, det säger allt) har två injektorer per cylinder och väger runt 120 pounds. Minst 130 bhp vid 11.500 vpm är målet. Topphastighet skall ligga runt 300 km/h. Sambias vision är att hojen skall finnas i produktion i slutet av -96. Inget pris anges förstås. Glöm inte att de smäller av stora, elaka, fula "La Bömber". Varför är det så lätt att bojkotta Fransmän ? - Billigt vin, Sniglar, Renault och nu det här ? Det är för lätt ! /RedaX

## 955 x 50 = 47550 cc

Fabriken i Bologna (gissa vilken) har låtit tillverka 50 st 955 SP, dessa kostar 6000 \$ mer än den vanliga SP'n. Enligt min källa säger Steve Wynne, att det verkar "bara" vara uppborrade 916 SP. Ingen skall beställa en i tron att det är DEN 955.

Steve fixar borret på din 916 för endast 1500 \$ klappat och klart...Frågan är om verkligen fabriken skulle göra något sådant mot sina köpare. Låter otroligt. Vem vet ? Något om homologisering för Isle of Man, andra säger Daytona, nämns. Dock krävs minst 150 tillverkade. Vad vet jag... RedaX

## Filmad krash...

Ett filmteam köpte 4 st flång nya 916 till sin nya film. De ingick i en "biljakt". En av de 916 slutar sitt öde som "odödlig" när den totalkvaddas med flit. Kan tänka mig att syret tar slut i salongen och grabbarna sliter åt sig "fruarnas" näsdukar. Filmens namn lär vara "FLED" ? Ska ha premiär i vinter. Handlaren berättade stolt att han sålde de återsående tre niosexton till filmteamet. En gick till producenten Frank Mancuso Jr. Den andra till Baldwin "stjärnan" i filmen som för övrigt sägs föredra sin egen GSXR (hahaha). Den tredje hade tydligen blivit vurpad, utan flit, ett flertal gånger av Mr Stone. Fishburne mer känd från Pulp Fiction finns med i filmen. En skiva med filmens musik skall ges ut. En av sponorererna... Ducati Meccanica.. Nej inget Buller. M.a.o bortkastade pengar. RedaX

Senna's svåger dog "stilfullt" just på den "Senna" som han fått i gåva av A.Senna. Han saknade hjälm (hjärna?) vid olyckan.

Keanu Reeves har blivit påkörd av en backande bilist när han gled på sin 916 - "westbound Sunset" tur. Bröt ankeln. Inget om hojen nämns. Enda sanna glädjen är skadeglädjen... 80) RedaX

# PIRELLI

# D.I.D



**Det bästa är  
gott nog!**

Generalagent: **VARTEX**

En gång för länge, länge sedan (innan ens jag blev RedaX) damp det ned ett brev till den väldiga redaktionen. "Ducati 900 SuperSport/Monster - 94 test". Vafalls. När jag läste rubriken slog det mig att det inte var någon ide att ta med testet. Man vet ju inte hur länge fabriken tillverkar dessa hojar. Det var ju osäkert om det inte bara är prototyper som Cagiva/Ducati slänger ur sig för att testa "marknaden". Så här två år senare är det bara att inse att vi hade fel. 900 SS och Monster hojen är här för att stanna. Det är väl bara att acceptera att dessa modeller numera ingår i Ducatifabriken's väldiga flotta av hojar. Här kommer testet gjort av den helt okända "FoggyAnderzon". Den i övrigt okände mannen i fråga ombedes att ta kontakt med nuvarande RedaX om han vill ha bilden tillbaka d.v.s.

## Ducati 900 SuperSport - 94 Test.

Vi lät Foggy Anderzon ta en sväng på årets version av SuperSporten, i detta fall med 900 motor. han kom inte tillbaka. Enligt pålitlig källa lär han bara stanna för att tanka. Detta är ju givetvis inte sant, men "svängen" blev ett par tusen kilometer innan han behagade lämna tillbaka den under protest, vi var tre riktiga karlar som släpade av honom...

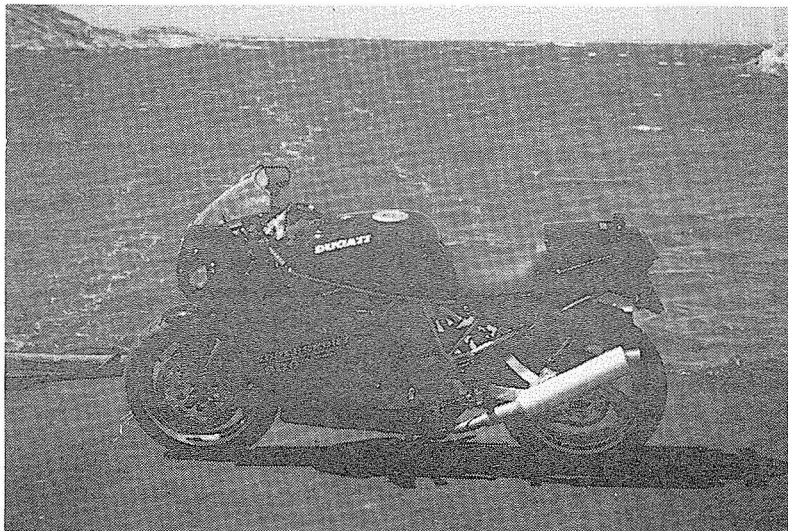
"Som seriös testrider skumläste jag fakta om bågen som skulle testas, jämförde den dito med 750 motor, och fann en del skillnader. vikten skiljer tio kg, vilket var ganska självklart, men att vikten på resp fram och bakhjul skulle uppvisa sådana differanser mellan hojarna trodde jag inte. Vid tidigare provkörningar på den gamla F-1'an framkom att den var väldigt lätt fram, och så är det fortfarande på dagens 750 SS, till skillnad mot 900 varianten, där vikten är 50/50. Framgaffeln är fullt justerbar på 900:an, så inte på den mindre modellen, i övrigt inga större skillnader.

### Kaffe e' gott...

Klick, ettan i, torrkopplingen rasslar behagligt, då motorn är varm ges fullgas, ojvoj framhjulet lämnar asfalten, i med tvåan framhjulet vill inte stanna i backen... verkar lovande. Färden ledde ut på motorvägen där man kunde konstatera att komforten var god, trots det sportiga utseendet, mycket beroende på att styret inte sitter så lågt som på dom gamla modellerna av SS, och även fotpinnarnas placering bidrar till komforten. Vad är komfort ? När man talar med vanliga knuttar brukar dom tala om för mig att en Ducati kan man bara köra små korta svängar p.g.a den extrema körställningen... tänk vad dom vet ! man eller mus !? OK man kör inte mer än trehundra kilometer på en Ducati sen måste man fika och sträcka på benen, å andra sidan är det ganska trevligt att fika, sitta och ljuga lite i stugvärmen sörplandes på svart kaffe. nog om detta.

## Dåliga vibbar...

900 SuperSport är en liten ganska kompakt maskin, mått och vikt är identisk med en österländsk 600:a, toppeffekten är dock klart mindre men kompenseras av trehundra cc mer. Hjärtat i den här maskinen är självklart motorn. Stark, bra respons i mikuni fuggarna, tyvärr en hel del vibrationer av den obekväma slaget runt 3000r/m vilket förtar en del av körglädjen. Den arbetar i övrigt väldigt lätt, helt utan ansträngning även i farter runt 150 blås. Detta faktum gör att man måste hålla ett vakande öga på hastighetsmätaren som föredömligt är en vit Veglia, även varvräknaren är dito. varnngslamporna ser man inte när solen lyser, men det är ju inget nytt. Säkringsdosan sitter föredömligt jämte instrument i toppkåpan.



## Kvaliten...

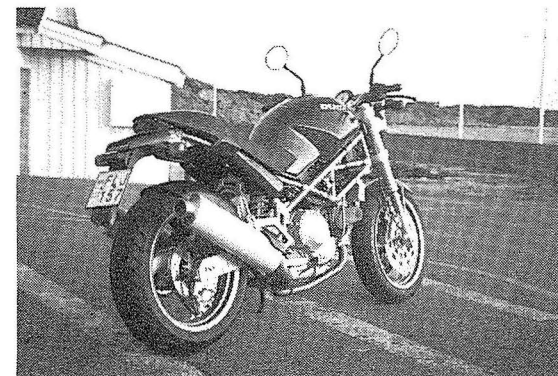
...på hojarna blir bara bättre och bättre, till 94 har man infört 2 års garanti, vad den nu kan vara värt. på detta ex "råkade" dock svingaxeln krypa utur sitt läge... Packboxar läckte lite här och var och neutral indikatorn lade av efter ett tag. Blinkersreglaget fick tuppjuck och fungerade när den så behagade. Det gäller att man gillar sina armbågar för dom ser man hela tiden dock suddigt då backspeglarna är snygga men inte mer. Avluftningsslangen gick av och vissa ex lär tappat lite komp i främre cylindern i övrigt inga bekymmer.

lackeringen är mycket bra och hela hojen är jävligt snygg, så tyckte även designpanelen som består av morsan och hennes syrta. Strålkastaren är lite kantig

och ljuset är kass. Detta kan man råda bot på genom att byta hela toppkåpan mot dito med dubbel-lysen. Passformen på övriga karrosseridetaler är "italiensk".

Tidig sommar-morgon. Full tank. Inga svenssons med husvagnar och annat skit, bara jag och testobjektet på väg. Konsulterade karatan och fann vad jag sökte. Krokväg, här skall testas. Ducati 900 SS är en underbar maskin, den sexväxlade lådan arbetar smidigt och man använder den gärna. Balansen är perfekt, så även viktfördelningen.

Bromsarna är mycket bra men dålig känsla i handtaget, kanske kan stålomspunna slangar hjälpa? Den låga vikten är dock den stora källan tillkörglädjen. För körglädje finns det i stora skethögar i den här hojen. SuperSport är en riktig beteckning på den bågen. Skjutsmöjligheter finns och den kan med fördel användas, komforten för bönan är helt OK. Vid denna del av parningsleken bör man styva upp dämparen bak för att undvika



skrapmärken i avgassystemet.

## Flukt-koefficienten...

Trots dom kompakta måtten på chassiet så är den bergstadig i långa högerfartssvängar (men inte till vänster? /RedaX). "SuperSport is simply one of the best handling motorcycles in the world" tyckte Cycle World i en test och det är bara att hålla med. Soppaförbrukningen är normal om någon mot förmodan är intresserad. Stadskörning är en spännande sysselsättning full fart mellan bilarna hej å hå. Det smidiga chassit kommer till sin rätt även här. Sist men absolut inte minst, flukt-koefficienten. Den är hög, man lyckas vrida en hel del skallar inte i klass med Pason för den är bara bäst. Gamla damer tycker den är fin och den gör sig bra på Avenyn. (☛ Då fick man det bekräftat om Göteborgare /RedaX)

☞ Foggy Testrider Anderson.

I nästa nr testas "Monster"



## SCANDINAVIAN OPEN AV REDACC

Första deltävlingen i den TV-sända serien S.O. kördes 27-28 April på Scandinavian Raceway (Anderstorp).

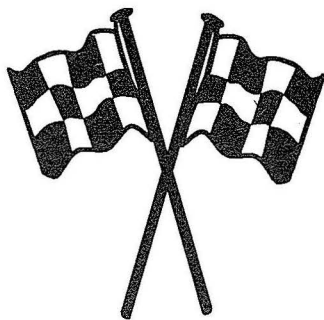
Ducceklubbens förare var där; Anders Stuesson och legenden tillika trimguru och fjädringsexperten; Peter Sköld. Anders på sin modifierade 916 SP, till i år har han fått dit fabriken trimprylar som förstör motorn till 955 cc (som blir standard på landsvägscyklarna till -97). "Skölden" naturligtvis på sin fabriksracer. När Peter var med en av vårt lands dyraste mc-tidning som slutar med bokstaven "e", till ett sydlandskt land, ville ett stall hyra hans hoj. Stallet hade inte fått sin egen Duce och de skulle köra i den nya Euro Open-serien där första tävlingen började närma sig med stormsteg.

Föraren David Vazquez kom vid första tävlingen på en femteplats. För att vid andra - vinna !!

Men för att återgå till det jag skulle skriva om; S.O. Alla har väl tittat på *Eurospott* och deras måndagssända *Speedworld* (20.00-22.00) där tävlingen visades en vecka efter den kördes (kommer också i fortsättningen att sändas en vecka efter den körts). Superbikeloppet var ju det intressanta för oss på Ducatklubben även om det finns någon stackare i någon "pygmeklass" som försöker smickra in sig hos

styrelsen genom att köra med klubbens klistermärken.

Nåja, själva loppet började lovades när Peter Sköld låg på en femteplats med Anders Stuesson harvandes lite längre ner i fältet, åtta-nia. Danmarks Rene Rasmussen och finnen Erkkä Korpiaho, bägge på något



japanskt skräp, tog täten kvickt med en andraklunga som leddes av svensken Jörgen Hällinder på Skurhink.

När tre varv körts kom Sköld in med en "astmatisk" Duce... Efter lite micklande under tanken körde han åter ut på banan, nu ett varv efter täten,

bara för att bli ståendes i slutet av

rakan. Efter obduktion av problemet visades det sig att bränslepumpskontakten brunnit. Vi känner alla till det, eller hur - Ducati, you know. Alla entusiaster i klubben hoppar nog högt av glädje - man bygger fortfarande in fel på nya cyklar !!

Klubbens kvarvarande hopp i loppet, "Sture" hade börjat jobba med att ta sig uppåt i placeringarna, som tyvärr fick nöja sig med att ligga på en sjundeplats - samma placering som det står i resultatlistan. Förbannad och högröd i ansiktet berättar "Sture" för Cucciolo; "Jag har inte tillräckligt med hästkrafter... (men sedan han lugnat sig lite och besinnat sig) Inte för att jag är besviken - jag gjorde vad jag kunde med det materialet som stod till buds !!!" Enligt Anders har cykeln en liten svacka högt upp i registret som behöver "tas om hand" för att få ut de sista "pällarna" i motorn.

Det kanske visar vilken hög klass det är på materialet i klassen - man kan trimma japanskt skrot runt om i de Nordiska länderna (va f\*\* det nu hjälper oss). Men det är klart med en kail och lång vinter finns ju all tid i världen att lära sig trimma (eller trumma - kanske ??) - så fram med mekaroverallen och skruva, men inte på Duccen där hemma utan pröva först på kompisens japs 600:a !!

Jag struntar i att skriva hur det gick för andra i klassen - det har vi ju inget intresse av, eller hur (hör av er i så fall !)?

**Noterat om S.O:** Tyvärr kraschade en engelsman i 600-klassen, Steve Ward, blev också överkörd i karusellen under tävlingen på trettonde och sista varvet. Ward ådrog sig allvarliga skallskador och efter att läkaren på banan undersökt honom och en snabb titt på Värnamo sjukhus remitterades han till Linköping. Där opererades han samma dag, följande dagarna var hans tillstånd allvarligt men stabilt. Tyvärr var Steve hjärndöd redan på banan (familjen tyckte det inte var lönt att hålla en hjärndöd Steve vid liv - drog ur kontakten). På Kinnekulle (nästa S.O. tävling som, när ni läser detta, redan körts) kommer en tyst minut att hållas !!

Typiskt när det kommer utlänningar hit för att köra - så går det så här...

Enligt arrangören eller promotorn; Mike Luff, så kom det 1 140 betalande till tävlingen. Men andra källor Cucciolo varit i kontakt med menar att det var exakt 946 stycken och inte en gnutta mer... PR, *you know* !! Med alla paserkort och sponsorbiljetter kom det 1 600.

Av 235 anmälda förare kom 200, från fem olika länder, till start.

Duscharna och toaletterna på Anderstorpsbanan hade ju frusit under vintern så förarna och stallen fick åka in till Anderstorp för att duscha. "Packa-bajs-bodar" fanns på plats. Personligen tror jag det var därför Anders Stuesson inte kom på pallen - han kunde inte duscha inför tävlingen. Det ser ju inte så trevligt ut med en veckas fett i håret och sex avlagringar på kroppen när man skall upp på pallen - å TV är där...

I fortsättningen hoppas jag att alla i klubben som är intresserade av Nordisk RR själva kommer till deltävlingarna i och med att

rapporteringen i Cucciolo kanske blir sporadisk (om inte, två månader senare).

Stuesson och Sköld (S o S !!) vill se en hejarklack på läktarna i fortsättningen. Såsom de italienska Ferrari-fansen på Formel 1-loppen... Styrelsen i klubben hjälper gärna till för att fixa fram Ducati-flagga och en Italiensamt Sverigeflagga !! Snacka med kontaktmannen (för att träffa tveklaktiga fruntimmer...) i klubben på tfn: 040-97 65 08 (fråga samtidigt hur många 916- o 748-ägare han har slagit ner...).

Som "vanligt" har Peter Sköld en viss svensk mc-tidnings logo på sin cykel. Denne tidning har även förpliktat sig att skriva om varje deltävling i S.O.-serien. Men det viktigaste kan ni naturligtvis läsa i Cucciolo - hur det gick för "Duceparet".

Scandinavian Open har till Kinnekulles deltävling ändrat på tidsschemat (gäller också övriga tävlingar). Så ifall ni är intresserade att se tidstraningarna på lördagen ser det ut som följer:

|                  |                    |
|------------------|--------------------|
| <b>Superbike</b> | <b>10.40-11.10</b> |
| Lunch            | 11.50-12.30        |
| <b>Superbike</b> | <b>15.10-15.40</b> |

Där har ni de tider som gäller på lördagen och här kommer söndagens warm-up:

|                  |                    |
|------------------|--------------------|
| <b>Superbike</b> | <b>09.15-09.30</b> |
|------------------|--------------------|

För att köra själva tävlingen klockan **13.20**, som kommer att köras i 24 varv !!

Totalt ligger Anders Stuesson på en sjundeplats i sammandraget - hejarklack behövs !!

Nu återstår det (bortser Kinnekulle, som redan har körts när ni läser detta)

**Karlskoga den 27-28/7**  
**Våler i Norge den 24-25/8** samt återigen  
**Karlskoga den 14-15/9 !!**

Välkommen in i Duccetältet och få lite "racing-feeling" och glöm inte flaggorna som "Trollis" fixat fram.

## KINNEKULLE

Kinnekulle tävlingen såg vi väl alla fram emot då det är en ny bana där ingen tidigare kört (sanning med modifikation), ny för alla tävlande.

För Sv. Ducatiklubbens stall såg det ljust ut redan på fredagsträningen, Peter Sköld som kommer ihåg banan från den tiden när SM kördes där. "På något vis verkar mina grå celler komma ihåg, för det känns bra - och går bra," sade en nöjd Peter (som gick omkring och småmyste i depån...).

Vår andre "gladiator", Anders Stuesson körde ett par trevande varv på första fredagsträning för att köra in sig på en helt okänd bana. På andra passet på fredagen började han hänga på Skölden och det gick bra fram tills han skulle prova ett annat spår i kurvan efter rakan - mycket skumpigt och framänden försvann för Anders - krasch !!

När Anders efter en lång väntan ute på banan äntligen kom i depån konstaterades att föraren var intakt. Värre var det med cykeln. Kolfiberkåpa för kopplingskorgen är nog snyggt men inte hållbart. När cykeln "dunsade" i backen försvann nästan alla fjädrar utom en... Plus att batterilådan hade förskjutits in mot kamremmarna (tyst - gamla styrelsen, med era gamla kamskaftare) och tryckt undan den främre remmen från rullarna. Grus och åter grus överallt innanför den misshandlade kåpan.

Som tur var skulle Anders farsa komma upp till Kinnekulle på kvällen, så lite snabba samtal till olika människor och en kopplingskorg, lameller och nya remmar landade i depån vid tiotiden på kvällen.

Även om "Stures" första instinkt efter kraschen var: "Nu skiter vi i detta här'inga" !! Men efter lite bearbetning så blev det ändå tävling (men jag berättar *inte* hur bearbetningen var)...

Efter en kväll med mycket skruva och mycket lite ölhävertendenser (som det blivit om "Sture" valt att strunta i körningen) så kom även Anders ut på första tidsträningen på lördagsmorgonen.

Skölden gjorde verkligen bra ifrån sig och slog till med en tredje tid redan på första tidsträningen. Tiden höll sig bra även på andra tidsträningen innan Peter avbröt träningen för att Duccen spottade ut lite olja över sig på ena sidan. Slutresultat en sjundeplats på griden (japsåkarna insåg att en Duce sniffade dem i röven...).

Anders i sin tur skulle försöka att motivera sig att köra fort, även i den kurvan som han lade sig. Men efter några varv så kom han i gång på allvar och vi kunde notera en åttondeplats på griden.

På söndagens warm-up så tyckte Anders att hans koppling var konstig och inexact men ingen tänkte mer på det - tyvärr skulle det visa sig !!

I det fina söndagsvädret började man med att köra 250 Racer och SS 600. Sen var det "våran" tur. Att springstarta tre Duccar, Gunnar "Gugge" Bruhn har ju också köpt en 916 Racing, på en grus- och gräsplan är ingens önskedröm (snarare mardröm). Ut kom våra "gladiatorer" i alla fall efter mycket om och men för att köra tävlingen med stort T !!

Startluset slår över från rött till grönt och hela fältet rusar förbi oss i depån så att gruset yr. Som vanligt när man står i depån

och tittar på loppet ser man inte ett skit - framförallt inte på Kinnekulle Ring.

Men när jag såg på Speedworld (Eurosport) kom Skölden iväg och låg fyra i första kurvan med "Sture" på en nionde plats. Ungefär den bilden vi fick i depån när första varvet var kört. Och så fortgår det ett par varv tills tionde varvet när ledaren i loppet, Noteng - Norrman som kör EM på en Skurhink (bara trimmet på cykeln går på 450.000 Nkr), skulle göra en varvning av en långsammare förare.

Noteng får sladd och kasar in i den andre killen, samtidigt som han själv hamnar mellan cyklarna... Tydligt får han även sin egen cykel på sig några gånger efter det. Ambulansen går ut med en gång.

Två varv senare väljer tävlingsledaren Anders Bråten (Norge och nära vän till Noteng) att rödflagga loppet - avbryter loppet.

Skölden låg då på en tredje plats och "Sture" sjua. Hans koppling började ryka och ha sig varvet innan rödflaggen men som tur körde han inte in i depån förrän flaggan vajade. I depån konstaterades det att muttern som håller kopplingskorgen på plats hade släppt (ingen loctite, you know) !! Med följd att fjädrarna hade "kasat" ut och låg och skavde mot kopplingskåpan (original), färgen hade släppt därav rökmolnet.

Snabb mekning och allt sattes på plats igen (denna gång med en hel burk loctite...) och däcksvärmare på igen - ifall loppet skulle fortsätta.

Tävlingsjuryn hade möte och bestämde sig för att invänta besked om Jan-Olov Noteng, (depåsnacket gick, skulle inte vara

vid medvetande och att det kom blod ur munnen på honom när ambulanspersonalen kom fram till honom) besked från Sahlgrenska i Göteborg.

Under tiden väntade alla i depån på vad som skulle hända (undrade hur allvarligt det var med den 28 årige Norrmannen). Efter en timme bestämde sig tävlingsjuryn för att köra halva 125 Racerloppet - 12 varv. Resten av klasserna ställdes in på grund av tidsbrist.

Så kontentan efter 11 varv och andra deltävlingen i Scandinavian Open serien; Peter Sköld trea och Anders Stuesson på en sjundeplats i Superbikeloppet !!

### Noterat från Kinnekulle Ring:

Peter Linden (ni vet vem !!) körde med sin 600-maskin i Superbikeklassens träning och tillsammans med Super Prod.-maskinen lade han närmare 300 varv på Kinnekulle !! Fördelat på fredagsträning, lördagen och söndagens warm-up.

Gunnar Bruhn (som jag redan skrivit om), 46, hämtade sin 916 Racing en vecka innan tävlingen. Cykeln har tydligen varit en reservmaskin för DNL-stallet i Pro Superbike ("Cralles" arbetsgivare), en 95:a som inte rullat en meter.

Att avbryta en tävling var tydligen inte populärt hos publiken (som betalt "dyra" 180 kronor för att se spektaklet). Det var alltså inte förarna i de klasser som inte fick köra någon tävling som klagade, utan publiken som nästan gick bärsärkagång mot att de inte fick se tre klasser köra sina tävlingar... (ingen förståelse för en skadad förare där inte !!)



## Den sketna japanska kedjan!

Av Niclas "Catena" Cederlund

(Det här mina vänner är ingen saga, utan påträngade verklighet /RedaX)

Oturen började redan på lördagen, många dagar innan avfärd. Jenny (en Nya Zeeländska som jag aldrig hade träffat, men det är en annan historia!) skulle komma och hälsa på och jag hade precis kommit tillbaka från No Way Norway och därför inte hunnit tvätta La Snella (min F1:a, eller som blekingen säger: Iff-itta. Kör helst obestämd form singularis, istället för bestämd dito; det låter bättre... hrmm nåja...) och gå över henne ordentligt (oops...). Kopplingen slirade fortfarande efter vinterns portning och 40 mm fuggar. Nåväl, får väl göra det när Jenny kommit hit. Hon kör ju en Pantah 650 SL, så hon kan säkert hjälpa till lite.

Söndag kom och La Snella slirade. Jag tvättade och skiftade runt. Inget resultat. Ok, i med lånad 851-koppling. Va nudå? Tjock som bara den. Fjädrarna bottnade. Oj, en friktionsplatta för mycket... he he he. Ihop igen och sedan ge upp för den slirar fortfarande. Detsamma på måndagen och tisdagen. Efter cirka 6 timmar och lika många kopplingsnedmonteringar (långt ord!) så kollade jag o-ringen. Jäpp, där var felet... Nu gick den fin-fint! Drog upp till 9 utan problem. Lite noslyft, aaaaahh, känns bra. F1:an skriker som bara F1:or kan med 'Riservato Competizione' förstärkare. Inget modernt mesmuller här inte!

Nåväl, vi drog iväg sent på onsdagskvällen och missade därmed pizzaätningen på Stortorget i Malmö tillsammans med Malmö-gänget. Som tur var hade vi en mycket trevlig värd och värdinna som fixade pizza/tex-mex från lokale kebab-nissen. Tack! Under tiden som pizzorna bakades, körde vi och tankade. Hmmm, väldigt vad kopplingen börjat hugga och skrika. Dessutom låter det klonk-klonk när man kör på jämn hastighet. Undras vad det kan vara?

Torsdag morgon gryr. Vi är uppe med tuppen, men tyvärr har inte solen vaknat. Molnen har det däremot och kylan också. Detta verkar lovande... Tur att jag har mitt nya specialsydda skinnställ från Jernbergs som rymmer ett helt under-ställ, en polotröja och ryggskydd! Inte alls kallt... Nu vet jag hur "lilleman" känner sig vid vinterbadning! Synd att inte jag kan krympa lika mycket. Då hade jag kanske fått på mig lite mer kläder...

Innan vi kommer fram till Limhamnsfärjan så upptäcker vi det fasansfulla: Clip'et till kedjelåset har lossnat och så även brickan!!! Scheisse! Trots att jag virade låswire runt, bara för att jag har tappat tre clips tidigare... Nåväl, vi kör till färjan och hoppas nån har ståltråd med sig. Nope! Ingen har det.

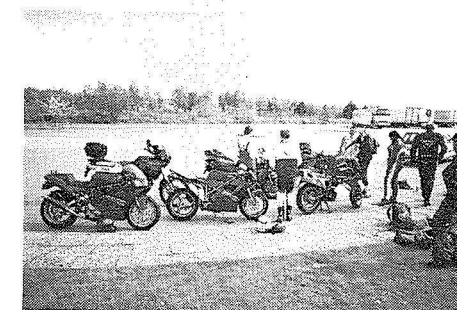
Ok, i Danmark kanske? Det är ju helg och alltså måste det ju vara massor med butiker öppna - NOT! Rikard gör ett tappert försök redan på färjan genom att kontakta en Ducee-affär i Dänemark, men... ..det är helg...

Turligt nog lyckas vi få tag på ståltråd på en bensinstation (efter mycket letande av personalen! Kan nån förklara för mig varför där finns mjölk och tätningsmassa för fönster men inte ståltråd) och fixar ihop det hela. Lite silikon för fönstertätning som låsning gör susen (hoppas jag...). Vi börjar köra och kroppen börjar domna. Inga tuffa omkörningar, utan försiktigt, försiktigt.

Framme i Rødby! "Kan nån ta av mig hojen?" Det var länge sen jag var så stel, känner mig återigen som "lilleman" fast.. ..errh ja vi skippar det! Kedjan sitter fortfarande där och låset likaså! Wow, det här kommer fixa sig! "Niclas! Är det ok även för dig om vi kör runt 160 blås?" Vafan tror han den där Ordis? Ska jag rasta hans 916 Spenat med Iffittan (ooops! Bestämd form singularis!) eller? Lite Alla grät en skvätt när F1'an blödde... skit tål man ju, men totalförnedringar? Klart vi kan ligga i 160. No problemas! Jenny undrar samtidigt om jag hör att hon sjunger bakpå. Ha ha ha! Nej, så länge du inte sjunger falskt! Det vibrerar så jäkligt i visiret då!

Iväg och allt flyter fint. F1:an vibrerar en del i den här farten; kanske Jenny sjunger

falskt ändå? En titt på varvräknaren förklarar det hela: nästan 7500 varv/min. Synd att inte hastighetsmätaren funkar, men vi gör nog en bit över 160. Laa laalaa la la PANG! woiiiiiii. SHIT! Snabb titt i backspegeln - ja där far kedjan. Ingen kör på den (jag låg som nummer två så att de andra skulle kunna hålla koll på kedjan) tack gode gud. Släpper gasen och tror inte det är sant. Hoppas bara kedjan rullat ut bakom mig, men sån tur har jag väl inte?! Rullar en god bit till en ficka vid sidan om Autobahn 1, cirka 1.5 mil från Lübeck. Rikard fortsätter (ja backspeglarna på 916 är inge' vidare!) men blir varse om problemet av Ronnie som kör ifatt honom på sin 900SS (tack Ronnie med flickvän för att ni tog upp kedjan! Mitt på Autobahn...!).



Vi tar en titt på hojen. Hmmm, jag ska nog vara glad inget värre hände! Kedjeskyddet har vridit sig in mot hjulet. Vågar inte tänka på vad som kunde ha hänt om det kommit in där i 160 knyck... Dessutom är jag glad att jag satte på det överhuvudtaget. Morsan samt Jenny var inte helt övertygade när jag försökte

förklara varför jag inte skulle ha kedjeskyddet på: "Jamen, det blir ju mycket mindre ofjädrad vikt då och min Öhlinare funkar ännu bättre!". Om jag inte haft det på kunde dock Jenny varit ebent numera...

Nästa synliga skada var väggen mellan bakhjul och bakre Dell'Orto. Kedjan har försökt ta sig in genom den och därmed knäckt glasfibern. Nu återstod det värsta: Har kedjan slagit hål på motorn? Lite olja på marken gör inte fjärlarna i magen nåt lugnare. Väck med underkåpan, bort med täcklocket för drevet och...



Gissa vilken vinkel det här är ifrån....

...jo, ett 2 x 5 cm stort hål är det i blocket. FAAN! Varför skulle min första utlandstripp (förutom pendlandet till Norge, men det är en annan historia!) sluta så här? Nåväl, vi får ta det för vad det är: En semestertripp till Lübeck, huvudstaden av Marsipan! Jag blev puttad 2 km av en 916SP (den är liiiiite högt växlad på ettan he he he) till en

bensinstation där Ordis med sin utmärkta Dyska ordnande så jag kunde låna en telefon och ringa SOS International (som Mr Cagiva E900 lyckligtvis hade telefonnumret till!). De lovade skicka en bärgare så snabbt som möjligt. Hela gänget stannade kvar ett bra tag för att se till att Jenny och jag kom iväg ok, det tackar vi för. Men när det drog ut på tiden tyckte jag det var lika bra att låta dem åka vidare.

Strax efter att de kört kom Helmut med sin Trash-a-Duck-Towing-Truck. "Nein ich spreche nur deutsch" Vielen dank...

Bilskräppet såg ut som en motsvarighet till en skrotad Christine (skräckbil från Stephen King bok)! Precis som Christine så åt även denna bil upp sina offer; en blinkers hängande längs sidan, reva i sadeln sprickor på bägge sidor om dubbelsitsen samt en liten repa (dock möjlig att polera bort) i tanken blev sviterna efter Trash-a-Duck-Towing-

Truck's försök till att få en munsbitt.

Väl framme i Helmut's verkstad lastades La Snella av och skadorna plätades. Nu skulle vi bara fixa en verkstad att kolla på motorskadan och sen kunde vi åka hem. Problemet var bara att det var helgdag och sålunda fanns inga verkstäder öppna. "Jawohl, wir sollen ein Ducati-firma finden" Nej för helvete! Här behövs ingen

Ducce-firma! Det går bra med vilken mekaniker som helst. Bara så att Skandia får veta att det kommer ta mer tid att fixa motorn än vår planerade vistelse i Dyskland skulle ta! "Ja, Ducati-firma!". Här behövdes översättnings-hjälp och det Quick(t) annars skulle detta urarta i ännu ett massmord! Helmut ringde Fawlty Towers och säger till mig att de kan engelska i receptionen där. Jo det kunde de... "...chain broken... ...crankcase kaputt... wanna go home... ...ordinary mechanic... ...no Ducati-firm..." Det underbara svaret på detta löd "Two ol thlee looms" Oh shit! En vietnamesisk Manuel. Nu hjälper väl inte ens Que? Ett försök till... "Yes? Two ol thlee looms? Bye!" Klick. Den jäkla gulingen la på! Det är såna här händelser som utlöser utlänningsfientlighet...

Okidoki, vi väntar väl till i morron då, när affärerna är öppna. Letade lite i



Är det Ducatis senaste teknologi man försökt dölja bakom skynket eller helt enkelt för att skydda lacken? Våga inte ens fundera.... "Maskinisten" ser lagom road ut.

# DUCATI - listan 1996

1. 860 GT 1975 (-)
2. 750SS 1973 (1)
3. 350 DESMO 1974 (3)
4. 650 PANTAH 1984 (-)
5. MILLE MHR 1986 (10)
6. 900 DARMAN SS 1979 (-)
7. 350 SCRAMBLER 1968 (5)
8. Supermono (2)
9. 250 DIANA 1965 (9)
10. 750 MONTVICH 1986 (8)

Ut från listan: 916, 888, 851  
Bubblare: 650 Alazzurra och 900SS 1976/77

## Kommentar:

En 70-talsvåg sköljer in över Ducati-listan. Giorgetto Giugiaros karriär som motorcykeldesigner började och slutade 1974 när 860GT presenterades på en mäs­sa (Milano?). Designen var något mesigare när produktionen kom igång 1975, men den var tillräckligt extrem för att bli hatad! Idag får väl designen räknas som klassisk, med de extremt kantiga 70-talslinjerna. Modellen blev förmodligen den mest kortvariga i Ducatis historia. Nu rusar den överraskande in på 1:a plats! Finns det något bevarat original­exemplar i Sverige? En 750SS från 1973 finns alltid på listan liksom 350 Desmo från året efter. 650 Pantah är en udda skapelse från 1984 med den bästa versionen av Pantah-motorn, nämligen 650:n. Lackeringen var röd med gul randning. Sål­des inte i Sverige. Mille (populärt kallat "Loket") är ett pålitligt samlarobjekt som ökar i popularitet. 900 Darmah SS, den stål­blå skapelsen med 900SS kåpa, 40mm & Conti från 1979, är ny på listan. Finns bara i ett fåtal ex. i Sverige. 350 Scrambler har droppat några placeringar liksom Supermono. Anmärkningsvärt är att samtliga 851-besläktade modeller åkt ut från listan! I övrigt har det inte skett några stora förändringar.

## RAPAPAPAPORT

Målet var bokat. Vädret var beställt.

Vid RASTA Motell mötte ett stort gäng upp. Ett Street-race gäng blev så inspirerade så att de "burnade" vid synen av dessa italienska hingstar. Vid Pizzeria ERNESTO ställdes de ca 25 cyklarna upp för allmän beundran. Alltid lika diskret! Vi fick till & med se ett förvandlingsnummer, hur en Kwacka får Duce-skepnad.

Efter den goda lunchen blev det fotosession, tidningen Chequered Flag var tvungen att förevisa Måns klassiska 900SS. Efter detta gled vi över bron till vårt Öland. Vi lyckades hitta några bra kurvor under vårt zick-zackande över ön. Vi stannade för välbehövlig fika vid Borgholms strand café.

Mer kurvor väntade på norra Öland. Det hanns även med en sightseeingrunda över Byxelkrok som dock kunde slutat olyckligt. En backande VOLVO mitt en kurva!! Jag kunde inte bestämma vad jag

## ÖLANDSTRIPP

skulle göra först -men jag väjde. Jag får nita den idoiiten senare.

Vi blev 11 personer som övernattade för 100kr/man på BÖDA vandrarhem Över lite chips & öl började skrönorna hagla. Det blev ingen riktig grappaprovsmakning men Grappa Inga testades -den var lika len & god som min svärmor Inga.

I ett försök att tillfredställa den enda tappra göteborgaren gick vi ner till fiskeresturangen men vi var försent ute, det blev campingen istället. Efter en schysst middag drog vi oss tillbaka. I mörka natten tog några chansen att testa av studsmattan till de övrigas förnöjelse

Mad sunday började med frukost & letande efter öppen bana. Go-cart drabbningen går till historien då man sällan har sett gråtande uthyrare förr.

**VI HÖRS  
Johan Genestig**

## PROPOSTA PER LA RISTORANTE



Nästa tips kommer från Gotland.

Vid S:a Kyrkgatan i Visby finns en restaurante Iso La Bella bästa pizzan även annan mat plus att dom spelar Italiensk musik (om inte säg till). Dessutom ser det ut som dom flesta i Ducceklubben vistas här mestadelen av året. Då är det ju bra att veta att det finns mat. Endel flyttar t.o.m hit förgott.

Hälsningar Medl. 120 Pluto

PS Vi har inga poliser här DS

## SUGO AL POMODORO

Julia från Bergamo, min trevliga italienska lärarinna (i italienska språket alltså...) har bidragit med ett klassiskt italienskt recept som hon anser alla äkta italienare bör behärska till fulländning. Det passar i alla sammanhang, från snabblunchen med kompisarna till romantiska middagen med

favorititalienskan, eller vem man nu vill ha en sådan med...

Vad behöver man ? Jo, (1 person)  
2 tomater  
1 vitlöksklyfta (Bara oäkta italienare avstår)  
1 matsked olivolja extravergine  
6 basilika blad  
socker, salt och peppar.

Hur gör man då? Jo, man skällar tomaterna i kokande vatten, kyler dem genast och skalar dem. Sedan skär man dem i bitar och avlägsnar kärnorna. Lägg dem sedan i en stekpanna med olivoljan och tillsätt vitlöksklyftan delad i två halvor. Låt fräsa i 10 minuter. Tillsätt den finfördelade basilikan, 2 nypor salt, en nypa socker och låt dra. Låt den färdigkokta spagettin rinna av och lägg den i pannan med såsen. Lägg upp på tallrik och strö över lite peppar. Buon appetito!

466/Pellerini Albrezoni

## Åland.

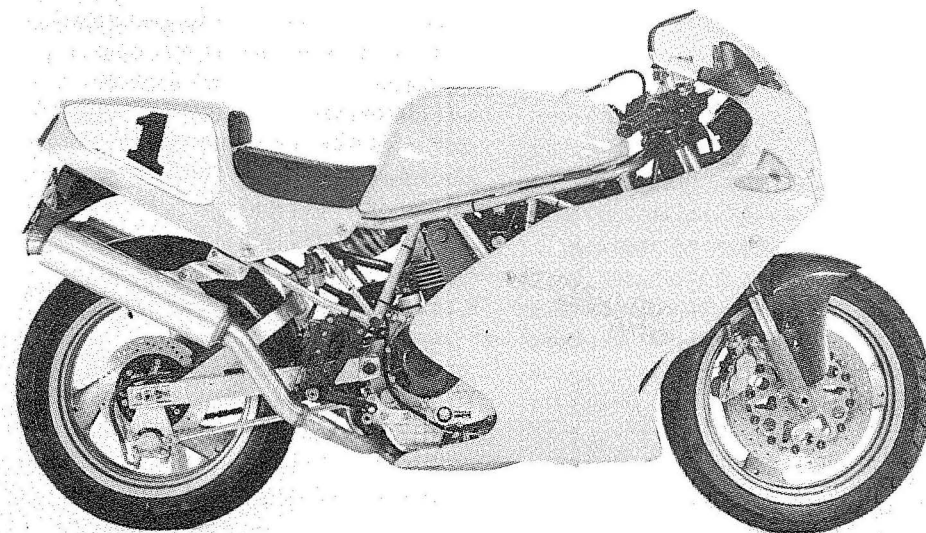
Förutom underbara hojvägar finns det faktiskt ett par smultronställen för oss Italienälskare. Inne i Mariehamn ligger både "Svarta katten" (Mer känt som f.d Amandas kaffestuga) Där serveras äkta Cappuccino och Espresso. Dessutom min favorit "Papagallo" glass. Italienskt så det förslår m.a.o. Sedan om man vill äta finns det "Piccolo" där man har italien som tema. Antipasto och hela programmet inkl Pizza på Italienskt vis. Mums. Allt får toppenbetyg.

/RedaX

## 25 ÅR MED DUCATI

UNDER 25 ÅR HAR VI SÅLT OCH SERVAT DUCATI. VI HAR ALLTID ETT STORT URVAL AV NYA DUCAR I LAGER, SÅ SÖKER DU EN ÄR DU VÄLKOMMEN ATT HÖRA AV DIG TILL DUCATISPECIALISTEN I SÖDRA SVERIGE.

VI HAR ÖPPET: VARDAGAR KL. 09.00-18.00 (LUNCH 13.00-14.00)  
LÖRDAGAR KL. 10.00-14.00



# MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

## KUNGSIDAN

Det är en liten men tapper skara som luftar sina kam-skaftare till vardags . Det är speciellt kul att se det körs lika inspirerat som alltid.

Själv var jag ute & testade greppet på bana för första gången. Det var överraskande odramatiskt. Anderstorp var mycket jämn & det "räligaste" var de doserade kurvorna när vägen fortsatte ovanför? Men jag vill se mer kamskaftare, de tål att gasas!

En annan typ av Classic racing genomfördes i Norge. På Vålerbanan lyckades vår egen Måns , inte ! Kanske var det varningen från styrelsen-angående racing på tvivelaktiga cyklar-som gjorde att Måns tog i väl mycket på träningen . Kolvtappen brast & vevhuset fick en spricka innan Måns fick stop på cykeln. Är det dags för en haveri fond ?

Bättre gick det för Lasse Gunnarsson som stressade tvetaktarna i båda racen . På Våler körde 250klassen tillsammans med 350klassen som Lasse visade bakjulet för. Lasse kom klar 1.a av fyrtaktarna i båda racen ligger bra till i cupen.

Det har kommit till min kännedom att fabriken har rensat på hyllorna för att få bättre likviditet.Reservdelar & hela Mille-motorer slumpades bort,hoppas att lite billiga delar hittar

till Svezia ...Är det verkligen ingen som har en kickaxel & kick över till mig ?

Vår utsända kungsspion Måns har efter noggrant letandet i LANDET bara hittat delar med tunga lire lappar på till våra klassiker.Det yras tydligen om att ställa våra klassiska skönheter på muséum o dyl."Que pasta?"

Angående klassiska drycker har undertecknad börjat att tveka på mitt kategoriska förnekande av GRAPPA som kuldryck. Den ger definitivt ett behov av desmodromiskt inmundigande. Som alternativ -men alldeles för mjuk,skön & välsmakande- kan VECCIA ROMAGNA rekommenderas. Denna dryck är en brandy från firman Buton i BOLOGNA ,den har trots en 3årig lagring få desmodromiska kvaliteter.

Vid närmare eftertanke borde brandy`n passa till de mer slätstrukna & civiliserade gummi maskinerna ! Mera GRAPPA & kungsmaskiner till folket!!

## KUNGSIDAN

Det senaste på kamskaftsfronten !?

Det första Classic racet för året kördes helgen 25-26 maj på Sviestad. Tyvärr är det dåligt med cyklar i THE FORGOTTEN ERA där våra kamskaftstvinnar väntas dundra fram

Vår "sponsrade" förare Håkan "Måns" Månsson hade det hektiskt då han körde i flera klasser.

I lördagens 500 klass lopp på torrt underlag var kunkurrensen bättre än någonsin. Måns kom iväg i ledande stil men bak i fältet lurade Lars Sandberg på sin nytilverdade Matchless G50. Lasse har testat ordentligt inför säsongen med race i England. Denna kombination visade det sig vara för snabb för ducce då G50 kom ifatt & förbi när 3 varv återstod.Det behövs lite mer testning för att få ut optimalt av den lätta ramen.

På söndagen hade Måns stora problem i starten & kom iväg sist.Efter denna miss fick vi se Måns i toppslag -lätt förbannad-kämpa sig genom fältet fram till 4.e plats.Nu väntar vi bara på näste man med ducce i 500 ; Sven Olsson

Måns körde även i 350 klassen på Anders Lundbergs cykel med Seeleyram & ökad motor som är till salu. Han behöver nog pengar till sitt

ducce 450 projekt. Måns kom iväg bra i regnet & lyckades tillslut även komma förbi den ledande Aermaccin. Historien upprepade sig på söndagen

I 250klassen vann Kjell Gäf på ducce den inofficiella 4taksklassen. Lars Gunnarsson kom på 7.nde plats, två platser efter Kjell. Lasse kommer att trimma mer efter Våler-racet för att hänga med i tempot. Mikael Kyander på sin ducce kom in lite senare på 12.e plats. Det blev samma placeringar i söndagens race för ducce i 250

På söndagen gästspelade Måns även på ett danskt ekipage i 750 klassen där han slutade på 9.nde plats.

I 750 unlimited klassen hade Laverda med Team MCM framgångar På söndagen lyckades Hasse Gustafsson styra runt den tunga Laverdan till seger,men på lördagen bromsade han omkull vid en varvning när han låg i "säker" ledning.

Nästa race Våler!!

Det ryktas att Niclas "Internick" Cederlund letar efter en driftsäkrare ducce. En kamskafts Harris ligger tydligen bra till...

VI HÖRS  
Johan Genestig  
K l a s s i k e r a m i r a l

## LÅNGMILAREN

1975, under de mörka åren mellan den vackra 750 Supersport och den fint skulpterade Darmah´n, slank en skapelse ut från Ducatifabriken som bara en mor kunde älska: 860 GT.

Med icke desmotoppar , elektronik med halva livslängden av mjölk utanör kylan, lika lättsvängd som krigsfartyget USS Namitz, och en så kantig formgivning att en folkabuss ser riktigt snygg ut vid en jämförelse, så var 860 GT dömd att gå en smärtsam men snabb död till mötes.

*Alla utom en.*

Det var under 1983 som, pga en gammal god vän, jag tog hem två stora lådor och började skruva ihop det som blev känt under namnet "Hojen som inte ville dö". Räddad från rost, var GT:n på hjulen igen efter bara en vecka, när en vilde i min bekantskapskrets fick mig med på en tur till New York, bara 480 mil bort. Förutom ett trasigt relä i Indiana, gick den som en klocka ( inte som de vita med tryck på ) hela vägen. På den galna 72 timmarsturen hem gick dock läddningsrelät sönder och förvandlades till ett konstverk som kunde varit signerat Salvador Dali.

Under de följande 12 åren har den här fula ankungen fortsatt att fortsätta och fastän

många delar har reparerats eller bytts, är själva motorn orörd. Inte ens topparna har varit av och trottlarna klappar som kastanjetter i förgasarna. Ännu idag efter 48 000 (fyrtioåttatusen) mil, startar den på första kicken och ryker mindre än jag gör.

I början byttes ganska många kosmetiska delar ut och en helkåpa plus packväskor monterades, så nu ler och vinkar R100RS ägare ända tills de kommer så nära att de ser vad det är. Kabelhärvan har bytts ut två gånger, en gång i ett välbelyst garage men den andra gången utanför ett schabbigt motell i Joplin, Missouri, där man träffar de mest besynnerliga personer. Fem par stötdämpare har prytt och burit bakändan, varav ett par som gick av på mitten efter att ha flugit över ett vägarbete med korsande järnvägsspår. Har ni hört talas om " Instant Low Rider " ?

Att tillbringa 480000 kilometer på en hoj innebär service, massor av service. En del är enkelt, och efter mer än 100 oljebyten ( Castrol 20W-50 är min Herde, Jag skall icke skära ) och ventiljusteringar, dussintals däckbyten, diverse byten av tändstift ( Bosch platina ), batterier, kedjor och tätningar, blir det en ritual. Ibland bryter någon udda reparation rutinen och man kommer till nya insikter. Jag var t ex inte medveten om att jag var kapabel att mördra förrän jag behövde byta delar av tändningen som någon psykopat till konstruktör placerat *bakom* svänghjulet. Skitkul.

Det finns ingen hemlighet bakom milsamlandet, men jag skall ändå ge några hjälpande tips.

Uno Äg under inga omständigheter en bil som har den minsta tillförlitlighet. Om du gör det kommer du att frestas att använda den när någon speciell ringer till dig en stormig kväll, några timmars körning bort. Det skulle bara begränsa antalet Ducati mil och din hoj blir svartsjuk och spänner sig så att ventilerna börjar krångla. Om du av någon anledning måste äga en bil föreslås en halvgammal Fiat eller en MGB t ex. Då kör man sällan längre bort än att man orkar putta den hem.

Due Umgås inte på allvar med någon som inte kör hoj. Sådana personer kan verka trevliga först men får dig snart att offra din tid och dina pengar på onyttigheter såsom smycken, bilar, stora lån och tiotusen kronors serviser. Och ingenting av det får du behålla. *Om* du skulle råka träffa någon som ger dig ett par nya däck på din födelsedag, älska henne förevigt.

Tre Kom nära och bli personlig med din hoj. Var uppmärksam på alla detaljer. Lyssna och lär. Låtsas inte

som ingenting och ignorera små problem, fixa dom. Inget förhållande, mekaniskt eller personligt, är perfekt men om du jobbar på det blir körningen mycket mer tillfredsställande.

Quattro Lita på dig och din hoj. De flesta långfärder slås ur hågen inte pga tids eller pengabrist utan för fruktan av vad som kan hända "därute". Var inte orolig, förbered dig och din hoj väl och åk sen. Kom ihåg ordspråket som säger: Det är inte målet utan resan som räknas. *Ride well.*

Jackson Fisher genom HJ

# BULLER FRÅN MEDLEMMARNA

## Varning:

Till skillnad från våra ärade konkurrenter eMSE-Nytt så är alla insändare **äkta** och inte på något sätt påhittade eller frampressade av redaktörn. I alla fall så kan det inte bevisas. Vi ansvarar heller inte för de eventuella följder som kanske uppstår direkt eller indirekt efter vad som framkommit här. Vi förbehåller oss rätten att korta ned insändare p.gr av utrymmesbrist.

I'l Reddatore !

## Numrets ris 1

Går till "Bosse" med Hailwooden som funderar på att hänga på Keihin flatslide förknasare.

RedaX ser dig !

## Numrets ris 2

Matz i styrelsen har tydligen inte bara börjat intressera sig för Yuppie baijken, HåDe. Matz har även anammat de numera världs-berömda s.k "mc-klubbar" betende. Nyligen gjordes försök att tysta RedaX och Niclas Cederlund. Detta med hot om stryk. orsaken är Uppenbarligen de obekväma avslöjanden som gjordes i förra nr. Var lugna kära läsare, Cucciolo kommer aldrig att ge efter för sådana påtryckningar.

-Ajajaj



Sagan om ARB 995, alias Bella

Stackars redactore hade gjort en sååå fin stulen-annons. Den skulle varit just här för att hjälpa mig att få tillbaka Bella, min 900SS från -92.

Men det behövs inte. För Bella har kommit hem igen! Hon stals natten mellan den 14 och 15 juli, precis utanför dörren. Tjuven var en yngling från Tuve som, i motsats till sina kamrater, inte hade någon motorcykel. Korkat nog valde han att stjäla en ducce!

Men allt det här visste jag inte när jag upptäckte att Bella blivit stulen, det kändes faktiskt ganska nattsvart! Bella var precis hemtagen från moderlandet och precis inreggad, men inte påställd och INTE FÖRSÄKRAD. Och till en början hade vi inte ett spår efter henne.

Det gick två dagar och allt var ganska trist, men eftersom det var onsdag så tog man sig ner till Ljungans, där vi ducceåkare i Göteborg har vår onsdagsträff. Jag hade gjort en efterlysningslapp med foto, ramnummer, motornummer etc som jag lät gå laget runt. Folk tittade och skakade på huvudet och skickade vidare. Tills en av våra äldre medlemmar fick lappen:

-Saknade den skattemärke?

-Ehh, ja... -Såg den igår.



-Ehh, va? -Ute i Tuve, ungefär där jag bor!

Tog inte lång tid innan två röda ducce var där. Jag och en kamrat började fråga runt och leta bland gårdar och parkeringar, och hade faktiskt sådan tur att vi hittade två personer som sett cykeln!

En av dem, en väktare hade sett den redan på måndagen, och till och med ringt polisen och kollat reg-numret, men då hade det inte gått in i datan ännu. Tji!

Under alla omständigheter fick vi de närmsta dagarna vittnesuppgifter och tips varje dag, men lyckades inte komma längre än så och började nästan misströsta, Var vi inne på fel spår i alla fall?

Kom söndagen den 21:e. För att trösta oss åkte vi ut mot Eskilsby, Hindås och till slut Alingsås, en väg som brukar kunna fungera som den bästa terapi! Dock inte den dagen, så vi bestämde oss för att det var dags att äta lite pasta i stället, varför vi slog en signal till våra respektive:

-Ja hallå? -Vi har cykeln!

-Ehh, va? -Jag klappar på den!

-Ehh, va? -Polisen är här också!

-Ehh, Ser den hel ut?

-Jodå, det gör den nog...

-Var är ni, etc, etc...

Fösökte snitta runt hundraåtti och kom fram ca fem minuter efter Stefan på 748:an.

Polisen, när vi kom fram:

-Var inte ni i Alingsås?

-Nej, halvvägs till Alingsås sa vi nog...

Vi fick dispens den dagen!

Helt riktigt såg Bella hel och ren ut, men vi undrade inte så lite hur hon hamnat ute på landsvägen, övergiven en söndageftermiddag.

Tjuvarna hade kört soppatorsk!

Efter det hade en kompis kompis kompis kommit åkande förbi, sett en röd cykel, känt igen reg-numret, skruvat loss batteriet och åkt och ringt polisen. Polisen och upphittaren hade kommit till platsen strax för tre personer på två motorcyklar, som råkade ha en bensindunk med sig...

Nu är det tydligen inte skäl att arrestera folk, men det räckte för att stoppa dem för identifiering, vi får se om det går att göra någonting av det.

Summa summarum kostade äventyret 2.200:- för en ny låssats, förutom ett par sömnlösa nätter förstås...

Slutet gott allting gott!



## Förfall

750SS & 900SS. Smaka på namnen i tur och ordning. Vad känner du när du smakar på dem? Obestämbar ankäggsgrön metallicfärg med ingjuten fluga i gelcoaten och rå macho kamskaftsmotor? I så fall kan du sluta läsa här.

Jag gissar dock att de flesta bör läsa vidare. Vad har hänt med Ducati och Ducatisterna ?



Förvandlingen från machotyper, vansinneskörande i en högfartsbøj i 180 med studsande framhjul, till promenadkörande sömmerskor med gungstolskomfort är smärtsam. En Ducati idag ser ut som en Honda. Jag slutade att hälsa på nya Duccar jag möter, efter att av misstag ha hälsat på en Honda av nyare modell. Nej då får det vara. En 916 ser ut som en Honda man vänt upp och ned. Hemska. Sen har jag hört att kvaliteten har blivit sämre. Trilskande kopplingar, spruckna aluminiumsvingar, trilskande insprutning. Behöver jag nämna Mikuni, Showa, Nippon Denso?

Förfallet började när Cagiva tog över. Man började med att lägga ned Millen. Sen satte man hjälmlås på F1:an! Sen har vi alla tvåsitsmodeller som man kallar biposto. Dessa är inga sportmaskiner, utan närmare ett surrogat för BMW. Dagens Ducati är lika charmlös som en Honda. Den saknar helt körglädje. Om vi jämför med bilar så har Ducati förvandlats från en Ferrari till en Volvo. Hemska. Tyvärr har samma sak hänt i bilvärlden med Alfa Romeo. DUCATISTERNA IDAG VET VÄL INTE ENS HUR MAN SHIMASAR VENTILERNA?

*Arg traditionalist*

#### **Cucciolo svarar:**

Det var hemska va' du var arg, har du vuxit upp med trasiga leksaker? Sant är att F1 har hjälmlås men påstår du att det fungerar far du med osanning. Att överhuvudtaget jämföra Ducati med svarvarna från landet under är grovt övertramp. upprepas detta hamnar nästa brev i papperskorgen. I övrigt så tycker RedaX att



#### **Till Svenska Ducatklubben & Cucciolo**



Tack för den fina presenten. Dock undrade mina vänner, som trots mina upplysningar om att presenten/gåvor från klubben ej skall användas, hur saken i fråga skall nyttjas?

Tacksam för svar. Medlem nr 580.

#### **Cucciolo svarar:**

Det är uppenbart att vi inte kan hjälpa dig!

/RedaX



Sitter hemma och kopplar av efter den gågna helgens äventyr nere i Anderstorp. Synd för de som inte hade resp hojar färdiga för körning. Det var ett kanonbra genomfört evenemang.

Vi delades in i 4 olika grupper, fort, fortare fortast och skitfort. Eftersom det var första gången på riktig banan för

mig, blev det naturligtvis fort gruppen. Efter 1/2 varvet var jag redan frånåkt. Inte var jag ledsen för det, mitt mål var att kunna ta mig hem körandes min egen maskin.

Peter Sköld hade tipsat oss före körningen att inte titta i backspeglarna, bekymra er bara på de som ligger före i spåret. Lättare sagt än gjort när man utgör en "bromskloss" med backspeglarna fyllda av hungriga Ducati som vill om. Efter ett par varv började jag att slappna av lite. Vilken otrolig-känsla när man låg och "drog" i kurvorna helt omsvärmd av andra Ducatis, ljudet och synintrycket WOW!

Helt plötsligt var det någon som var ute i "rabatten", det var nog inte för att denna hade trängande behov, utan hade nog provat var gränsen går för sin egen del. Det blev också signalen till mig själv att åka in i depå, så att jag själv inte gör något överilat.

Kopplade av inför nästa "race" med lite mat, dryck samt studier av de andra Ducatisterna. Anderstorp var hyrd av ett antal japsåkare som for fram på sina ylande, pinande maskiner. Mitt i allt detta crescendo gick det att urskilja en katt bland hermelinerna. Ljudet gick inte att ta miste på. Går fram till bankanten för att kolla in hojen med det välbekanta soundet. Det ligger något rött längst fram i klungan som kommer emot mig. En röd H-a VFR passerar, strax efter kommer något blått med CD-ljud. Va! Det kan inte var möjligt! En Y-a TRX låtande i stort sett lika som en Ducati! Fusk, fusk! Inget är heligt nu för tiden längre, synd att inte Ducati

fabriken också tog patent på sitt ljud som HD tydligen har gjort.

Äntligen dags för nästa Ducatikörning. Nu var jag "varm i kläderna" efter föregående körning. Gruppindelningen efter första körningen hade blivit italiensk, dvs alla på en gång. Under denna körning skulle också Ducati passion II spelas in. Hans Jartoft sprang omkring bärandes på inspelningsutrustning.

Jag upplevde min egen körning som klart bättre än tidigare. Jag tror att det bara var det vassaste förarna som lyckades varva mig. De övriga tror jag inte lyckades med detta, när jag var tvungen att slå över på reserven, var det dags att gå in i depån.

Därefter blev det dags att plocka ihop alla pinaler och åka i samlad tropp till AOK-klubbstuga för samkväm. "Grillmästaren" fixade köttbitar på ett smarrigt sätt. Potatissallad fick man själv hämta i köket. Allt detta sköljdes ner med dryck, köpt till ett mycket bra pris.

Söndagen startade med solsken. Efter frukost drog jag norrut medans de andra for till banan. jag hade lovat att besöka en gammal lumparkompis på vägen hem till Uppsala.

TACK till alla som gjorde detta möjligt, med banåka och övernatning samt mat.

**Hälsningar 156 Seppo med Darmahn**

**Cucciolo**: Vad mer kan man säga?

RedaX instämmer!

Åras bör de som åras skall: **Peter Hesterskog** i bankommitten och **Styrelsen**.





### Storstadsducatist på landet

Det är inte lätt det där med växter. När vi köpte huset förra året konstaterade vi att det bara fanns päronträd. De frukter som började komma i början av sommaren var päronformade. Vem vill ha tio päronträd och inte ett enda äppelträd?

På Mias födelsedag slog jag två flugor i en smäll. Jag gav henne ett äppelträd i present. Smart va? På hösten kunde vi konstatera att vi missbedömt läget något. Vi hade nu elva äppelträd och inget päronträd! Vad lär man sig av detta?

Man skall inte jämföra äpplen med päron? Nu skall vi i alla fall plantera päror. Att det betyder potatis här på Gotland har vi lärt oss, så det kanske blir rätt den här gången. Kommer med rapport i höst...

**Micke i Mickelgårds**



### Ärade Cucciolos expertpanel.

Jag har aldrig ägt en V\*\*\*O, men däremot kärvar mitt gashandtag runt 5000 rpm på 5ans växel. Kan det finnas något samband?  
undrar

**"Lättlurad Smedbybo"**

### Cucciolo svarar:

Klart det finns. Lite enkel romersk matematik säger att V i V\*\*\*O är det samma som 5. Beethoovens 5:a har ju den pampiga inledningen "di di di daaaaa". Den inspirerade Morse till bokstaven V i morsealfabetet (V for Victory vilket leder oss till ett samband med Höna). Morse är ju som bekant koden man använder vid telegrafi. Radiotelegrafen uppfanns ju av en viss G. Marconi från Bologna. Detta inspirerade i sin tur bröderna Ducati till att starta sin radiofabrik. Där har vi alltså den matematiska förklaringen till ditt problem.

**Cucciolos expertpanel**



I UNDERKANT (tro det eller ej)...

...men det finns faktiskt en ÄKTA OUTSIDER som med förtjusning tar del av raderna i Cucciolo (en välgjord och lättsam trycksak) och med dessa rader bara ville önska lycka till...

Frånsett bullrandet är vi väl rätt långt ifrån er hojar kategori men vad är det man brukar säga blandningen berikar...

Dennis Persson

Redaktör för klubbtidningen Dyngan  
SVENSKA OFFROAD ENTUSIASTERNA

**Cucciolo:**

v.g.v.☞

Dennis, vilken otrolig stövelslickare du är. Det värsta av allt vi gick på det. Slick, slick...

/RedaX



Hej!

Hade länge en ensits Ducati. Åkte ensam, inga problem. Köpte en tvåsits Ducati, s.k. Biposto. Åkte två, inga problem. Helt plötsligt, med nio månaders förvarning, blev vi tre stycken. Jag har dock fortfarande bara två platser på min Ducati. Vad har jag gjort för fel? Vad skall jag göra?

"Undrande förökare"

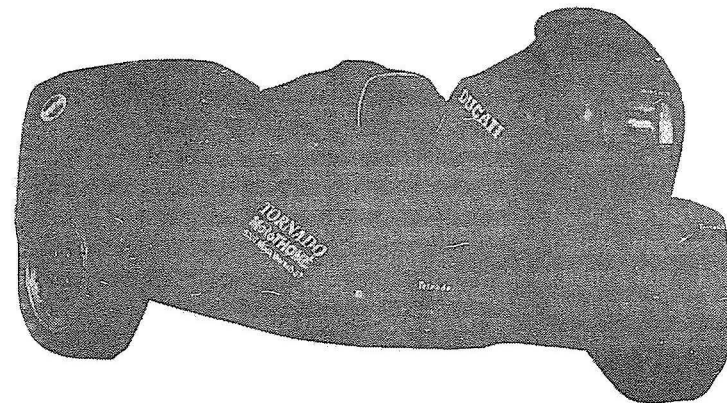
**Cucciolo svarar:**

Ända mot ända kan ingenting hända, har något hänt har någon vänt.

Jag drar mig till minnes att MotoGuzzi en gång i tiden tillverkade en hoj som tre fullvuxna kunde åka på, "limpan" var helt enorm. Tyvärr sviker minnet när det kommer till modellnamnet. Tack och lov är utbudet av stödvagnar för ryggradslösa Ducatister utan balanssinne begränsat men dock finns det en och en annan. Se bild. Annars så kan ett alternativ vara att lämna den minsta och sötaste utmed vägen och förlita sig på sina medtrafikanter. Glöm dock inte att noga fästa en adresslapp. Du vet väl hur det gick för Moses, han saknade adress när han gled runt och fick således i uppgift att rädda hela världen....

Lycka till. ö RedaX

PS Du skulle ha gått till garaget istället för sängkammaren... DS



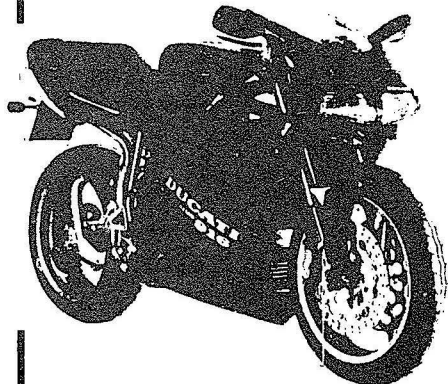
# SIGMA MC Racing

Skandinavisk importør af:

\* Fast By Ferracci tuningsudstyr

Dansk importør af:

- \* Texport lædertøj,  
Specielle ducati dragter
- \* Yes Hjelme
- \* Marchesini wheels
- \* Termignoni udstødninger



Pris eks. på Termignoni udstødning

Ducati 748/916 slip-on

Komplet pris 6.085 D.kr.

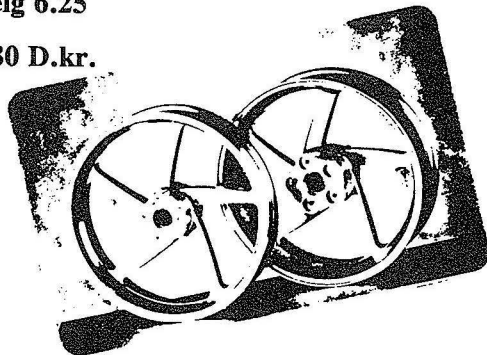
## MANGE CARBON & TUNINGS DELE TIL DUCATI

Tunings samarbejde med Fast by Ferracci USA, den førende DUCATI tuner

Pris eks. på Marchesini fælg

Ducati 916, forfælg 3.75  
bagfælg 6.25

Komplet pris 11.680 D.kr.



Til Salg:

748 SP, årg 1995,  
km. 3000. Pris.: 85.000 D.kr.

916 Senna, Fabriksny  
Pris: 140.000 D.kr.

Vibevej 42, 4100 Ringsted, Danmark, +45 57 67 20 40

Köpte juninumret av MC-Nytt för att läsa en ny artikel om Fabio

Taglioni. Då förväntar man sig ju något nytt, en ny intervju, vad han gör nu mm. Vad får man: En massa gammal skåpmat blandat med en massa sakfel. Artikeln är värdelös med alla sakfel. Märkligt nog har man en liten faktaruta bredvid om Fabbe där det stämmer bättre! Till råga på eländet så är artikeln inköpt från någon utländsk (fransk?) frilansare vid namn Jacques Bussillet. Bilderna är dock mycket bra.

För MC-Nyts läsare spelar det kanske ingen roll, men Cucciolo publicerar ju alltid sanningen.

"Ducatis sportmaskiner har tvångsstyrda ventilsystem sedan mer än 30 år..." kan man läsa. Den första Ducatin med Desmo som såldes till allmänheten var 250/350/450 MKIHD. Dessa började att säljas i januari 1969, alltså för drygt 27 år sedan. Så det så!

"...det var först efter andra världskriget som märket blev känt utanför Italiens gränser". Det var ju inte så konstigt när man startade sin MC-tillverkning efter kriget. SSR Ducati var ju en radiofabrik som tillverkade radiokomponenter och kompletta radioapparater fram till 1946 då man startade tillverkningen av påhängsmotorn Cucciolo, kameror, räknemaskiner mm.

Sen påstår man att Ducati hade problem med sin trippelkam-Desmo 1956, att de fyra vipparmarna byttes till "en dubbel släpa som både öppnade och stängde". Fel! Trippelkammaren fungerade alldeles utmärkt med sina fyra vipparmar. Fyra vipparmar fanns även i enkelkammaren som mycket riktigt kom som racer 1967 och låg till

## GNÄLLSIDAN

grund för landsvägsmaskinerna 1969. Anledningen att man övergick till enkam

enkelheten. Mercedes desmosystem nämns, men det liknar inte Taglionis system så mycket, däremot har Bordi mer eller mindre plagierat detta system för 851:an (916).

1970 ritade Taglioni först den stora 90-graders 750 Twinmotorn, sedan 500cc racermotorn vilken skilde sig en hel del från 750:n. 500:an utvecklades och fick mot slutet kamremmar och var en slags provbänk till 500 Pantah (inte 600 som artikeln säger) som är grunden till alla dagens motorer och som fortfarande sitter i Ducatis 400, 600 och 750 maskiner. 500 Pantah kom 1979 och motorn har alltså funnits i 17 år! En av de mest geniala MC-motorerna någonsin.

Ett förtydligande krävs på att Ducati var statligt mellan 1947, då bröderna Ducati tvingades att ge upp sitt livsverk, och 1985 (inte 1983) då bröderna Castiglioni (CaGiVa) köpte Ducati Meccanica (inte de delar som tillverkar radio och elektronikprodukter).

Varför lät inte MC-Nytt Alan Cathcart skriva, eller korrekturläsa, artikeln? Slut på gnället. Micke Werkelin, Mickelgårds Väskinde, Gotland

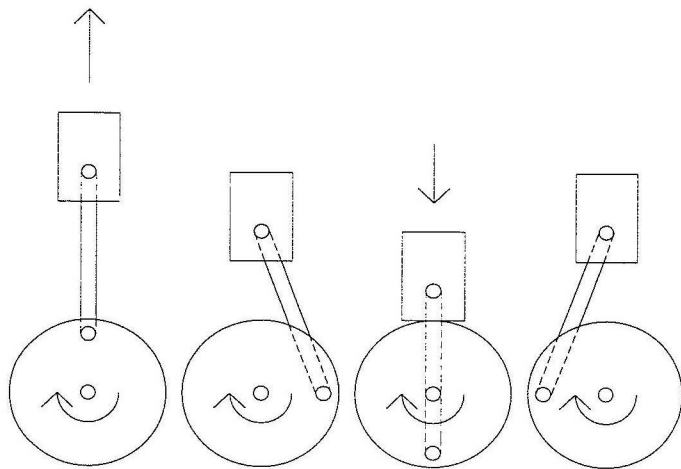
Vi har låtit Robert laver på MC-Nytt ta del av denna artikel i god tid innan den publicerades här. Vi hoppades givetvis att man skulle komma med ett svar. Kanske till nästa nr. I övrigt så tycker RedaX att MC-Nytt blivit klart läsvärd men att det återstår en del arbete till Cucciolos väldiga redaktions klass....

/RedaX

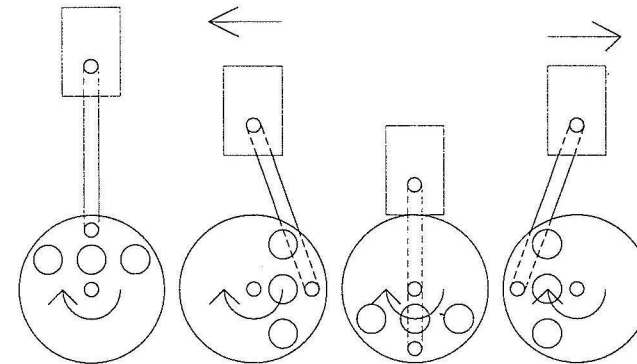
# VARFÖR VIBRERAR INTE EN NITTIO GRADERS TWIN?

Av Dottore Micke från Mickelgårds, Gotland

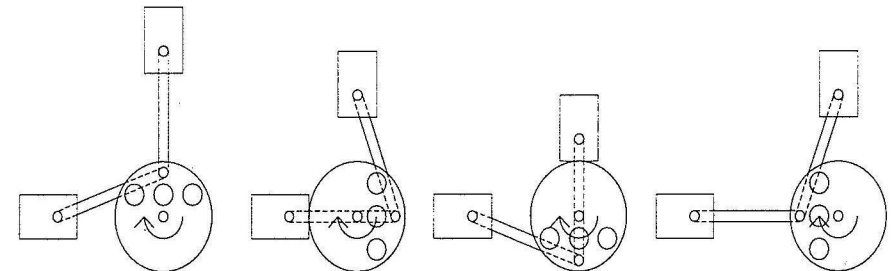
Här följer en något förenklad förklaring.



På bilden ovan så är vevpartiet helt homogent. När kolven åker upp och med så bildas det vibrationer i vertikal riktning. Först uppåt när kolven vänder vid övre vändläge, sedan nedåt när kolven vänder vid nedre vändläge.

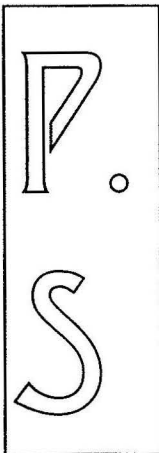


På bilden ovan så har vi lättat vevpartiet genom att borra bort lika mycket vikt som kolven och vevstaken väger. På detta vis har vi trollat bort de vertikala vibrationerna helt. Men vad har hänt? Jo, vi har fått lika stora vibrationer som förut, fast i horisontell riktning. Det var ju inte direkt vad vi ville. Vad gör vi då?



Jo vi behåller lösningen med det urborrade vevpartiet, men vi hänger på en kolv till som får motverka de horisontella vibrationerna. Alltså: när en kolv befinner sig i toppläge befinner sig vevpartiets motsvarande tunga del i bottenläge och vice versa.

Smart va?



## Buller

Det finns otaliga elektroniska möjängar på marknaden. Svarta lådor som börjar föra oväsen om någon individ försöker tafs på ens dyrbara fortskaffningsmedel.

Vissa av dessa anordningar är rent urbota korkade. Kan inte skilja agnarna från vetet sas.

Det hände tex efter avfärden från det snart sagt rituella besöket på tvåhjulningsfabriken i Bologna. När lyset på pinnen vid trottoarkanten slår om till grönt så är det meningen att man skall skruva på handtaget till höger på styret. Så gjorde kamraterna. Precis som man skall alltså. Då var det ett fordon vid trottoaren som började blinka med alla lampor och avge oväsen. Det lät illa. Huvvaligen. Och alla besökarna hade anordningar för att åstadkomma ett mjukt och harmoniskt, låt vara djupt och kraftfullt ljud från sina desmodromiska motorer.

Ofullkomlig elektronisk apparatur skulle ju kunna leda till konflikt med närboende. Här finns utrymme för förbättringar...

ps

960103

## TRAMPJONNE

Man frågar sig hur det är möjligt, men det har stått i cykelfrämjandets tidskrift så det är väl korrekt. Bengt Janson åkte 165,6 km/tim i Sälen. Christian Teillefer åkte 178,66 km/tim i Les Arcs och Erik Barone ofattbara 193 knutar, också i Les Arcs.

Julian Bartlett slog allihop, och på slät väg dessutom. Han använde en raketmotor och kom upp i 203 km/tim. Vilket som är största fusket, nerförsbacke eller raketmotor, får någon annan avgöra.

John Howard trampade själv. 245 km/tim blev resultatet. Hur i ... Han blev bogserad av en bil upp till 190 och därpå trampade han själv. Slip streaming alltså. Bilen hade en sorts skåp som skapade "vindskugga" eller tom vakuum.

Lyckan blev inte långvarig. En Holländare for till Bonneville Salt Flats. Där är man van vid besynnerligheter. Fred Rompelberg trampade till, lite extra kraftigt, återigen bakom en vindskuggeskapande bil. Farten blev hela 268,8 km/tim.

Skall man bränna på ordentligt så krävs det anpassade doningar. Pirelli Dragon finns med hastighetskoden Z vilket är avsett för hastigheter över 240 km/tim. Trycket är oftast angivet på cykeldäck. men hastighetsklassen... Ännu ett fall för trafikverket ?

PS

960312

## KULTURSKILLNAD

När man färdas med motorfordon måste de förbrukade kolväteprodukterna ersättas med jämna mellanrum. Detta kan gå till på olika sätt. I vissa länder stiger man inte ens av fordonet. Man öppnar tanklocket och säger tack när det är fullt. Man kanske pekar på pumpen med super först för att få rätt sorts bensin. Sedan räcker man fram kortet eller bladlar av en sedelbunt. Därtill krävs kanske att man tar av sig handskarna. Men annars är saken avklarad därmed.

Så går det till vid de stora trafiklederna. Men vissa fordon trivs bättre på andra vägar som man företrädesvis hittar i bergstrakter tex. Även där kan det bli tal om att ersätta förbrukat drivmedel. Så skedde i en liten ort högt uppe i bergen. Det var lunchtid men en AGIP-mack dök upp precis lämpligt. Den visade sig icke kunna användas utan sedlar. En sedelmack alltså. Vi får påpeka att detta var ju inte precis i civilisationens centrum. Macken kunde tex inte tillhandahålla något att dricka. Utom ur kranen i smörjhallen. Men så högt upp i bergen som här var vattnet mycket gott och särdeles välgörande eftersom det var en varm dag.

Pumpen krävde sedlar. I mackens inre huserade en dam som säkert skulle ha kallats Babuschka i ett annat land.. Trots lunchtimmen organiserade hon växel. "Cambiare". Men överlista

pumparna och tanka för hand gick inte. Vår Babuschka hade ju kunnat ta betalt. Hon var ju där i vilket fall som helst Men pumparna måste obrottsligt matas med sedlar. Teknikens seger över människan ?

PS 960206

## Reservdelsaffärer

Om man behöver tex en ny kedja, ( alldeles vanlig 530..) när man befinner sig i främmande land, och ser en vacker skylt med Bimotalogon så skall man inte tro att saken därmed skulle klaras upp i en handvändning. Fastän ju kedjebyte faktiskt är en ganska rutinartad seviceåtgärd. Agenten med logon och den trevliga lokalen tillhandahåller nämligen icke kedjor till DUCATI. I hans hyllor gives endast Bimotakedjor !!

Vänligt men bestämt hänvisades till Ducatiagenten lite längre bort. En trevlig, om än något bister, äldre farbror , som talade god engelska skötte affärerna. Kul butik med lagerkransar och bucklor på hyllor och på väggar. Men förekomsten av 530:kedjor var mager. Lite telefonerande gav vid handen att det möjligen skulle gå att skaffa fram till påföljande dag.

Är det ingen som använder riktiga kedjor längre ??

ps 951118

## Högteknologiskt samband

Det var bättre förr. Då stod farbröder och filade för hand och skapade odödliga konstverk som mestadels var blåa och hette Bugatti. Ingen nutida smed har kunnat räkna ut il Patron Ettore's grabbar åstadkom infästningen för fjädrarna i framaxeln. Nutida byggare har tillgång till bågsvevning. Storartat fusk enligt il Patron synsätt. Att hans broder var skulptör hade kanske inverkan. Det anses berikande att framleva sin tillvaro, i påverkan av flera kulturer. Men det finns praktiska konsekvenser också. Stiger man in i fordonsbutiken i den närbelägna EU-city så kan man handla viktiga tillbehör till sitt röda fyrhjuliga åretruntfortyskaffningsmedel. Bara man inte blir avskräckt av att ovanför dörren hänger en skylt med det kryptiska meddelandet VAZ. Eller är det kanske LADA ?

Döm om min häpnad, när jag ur postlådan fiskade upp en sorts katalog där det stor:

### AUTOVARAOJAT TARVIKKEET & TTÖKALUT

Man hade att vända sig till Autopalvelu A.Ojanperä. Om vi översätter rakt av så skulle denna Hr Ojanperä heta "bakom diket..." på fäderneslandets välklingande språk. I Norrland får man ALDRIG bli förvånad. En sådan märklig skrift måste särskådas lite närmare. Hm.. Fiffiga tillbehör av okänt och troligen mycket exotisk

ursprung. "TUNGSTONE" batterier ? Vetoakseleita från femhundra mark. Bara

anhängare av fordon som gräver sig fram med fel hjulpar. Hm Citroenim jousipllot ? Kräver att man färdas med fordon med gashydraliska bomber.. Hm Hm....

**Bugatti.....!**

Nä nu !!! När ögonen flimrat färdigt läser jag: "Estä moottorin ylikuumeneminen- vaihda vesipumppu ajoissa !!" Ettore's efterföljare sysselsatta med storskalig produktion ??? På bilden verkar inte finnas tillstymmelse till filmärken. Och fordon födda i Milano får vackert köpa sina vattencirkulerings-mojängar på annat håll.

Enda förklaringen måste vara att man slagit mynt av det högteknologiska bältets erkända förmåga att framställa estetiskt tilltalande produkter av aluminium genom gjutning.

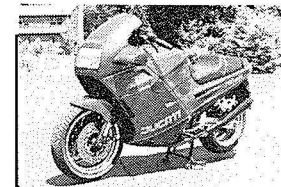
En för mig närstående person åker fö Norrland runt med hjul där det står "made by Bugatti". Vackra skapelser, men fordonet som dom sitter på drivs av fel sortens bränsle och är tillverkat i ett land där estetiska hänsyn aldrig förmått vinna insteg.

När fortskaffningsmedlen behöver underhållas så finns det alltså alternativ med historia och estetisk utformning att tillgå numera. Bara man bor på rätt ställe... PS 960520



## **!REDACC! APROPÅ**

Suggerimento Tecnico  
Cucciolo #1/1996



### Paso vs. Weber

Webern på min 1988 750 paso har fått lämna plats för ett par 38 mm Mikunis. paret Mikuni kommer från min 1993 Superlight, som nu har ett par 39mm Keihin FCR flatslides. Båda maskinerna har därmed fått klart bättre prestanda !

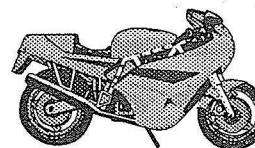
Pason inte bara startar på första "trycket"; hela varvtalsregistret är nu fullkomligt störningsfritt med härligt drag i alla lägen. Installationen gick mycket smärtfritt, utan att orsaka några blodiga knogar. Bränslepumpen sitter kvar, inkopplad. Den enda ändringen jag behövde göra var att skära bort en del av gummikuddarna för tanken, för att ge utrymme till luftfiltren.

Efter en del manipulerande med munstycken, etc., ser bestyckningen ut så här:

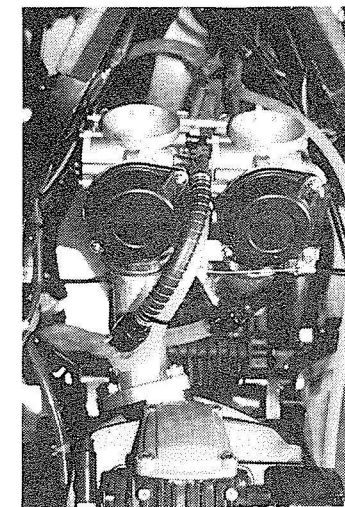
Förgasare: Mikuni BDST38  
Insugningsrör: Standard 750SS/Mikuni  
Trimsats: Dynojet Stage 2 "Racing"  
Mains : YJ 150  
Pilots: 42,5; skruvar: 4 varv  
Nålar: DNT 730; mittläget av 7  
Fjädrar: Original  
Luftfilter: K&N R-1260  
Avgassystem; Original med reversed cones

Dyrt? ja, förvisso men värt varenda dollar....

Hälsningar, Rolf Medlem No 616.



**Rolf H. Bjork**



↑ Förgaseriet sett från ovan

"Ducati Meccanica Bologna" fortfarande till salu...

Ta det för vad det är, skvaller, skvaller.

I tredje affär är på gång nere i Italien. Om ryktena är sanna är det en Engelsk-Amerikansk (dock *inte* Zell) kartell som står beredda med kontrakt och fickorna fulla med nytt fräscht kapital. På den Engelska sidan syns det välbekanta namnet Moto cinelli, den Engelska generalagenten. Den "amerikanska" sidan är höjt i dunkel. Hur mycket jag än kikade med lupp hittade jag inte Nordbeck eller NMI någonstans. Hmmm. Fabriken satsar f.n hårt på att bygga det "tredje spåret" nu när fabriken stänger för semester i Augusti.

Efterträdaren till "gamla" 900SS står äntligen klar, så även den hett efterlängtrade efterträdaren till Sporttoureem Paso. Dock är det oklart om den verkligen kommer att få heta 944 som det var tänkt då Porsche anser sig ha rätt till "944". De har hotat med herrar skodda i galoscher bärandes på portfölj (lagvrängare).

"Ducati Meccanica Bologna" har nu inventerats klart och sägs vara värt 19. 300 00

### Inventering i klubben !

Svenska Ducatklubben har säkert en massa material från mässor och d.y.l som ligger "överallt" i tidigare, engagerade, klubbmedlemars källare och skräpar. Nu är det bättre att det kommer till användning än ligger och samlar damm och är i vägen. Vet du med dig att du äger något som tillhör klubben var vänlig kontakta styrelsen omgående. Detta gäller även dig som får utskick ifrån andra klubbar men gör "ingenting" av materialet. Allt av värde mottages tacksamt.

Styrelsen genom RedaX

### Tips !

Har du ringt din lokala kontaktman och hört om det blir någon gemensam avresa till årsmötet ?

Pund ! Närmare 200 miljoner kronor med andra ord. Frågan är bara om köparna är av samma åsikt, vilket inte är helt ointressant, för frågan är hur stora skulder man har.

Precis som på "gamla goda tiden" tömmer fabriken sina lager. SP-handtag hamnar på bl.a "vanliga" niosexton Biposto. Enligt vår källa lär en högt uppsatt person från fabriken sagt att "går inte den här affären i lås har vi tagit oss vatten över huvudet" vilket är samma som K.K (KronKurs ?)

Fula fisken Kwaksaki hoppas på detta då de lär kunna köpa rasket till underpris. De är de enda av de Japanska jättarna som saknar fabrik i Europa, dessutom får de då med "Desmo" tekniken billigt på köpet till sina egna räcer hojar som tydligen lider av att ventilerna är begränsningen för mer effekt. Varför upphör man aldrig att förvånas.

Vi hoppas och ber...

**DUKAT FÖR ITALIENTEST.  
I BROMÖLLA...**

**MÅNGA AV NÄSTA ÅRS HOJAR REDAN PÅ PLATS**

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

# BORGIO PANIGALE

Här kan du som medlem och privat person annonsera gratis (ej japcrap).

## Köpes ej:

900SS -92 Röd med vit ram, 1.900 mil.  
Fint skick. 72.000:-

907ie -91 Röd 3.700 mil Nyligen  
helservad, nästan nya Metzeler MeZ fram  
och bak. Mugello aluburkar + original.  
Larm och intercom, perfekt för den där  
snabba Italienresan! 62.000:-

Johnny Lindén 031-7741454  
johnny@netg.se 0705-700500

Original baklykta, Paso med inbyggda  
blinkers. Pris 700:-

Original toppkåpa, Paso någon liten  
spricka vid skruvhål (obs ej den  
krockade). Pris 1400:-

Koppling, blåstrade lameller och  
stålskivor. Fungerade bättre än någonsin  
innan krocken. (Har tidigare haft stora  
problem med hugg, skrik o dyl med  
förra kopplingen). Pris 1500:-

Vä oljekylkåpa. Proffslagad, beroende på  
sprickor vid kåpskruvhål, ej  
lackad. Pris 500:-

Framblinkers, backspegel. Vänster någon  
liten spricka, flisa borta.

Blinkersglas och spegelglas hela. Höger,  
mera defekt, men med hel  
backspegelglas. Pris 600:- resp 200:-

Separat blinkersglas. Pris 100:-  
Original avgassystem svartkromat, Paso -  
90, med originalkrökar i bra skick.

Pris 1400:-  
Bränsletrycksregulator, tidigare  
monterad tillsammans med Paso 750  
Weber.

Inställbar mellan 1-5 psi. Endast anv. 1  
månad. Pris 400:-

Håkan Persson  
Nygatan 39B  
891 34 Örnsköldsvik  
Tel. 0660-82660, 070-552 64 54

900 SS -93  
0413-10798 Stefan

Till 750/900 ss 87-90:  
Kåpa komplett utan glas  
Harris lilla ensitskuts  
Org. stötdämpare körd 500 mil  
Weber förgasare med insug och handtag  
(900ss)

Beg kolvar (900ss) 1000 mil  
Org. backspeglar aldrig använda

Micke 013-139581, 013-134182,  
070-5540954

## Säljes ej:

Hej!  
Försöker få tag på en 600 Monster eller  
en 750SS, vilket inte är det lättaste.  
Om du hör någon som är till salu  
kontakta mig på tel 08-689 98 28  
(kvällstid).

Tack på förhand och trevlig sommar!  
Hälsningar / Mari

Delar till kamskaftsmotor 900 SS 76-77.  
I första hand klick och delar till  
växelmekanism. Söker även det mesta till  
en NCR ram. Ring så spånar vi. Inga  
fantasipriser tack.  
Eder snåle redaktör som skall bygga en  
Scuderia NCR 900 SS Desmo Endurance  
(Replica).

Söker även:

Fälgar: 17" - 3.5" / 5.0"(5.5")  
Magnesiumnav och Aluminiumbana.  
Akront/Marvic. Typ 851 och SuperLight.  
Alternativt fräscha fälgar av enbart  
magnesium typ 3 eller 5 ekrade. Ev andra  
fälgar typ Astralite också av intr. Enda  
riktiga kravet är att det finns  
ryckutjämnare.

Men också:

Körde sönder farsgubbens båt i sommas.  
Därför köpes ett stycke Utombordare.  
Kortrigg. 60 - 75 hkr.  
Nyare årsmodell (Årsm 85 - 95)  
redax 08-92 09 19

17" Astralite, helst guldfärgade. Gärna  
smal bredd (typ Montjuich/ Santamonica/  
Lagunaseca bredder) såsom 4.5" bak och  
3" fram, men allt tas i beaktande.  
Verlicchi-sving till Montjuich/  
Santamonica/ Lagunaseca/ 750Sport/  
750SS

Alla tider: 0455-15566, Niclas #688

I vetenskapligt experimentellt syft önskas  
en tvåpolig stator till en Ducatimotor med  
kamaxeldrivning av härdat stål övertagas  
(900 SS, Hailwood etc) Eftersom Nutek  
tagit sin hand från detta storlsagna  
projekt är anslagen begränsade och  
eventuella förhandlingar kommer att  
föras på samma ideella grund som själva  
Ducatiklubben vilar på.

PS Tel 0922-30 002.

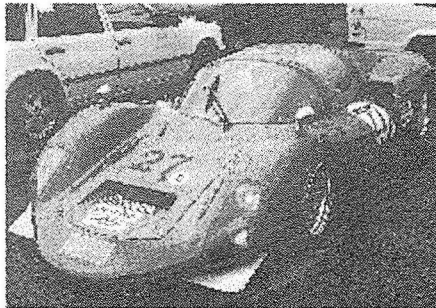
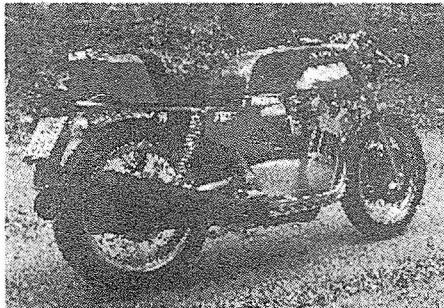
Till Pantha 500. Köpes: Sidostöd och  
sadel. Bengt 0303- 22 16 29

## Bytes

Norton Atlas. Nyrenoverad till  
originalskick. Bytes mot SS/SP, eller  
fyrventilad Ducce på 750cc eller större.

Håkan 013-54071

The Legends live on!  
**Chequered**



Tidningen för dig som gillar

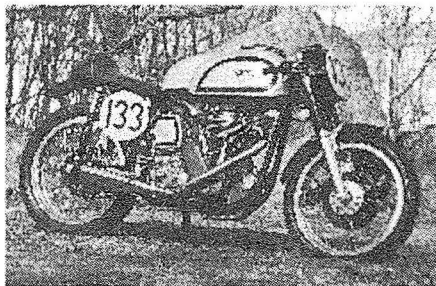
## Klassiska Sport- & Racingfordon

Den enda motortidningen som enbart skriver om klassiska sport och racingfordon, både bil och mc!  
Tidningen som går på djupet när det gäller källforskningen!

**Pg. 634 94 77-7**

Chequered Flag,  
Stora Rör 7138 • 386 95 Färjestaden  
Tel. 0485-557 93 • Fax 0485-557 98

Prenumerera nu  
till det låga priset  
**210:-/år**  
4 nummer



## 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

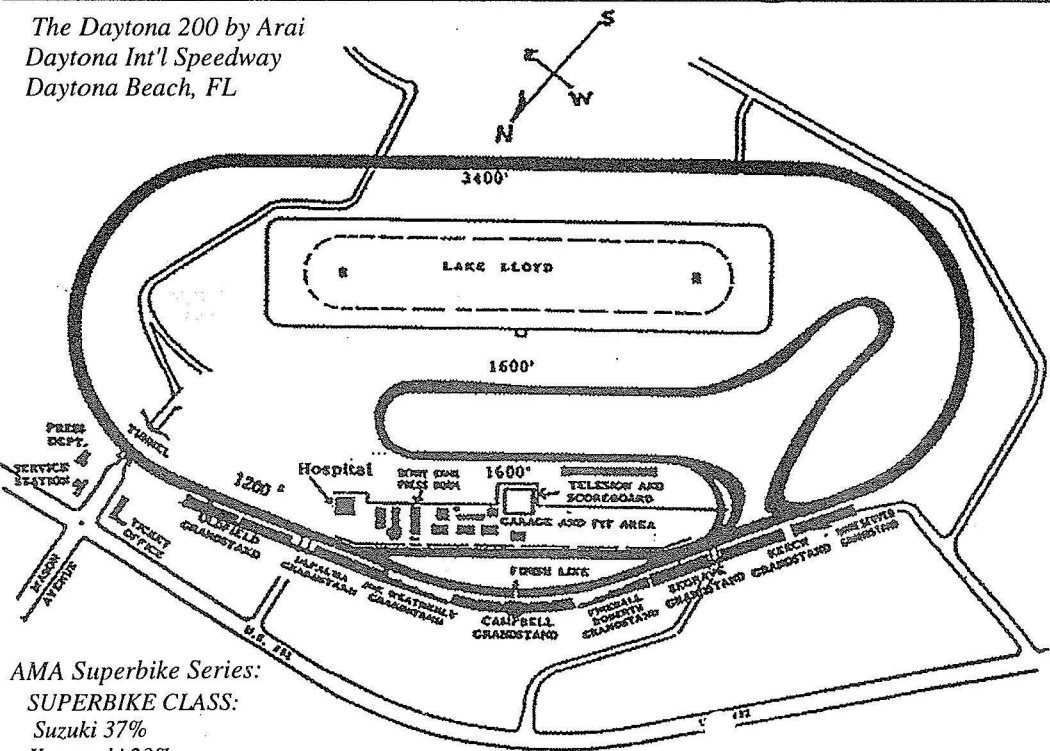
Beställ genom att betala in på postgiro 60 44 52-3  
Glöm ej att ange antal,färg,storlek o.s.v.....





© Cucciolo® 4/1996

The Daytona 200 by Arai  
Daytona Int'l Speedway  
Daytona Beach, FL



AMA Superbike Series:

**SUPERBIKE CLASS:**

- Suzuki 37%
- Kawasaki 23%
- Yamaha 17%
- Ducati 16%
- H-D 6%
- Honda 2%
- Unspecified 1%
- Honda 2%
- Unspecified 1%

**750 SUPERSPORT CLASS**

- Suzuki 55%
- Kawasaki 23%
- Honda 16%
- Yamaha 6%

*Breakdown of 80 starters for the Daytona 200:*

- Suzuki 40%
- Kawasaki 23.75%
- Ducati 13.75%
- Yamaha 12.5%
- H-D 7.5%
- Honda 2.5%