

# Cucciolo



*Traktorer, Laverda å Peter Sköld*

**Nr 5/1996**

Nr 65 sedan starten



SVENSKA  
**DUCATI**  
KLUBBEN



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

#### Annons:

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, dekaler 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:

Primärredaktör: 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: Rikard Nilsson ☎: 046-25 07 25 / 0705-888 916  
Jeppsgård 11 245 45 Staffanstorps  
E-mail: rnesm@scc.se

Kassör: Henrik Berggren ☎: 040-44 93 00  
Vildvinsgränd 26 230 40 Bara  
E-mail: henrik.berggren@wilo.se

Sekreterare: Magnus Mårlid ☎: 0455-808 68  
Mimersg 3 371 38 Karlskrona  
E-mail: magnus.marlid@karlskrona.mail.telia.com

Kontaktm.ansv: 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

Veteransekt.ansv: Johan Genestig ☎: 0455-33 70 78  
E-mail: 106053.1153@compuserve.com

#### 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 570 members in the club.

#### Adressändringar m.m. / New addresses etc:

Magnus Mårlid Mimersg 3 371 38 Karlskrona Sweden

#### Nya medlemmar:

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

#### Klubbpyrlar:

Beställs av: Lars Källberg Almgatan 16 775 52 Avesta  
E-mail: larsk@ava.se pg 60 44 52-3 ☎: 0226-611 39

#### Gamla nummer av Cucciolo:

Beställs av: Thomas Tallin (mazzdaägare) ☎: 08-80 86 45

#### Bullerfonden:

Betala till: Hans Jartoft Simmenäs 8115 441 91 Alingsås  
Pris: 58,76 kr/år pg 637 82 20-5 ☎: 0322-711 24

#### Bankommitté:

Peter Hesterskog ☎: 0370-998 78 (sammankallande)  
Mikael Larsson ☎: 013-13 95 81 Anders Ingvarsson ☎: 0370-220 44

#### Valberedning:

Jan Johansson ☎: 08-669 59 33 (sammankallande)  
Niclas Cederlund ☎: 0455-155 66 Peter Hesterskog ☎: 0370-998 78

#### Grappautskott:

Gunnar Nuija ☎: 011-14 14 61 Lars-G Lindgren ☎: 011-667 35  
Jan Johansson ☎: 08-669 59 33 Lars Källberg ☎: 0226-611 39

#### IT-ansvarig:

Niclas Cederlund Email: Niclas.Cederlund@epk.ericsson.se ☎: 0455-155 66  
WWW-adress: WWW: http://www.micapeak.com/SDK/

#### Lokala kontaktmän:

N: Per Skogman ☎ 0922-300 02 Ö: Anders Mansen ☎ 08-92 09 19  
V: Ove Hvarfvenius ☎ 031-20 39 77 S: Peter Essy-Ehsing ☎ 040-97 65 08

Cucciolo



# BULLER FRÅN REDAKTÖREN

**Nu** är jag innerligt trött på alla dessa okunniga söndagsbilagereportrar påhopp på vissa Malmöbor. Att vapen och hojåkning hör ihop vet ju vilken bildad mc-åkare som helst. Tittar vi tillbaka i vår våldsamma historia ser vi att det var mer en regel än undantag att samma fabrik både tillverkade vapen och hojar. Benelli, Huskvarna, BSA, MotoGuzzi (Flygande målobjekt) bara för att nämna några. Slutdiskuterat.

På sista racet i Karlskoga var det ovanligt många tävlingshojar med Svenska Ducatiklubbens logo på kåpan. Tydligt så hade det stora dekalriktet brutit ut på natten. Styrelsen och redaktionen tar givetvis avstånd från sådana illdåd att försöka tvångsrekrytera förare. Tips som gör att förövarna kan gripas belönas rikligt.

Några ord bör väl nämnas om årsmötet, ja egentligen allt utom att jag åkte bil dit precis som alla riktiga Ducatister gör. Klart är också att stora dekalriktet även utbrutit i Karlskrona under natten. Jag vill poängtera att man *inte* bör dra den farliga slutsatsen att även här befann sig styrelsen och redaktörerna.

Något årsmötets protokoll fick inte plats i detta nr utan sparas till Julnummret. Jag kan dock redan nu skvallra att en lycklig förare till en 750 sport numera är ägare till det stolta vandringspriset i buller. 113 dB gav våra nya fina mätare db(A) och dB(B) i handen. Ett hedersomnämnde fick den

Danske chefredaktören för sina otroligt avancerade svetsar som hindrade det som var kvar av insatsen att skjutas ut ur sitt rör. Mycket vackert. Danskt i topp eller rättare sätt på låg nivå blev det också för den 750 SuperSport som inte ens lyckades klämma ur sig pesiga 100 dB. En tuta och skamvrån får man för det.

Själv var jag tvungen att både ha synen och höraapparaterna avstängd när förre ordföranden gjorde allt för att täcka mig med ett tjockt lager oljedimma och PARTIK(e)LLar. Hans MHR uppges numera komma så långt som 30 mil på en liter olja, häpnadsväckande. Slirande koppling är numera helt normalt. Att inte laddningen fungerar verkar inte bekymra honom alls. Bekymrade var däremot de konstaplar som i polisbilens baksäte höll korsförhör med mannen ifråga. Det rapporterades dock att den vådliga turen i mörkret utan lampor inte resulterade i något rättsligt efterspel.

Vårt att nämna är att RedaX och styrelsen var överens om att det fanns många vinnare på mötet. Förlorare var bara de som inte kom! Framför allt vill jag nämna Niclas "IT" Cederlund som smög i buskarna och inte vågade sig ända fram. Trots att han bor i Karlskrona 365 dagar om året missade han årsmötet i hans egen hemstad. Hur är det möjligt?

Nu till en glad nyhet för alla som väntat på att klubb sidan skall uppdateras. Den är KLAR! Den finns färdig hos Herr och fru **Källberg** i deras dator. Bra va! Denna

glada nyhet serverades mig på trappan av Annika under årsmötet. Jag visste mig inte till av glädje. Under tiden njuter vi av de gamla klubbssidorna ett tag till...

Vinter mössan e' (fortfarande) slut

Men ledarsidan bör också hålla sig till fakta, därför meddelar jag att jag tycker det börjar bli kallt ute. Det är både sant och fakta i ett.

*Tyvärr har kvaliteten i detta nr blivit lidande p.g.r av redaktörens sviktande hälsa. Avsätt mig gärna omgående, annars kanske det blir värre. Någon?*

Som alltid, tackar Oansvarige utgivaren alla som gjort detta nr möjligt. Grazie!

## ANTIREDAZIONE

**Nästa nr (Sex/96):** Allt som inte kom med i femman och ännu mer ba'. Äntligen? Massor av skvaller. Stoppa vintern. Färdig för tryck i slutet på November?... Kukeliku- pang. Vi har kört skiten ur Sturessons och Skölds 955'or vad gav det i handen? Kanske vi också hinner med att sänka MC-pressen och knäcka redare? Läs *allt* (?) om festen med Cralle och varför redaktörerna och presidenten gjorde som de gjorde. Är verkligen Christer Lindholm en Finne? Mästare är han i alla fall. Hurra.

### **Framsidan:**

**Bild:** Gunnars och min hyllning till Peter Sköld. Ja, Peter, den är RÖÖÖD. I.ö se text enligt nedan.

**Text: Traktorer, Laverda å Peter Sköld.** På säsongens sista race i SO avslöjades

det. Sköld *älskar* traktorer! Dessutom: Efter flera år av filande på hönor (hojmärket alltså *inget* annat) var det givetvis flera bekymrade japanåkare i vårt tält och grät på Skölds axel. "Den går bara på tre cylindrar". Vad är problemet? Undrade en så alltid lika förvånad Peter. Redaktören har sin åsikt klar. Slutsats kan bara bli. Traktorer och trecylindriga hojar = Laverda.

PS Peter. Hälsa Bonn-Per på den gröna DS

### **Baksidan:**

Circuit van Drenthe Assen

### **Medarbetare:**

(Som gjorde det)  
**Genestig** Kungsaxelsidorna  
**Werkelin** Gnäll, gnäll, gnäll  
**Hans Jartoft** Skvaller, buller mm  
**Niclas Cederlund** (Allt och inget)  
**RedaCC: P Hesterskog** SkvallerWSB, SO  
**Styrelsen** Bullrar: Peter TrollisEssyEhsing

### **Innehållsförteckning:**

Styrelsen har ordet	Sid VI
Kalender	10
Läsarundersökning	11
Skvaller, skvaller	13
World Super Bikes	22
Cagivan	30
"Den sketna kedjan"	34
Ducati ST	38
Testkörning Monster	40
Ristorante tips	42
Kungssidan	44
Insändare (Som vanligt Mest gnäll)	47
Kungen - Karungi	56
Borgo	60
Klubbpyrlar	63
Absolut sista sidan!	64
Fine!	

# BULLER FRÅN STYRELSEN

## LUFTMOTSTÅND

Konsten att göra sig så liten som möjligt kan vara bra att kunna vid många olika tillfällen. Som när vi till exempel var på Anderstorp. Jag har en något lägre kurvastighet än många andra i klubben, så när Anders Mansén körde om mig i böjen så tänkte jag "om jag kryper ihop riktigt mycke så tar jag honom på rakan". Sagt och gjort och så var han bakom mig igen. Ska sanningen fram så kan det hela bero på att jag har fuskat lite med motorn... Andra tillfällen som kan vara lämpliga att göra sig så liten som möjligt är när vi har styrelsemöten (som oftast är riktigt trevliga tillställningar) och herr ordförande säger "vem tar hand om styrelsens sidor i nästa nummer av Cucciolo?" Då tänker jag på hur lite av mig som syntes där bakom kåpan på Anderstorps-rakan och i samma ögonblick som jag vaknar upp igen upptäcker jag att alla tittar på mig. "Det är väl din tur den här gången Trollis" säger alla i kör. "Ja, det är det nog" säger jag, samtidigt som något inombords skriker NEJ NEJ NEJ. Vad skall man skriva om? "Skriv vad som helst, Hitta på något" säger de andra. Suck, javisst en baggis, bara fyra sidor. Drygt en sida från mig, ordis tog resten.

## MEDLEMSKORT

Ni nya medlemmar som ännu inte fått något kan vara lugna. De hade varit ute hos er om inte styrelsens skarpa ögon kollat dem. De var helt enkelt inte bra nog utan ska göras om. De skickas ut så fort de kommer från tryckeriet. Alla andra har väl sitt kort i behåll, får vi hoppas. Men om olyckan ändå varit framme kan vi trycka upp ett nytt för endast 30 kronor. Sätt in pengarna på 477 13 71 -4.

## SUPERSPORT

"Jag är inte bara styrelsemedlem, utan även trollkarl..." Tänkte beklaga mig över trollkarlarna på TV-kanalen Supersport, som kan få ett otroligt spännande och häftigt Superbikelopp att bli hur värdefullt som helst. Som den gång när de tyckte att det hade varit roligt att se lite av Cralle och i samma ögonblick så är det den ende som zoomas in i rutan. Problemet var att han hade ett annat nummer på hojen och då kan det bli lite svårt att hålla reda på pojkarna. Eller den gång som Carl Foggerty står i depåboxen efter att han har brutit loppet och de två kommentatorerna säger "Där står en som har fått bryta, undra om det inte är John Kocinski eller... nej han är kvar på banan, men jag känner igen honom, undra vem det kan vara?" Jag undrar bara vad dom har betalt för det där egentligen? / Trollis (Peter Essy-Ehsing)

## ASSA DESMO

"Jag är inte bara styrelsemedlem, utan även låssmed..." ASSA, ja ni vet dom som gör dörrlås, har tagit fram en cylinder som de kallar Desmo. Som sann ducatist förstår man att den saknar fjädrar. Stiften som ligger i två rader vid sidan om nyckelhålet glider i två spår på var sin sida av nyckeln och ställer då in sej i rätta läget så att nyckeln kan vridas. Nu finns den bara i utförande som skåpscylinder så gå och köp en och sätt i klädsåpet på jobb. / Trollis

## TÄVLINGARNA PÅ ISLE OF MAN ..

.. 90-års jubilerar nästa år, vilket borde vara sevärt. På separat infoblad förmedlas lite tips via Carola Carlsson. Det jobbas också på möjligheten att åka Hercules till huvudön. Fortsättning följer.

## FOGGY TILL DUCATI

Nu när Foggy börjar komma till åren och snart skall avsluta sin karriär så vill han göra detta på en röd hoj. Det var väl inget direkt fel på V4:an men... Vems plats han skall ha i fabriksstallet? Teamet har väl inte alltid haft det så lätt med lille John... / Trollis

## -96

Nu när mörkret rusar mot en med stormsteg så funderar vi på det gångna året och alla jippo och bus som vi har hållit på med och alla trevliga ducatister som det här landet är begåvat med. Nu när tangentbordet är framme vill vi passa på att tacka alla som har ställt upp på våra arrangemang. Mässorna, 1:a maj, vårresan, "Cralle"-resorna, pasta-aftnar, Båstad, Isle of land, Anderstorp, Årsmötet med mera. Vi har självklart redan börjat planera inför nästa sommar, så vår förhoppning är vi träffas då också. Och för de som inte vill vänta så länge så skall vi ha ett eller två Kust till kust rally, i vinter. Håll utkik efter detta i nästa Cucciolo. / Trollis

## MUGELLO

Ja, ni vet banan nere i Italien som vi har hyrt tillsammans med DNL under helgen 19-20 oktober. De betalar med pengar och vi betalar dem indirekt med att de får använda vårt namn på annonsen. Vår klubb har faktiskt en hög "ballhetsfaktor" i Tyskland. Vi kan lova att den inte blev sämre efter avslutningsronden av Pro Superbike på Hockenheim i slutet av september. Cralle vann så klart och så gjorde även vi. Skvallerreportaget kommer i nästa Cucciolo. Vi hoppas att någon av de som lyckades ta sig ända ner till Mugello hade tur och fick prova Cralles hoj. Möjligheten skulle i alla fall finnas via ett lotteri.

## ANGE DITT MEDLEMSNUMMER

När man skickar in adressändringar, namnbyten, hojändringar, skriver till redaktionen, styrelsen eller vad det nu kan vara så glöm inte att ange ditt medlemsnummer.

## FÖRSTA HJÄLPEN

Vi tänkte hjälpa Italienarna och köpa in oss i "DUCATI-fabriken" men bröderna "C" nobbade. Det hela resulterade i en liten andel (se bild) av en kulturellt högaktad och välbesökt Ristorante nere i norra Dolomiterna istället. Den heter RIFUGIO BELLAVISTA och ligger strax utanför Paderno del Grappa. Passande namn eller hur. Nu undrar ni väl om käket är bra, eller hur?! Ha, inte brydde vi oss om det, vi tog hand om Grappan istället. Numera har vi alltså regelbundna Grappa-leveranser direkt från Italy. Nästa anländer i mitten på oktober. Hör av er till Grappa-utskottet om ni vill pryda barskåpet.



## OKTOBERFESTEN

Går alltid av stapeln i slutet av september, i München. Helt enkelt bara för att när man vaknar upp ur en veckas rus så är det just oktober, smidigt eller hur ?! Delar av styrelsen tog på sig uppgiften att rapportera från detta fylleslag i jätteformat. Minnesluckorna blev längre än någonsin och dyrt blev det också. Totalnotan ska ha slutat på mer än 100 000 svenska kronor för fyra dagar å lika många pers. Någon missade till och med flyget (hem) och blev tvungen att fixa bil istället .....

## SCANDINAVIAN OPEN

År slut för i år. Ömsom vin, ömsom vatten är nog en bra slutsummering. Anders Stureson har haft diverse problem med virus som bara dyker upp när det är race. Träningarna har i de flesta fall gått utan problem. På den sista omgången i Karlskoga (Gelleråsen) fungerade det även till en början bra på race't, men då passar Sölvesborgaren på att göra sitt livs första "high-sider" och så var den dagen åt helv..e. Peter Sköld har också haft ett motigt år. Ett riktigt och ett lite mindre motorras. Han har dock vid ett flertal tillfällen visat ungtupparna var skåpet ska stå. Till deras förtret, naturligtvis. Gunnar Bruhn är den ende som hela tiden haft en fungerande 955:a. Gunnar är en lugn person som kör för att det är roligt. Vinna är "ute" och inte så viktigt. Det var annorlunda förr, när Gunnar började sin tävlingskarriär. Då var han också hungrig och vann (?), men då var många av dagens kombatanter inte ens påtänkta. Sköld undantagen förstås. Numera är lamporna tända i garagen och vi ser alla fram emot 1997.

## DEUTSCHER MEISTER 1996 !!

Inte oväntat så tog Cralle hand om guldpengen före alla avundsjuka "Schnitzlar" i årets upplaga av Pro Superbike. Det var klart redan innan sista omgången på Hockenheim så det blev en show och uppvisningarnas helg. Sevärt !!! Tyskarna gjorde ändå allt för att deras favorit, Jochem Schmid, skulle få så mycket fördel som möjligt. Förlängde till och med träningen med tio minuter, för att han var sen. I ren avundsjuka så filmade de heller nästan ingenting av Cralle och hans framfärd. Det var inte heller med så mycket från segeryran. Det myllrade av blå-gula hjälm- och flaggförsedda vikingar överallt och det är ju naturligtvis inte TÜV-GEPRÜFFT. SKANDAL kallar vi det.

## SOLLENTUNAMÄSSAN -97

Vi skall så klart ha en monter även denna gång, 16-19/1. Vissa förberedelserna har gjorts och De som håller i det tills vidare är:

Anders Mansén (08-92 09 19)

Jan Johansson (08-669 59 33)

Som vanligt så behövs idéer, material och personer som kan stå i montern under mässtdagarna. Känner du för att hjälpa till så hör av dig till Anders eller Janne.

## VAA, VI ÄR KVAR ...

.... som styrelse ett år till ?!? Vi var i och för sig beredda på det eftersom det har varit brukligt att styrelsen får sitta i två år. Året har, från våra ögon sett, varit mycket lyckat. I skrivande stund är vi faktiskt hela 570 st betalande medlemmar. Ekonomiskt sett känns det också bra och årets vinst ligger på ungefär 40 000 kr. Inte illa för en ideell klubb. Pengar är runda och rullar därmed bra och vi har flera projekt på gång, däribland "Kartan" som ska vara klar i början på -97.

## CD-SKIVAN DUNDRAR PÅ ..

och nu har vi tryckt 7000 st. Som om inte detta skulle vara nog har vi nu fått in en förfrågan som växt i antal. Det började med 15 000 men är nu på hela 40 000 st. Nu gäller det bara att komma överens om priset. Fortsättning följer.

## KÖLN MÄSSAN 2-6/10 -96

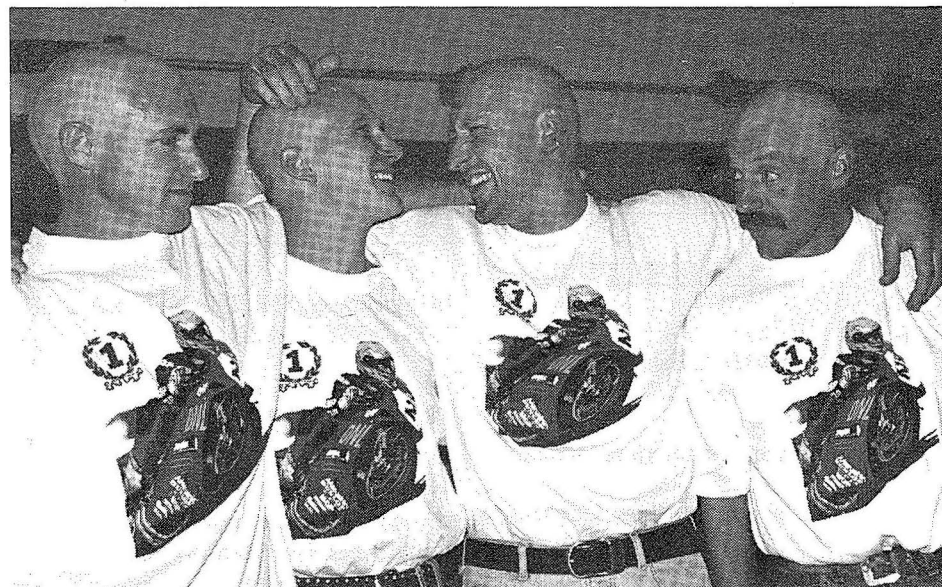
Rykten florerar alltid så här precis innan om vad som ska visas och vilka som inte dyker upp. Detta året är definitivt inget undantag. Kommer 916 att bli en 955:a eller rent utav en 995:a ? Visar man 900 SuperSportens efterträdare ? Är Sporttouren (944:an) klar ? Får vi se superstånkan i ett gatchassi ? Vi kan givetvis inte lita på vad andra skvallerblaskor skriver, utan åker naturligtvis som vanligt ner för att göra en egen bedömning. Reportaget kommer i nästa nummer. Håll ut !!

I sista stund .....

## CRALLE OCH DNL -97

Som absolut första tidning kan vi härmed meddela att Cralle kör för DNL även nästa år. Det blev klart dagarna innan Kölnmässan (2-6/9). Vad som inte är klart är i vilken serie man kommer att köra. Enligt teamchefen, Wolfgang Zeyen, så jobbar DNL nu på högtryck för att det ska bli WSB. Det fanns även bud från andra (bl.a. skurhinkar) men de räckte, som vanligt, inte ända fram.

Vi gratulerar Cralle till årets titel och önskar lycka till -97.



Delar av DNL-teamet som de såg ut efter totalvinsten i Pro Superbike.



# Calendario

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

Onsdagsträffar. Wienercafet 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

## Oktober månad

11-13 Ruskträffen. Eskilstuna. Tuna  
Touring: 016-941 25 Inge.

12 Swap meet. Tammerfors Finland.

12 - 13 Classic Bike Show. England

17-20 Biketoberfest. Daytona beach. Fl.

20 GP VM Eastern Creek, Australien.

## November månad

2. Veteranmarknad/Swapmeet. Lands-  
krona. 0498-28 47 30, 08- 96 64 62.

3 WSB Philip Island Australien.

7 -17 1996 International Motor Cycle  
Show NEC England. Martin Lambert  
England-0171 222 0666 Fax: 0171 233  
0335

9. Swap meet. Sundsvall. 0498-28 47 30,  
08-96 64 62.

22 - 26 54 th. International Motorcycle  
Exhibition. Milano Italy. FAX: +39-2-  
669 820 72

## December månad

14. Swapmeet. SNUT mc Askersund.  
0583-123 98, 124 22.

## Januari månad:

16 - 19. MC-mässa Stockholm !  
Mässfolk till vår monter sökes !!!! Ring  
kontaktman Öst (RedaX) för info.

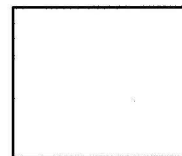
## Cucciolos stora läsare undersökning 2.

Vi på redaktionen försöker ständigt (humhumhum) att förbättra oss, även om det inte verkar så. Dessutom har vi tagit lärdom av SuperBike att man då och då bör göra marknadsundersökningar för att åtminstone ge sken av att vi bryr oss om vad ni tycker. En annan variant är att göra som MCM som helt framt svarar sina läsare att de skiter i vad de tycker och gör precis som de själva känner för.

Ingen av dessa metoder är speciellt bra. Därför har vi på redaktionen anlitat konsult hjälp av J-data (Jan Johansson) för att framställa den optimala läsarusundersökningen. Då vi lagt ut en mindre förmögenhet och anletes svett på detta ber vi dig att ta dig tid att noga läsa igenom frågorna, förstå dessa och härvid i fylla formuläret på ett säkert och riktigt sätt. OBS endast ett kryss på varje fråga. Skicka in ditt svar plus en tjugosedel. Tack för din hjälp.

Fråga.

Tycker du att Cucciolo är världens bästa tidning och att redaktörerna inte bara är snygga och utomordentliga förare som frambringar sina Ducatis på ett snabbt och säkert sätt, utan även förtjänar betydligt bättre uppmärksamhet (och fler motor) än idag.



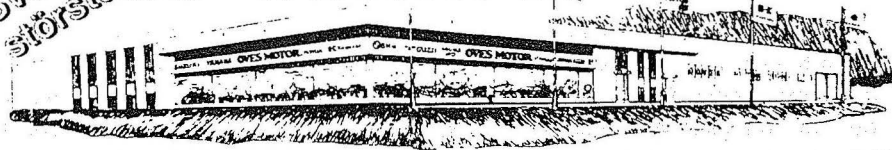
Ja

☐ ja

DUCATISTER söks till vår monter på MC-mässan  
i Stockholm den 16 - 19 Januari. ☎ Kontaktman Öst.



Sveriges  
största **MC-VARUHUS**



**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**

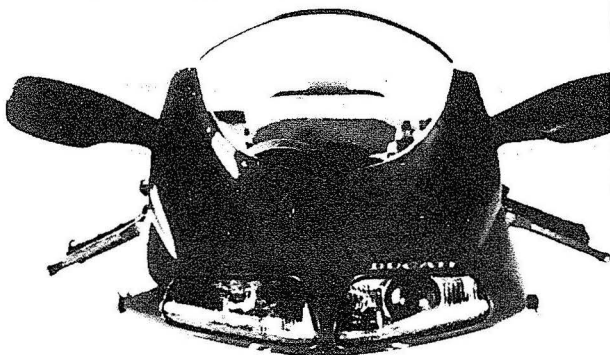
Kläder och prylar i mängd till kanonpriser.

**VERKSTAD**

Vi servar och reparerar allt som går att laga.

**UTHYRNING**

Hyr en hoj innan du köper den. Hyran räknas av !



**Sugen på en ny Duce ?**

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

Aukt. 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

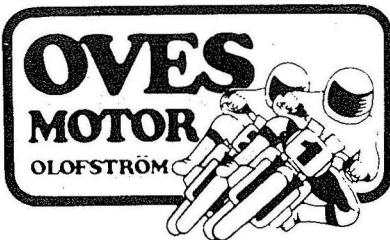
Försäljning 0454-423 55  
Verkstad/lager 0454-418 00  
Fax 0454-407 38

ÖPPET: Månd. - Fred. 9 - 18  
Torsd. 9 - 20  
Lörd. 9 - 13

**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.**

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

**96:ORNA HAR KOMMIT !!**



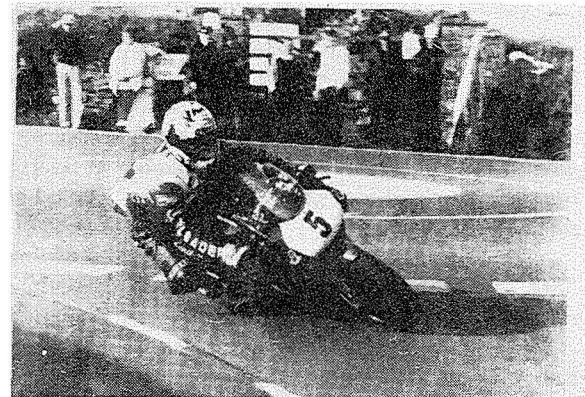
## DET SENASTE MODET...

I Superbikedepån är att färga sitt hår i sina sponsorer's färger. Det började med Aaron Slight som klippte sitt hår så han bara hade en tuppkam, som färgades illgrönt precis som Castrol's färger. Slight kommer att ha olika färger på sin tuppkam vid alla de olika tävlingarna och banorna !!

Då började Anthony Gobert apa efter med att färga sitt hår i Kwakgrön färg och lite svart. Senast när hela cirkusen fortsatte sin *turné* i England på Brand Hatch hade Neil Hodgson i Virginio Ferrari Ducati stallet varit ut med en kompis *på sta'n* så hittade han en peruk som just hade sådan tuppkam (i från början var det ju indianer som använde sig av detta hårmode — så gammalt är det). Så på fredagens morgonträning gick Hodgson omkring med den gula tuppkammen för att reta de andra två *nissarna* i depån.

Fotnot: På Brands Hatch hade Slight färgat sitt hår i någon rödvinsaktig färg.

## Holden på Isle of Man



Robert Holden (Ducati) could it be his second win of the week.

Ni vet säkert redan om det att **Robert Holden** kraschade på Isle of Man och ådrog sig så stora skador att hans liv inte gick att rädda. Legenden **Steve Wynne** som stått bakom satsningen på Holden och deras Ducati drog sig omedelbart ur TT-racingen och meddelar att han troligen aldrig kommer att återvända till ön med eget team igen. Slut på en era som sträcker sig tillbaka före Mike Hailwoods tid.

Steve medelade, fritt översatt, att

**RedaCC**

*"Som förare och sportsligt uppträdande stod Rob jämsides med Mike Hailwood. Jag kan inte tänka mig att kunna hitta en förare av samma hederliga kaliber. Jag drar mig tillbaka med tillfredställelse och belåtenhet, inte som förlorare".*

"Jag vill att Rob ska minnas som den evigt smilande racing entusiast han var, oavsett om det var segerns sötma eller eviga motgångar och besvikelse".

"Rob tävlade aldrig för pengarna och tjänade i princip heller aldrig några. Hans enda motiv var sportmanna anda och vänskap något som han både fick och gav till alla som kände honom. Han hade som mål att vinna men inte till vilket pris som helst".

"Jag har alltid varit en trogen TT entusiast och det är jag fortfarande!"

Rob tävlade för "Phase One endurance team" och **Russel Benney**, managern, har satt upp en fond till hans minne. Pengarna går till TT Emergency Helicopter service.

Rob låg på top under träningskörningen i F1, Senior and Singles (Ducati Supermono). Han sågs driva ut, rätt in i väggen vid Glen Helen på en "standard 916 SP".

Vi har förlorat en färgstark tävlings Ducatist.

RedaX

### DdddddDucati Dator.

Nytt "Ducati Dealer Communication System" har sett dagens ljus t.o.m redan innan den berömda affären.

I en press release (USA) kunde man läsa att Ducati handlare numera kan sköta sina transaktioner via ett nytt data/ kommunikations system.

Något som tidigare var känt som ett tidsödande och arbetskrävande handhavande kan numera med fördel skötas med Ducatis nya "Dealer Communication System" (DCS). Detta gör att alla beställningar av delar och motorcyklar samt garantiåtagande numera kan ske helt via elektroniken. (F-n trot)

I Sverige har tekniken redan funnits sedan en tid tillbaka. Inget nytt enligt Nordbeck.

Levernatören kan med hjälp av DCS kontinuerligt förse handlarna med direkta uppgifter om delar på lager, garantier etc. "Cagiva" i Nord Amerika har satsat enorma pengar på detta projekt och nu orkar jag inte skriva mer om det här.

### 30-års racet.

Visste du att...

...**Cala Alyik** norpade åt sig den minsta av de tre medaljerna i Trial på sin Montesa (?). Vi gick sedan runt i depån och låtsades beundra de små Hynda räcrarna. Allt för att sänka priserna på de övervärderade Desmo stånkorna.

...att **Binge** preppade traktorn, som lystrar till namnet **Laverda**, vobblade in före alla andra under svart/vita flaggan. Detta med **Hasse Gustavsson** bakom flöt..., förlåt, styret. Ibland t.o.m sittandes i sadeln.

... att MCM redaktören "**Inge**" plågade sin sin lilla rykande räcer, av onämnbart ursprung, så bra att den skrek ända till näst högsta platsen på podiet.

RedaX

### Stilfull rökutveckling noterad i väst. Dock ingen fara för allmänheten.

Vår vän i Tidaholm (Finnkopp) har, via vår ö-korrespondant, låtit meddelade per telekabel att hans 350 Scrambler (ombyggd till 350 Desmo utan Desmo!) gått igenom besiktningen. Motorn rök så mycket på bullermätningen att instrumentet ej gick att läsa av!

RedaX/Werkis

### tyvärr Foggy tillbaka till Ducati! och John K till FBF?

På slutet av dagen under den första kvalificeringen av Holländska WSB lät Carl Foggarty meddela att han tänker återvända till sin gamla arbetsgivare DUCATI för att där köra 1997 års säsong. Efter en säsong hos Honda som visat sig långt svårare än han någonsin kunde föreställa sig när han skrev på kontraktet för Honda. Efter endast (när detta skrevs) 2 segrar av 18 körda. Han ligger f.n på en 4 plats.

"Jag kommer inte att tävla många år till. Vem vet kanske nästa år blir mitt sista och då vill jag återgå till en hoj som bättre passar min körstil än Hondan (m.a.o vilken hoj som helst/redaX). Jag är en 250 typ av förare, håller bra varvtider genom hög kurvhastighet, Hondan är mer 'Hårt in, sladda, sväng, gasa-ut'".

Foggy mässar vidare....

Superbike reglerna gör det omöjligt att ändra hojen så att den passar olika förare. "Vi gjorde allt vi kunde för att få Hondan att passa mig. Det var på Hockenheim jag insåg att jag behövde göra dessa förändringar sedan gick det bättre. Men jag föredrar fortfarande att köra en hoj

som passar mig än att behöva tvinga en hoj att göra som jag vill". Teampolare blir Hogdson. Eftersom Ducati bara kommer att ha två officiella hojar lämnar detta John K ute i kylan?

Obekräftade uppgifter säger att John fått styrning hos Fast by Ferracci (USA). Kocinski själv menar på att det var Virgino Ferrari som var orsaken till alla problem som de hade i stallet. Efter att Virgino och John hade skilts åt i teamet gick det mycket bättre. Att han själv skulle hamnat "utanför" är fel enligt honom själv, allt har gått som han själv ville. Nu orkar jag inte skriva mer om det här heller....

RedaX

### Kort rapport om Svenska Folaner.

Det har varit väldigt tyst runt Folan ägare sedan "sågningen" av motorn i MCM. Det som sker stort sker tyst, så är även fallet här. Det finns faktist några riktiga eldsjälur som gör allt för att få Folan motorn att fungera som det var tänkt. Det ser ut som om de är på väg att lyckas även om en hel del utsorteringsarbete säkert finns kvar. De Folanmotor ägare i Sverige som jag känner är faktist "alla" med i Svenska Ducatiklubben. De som är värda att nämnas är Christer som kör en numera fullt gatreggad CMC1000 med ESW chassie, Aprilia goddies mm. Dieter, vars DMC1000 fanns att beskåda på förra MC-mässan. Att vara värst är fortfarande ledordet. Egen bakad Kolfiber i mängder plus exklusiva material gör att totalvikten fortfarande blir runt 100 kg. Idag fullt körbar, har varit på Sviestabanan! Sedan har vi MCM projekthoj som inte torde

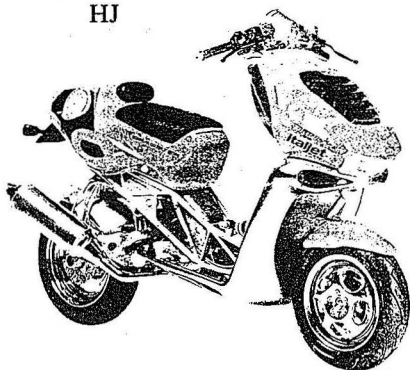
behöva någon närmare presentation. CMC står för Christers MC och DMC=DietersMC. Då borde Inge ha IMC IngensMC ? Utförligare rapport borde komma i ett senare nr.

RedaX

## ITALJET DRAGSTER

Heter en scooter med tydliga Ducati-influenser. Med rött "karosseri" och silvergrå fackverksram har man skapat en fräck liten tuffing, för snygg är väl inte rätta ordet. Därbak sitter en fyrtakts twin på 125 cc. Paioli dämpare både fram och bak, den främre ligger mellan fötterna. Notera även tanklocket bak på kutsen. Priset lär hamna nånstans runt 35-40 000.

HJ



## CUCCIOLO ÅTERUPPLIVAS

Dock inte som en liten 50-kubiks fyrtaktsmoped á la femtiotalets "lilla hundvalp". Det lär bli en scooter men med mer normala hjul av moppestorlek. Vi vet inte så mycket om den ännu men den lär bli producerad av Cagiva och få en liten 50 cc två-taktare ! Snyft, jag vill ha en fyrtaktare, med friliggande svänghjul,

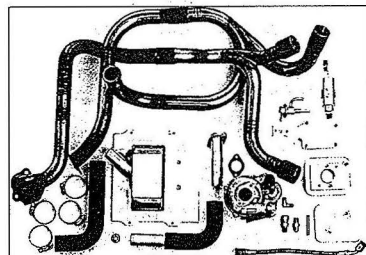
synliga dragstänger till vipporna, med muller..... HJ



^ Cucciolo scootern

## TURBON LEVER

Är man trött på livet trots att man har ett monster i garaget kan man ju alltid skruva på en turbo. Kitet ska inte ta mycket mer än en eftermiddag att få på plats (hm?). Nåväl, motorn skall knappt behöva röras, bestycka om förgasarna bara. Firman bakom det hela kallar sig PCS, tel 0091 904 253 2586, alltså i USA. 104 bakhjulshästar lovar de. Glöm inte att en sån här hoj "lätt går upp på bakhjulet och kör på saker helt utan kontroll, utan att egentligen provoceras". HJ



Major components of the PCS turbo kit (clockwise from the top): exhaust plumbing, electric fuel pump and regulator, billet-aluminum air-filter housing, turbo unit, and airbox top with special plenum and intake tract.

## FINNKOPP HAR FÅTT JOBB

Denne gamle ärkeducatist har gått och blivit bullerbekämpare! Om än i liten skala typ knirk, knäppningar, knak och skrammel. Så knäpper det lite mellan plastbitarna på din 916 är det bara att ringa. Fast Tidaholmar'n kanske hellre vill prata 350 Scrambler....

## DUCATI PASSIONS I MEDIA

I April har vår CD-skiva figurerat både i P3 på bästa sändningstid samt i Teknikens Värld's tv program i femman. Tar det aldrig slut ? 6000 and counting !

Hans Jartoft sidor har jag haft sedan i maj. Därför är inte han sent ute.. ✓ ^

## 1:a maj i Göteborg

Vädret var bra, många Duccar kom och en krokig vårtur kördes. Inga större incidenter inträffade och utan manfall (tvärtom, några dök upp efter vägen) mullrade ca 16-17 Duccar in för fika vid Mjörns strand i Alingsås. Efter lite traditionella italienhyllningar och guldvingegarv styrdes så kosan hemåt igen.

HJ

## CUCCIOLOS BULLERSKOLA

- Snabba förändringar i tryck eller kraft orsakar vibrationer och ljud.
- Generellt skall ytan på vibrerande ytor hållas stor.
- Ljudalstringen ökas med minst 3 dB var gång arean ökas.
- Ju färre cylindrar en motor har desto ljudligare kan den göras.
- Remdrift ger mindre buller än kugghjulsdraft. (När kommer första konv.-satsen för gummibandsduccar?)
- Vid cykliska och impulsartade tryckförlopp blir lågfrekvensalstringen större ju längre cykeln är resp ju glesare pulserna kommer.
- Ett ojämnt förbränningsförlopp bullrar mer än ett jämt.
- Plana ytor isolerar lågfrekvent ljud betydligt mindre än krökta ytor.
- Vid övergång till överljudsfart bildas ett kraftigt övertryck utgående från framhjulet följt av ett kraftigt undertryck från bakhjulet. Ju längre hjulbas desto mer lågfrekvent blir knallen....

HJ



# HÖNA'S V-TWIN



För den enda gången i världshistorien kommer Cucciolo att skriva ut vad Höna's V-twin kommer att heta i sitt fullständiga namn; VTR 1000 Firestorm (!!). Så nu var det gjort, var lite nervös för det där (datorn kanske skulle paja).

Som ni ser är den stor, exakt 996 cc och har fyra ventiler per cylinder som ligger 90 grader i från varandra. Dohc (dubbla överliggande kammar) som driver ventilerna och ingen rem utan kedja som i sin tur driver kammarna. Vattenkyld, naturligtvis. Enligt papperet skall den ha 109 hästar och lika mycket vridmoment som deras senaste skapelse som kallas för koltrast på ett annat språk (Blackbird).

Flat-slide förgasare på 48 mm, CV för att få så fin respons som det är möjligt — det är ju en japs. Åtta liter stor luftbox och ett tändsystem enligt det senaste (ursäkt om jag inte går in på det. Finns gränser, räcker med att jag måste redovisa detta).

Svingen är lagrad i motorn (!! ) för att kunna få en kort hjulbas. Till och med fotpinnarna har sin fästpunkt i svinglagringen. Det innebär att ramen inte väger mer än 7 kg som är en aluminiumhistoria med några extrastag. Tack o lov ingen fackverksram så som Ducati, det räcker gott å väl att Yama redan kopierat det på sin twin.

Normal gaffel (= inte en neråpp-sak) på 41 mm och en enkeldämpare bak.

Själva chassit har en halvkåpa och om man nu skall skämmas ordentligt, den ser faktiskt smäcker ut — för att vara en japan. Gaffelvinkeln är på 25 grader och hjulbasen är på 1430, 2 cm längre än vårt skötebarn 916/748.

Enligt skvallret så är modellen anorektisk, väger 8 kg mindre än Duccen, 192 kg (på papperet i alla fall).

De vanliga 17 tums fälgarna med dubbla 296 mm stora skivor fram, kramas av fyrkolvsok från Nissin. En 220 mm stor skiva och ett enkelok sköter bakkdelen.

För den som måste veta är sitthöjden 800 mm och den kommer i rött, gult och svart. Kommer att kosta 96.000 pengar enligt min lokala handlare.

Så långt gatversionen men en insprutad version är på väg och det sägs att Fogarty skrev under sitt WSB-kontrakt med Höna för att twinen skulle komma, så...

Vad tycker vi då ?? Tja... ser ju smäcker ut (som jag redan skrivit) men har ju inget värsting över sig, läs godis. Sketna 296 mm skivor, vaa ?? Kan aldrig tänka mig att de är flytande och framförallt, var finns karisman ?? Visserligen är den gul — antagligen för att tilltala vår egen motorguru på Gotland med sina små kycklingar — men det väcker ingen åtrå hos mej i alla fall.

Får nog ta och skriva in till Bike å fråga om det är fel på mej o min potens.

Enligt våra tvivelaktiga källor hos den svenska Skurhinksimportören så har man redan fått prisuppgifter på den nya twinen. Kommer tydligen inte heller att vara någon racer direkt från början utan mer en sportig landsvägshoj, Suzuki TL 1.000 kommer den att heta. TL påminner oss om något, eller hur ??

Nu börjar japsen närma sig, förhoppningsvis blir klubben av med de värsta "hoppa-på-en-916-å-vara-häftig" köparna. Tilltals nog mer av dessa hojar — tack alla ni stora mc-tillverkare i uppgående solens land.

## VISSTE DU ATT...

### EUROPEAN SUPERMONO

För att olika fabrikat skall kunna visa sig i stånkaklassen ändrar man nu reglerna.

Man vill säkerställa sig som en supporterklass tillsammans med Superbike-cirkusen (WSB), har ju körts på några utvalda deltävlingar i år.

De föreslagna reglerna för 1997 skulle tvinga de olika stallen att bibehålla samma vevhus och topplock som originalet. Man hoppas att dessa regler skall uppmana de olika tillverkarna att utveckla sina stånkamotorer.

De som vinner klassen (Skurhink BMR) just nu använder superspeciella topplock (one-off) och har definitivt inget med originalmotorerna att göra.

### DE CECCO

Australiensaren Shawn Giles har gjort upp att få köra De Cecco-stallets Duce i WSB, vilket kan leda till att han får köra för stallet hela nästa år.

26-åringen från Sydney körde på Monza och Brno i Alstare Ducati-stallet tillsammans med fjolårsvinnaren i EM SS 600; Michael Paquay.

Affären roddes i land tack vare spons från Pirelli.

Det bästa resultatet Giles haft är totalt en tredje plats i Australian Superbike Championship förra året (kom in som 14:de man på Brand Hatch härom månaden).

### WSB PÅ SENTUL...

I Indonesien vann ju John Kocinski bägge heaten. Men han dök inte upp på prispallen efter första loppet..., får nu böta 50.000 sv. pengar för sitt "misstag".

Enligt egen utsago visste inte hans stall var pallen var någonstans, trots att man

varit på denna banan och tävlat två år i rad... Istället fick nu Höna-duon sitta och vänta på "Little John" innan man bestämde sig för att ha prisutdelning ändå.

"Jag skulle vilja framföra min ursäkt till Slight och Fogarty men inget i stallet visste var prisutdelningen skulle vara någonstans. Jag gissar att vi kämpar lite med organisationen i stallet," sade amerikanen till Cucciolo.

Stallchefen Virginio Ferrari var förbannad och berättar: "Den här personen — som jag inte vill namnge, för jag vill inte ha med honom att göra — kom in i depån och hävdade att han var slut och inte skulle gå till prisutdelningen. Plötsligt ändrade han sig tydligen och bytte om för att sedan följa med olika funktionärer. När han var 20 meter ifrån podiet så ändrade han sig igen !! Efteråt gick han till journalister och sade att hans stall inte visste var prisutdelningen var någonstans."

Spänningen mellan Ferrari och Kocinski började redan på träningen när 28-åringen menade att stallet skulle skaffa honom en egen luftkonditionerad depåbox, vilket skulle kosta stallet ytterligare 6.000 sv. pengar. Det hör till saken att på Sentul finns det inte alltför många boxar för de olika stallen — innebär "bara" två boxar per stall...

En fotnot i det hela är att det inte är första gången Kocinski har gjort så här (skippat prisutdelningen). Han körde ju för Skurhink och deras 250-stall 1993, när han vid Hollands GP-tävling inte kom till prisutdelningen.

Han blev sparkad på fläcken (har kvar fotavtrycket i baken än idag... ) !!



# PIRELLI

# D.I.D



**Det bästa är  
gott nog!**

Generalagent: **VARTEX**

## AH, DE' MENAR DU INTE...

1986

Var Bimota på "slak lina". Italienska myndigheter lossade lite på de finansiella restriktionerna som höll på att strypa firman vid tillfället. Bimota fick två år på sig att reda ut sin ekonomiska situation. Samtidigt lanserade firman sin första helitalienska hoj — DB 1:an.

För noviserna i klubben, DB 1:an var Bimota's första cykel med Ducce motor.

Resten är historia, som man brukar säga.

### CATHCART — SUPERMONO

Cucciolo träffade Alan Cathcart vid en av de European Supermonoloppen som körs samtidigt med WSB.

Ducati's Supermono'n tillverkades i 70 exemplar men endast en (1) kom ut på banorna som det var menat — Alan Cathcart's egna !! Alan berättar: "Flesta samlare föredrar att ha dem i garaget tillsammans med sin 916 SP istället för att tävla med dem." Medan många andra har sina Ducestänkor under skynten håller Cathcart igång sin 572 cc "enkel Duce".

"Cykeln började tillverkas 1983 med teknologi från -92, men den senaste tillverkade omgången hade en uppborrad version, istället för 550 cc hade de i verkligheten 572 cc."

Med lite fabriksstöd i form av racingdelar vänder sig Alan till Vee Two i Australien för att kunna hänga med de andra stänkorna i klassen.

"Brook Henry hos Vee Two gör ett fantastiskt jobb. Han tillverkar egna kammar och har 'mappat' om insprutningen så att den istället för 64, nu ger 68 bakhjulshästar !! Samtidigt som

vridmomentet kommer tidigare än på fabriken."

Trots att både Hockenheim och Monza är banor som kräver mycket hästar så lyckades Cathcart landa på en tredje plats i Tyskland samt låg på en fjärde plats innan en galen Japan lyckades "köra över" engelsmannen i Italien. "Bägge banorna var inga Ducebanor medan Brands Hatch, Assen och Albacete är — så jag kan knappt bärga mej..."

Med andra ord kör man stänkaklassen vid dessa tre World SuperBiketävlingarna.

### DEPÅCYKEL

Amerikanen Colin Edwards hade en ny depåcykel lagom till Brands Hatch-tävlingen (bilden). En 40 cc, exakt replika på hans tävlingsmaskin — Yama 750.

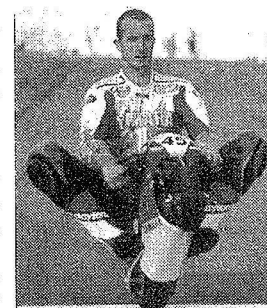
### LJUSSKYGGA...

Skurhinksstallet lät sina rivalstall i depån, vid engelska WSB deltävlingen, leva i mörkret, vad gäller träningstider. På fredagens träning släcktes skärmarna i 20 minuter i var depåbox,

efter det att Skurhinks kock satte på stallets stora friteringsapparat !!

### RALLYMÄSTARE...

Besökte det engelskbaserade Skurhinksstallet på Brand Hatch. Colin McRae besökte John Reynolds och nyzeeländaren Kirk McCarthy (förarna) för att se skillnaden mellan tävlingscyklarna och den cykeln han själv köpte nyligen. Tydligt är han helt galen i motorcyklar när han inte sitter i rallybilar och vinner olika mästerskap.



## DUCATI'S DAG

Men inte fabriksstallet utan det var Troy Corser som stod för uppvisningen att vinna bägge heaten.

De flesta förarna klagade på det dåliga fästet på den 5 300 meter långa Brno-banan. Som fick ny beläggning tidigare i år.

Men Corser unkom dessa problem med sina Michelindäck, och sina konkurrenter... "I bägge heaten försökte jag kom ifrån de andra genom att köra så fort jag kunde," sade förre Amerikanska Superbike mästaren. Corser ledde före Slight och Fogarty med mer än två sekunder när första varvet hade körts !! 24 åringen var dessutom hela 10 sekunder före Fogarty när de gick i mål.

Trots att andra heatet nästan var en exakt kopia på första, var Corser rädd att han inte skulle klara hela distansen när hans Ducati började läcka olja.

"Jag bestämde mig för att sakta ner, trodde motorn skulle antingen stanna eller släppa olja på däcken."

I första heatet körde Fogarty om Slight på fjärde varvet, bägge på Höna. Det kunde ju inte nyzeeländaren smälta utan försökte med alla medel komma tillbaks och köra om den dubbla världsmästaren (på Ducati - då) men ett dåligt däcksväl gjorde att han sladdade runt, ungefär som en tvålv i en tvålkkopp. "Med bara ett par varv kvar valde jag att ligga bakom Fogarty. Oturligt gjorde jag ett dåligt däcksväl och bakdäcket bara sladdade runt för mej," berättade 30 åringen för Cucciolo. Med en tredje och andraplats i Tjeckien så leder nu Slight före Corser med nio poäng.

Fogarty berättar: "Jag förlorade en del tid när jag såg olja komma från Corser's cykel och saktade ner. Försökte varna Neil Hodgson som låg bakom mej och när jag gjort det så hade Slight försvunnit. Verkade som min maskin hade förlorat effekt jämfört med hans." (Jasså du/Redax)

"Jag hade lika mycket grepp i däcken som i mina knäpuckar i första heatet," sade Hodgson som blev rammad av Anthony Gobert i jakt på duon Fogarty och Slight. När 22 åringen från England kom tillbaks ut på banan ifrån gräset kämpade han till sig en elfteplats.

I andra heatet gick det bättre, fjärdeplats. "Gjorde bara ett misstag — lät Fogarty och Slight köra ifrån mej."

Hodgson's stallkamrat, John Kocinski gick i mål som fyra och sexa. Han påstod att Duccen behövde mer utveckling...

Corser's stallkamrat amerikanen Mike Hale gjorde "come-back" efter sin skada och rullade in som sju och femma. "Dessa resultat kommer ifrån arbetet med cykeln efter Hockenheim. Tyvärr kunde vi inte fortsätta våra tester på Monza när jag skadade min fossing. Detta är första gången jag 'på riktigt' tävlar med hojen."

Kwakarna gjorde inte alls bra ifrån sig. Anthony Gobert som gick på smärtstillande klarade inte av att växla på grund av för mycket droger !!

Hans stallkamrat Crafar hade problem med greppet i däcken och slutade tia och nionde i andra heatet.

Min egen lilla favorit P-F Chili hade också problem med greppet och gjorde dåliga resultat; åtta och tia. Tyvärr fick inte Cucciolo tid över att prata med Gattalonestallet, så vi vet inte exakt vad det var som inte stämde.

## PROBLEM...??

Virginio Ferrari, Ducati's fabriksstall, erkände att han har "lite" strul med sin försteförare John Kocinski. "Vi behöver ett litet vänligt samtal om vad vi vill att han skall lyckas med, och stallet. Nu efter sex månader förstår jag att John inte förstår hur en Duce funkar (vad konstigt då — han har ju bara kört japs innan/Redax). Han tror att vi (stallet) är emot honom när vi egentligen bara försöker hjälpa honom," sade italienaren som inte lyssnade på Cucciolo's råd innan säsongen började (att inte anlita en divig amerikan) !!

Kocinski själv menar att det blir bättre när de kört tävlingen på Laguna Seca i Amerika. "Efter Laguna Seca tävlingen kör vi på sådana ställen som jag kört på tidigare !!"

Det märks att Ferrari nu engagerar sig och hjälper Neil Hodgson mer. Vid Brno fick engelsmannen tillgång till 995-motor. Därför ett hyfsat resultat från honom ?? Men det visar ju även att förre GP-föraren Hodgson kan köra om det bara gäller. Hade bättre kvalitet än Kocinski och var före i mål i andra heatet !!

Ja, ja reultatet blev som följer:

1 Troy Corser, Aus	Ducati
2:a C Fogarty, Eng	Höna
3:a A Slight, NZ	Höna
4:a J Kocinski, USA	Ducati
5:a J Reynolds, Eng	Skurhink
6:a C Edwards, USA	Yama
7:a M Hale, USA	Ducati
8:a P-F Chili, Ital	Ducati

I andra heatet:

1:a T Corser 2:a A Slight 3:a C Fogarty 4:a N Hodgson 5:a M Hale 6:a J Kocinski 7:a C Edwards 8:a J Reynolds

På en 13:de plats hittar vi i andra heatet Cralle. Cralle som i första heatet låg på en tiondeplats när gasvajern gick av !! Under hela helgen hade stallet fortsatta problem med kopplingen. "Vi verkar ha drabbats av något slags virus. Men det kan också vara så att vi har tävlat mycket å inte haft tid att preparera grejerna tillräckligt," berättar en tyngd svensk för Cucciolo i depån.

Seriepoäng efter fem tävlingar:

Slight 173 p, Corser 164 p, Fogarty 149 p, Kocinski 128 p, Edwards 110 p, Chili 108 p, Crafar 92, Gobert 59 p, Lindholm 51 p, Hale 41 p.

Så Cralle på nionde plats totalt...

## EM SS 600

Yamaföraren Meregalli fortsätter att pressa serieledande Pirvano (Duce).

Lucchiari också på Duce låg och fajtades med Pirvano och Meregalli i början av loppet innan han kunde "försvinna i fjärran" och vinna loppet. Fabrizio Pirvano hade problem med däcken och droppade neråt, från en tidig ledning till en sjätteplats i mål.

Resultatet från SS 600/Brno:

1 M Lucchiari, Ital	Ducati
2 M Meregalli, Ital	Yama
3 V Gurareschi, Ital	Yama
4 B Shick, Tysk	Ducati
5 R Panichi, Ital	Bimota

Seriepoäng efter fem tävlingar:

Pirvano 105 p, Meregalli 92 p., Marottini 77 p. (Ducati)

## SJÄTTE DELTÄVLINGEN...

Var lika spännande som alla de andra deltävlingarna i serien. Det är så tätt mellan de olika hojarna och förarna.

På tidsträningen visade amerikanen Kocinski var skåpet skulle stå. Med nya delar till stötdämparen bak (Öhlns) fick fabriksstallet till en bra inställning så han kunde ta pole position från Corser och Gobert. Corser som kraschade sin Duce i slutet av andra tidsträningen.

"Jag hade ett speciellt kvaldäck som var extremt mjukt och hoppades på ett bra kvalvarv när jag fick i ett friläge mellan trean o fyran," sade den 24 årige australiensaren.

"Det var andra gången det hände under helgen så det är något vi måste titta på."

## HEAT 1

Anthony Gobert på sin Muzzy Kwak körde bra och ledde tätklungan när han lyckades komma åt "dödarnappen" efter att ha rättat till hjälmen (och de kallar sig proffs...). Kocinski tog sig förbi förre crossnissen Gobert när denne fumlade med "helmuten". Australiensaren började då jaga ifatt för att så småningom gå om "Little John", upp i ledningen, när han fick framhjulsläpp och — krasch...

"Jag ville verkligen inte trilla i första heatet, jag var snabbare än både Kocinski och Corser i kurvorna. Jag lade mej enbart därför jag försökte 'bryta' loss från de andra. Jag var så säker på att jag kunde vinna. Sladdade både bak- och framhjul, överallt!!"

Fortsättningsvis tog Kocinski ledningen före Troy Corser, den ordningen var det även när målfaggan efter 28 varv

definitivt avgjorde saken. Neil Hodgson (fabriksDuce) lyckades ta sig förbi den andre Amerikanen på banan; Colin Edwards på Yama, för att ta en tredje plats.

Femta blev Höna's Aaron Slight. Hans stallkamrat tillika världsmästaren Fogarty rullade in på en åttonde plats.

"Jag är lycklig som lever efter att ha kört på denna helgalna banan — jag hatar den," berättade den ansiktsröda (och blodsprängda ögon...) engelsmannen för Cucciolo.

- |                |     |        |
|----------------|-----|--------|
| 1. J. Kocinski | USA | (Duce) |
| 2. T. Corser   | Aus | (Duce) |
| 3. N. Hodgson  | Eng | (Duce) |
| 4. C. Edwards  | USA | (Yama) |
| 5. A. Slight   | N.Z | (Höna) |

Blev resultatet i första heatet. Cralle körde inte sedan körförbud kommit från fabriken.

## HEAT 2

Samma visa i detta heatet, nästan. Gobert körde bra och ledde täten före Kocinski och Corser, som inte tydligen var i "tagen".

"Jag kände inget förtroende för cykeln i första heatet. Däcken slingrade sig så jag tog det lugnt och satsade på jämna varvtider istället," berättade Corser för Cucciolo. Han prövade ett hårdare däck till andra heatet som hjälpte, fram tills hans bakdäck sade upp sig halvvägs in i loppet.

Corser lade till: "Vid det stadiet körde jag 'bara' runt och kollade vad som skulle hända mellan Gobert och Kocinski. Visste att bägge var hungriga på att vinna." Snacka om en bra placering för att se en spännande fight...

På sista varvet när Kocinski hade jagat Gobert ett bra tag fick han soppatorsk...

"Jag visste i början av loppet att det var ett problem med hojen, eftersom jag förlorade effekt. Kändes som om jag bara körde på en burk!!"

Den förre GP 250 världsmästaren frånåkt, lämnad, bankades på tanken i frustration rullade in som tolv — trevligt.

Medan Kocinski var övertygad att det var ett mekaniskt fel berättade stallchefen Virginio Ferrari att det var ett elektroniskt fel.

Ferrari förklarade för Cucciolo: "En sladd till en av givarna på insprutningen hade gått av som gjorde att maskinen fick 30% mer bränsle, vilket ledde till den mycket tomma tanken!!"

Skurhinksföraren John Reynolds jagade Fogarty i första heatet när han fick en megasladd — lade sig. En stukad ankel hindrade honom från att delta i andra heatet. Hans stallkamrat, Kirk McCarthy slutade tia och trettonde.

Mike Hale, amerikanen som kör i samma stall som Corser rullade in som sexa och tia!!

Stallkompisen till Kocinski som i första heatet kom trea, engelsmannen Neil Hodgson, slutade som nia i andra omgången (??).

För f\*\* se till att engagera Cralle istället...

Min egen favorit, P-F. Chili kom inte i mål i det första heatet, slutade dock sju i det andra heatet — synd.

Så slutresultatet blev;  
**Etta, A. Gobert** på sin Kwak.  
**Tvåa, T. Corser**, Promotor Duce.  
**Trea, A. Slight**, Hönseri.

**Fyra, C. Fogarty**, endast hysterisk.  
Och **femta** blev **S. Crafar**, Kwakare.

Så efter sex körda tävlingar leder nu i alla fall Corser hela serien med 204 poäng. Efter sig har han en dreglande Höna i form av Aaron Slight på 200 "points". Trea Fogarty 170, Kocinski 157, Edwards 123, Chili 117 och därefter Crafar med 112 poäng sedan är det ett riktigt hopp till nästa som är Gobert på 84 poäng.

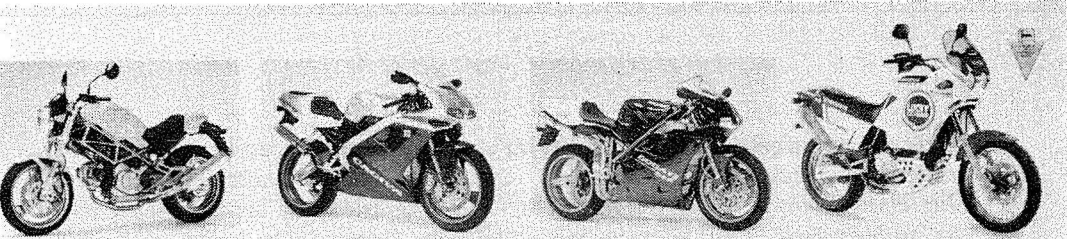
SuperSport 600 körs endast i Europa i och med att det är ett EM...

Fotnot för denna tävling var Dunlop-däcken. Dunlop som satsar hårt för att kunna klå Michelin hade till Amerikatävlingen tillverkat mer än 1.100 extra däck tillgängliga för Kwak- och Yamastallet.

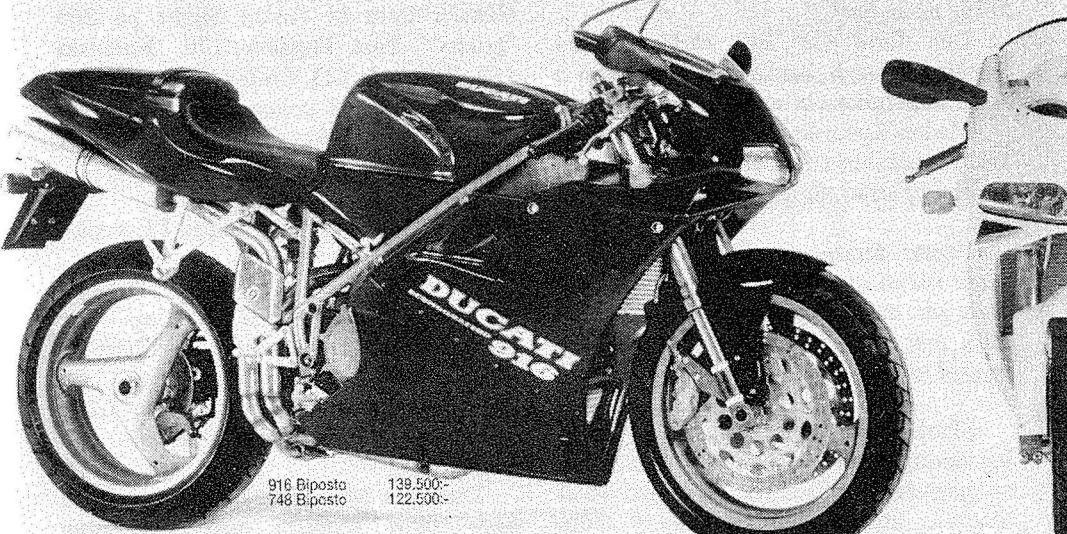
Dunlop's Mark Sears förklarade; "Vi hade stora problem med däck som 'tappade' stor flagor av gummi't vid Brno (Tjeckien) så nu har vi tre olika gummiblandningar, både fram- och bakdäck. Samt en helt ny stomme till framdäcken!!"

Därför Anthony Gobert med sin japanska och "äckliga" Muzzy Kwak är på G(rön kvist)??





600 Monster, Biposto 95.700,-  
 600 Monster, Biposto 67.500,-  
 Mito Evoluzione 125 49.900,-  
 916 Sport Production, Monoposto 165.500,-  
 E 750 Paris/Dakar 75.950,-  
 E 900 Paris/Dakar 79.900,-  
 W16 600 Cagiva/linke 52.800,-



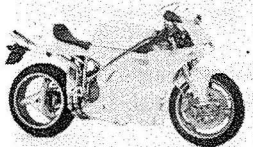
916 Biposto 139.500,-  
 748 Biposto 122.500,-

# DUCATI

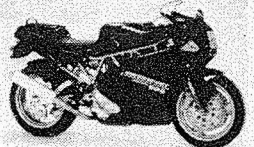
*Många är sugna, men få blir utvalda!*

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

*Ring nu, när vi har 95:or kvar.*



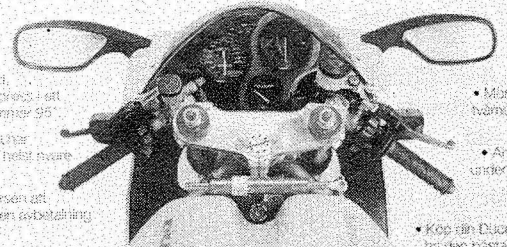
748 Sport Production, Monoposto 135.700,-



900 Super Sport, Biposto 96.700,-  
 900 Super Light, Monoposto 102.700,-  
 750 Super Sport, Biposto 81.350,-  
 600 Super Sport, Biposto 69.700,-

## NY KATALOG!

- Önskar du vår nya katalog med modeller av de senaste och mest avancerade till Ducati och Guzzi, ja så det bara att skicka till oss och vi skickar till dig gratis, så önskar vi dig ett ex av "Dalar & drömmar 95"
- Våras förstärkta Biscaya av Kinneth. Detta har varit oss lite mer tillfredsytande att byta in höjar, helst nya Guzzi eller Guzzi.
- Har du fortfarande hela den ekonomiska resursen att förverkliga dina drömmar, så kan vi erbjuda en beställning med bra villkor och låg ränta.
- Priserna är preliminära listpriser för 95. Ring oss och låt oss vår "värdemenny" som ger rabatt på höjpriset och andra förnyelser till ett värde mellan 1000,- och 6000,- vid köp av en Ducati utan byte.



- Monoposto är enmanssattel och Biposto är tvåmanssattel. De flesta höjar är skyddade för att få billigare försäkring.
- Anetta och Tomas kommer att få tillgång till vår värdepappershandel, där för kommer vi tillåta att vara lite i närheten av. Hos oss du har tillgång till alla tillbehör.

- Köp din Ducati hos Biscaya, vi sätter stämpeln på att du har den bästa totalköpen för dig. Kom ihåg att det inte bara är en motorcykel du köper, utan investering i en bil som ligger alltid, du eventuellt kommer att behöva i framtiden såsom bra servicekonstare och god reservdelstabilisering mm.

# Biscaya Racing

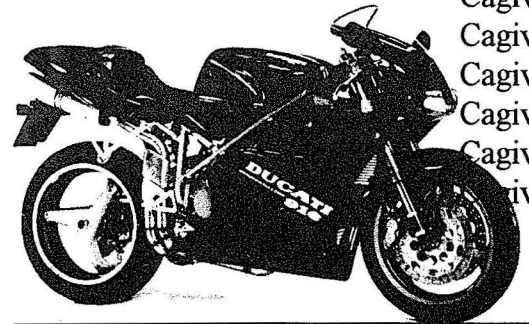
## PRISER FROM. 951101

**\*\*\* "Värdemenny" avgår -2750:- -4250:- \*\*\***

Ducati 600 monster	69.700:-
Ducati 900 monster	99.700:-
Ducati 900 Super Sport	99.700:-
Ducati 900 Super Sport Nuda	97.900:-
Ducati 750 Super Sport	84.700:-
Ducati 750 Super Sport Nuda	82.900:-
Ducati 600 Super Sport	69.700:-
Ducati 900 Super Light	106.900:-

Ducati 748 Biposto	126.200.-
Ducati 748 SP	140.300:-
Ducati 916 Biposto	144.700:-
Ducati 916 SP	172.300:-
Ducati 916 Senna	156.500:-

Cagiva Mito 125 EV	49.900:-
Cagiva River 600	59.900:-
Cagiva W16 600	54.900:-
Cagiva 750 Elefant	79.900:-
Cagiva 900 Elefant	88.900:-
Cagiva 600 Canyon	64.900:-



**DUCATI • GUZZI • BMW**

**Biscaya Motor Racing AB**  
 Hol 1257. Infart vid Hol's kyrka  
 S-441 93 Alingsås, Sweden, Svevia

Butikens öppettider:  
 Mån stängt. Tis-Fre 13-17  
 Lördagar 10-13

Telefon: 0322-301 24, 301 29  
 Automatorder dygnet runt: 301 59  
 Telefax: 0322-301 80

# Biscaya Racing

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

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



# BRANDS HATCH/WSB

## DELTÄVLING 7

Som kördes på Brands Hatch i England, började bra redan på kvalträningen. Troy Corser, som kör för Promotor Ducati, slog det gamla varvrekordet som Carl Fogarty hade. Corser's tid var 1m 27,56 sek.

Däcksgiganten Michelin hade tagit fram fräscha kvaldäck till australiensaren som på lördagseftermiddagen utnyttjade dessa till fullo. Hans närmaste rival var Pier-Francesco Chili på sin *privata* Ducati, körde som snabbast på 1m 27,82. Därefter körde faktiskt engelsmannen i Ducati's fabriksstall, Hodgson, in den tredje snabbaste tiden. Nu var det bara de två tävlingsheaten kvar...

## 57.000 ÅSKÅDARE

Kom för att se när Bolognafödde Chili visade var skåpet skall stå (sponsras ju av Compagnucci som gör små modellbilar — som i sin tur skall stå i ett skåp...). I race ett tog Chili ledningen med Anthony Gobert, på sin Muzzy Kwak, och John Kocinski efter sig.

Så småningom var det Chili och Gobert som *bråkade* om att vara främst. Chili vann alltså första heatet med två sekunder före Gobert som hade Kocinski flåsandes i nacken efter sig.

När Troy Corser hade kört 22 varv (av 25) då han låg sjua och var på väg uppåt i listan lade hans Ducatimotor av — skar.

"Cykeln vibrerade kraftigt redan från början, när motorn i slutet av loppet låste sig, kunde jag inte göra något annat än att rulla av banan," berättade 24-åringen för Cucciolo (som fick trösta honom med ett par kalsonger från Pompone, Ducceklubben, i Italien).

## Resultat Race 1 (25 varv):

1. P-F Chili	Ital.	Ducati
2. A Gobert	Aus.	Kwak
3. J Kocinski	USA	Ducati
4. C Edwards	USA	Yama
5. C Fogarty	GB	Höna

## RACE TWO

Visade Pole position-mannen Corser hur man skall framföra en Ducati. Med en bättre start och en annan motor höll han ledningen före en jagande Pier-Francesco Chili, som tyvärr aldrig fick kontakt med australiensaren.

"Jag har vunnit fem heat — mer än någon annan — men jag har inte kommit i mål vid några tillfällen också. Vid den här tidpunkten hade jag hoppats på ett större avstånd till nästa i den totala ställningen," sade Promotor Ducati- chauffören.

Förre GP 500-föraren, P-F Chili, slutade dagen som dagens poängvinnare, en första- och en andraplacing !! 32-åringen berättade: "Naturligtvis är jag glad över resultatet. Ett privatstall, som vi är, jobbar hårt för att nå resultat — sådana här resultat..."

Yama-föraren Edwards rullade in som trea, följd av Gobert på sin Kwak. Gobert som lyckades välja fel däcksblandning.

Kocinski kraschade i andra heatet och anklagar faktiskt endast sig själv och ingen annan !!

"Fick ett framhjulssläpp i Clearways (en viss kurva på Brands), så enkelt var det. Men jag är nöjd med min tredjeplats i första heatet," berättade "Little John" för Cucciolo.

## Noterat från tävlingsrunda nummer 7:

\*är de bägge Hönaförarnas dåliga resultat. Fogarty som slutade som femma i första och kraschade i andra heatet !! Slight slutade som sexa i första heatet, en placering upp i andra heatet för nyzeeländaren.

\*Ducati's andreförare Neil Hodgson kom åtta i första racet medan han i andra fick framhjulssläpp (han me' ??) och drösade i backen. Hodgson sade efter racet att han trodde det fanns lite olja på banan där han "släppte sig".

## Resultat Race 2 (lika många varv...)

1. T. Corser	Aus.	Ducati
2. P-F. Chili	Ital.	som ovan
3. C. Edwards	USA	Yama
4. A. Gobert	Aus.	Kwak
5. A. Slight	NZ	Höna

Så till den totala ställningen i mästerskapet efter 14 av 24 race (sju av tolv deltävl.):

1. Corser	229 poäng	(Ducce)
2. Slight	221 p.	
3. Fogarty	181 p.	
4. Kocinski	173 p.	
5. Chili	162 p.	(Ducce)

Andra **Ducatister** därefter är **Hodgson, 9:ia med 70 poäng**, hack i Hale Mike Hale, USA Promotor Ducce med sina **68 poäng**.

**13:de plats ligger Casoli (Ital, Ducce)** på **55 poäng** och sist med definitivt inte minst; **14:de plats Christer "Cralle"** Lindholm med sina **51 poäng**. Och då har Cralle inte kört de senaste två tävlingarna...

Kördes ju samtidigt på den anrika banan. Och naturligtvis var de bägge Ducati-ässen Mario Lucchiari och Fabrizio Pirvano i stöten.

Lucchiari (som fixade pole position på tidsträningen) å Pirvano låg och krigade i täten tillsammans med Yama's Massimo Meregalli och den tyske privatföraren Thomas Körner (Ducce, mer känd som stänkaåkare).

Tyvär så förföljer oturen Lucchiari som fick ett så kraftigt kast på sin fabriks 748-att cykeln nästan kastade av honom (så kallad high-sider), men höll sig på fötterna. Förre Superbikestjärnan berättar: "Jag kastades ur sadeln och slog i tanken så pass hårt att den gick sönder och började läcka soppa !!"

Fjärde deltävlingen som han inte kom i mål.

Efter 23 varv å sista varvet tog tysken Körner kommandot i spurtan mot mål. 0,182 sek före Pirvano slutade han också som segrare. Men Pirvano höll sig framför Meregalli och höll densamme stängen i serietabellen.

## Tävlingen slutade:

1. T. Körner	Tyskl.	Ducati
2. F. Pirvano	Ital.	Ducati
3. M. Meregalli	Ital	Yama
4. R. Panichi	Ital	<b>Bimota !</b>
5. M. Agnoletto	Ital	Kwak

## Serietabellen (efter sex av nio tävlingar):

1. Pirvano	125 poäng	(Ducce)
2. Meregalli	108 p.	
3. Marriottini	77 p.	(Ducce)

# SUPERBIKE VM PÅ SENTUL

## ÅTTONDE DELTÄVLINGEN

Som kördes i Indonesien på Sentulbanan. På tidsträningen var det faktiskt amerikanen Colin Edwards på Yama som hade snabbaste tid och pole position, hans första i serien.

Första heatet, framför 15.000 åskådare höll inledningsvis Pier-Francesco Chili de andra stängen i fältet bara för att bli omkörd på andra varvet av fabriksföraren John Kocinski i sin tur följd av Höna-åkarna Slight och Fogarty (Höna hade andra cylindrar och toppar till Sentul). Slight som körde med smärtstillande injektioner i vänster fot efter kraschen på Suzuka 8-timmars. Dessa tre drog ifrån P-F Chili som i sin tur var framför Colin Edwards. Italienaren förklarar: "Jag hade något problem halvvägs in i loppet, kanske något med fjädringen eller däckerna. Det gjorde att cykeln blev svår att köra."

Corser hade tekniska problem och rullade in på en sjätteplats.

"Direkt efter starten började motorn att misstänka. Jag trodde att motorn skulle skära som på Brands Hatch men det gjorde den inte. Jag är glad som kunde ta mig i mål på en sjätteplats med några VM-poäng. Tyvärr ännu mer otur för mej och mitt stall," berättade australiensaren för Cuccio.

Promotor Ducati-stallet som haft problem med motorerna hela helgen. Corser's spritt nya motor skar redan på fredagsmorgonen innan han ens kom ut från bandepån !! Hans stallkamrat, Mike Hale råkade ut för något liknande på lördagen följt av ett elektriskt fel på söndagens warm-up

Neil Hodgson stallkamrat tillsammans med Kocinski, sladdade omkull när han

körde över den vita linjen in i en kurva, låg sjua vid tillfället.

"Bakdäcket släppte så snabbt att jag inte hade en chans att komma av cykeln." Han sladdade ut i gruset och fick kraftiga blåmärken och skrubbsår.

I andra heatet var det de bägge Ducati-ässen Kocinski och Corser som duellerade om ledningen. Sex sekunder efter låg Slight, Chili, Edwards och Fogarty som slogs om att fiska hem en tredjeplats när Chili fick gashäng och vurrade kraftigt (inga personskadorna) på varv åtta ifrån en tredje placering... Italienaren gör ju inget halvhjärtat, som vanligt !!

I fronten var Corser tvungen att styra av banan sedan Kocinski och australiensaren bråkade om samma bit asfalt i en kurva. När väl Corser kom ut på banan igen låg han åtta men kämpade upp sig till en femteplats.

"Vi stötte inte ihop men jag var tvungen att räta upp hojen och köra av banan, fanns inget utrymme för mej. Om jag hade varit i Kocinski's kläder skulle jag lämnat utrymme för honom," sade Corser med mord i blicken.

Fabriksföraren "Little John" försvarade sin manöver: "Det är en av dessa kurvor som man riskerar att gå brett i — om man kommer in för snabbt. 'That's racing'. Det har hänt mej flera gånger i år och ibland är det trångt..."

Kocinski som nu var ohotad i ledningen kunde lätt ta hem även denna segern och nytt varvrekord.

Följd av Aaron Slight och den andra Höna-föraren; Carl Fogarty.

Colin Edwards på Yaman hade nu tappat och rullade in på en fjärdeplats, sex sekunder framför en isolerad Troy Corser.

Neil Hodgson som i andra heatet körde med smärtstillande i kroppen efter sviterna av vurpan i första, rullande in som åtta när målflaggan visades.

Muzzy Kwak-a(s)et Anthony Gobert missade bägge heaten efter att ha brutit sitt nyckelben på träningen (fniss, fniss). Australiensaren kommer att missa nästa deltävling på Sugo i Japan men planerar att komma tillbaka på Assen. Hans stallkamrat Simon Crafar hävdade att hans dåliga resultat, 12:e och 11:e plats, berodde på dålig effekt.

Skurhinksföraren John Reynolds visade sina framfötter med en sjätte plats.

Resultat (bägge loppen 25 varv)

### Race 1:

1 John Kocinski	USA	Ducce
2 Carl Fogarty	GB	Höna
3 Aaron Slight	NZ	Höna
4 P-F Chili	Ital	Ducce
5 Colin Edwards	USA	Yama

Övriga Duccar: 6 T. Corser, 8 P. Casoli, 10 M. Hale inga andra "röda" i mål.

### Race 2:

- 1) J. Kocinski (Ducce)
- 2) A. Slight
- 3) C. Fogarty
- 4) C. Edwards
- 5) T. Corser (Ducce)

Övriga Duccar i mål: 8 N. Hodgson, 9 M. Hale, 14 J. Boustas, Grekland !!

VM-ställningen:

Slight 257 poäng, Corser 250, Kocinski 223, Fogarty 217, Edwards 176.

Övriga Duccar: Chili ligger sexa med sina 175 p. Mike Hale, tia med 79 p. Efter sig har han Hodgson på 78 p. 13:de är Casoli, 63 poäng. (Cralle ligger på 16:de plats — har inte kört de senaste tävln, 51p.)

## EM SS 600

Fabrizio Pirovano var som vanligt i form och visade de andra vägen. "Pirre" som nu ökar sin ledning i VM-ställningen före Yama-föraren Massimo Meregalli, som hade tekniska problem (en japs, problem...) och körde in i depån på 17 varvet.

Men det var nog Lucchiari's dag. Förre Superbike-stjärnan gick omkull på träningen och körde loppet med 11 stygn i hans högra arm och kraftigt sargat högerben. Kom tvåa i loppet efter att ha haft en duell med Stefano Foti (Ducce) och Bimota's Michele Malatesta.

"Det var 'gött' å få dom poängen eftersom det igår såg mörkt ut om jag överhuvudtaget skulle köra. Jag bestämde mig för att köra på söndagens warm-up," sade "Luckan" som var uppe och "sniffade" på ledaren Pirovano;

"Jag försökte gå om 'Pirre' men kunde inte. På slutet hade jag så ont i högra benet i högerkurvorna att jag blev tvungen att dra mig tillbaka."

Lucchiari's andra plats gjorde att han avancerade upp till en fjärde plats i sammandraget.

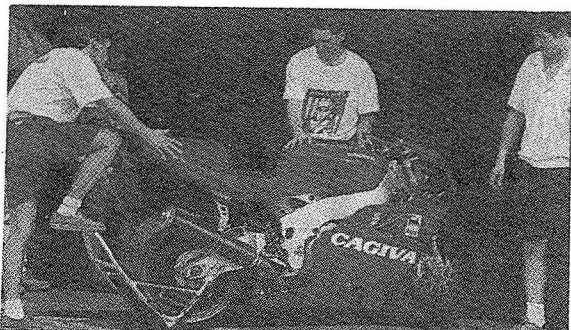
Resultat (25 varv)

1 F. Pirovano	Ital	Ducati
2 M. Lucchiari	Ital	Ducati
3 V. Guareschi	Ital	Yama
4 S. Foti	Ital	Ducati
5 R. Panichi	Ital	Bimota

Sammandraget leder Pirovano på 150 poäng följt av Yama-föraren Meregalli med 108 p. Trea ligger Mariottini (Ducce) på 77 poäng följt av "Luckan" (61 p.) som tidigare skrivet.

# NYA CAGIVA F4 FÖRKLÄDD...

Det visades ju bilder för ett år sedan på en Cagiva fyra med aluminiumram a'la japs, men nu har då äntligen en fotograf sett en "konstig" 916 som testades på Misano i Italien. Fotografen bekräftar att den lät som en högvarvig japan.



Första bilderna: Så såg F4'an ut då innan alla ändringar

Under sina tre år på utvecklingsstadiet har det hunnit rinna mycket vatten under broarna, aluminiumramen var ett sätt för Cagiva att särskilja sig mot Ducarna. Men antagligen är fackverksramen billigare att tillverka. Samtidigt som det inte passar med aluminiumram a'la japs på en hoj "Made in Italy" !!

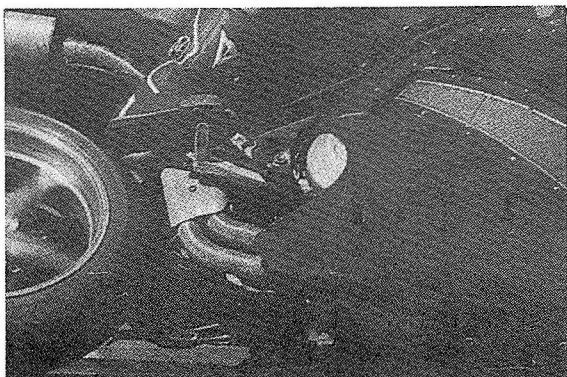
Motorn hade i början ännu mer tekniska innovationer. Topplocket hade vänts med avgaspiporna mynnande ut bakåt och insprutningen framme vid framhjulet, för fritt luftflöde. Enligt andra journalister så skippade man den "layouten" p.g.a för lite utrymme under curts och sadel. Men Cucciolo har pratat med en Ferrari ingenjör, Ferrari var

inkopplad i början av projektet, och han berättade att man hade stora problem med varma avgasventilerna.

En radfyra som Cagivan är ju inte precis iskall på de inre cylindrarna, avgassidan där alla varma, förbrända rester skall föras ut. Det blir ju inte bättre om de ligger bakåt, oåtkomligt för fartvinden och "inbakade" precis som en Calzone.

Visserligen är motorn vätskekyld men varför inte ta vara på fartvinden. Samtidigt insåg man att ha luftbox och insprutningen framtill egentligen inte gav så mycket. Luftboxen måste ändå förvaras någonstans där det finns plats (läs under tanken).

Motorn som beräknas bli smalare än 916-motorn (!! ) och har extrema ventilvinklar, finfina för att kunna få så perfekt förbränningsrum som möjligt. Till en början hade man kammar med variabel ventiltider, men det har också fått stryka på foten. Naturligtvis är det fyra ventiler per burk.



Magneti Marelli's multipoint insprutning är det som sköter inandningen. För att inte få inre blödningar i njurarna så har SP-modellerna svenska fjädringskomponenter, Öhlins. Medan Stradorna får billigare Showa-grejer — risk för njurarna.

Styrvinkeln kommer att kunna justeras i tre olika lägen på SP-modellerna och svinglagringen är excentrisk, man kan ändra sitthöjd och hjulbas.

Rejsigt värre !!

Racingversionen kommer att visas på Köln-mässan i höst. De andra modellerna är en tvåsitsig 750 Strada med en vikt på runt 195 kg och 110 hästar i spisen.

Om sedan 750 SP:en visas i Köln är en bra fråga, 142 hästar och en vikt på 180 kg.

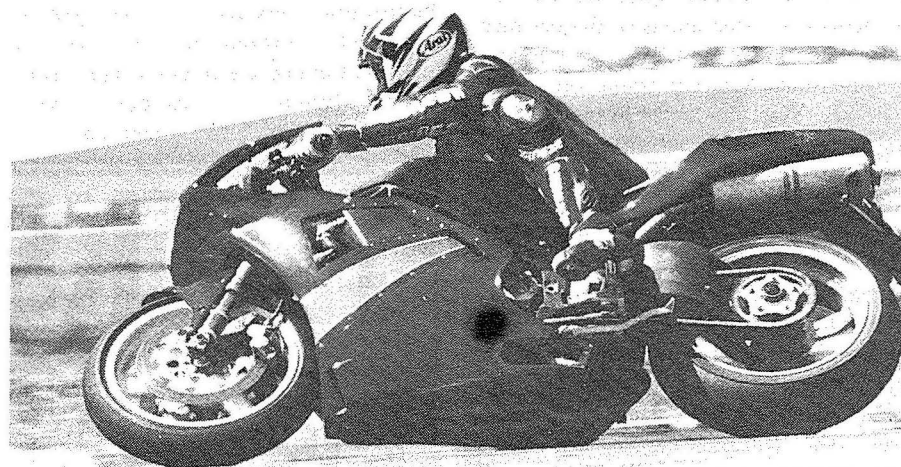
900 Strada kommer med ungefär 130 pällar medan systemmodellen, SP får 160 hästar. Alla vikter och hästar är inte bevisade, bara tagna från ett tekniskt datablad.

Enkelsvingen som är skitkraftig kommer på alla fyra modellerna medan fälgarna blir tre-ekrade Brembotillverkade. Standard bromsarna, fyrkolvs ok framtill.

Kort å gott använder man mycket från 916 och det är väl inget fel i det...

Cykeln kommer att ha en smalare (!! ) kåpa än prototypen på bilden.

**Mamma, när kommer jultomten ??**



Hoppas det syns på bilden. Det verkar som om kedjan går i ett hål genom svingen



## Den sketna japanska kedjan! (Forts)

=====  
==  
Av Niclas "Catena" Cederlund

Forsättning på matutspisningen: Niclas sa, och hon sa, och de sa.....

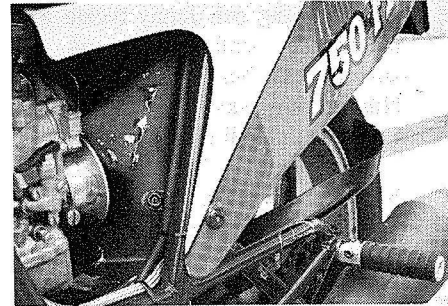
- vi körde Ducati. Servicen var bra. Om det var en frukt av att vi körde Ducati vet jag inte. Bierhalle nästa! Mycket pumor och vackra oxå! Vi såg nog ut som outsiders (eller var det för att jag är så JÄKLA SNYGG?) med tanke på deras blickar. Efter en Warsteiner och en Weissbier var det så dags att bli förnedrad...

"Are you from Sweden?" Jag försökte ge honom en så vass blick som möjligt. Här sitter man och snackar engelska med en liten touche av Australiensisk dialekt med en Nya Zeeländsk brutta och så kommer Deutsche puttefnask och frågar om jag är SVENSK! Visst fan är jag svensk! Är du Dysk? Det visade sig att killen bott lite i Sverige och dessutom tyckte han att jag SÅG svensk ut. Hmmm.... Var det mitt långa blonda hår och min muskulösa kropp som avslöjade mig igen? Dränk nederlaget i en Strawberry Daiquiri (dricka för kärringar och svenskar med taskig dialekt!) samt ta en funderare på att färga håret ännu mörkare än det kastanjebruna originalet samt skaffa bruna linser och antiträna ännu mer med fjärrkontrollen hemma i soffan.

Efter en taxitur med Racer-Helga i sin Mercedestaxi (jag trodde aldrig att den snäva 90-gradaren skulle vara möjlig att ta i 110 km/h men med feta slicks, kortare fjädrar och hårda krängningshämmare går tydligen allt!) gick vi till sängs i vårt rökluktande rum (från förra branden?) och slafade gott till klockan 9.30 dagen efter (fredag) och lyckades precis fånga frukosten innan den gick iväg (skämt åsido, den var nog det enda på Faulty Showers som var ok). Efter en dusch mit mehra, så kommer Basil's fru springandes och säger en hel ordsvada på Dyska och jag lyckas snappa upp ordet "schnell". Okidoki. Vi studsar ut och Basil the Gatekeeper säger på knagglig engelska att vi måste åka till Helmut the Horrible och hans Trash-a-Duck-Towing-Truck. Va nu då?

Jaha, det visar sig att SOS International vill att vi ska ta oss till en Duce-auktoriserad verkstad. Så iväg igen med La Snella fastbunden. 30 km och femtusentrehundrafemtioelva gupp senare är vi framme i världens avkrok. Ytterligare lite mer småskador på bakdelen (inte min, inte Jennys, men La Snellas!). Ägaren av affären verkar mycket trevlig. Kan dessutom engelska hyfsat. Visar sig att en av deras mekaniker köpt en Iff-itta förra året. Låter ju bra. Killen kommer ut och får se min halvt uppättna F1:a och skäller på Helmut Kohlefaser som står där frågande och undrar hur mycket en bakdel till F1:an kan kosta. "Zum mindestens 1500 mark! Arschlosch!" Nå, det sista sa han ju inte, men jag tänkte. Hön-Helmut såg lite paff ut när han insåg att genom att ta lite längre

tid på sig att surra hojen kunde han sparat 1500 DEM. Nåväl, det gjorde han troligen ändå, eftersom han lämnade olycksområdet ganska omgående.



Verkstadkillarna var mycket hjälpsamma och talade om för SOS International precis det jag bett dem om: att det tar minst en vecka att svetsa och en månad om de skulle beställa ett block. Tack för det Televerket! SOS frågade mig vart jag ville ha hojen skickad och med tanke på SuperBike's test, det faktum att han tävlat på en F1:a och Trollis nöjda utlåtanden om honom, gjorde att jag valde att låsa vår OlleNelli.

Så, alles klar! När går då tåg så vi kommer hem? 15.50 och 19.02. 15.50... 25 minuter kvar... 30 km på skitväg. Kanske går... Ägaren till shopen ringde sin bror som körde sin tyska Stridswagen som om han just kört om Nignäll Manschnell. Två hjul i snart sagt varenda kurva. Trots diverse idiotomkörningar och utskällningar av andra bilister missade vi tåget med hela tre minuter. Jaha, det var bara att knalla ner på stan och kaka lite

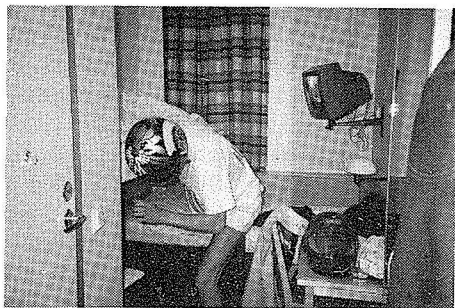
Souvlaki med Tzatsiki samt shoppa lite Niederegger Marzipan till parenteserna.

Upp på tåget och iväg. Yiehaaaaa!  
Sweden here we come! Cirka två mil innan Puttgarden var det dags för nästa magorolighet - Passkontrolle Bitte! Nein! Fan jag som tänkte att det är onödigt med pass! Ja ja... Plötsligt befann jag mig 50 år bakåt i tiden på ett tåg 20 km från friheten med min judestjärna fastnålad på undersidan av tungan med två uniformsklädda SS-män kontrollerandes allas pass. De tar mig under armarna och släpar mig ut ur tåget, håller huvudet mot räiset och rullar tåget sakta framåt (de vill ju inte slösa kulor...) "PASSPORT BITTE!!!" Jag vaknar upp med ens och langar fram körkortet och stammar fram en ursäkt om att jag glömt det i Sverige. Som tur är har den snälla av Gestapo-gubbarna en terminal där han kan knappa in körkortsstreckkoden (litet streck, tjockt streck, två smala streck... etc. etc.) och få fram att Jovisst är han svensk! "Nicht vergessen the passport den nächsten time!" N-n-n-n-ooooo sir!

Tror du inte samma sak hände igen i Dänemark! Men som vi alla vet är de inte lika polisiära som Dyskarna och viftade bort det hela med ett "Det ær ok!" Tack Gud för att du skapade ett folk som danskarna!

Väl framme i København insåg vi att inga tåg gick mot Karlskrona vid den här tiden på dygnet, så vi tog Business Class (what the heck - Skandia pröjsar ju... nå, annars





Som ren säkerhets åtgärd krävde personalen att jag bar hjälm vid sänggång. Notera det halvt urdruckna grappaglaslet t.h och mina håriga ben.

hade vi inte kommit hem alls!) på Flyvebådene till Malmö och letade hotell. Tunneln - Naj, vi haur inga lediga rom. Residens - Naj, vi haur inga lediga rom. Formula One - Inte nåt där heller. Tre taxiresor och tre hotell senare hittade vi rum - hundra meter från flygbåtarna på Prize. Världens minsta dubbelrum, mindre än en kajuta på regalskeppet Vasa, var dock billigt och fräscht. Nattinatti klockan 03.00 och gäsp, godmorgon klockan 07.30. Schysst frukost och iväg till Kustpilen mot Karlskrona. Framme klockan 12.30, sen hem och slafa i tre timmar för att sen börja på lite Whisky- smakande (men det är en annan och mycket smaskigare historia).

Slutsats: Köp aldrig en sketen japansk kedja!

## Epilog

Det var trots allt, våldans trevligt, och både jag och Jenny tyckte alla inblandade ställde upp på ett suveränt sätt. Nästa gång jag ska till Nürburgring ska jag i alla fall komma minst till Hannover!

Slutnota? Vet ej. Vet bara att kedjebrott räknas som motorhaveri och täcks inte av försäkringen. M a o måste jag pröjsa fixandet av motorn själv. Resten (utom skiljeväggen, kedjeskyddet, olja och filter, kedja och drev och... ) pröjsar dock Skandia.

/Niclas, membro numero 688 (hmm, är inte det en Laverdabeteckning?)

Hemma igen. ↓



## FOR IMMEDIATE RELEASE

(Press release som nått Cucciolo)

### TEXAS PACIFIC GROUP, CASTIGLIONI'S FORMER JOINT VENTURE TO BUY DUCATI

Bologna, Italy, September 30, 1996 -- A company that will be called Ducati Motor S.p.A., a newly formed joint venture between a group of investors led by Texas Pacific Group and including Claudio and Gianfranco Castiglioni, today announced it had acquired all of the assets of Ducati motorcycles from the Castiglioni brothers and the Cagiva Group. Terms of the transaction were not disclosed.

Texas Pacific Group, based in San Francisco and Fort Worth, TX, manages TPG Partners, L.P., of Fort Worth, a \$720 million private investment partnership that specializes in corporate acquisitions in a wide range of industries. Its principals include David Bonderman, James G. Coulter and William S. Price. The partnership has completed acquisitions in the airline, healthcare, food, wine, entertainment, telephone, energy and waste management industries.

Ducati manufactures high-performance motorcycles best known for their consistent victories in the World Superbike Championship. The motorcycles retail between ITL 15 million and ITL 60 million (\$10,000 - \$40,000) and feature unique proprietary engine technology, frame and body design that allow superior handling at high speeds -- the most important product characteristic for the growing "sport bike" segment of the world motorcycle market. Ducati plans to expand its "Desmodromic" two-valve engine technology into the burgeoning "sport touring" segment and will also introduce a new engine technology to produce a single cylinder racing bike.

Claudio Castiglioni, chairman of the new company, said: "Our partnership with Texas Pacific Group will now allow us to do what we do best -- make the world's greatest and fastest motorcycles. We thank our loyal customers who have waited so long and our suppliers who have stood by us during our period of transition. Today marks a new era for Ducati."

David Bonderman, founding partner of Texas Pacific Group, said, "Ducati is a company with a great product, a great brand and great management. We are enthusiastic to help Ducati aggressively grow production and sales in the coming years."

The transaction will allow the company to expand sales worldwide in response to growing demand. Ducati currently sells motorcycles in 40 countries with 70% sales concentrated in Europe.

Ducati was purchased by the Castiglioni's in 1985, and sales have mushroomed in the past decade, growing at an annual rate of 25% between 1990 and 1995. Ducati's 1995 sales were approximately ITL 300 billion (\$200 million) on volume of 20,000 motorcycles.

Deutsche Morgan Grenfell acted as advisor to Texas Pacific Group in the completion of this transaction. A bank group led by Deutsche Morgan Grenfell and including Banque Paribas and Banca Commerciale Italiana provided financing for the transaction.

**NU är halva Ducati, även officiellt, sålt !**  
! /RedaX

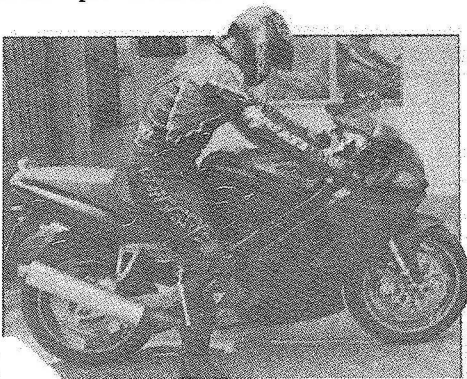
# PROTOTYP TOURING

## "SPIONBILDER" PÅ NYA ST 2:AN.

Jaha, så har man då äntligen skådat en prototyp utanför fabriken i Bologna.

Kommer att visa den nya touringmodellen på Kölnmässan i oktober, till en början visas ST (Super Turismo) 2:an — produktion under slutet av -96 — för att senare -98 följas upp med en ST 4:a. Siffrorna visar om det är två- eller fyrventilad motor, bägge är vattenkylda (om man tittar noga på bilden ser det ut som om motorn är luftkyld, men även kylarslangar syns innanför kåpan...). Enligt Cucciolo's källa på fabriken kommer ST 2-motorn att vara på 944 cc, baserad på 900 SS. ST 4:ans motor baseras på 916 varianten.

Tittar man sedan vidare på *kroppen*, ser det ut som en blandning, lite 916 delar framgaffel, bromsar, fälgar, plus samma stuk på tanken (fast bulligare på ovsidan med uttag för underarmarna), men sedan slutar likheterna. Ingen styrdämpare som sitter på något revolutionerande sätt och enkelsvingen har växt ut till en "konventionell" sving, ser ut att komma från SS-serien med ett bromsok ovanför svingen. Avgassystem a'la SS (eller 8-ser.) och fotpinnar som sitter "normalt" — *inga knä uppe vid ansiktet där inte*. Och ett styre som inte är under övre gaffelkronan...



Kåporna som sitter över bakkdelen ser ut att ha samma stuk som SS. Främre kåpan ser ut att ha 916:s sidopaneler medan man i CAD/CAM:en fick fram en toppkåpa med samma "midja", under lampan som Cagiva's Canoy'n har. Och så som på *alla andra* touringcyklar ett kåpglas som är högre för att kunna köra långt utan tröttande vindtryck.

Hur många skall boka en resa till Kölnmässan i höst ??

Våran källa från fabriken påstår även att Supermono'n skall börja säljas för gatbruk men med en motor som är

luftkyld, inte vattenkyld som tävlingshojarna.

Annars samma tekniska uppläggning — den bakre cylinder är borttagen och staken håller ingen kolv utan går till en svängarm med tyngd. Detta arrangemang får stånkan att vibrera ännu mindre än twinarna, trots

rödmarkeringen som börjar vid 11.000 v/min !! Problemet med värmen runt tändstiftet, i o med att cylindern ligger ner, löser man med hjälp av speciella luftkanaler ingjutet i cylindern, förbi tändstiftet.

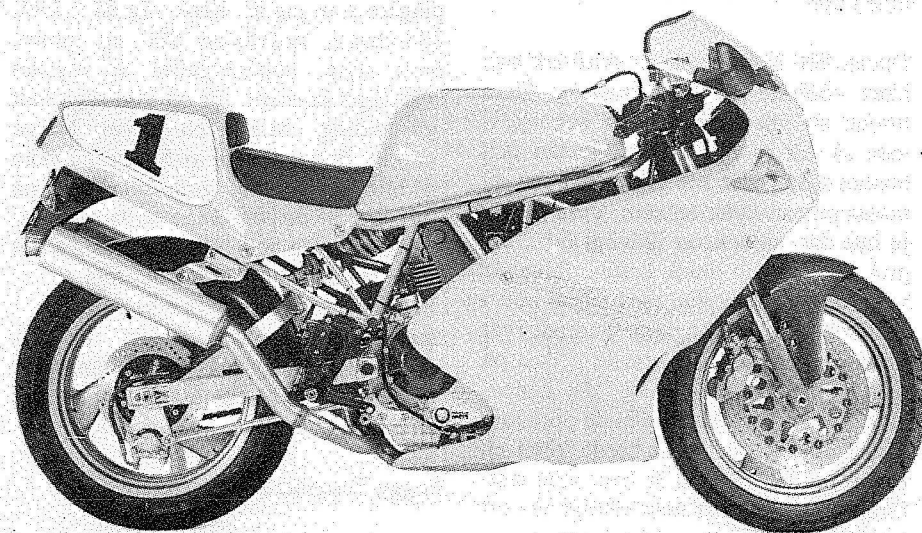
Cykeln i övrigt kommer att se ut ungefär som tävlingsmaskinen.

En nyreviderad SS-serie är också på gång. Läs Cucciolo så kommer mer information längre fram.

## 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

Ducati-klubbens testförare, Foggy Andersson har testat Ducati 900 Monster under en sommarmånad. All upptänktlig testmaterial fanns tillgänglig, typ sensorer o dyl, allt uppkopplat till världens bästa data för objektivt bedömning o liknande. Testen var mycket omfattande, 3000 km i regn, sol, uppför, i bland sidledes... Långfärder gjordes, loksom buskörning inne i byn.

Ducati 900 Monster är en skitfräck hoj, klart coolast vid korv-kiosken. Flera trodde att jag hade strippat den själv, men så var ju inte fallet. Morsan och hennes syster undrade varför det satt en massa pinnar under tanken, "dom passar ju inte där, nä den var djävligt ful!" Så gick dom in och drack kaffe... lämnade kvar mig på gårdsplan med näsan mitt i ansiktet. Teknik-bögarna undrade var varvräknaren satt, jag pekade genast på hjärtat och förkunnade att "det känner man", snabbt och lätt bedömde dom mig som hjälp-lös poet som borde köpa en HåDe istället. Ibland är livet som testförare hårt, t e x när man väldigt sen till tandläkaren, det blåser 20 m/s motvind... motorn orkar hur mycket som helst, men se det gör inte armarna och nacken, dom tar stryk, mycket stryk!

"Ska vi dra till Stockholm" ? frågade polar'n, jajamensan vi drar blev svaret. jag och min stora trut... Att vi körde krok-vägar var inte så dumt, men vi kom

ju aldrig fram. 700 km Gbg-Stan är rätt långt på ett Monster. Efter att velat runt halva Sverige, blev detmotor-väg. Hur kul är det på den hojen ? FY FAN FÖR KÅPLÖSA MASKINER !!

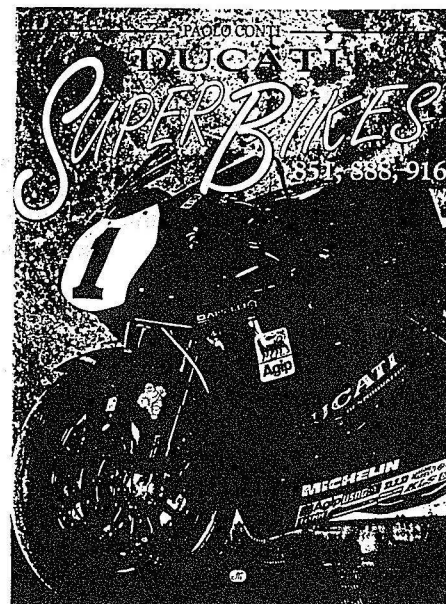
## Monster test -94

Ja ni börjar förstå vad betyget blir för lång-färdskomforten blev. Yes, rätt uppfattat för lång-färd blir det endast 1 styre. Tog vägen från stan till Gbg via Kristianstad vilket var lagom spännande, själv-plågare som jag är. Krok-väg då ? Jorå, 888-chassi, nedväxlad 900 cc motor, brett styre, uppånergaffel är mycket svårslaget koncept, för att inte säga helt outstanding. M.a.o en grym Norge maskin. Betyg 6 styre av 5 möjliga. Åka bakhjul är görsköj som alla vet, på Monstret är det om ännu ballare. Grusväg känns inte helt främmande p.g.a det breda styret. Betyg 7 av 5 möjliga.

Sammanfattningsvis: perfekt ner-till-kiosken-köpa-cigg-maskin. långresor uteslutet. RD350 för 5000:- är ett bra alternativ.

Foggy Testrider Andersson

*Den här artikeln har legat i Cucciolos arkiv sedan -94. Vi erkänner, vi hade fel. "Moster" är här för att stanna. Se nuvarande och de tidigare redaktörerna i tv 3's "förlåt oss" nu på Onsdag. Där beklagar vi oss att vi inte trodde att den skulle bli långlivad. Förlåt oss .*



Ducati SuperBikes 851, 888, 916 (748)  
Författare: Paolo Conti (!)  
Kostar 345 kr hos Margies.

Kan man verkligen skriva en hel bok om bara Quattro Valvoes (4-ventils Ducati) ? Efter att läst boken är svaret entydigt - NJA med betoning på JA.

Tidigare böcker om Ducati har säkert av många upplevts som tunglästa, fulla med fakta och otydliga bilder. Så inte här. Det märks tydligt att man flirtat med de "nya" Ducatisterna för "flash"-igare bilder får man leta efter. Texten är lätt läst men i bästa Italienska stil har man valt en obegriplig font där man blandar stora och små BoKStäVer VilKET göR Att MaN Får dRA NED på LäShAstigheTEN. En annan miss som man har gjort är att de ibland inte fortsätter med texten direkt på nästa sida utan man tvingas leta upp den röda tråden, bland alla bildtexter, något som

kan upplevas som lite enerverande, i alla fall om man är djupt koncentrerad. Detta kan väl mera ses som skönhetsmissar.

En av de två (2) riktigt stora plumparna i protokollet drar boken på sig genom att inte presentera de då aktuella ställningarna i W.S.B tävlingarna, något som ju är av största vikt om man ska förstå dåtidens mot och medgång. Mycket svagt !

Den andra stora plumpen är att vid problem, för det har man haft, nöjer man sig med att ge förklaringen "breakdown". Ingen vidare förklaring ges om det var elfel, sprickor i blocket eller Grappa. Mer exakt vad som var problemet borde väl vara mer än intressant ! Man verkar vara livrädd att spå på "kvalitetsryktet".

Att klaga på andra är roligt, därför fortsätter vi vår granskning med att konstatera att man inte nämnt Marco "Lucky" Lucchinelli i annat än med några korta rader. Huruvida det beror på hans pudrade näsa eller att han envisades med att köra HåDe på fritiden lämnas åt fantasin. Annars är ju Lucky en nog så viktig person i Ducatis historia.

Avslutningsvis. Har man det minsta intresse av Quattro hojarna är boken väl värda sina Lire. De knivskarpa bilderna gör att man kan ha överseende med de tidigare nämnda bristerna. Boken är perfekt att ligga i favorit soffan och bara slöläsa eller enbart titta på bilderna ? Men man måste ha överseende med att Signore Conti (!) verkar vara anställd på Ducati och att detta är mer eller mindre är förtäckt reklam, som vi idioter så gärna betalar för eller hur ....Niclas....

Betyg: 4 valpar



## PROPOSTA PER LA RISTORANTE



Saxat ur Decanter Aprilnummret.  
(Del 1 av 3) / Gunnar Nuija

På andra våningen av Grand Hyatt-byggnaden i HongKong, med utsikt över Victoriahamnen, ligger restaurang Grissini. Det ultimata av den moderna Italienska stilen. I slutet av måltiden rullar hovmästaren fram en barvagn med enbart Grappa i utsökt designade glasflaskor. Ett glas kostar 255 HongKong dollar. Ett mått på hur mycket synen på Grappa har ändrat sig sedan det var en enkel dryck för de norditalienska bönderna att värma sig med i den kalla nordan från Alperna.

Grappa har alltid varit mer populär i norra Italien än i södra, med mycket av produktionen centrerad kring Bassano di Grappa i Veneto, men det finns också många producenter i Piemonte, särskilt runt städerna Alba, Casale Monferrato, och Canelli. På 1800-talet var det vanligt med mobila destillerier som drog från by till by och destillerade böndernas pomace. Destillören fick en del av varje sats som

betalning, som kallades Mondure, vilken han i sin tur sålde vidare. Produktionen var okontrollerad och utan statlig insyn ända till 1933 då en lagstiftning påbjöd att Grappan skulle säljas i flaskor med myndighetens sigill.

För ungefär 25 år sedan skedde en serie händelser som allvarligt skulle ändra Grappans image. 1970 förbjöd regeringen vintillverkarna att destillera sina produkter. Istället fick dom frakta sin Vinacce till det lokala destilleriet som fick hitta på nya sätt att sälja produkten. En av dom, Benito Nonino, ett familje destilleri i Percota i Friuli hittade en annorlunda Grappa gjord på druvan Picolit, en gammal sällsynt druva från trakten. Istället för att sälja den på den gamla vanliga enlitersflaskan lät han arkitekt Franco Vattolo designa en speciell 250 ml flaska i munblåst glas och silverpläterad kork. Etiketten var handritad av Benitos fru Giannola.

Det startade en trend för flera Grappa i skinande förpackningar vilket förvandlade Grappan till en designerdryck. En producent, Marolo, firade sitt 10-års jubileum med en minnesflaska som kostade 1200 Pund.

Kvaliten på Grappan har också förbättrats p.g.a. nya vinifikationstekniker. Många vintillverkare började använda mindre pressad druvjuice, vilket lämnade kvar mer substans i vinaccen, vilket i sin tur gjorde en mer aromatisk Grappa. Vinodlarna började också få ett intresse i att sälja Grappa som koplemmet till sina exklusivare viner.

# S.O. PÅ GELLERÅSEN

## SOMMAREN KOM...

Hyfsat väder var det under helgen när tredje tävlingen kördes i Scandinavian Open. Tydligt hade även värmen gått åt förarnas huvuden — många små olyckor på de olika träningarna.

På andra tidträningen råkade Anders Stuesson — med sin 916 SP *nästan standard* — ut för att dansken René Rasmussen fick en highsider mitt framför honom och när han skulle försöka låta bli att köra över både cykel och *danskskallen* så försvann framhjulet på Duccen. Krasch, med splirrans nya kåpor... Som tur var inga större skador, mest skrapor på kåporna och bockat bromsgrepp.

Peter Sköld däremot hade en medioker helg. Börjar bra med fredagsträning som han hängde med hyfsat på. På sista träningspasset märkte Skölden att något inte stämde med cykeln och körde in i depån. Och när han öppnade motorkåpan för generatorn så hade vattenpumpen läkt ut vatten, ner i sumpen — bland oljan...

Vidare eftersökningar visade att vevlagren i stakarnas *storända* hade gått ner sig. Det såg inte vackert ut (men för en enkel reporter är titanstakar mycket vackra att titta på och, framförallt, känna...).

Skölden valde nu att köra till sitt hem där han hade nya lagerbanor liggandes, Karlskoga - Stockholm gjordes på en timme med en Höna *Brandstation*. Vän av ordningen undrar nu varför han inte körde Duce — ingen som ville låna ut sin cykel. Och vi kan ju lika gärna låta Skölden köra sönder några japsmaskiner när han ändå är igång...

Kom tillbaks och skruvade på maskinen fram till midnatt då de startade upp den för att kolla så allt var ok. Det var några sura miner i depån under lördagen...

## RACE DAY

Jag hoppar avsiktligt över tidsträningarna, för våra bägge förare stod *inte* i första led på griden (startuppställningen).

Solen stod kanske inte så högt på himlen men det var varmt för förarna — mycket spring på toa'n innan de körde (för noviser; tvungen att dricka *upp* sig så man inte krokmar när de kör. Det tar på krafterna att köra).

Starten gick och våra förare kämpade gått för att ta placeringar, Skölden låg sexa och Sture lite längre ner. Efter bara några varv kom Sture in i depån och ställde ifrån sig hojen.

"När jag jagade Krantz (japsåkare) och gick in i trösen, efter rakan, lade cykeln av — helt, fick rulla genom kurvan. När jag rullat ett par meter kom den igång igen så jag var tillbaks i leken och började jaga, bara för att när jag skulle genom trösen på nästa varvet så tvärdör hojen igen... Kom igång igen men nu började jag bli konfunderad, två gånger på raken. Så jag valde att gå in i depå för att inte vara en fara för alla andra ute på bananen," berättade Sture för Cucciolo.

Nu stod vårt hopp till Skölden med sin 916 Corsa, låg som skrivet på en sjätte plats när han efter halva loppet (totalt 20 varv) började tappa placeringar (och ork antar jag). För att när målflaggan var i luften rulla in som åtta.

"Jag fick kramp i högernäven så det var svårt att fortsätta kämpa," sade Skölden till Cucciolo i depån efter loppet.

Att man från Anders Stuesson's håll hörde en kommentar om gammal gubbe och att det nog var kramp i huvudet lyssnade naturligtvis *inte* Cucciolo på...

## KUNGSIDAN

Jag sitter här vid köksbordet nyss uppstigen från de arkeologiska utgrävningarna. Dessa är inte efter kamskaftare utan jag letar förtvivlat efter spår efter en husdränering som skulle ha legat här någonstans. Jag tycker inte om ursäakter men faktum kvarstår jag har inte varit på någon classic racing hittills...Jag sparar mig till La grande finale

Min idé med Kungsidorna var/är att se till att kamskaftare får ett "minsta utrymme" nu verkar det som att detta har lyckats lite väl bra. Remmarna känner sig avundsjuka. Vi har dock fortfarande sett lite om stänkorna, så artiklar/skvaller om dessa är mycket välkomna under Kungsidorna. Ni hörs inte..

Classic racingen dunkar vidare med delade framgångar. Måns springer & springer för att få en perfekt start men cykeln vill att han skall fortsätta att springa...Sen rivs allt allt är OK! Cykeln startar som ingenting men när det är dags för race...Lasse Gunnarsson har inga problem allt snurrar. Han har tom börjat burka i böjarna så Lasse är verkligen med i toppstriden inför finalen

Senaste resultaten är från Sviestad 31-årsracet. I 250-klassen kör Lasse inspererat & kämpar mot tvetaktarna 7.a båda dagarna. Vi har mer ducatisti i farten. Sven Olsson är på gång 11.a på lördagen följdes upp med en 8.ende plats på söndagen. Mikael Kyander Mach 1 jobbar på & följer efter Sven. Kjell Saläng har det jobbigare för att få prylarna att hålla men..

### Mike's cykel

I Classic racer hade dom en intressant artikel om Mike Hailwoods cykel från -78. Där kunde man notera flera snygga modifieringar på NCR's specialare.

Steve Wynn på Sport's Motorcycles lät "sänka" kompressionen till 11:1 mha teflon behandlade Venlias-kolvar. Bättre ventiler 42 mm insug & portning på den sidan till man kunde se ut. Längden på insugen kortades till de var avstämde (trattarna var hälften så långa). Olje systemet modifierades till fullflödes med nivåglas. Till Imola-kammen funkade långa öppna megafoner bäst men det fanns en 115dB(A) gräns., så 6 tum extra dämpare sattes dit efter megafonerna. Kamaxeln modifierades så att man kunde variera var effektbandet skulle ligga. Lucas Rita tändsystem sattes dit för originalet brukade glömma när den skulle tända. Växellåda modifierades av Mike Hewland så att skulle hålla vid täta växlingar. Bakstötdämparna byttes till Girling. Det bästa av allt är att tidningen lovar återkomma med artiklar om byggande av en replica!

Vem har information om klassisk endurance. Ducati hade sporadiska framgångar på bla Montjuic på 70-talet. NCR lät bygga ett tjugotal enduranceacers vad hände?! Sökande fortsätter...

Till nästa nummer hoppas jag att få ihop en artikel om Lisa alt F1. Svenska special byggen.

### Tekniska tips problemlösning

Denna rubrik är något som har saknas på ett par år. Kom & dela med er av Era erfarenheter för att racetrimma cyklarna.

Jättestartmotor som inte fungerar?

Här reagerar alla goda Darmhåkare. Tro inte att det är ;

- startmotorn (trots att ankaret går att svarva till för 150 sv.lire)
- startreläet (det kallas standard utanpåliggande relä 75 sv.lire)

Det som felar är batteriet! Här dyger bara proffs grejer & då menar jag inte nödvändigtvis många ampèretimmar. Det som behövs är startström. Jag kör nu med 14 Ah Excite-batteri så nu startar det med en otrolig snurr.

## VI HÖRS Johan Genestig

### Skvaller, skvaller..... (av RedaX)

Hmmm. Jag träffade "Team Binge" (för Ducati-Sverige). "De" meddelar att de äntligen lyckats få Traktorn (Laverdan) såld. Detta sker efter säsongens sista Classicrace som går stapeln av i Knutstorp. Jag antar att de nästan fick ge bort den.

På frågan om nästa projekt himlade han med ögonen och tittade i skyn. Som vanligt vet Cucciolo mer än intervjuoffret själv och ser fram emot en säsong på den Ducati Roundcase som han har står och skräpar i ett hörn. Så får det bli tycker vi och så måste det bli!

Just den 750 har ett extremt lågt serienr. Får man anta att säsongen -97 blir intressantare än vanligt ?

Redaktörens eget racer projekt ?  
Jag tittar i skyn....

## Campagnolo på majbrasan

Peter Sköld berättade, bara på ren djävlskap, hur han kastat stora drivor av 18" Campagnolo fälgar på skroten.

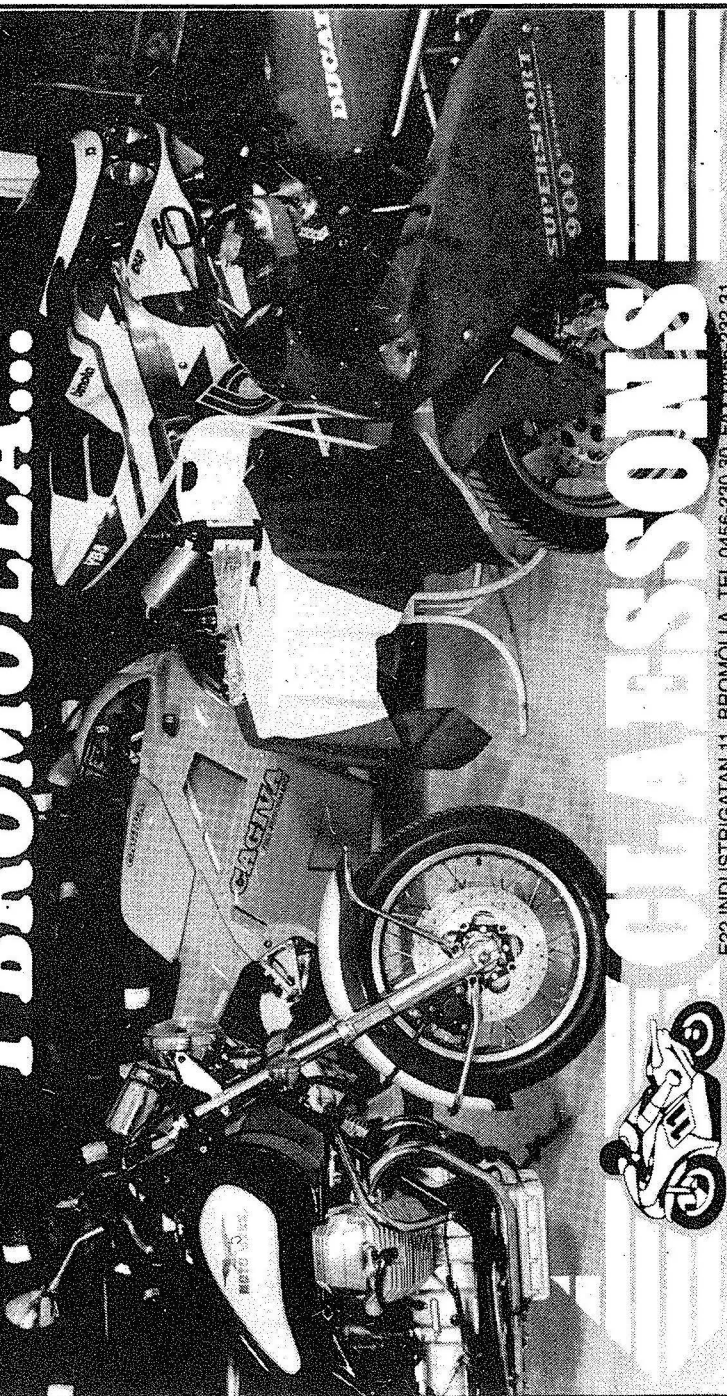
De hade legat i en längre tid i hans garage och skräpat. Han skrattade gott när jag grät.

Han skrattade mindre mycket när jag berättade vad Tyskar idag betalar för dessa fälgar till sina kamskaftsräcrar.

Ser du en ficklampas sken i mörkret på Husbyskroten är det nog bara Peter som gräver guld....

Ha !

DUKAT FÖR ITALIENFEST  
I BROMÖLLA...



MÅNGA AV NÄSTA ÅRS HOJAR REDAN PÅ PLATS

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

## BULLER FRÅN MEDLEMMARNA

### Varning:

Till skillnad från våra ärade konkurrenter eMSE-Nytt så är alla insändare **äkta** och inte på något sätt påhittade eller fram pressade av redaktören. 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'1 Reddatore !

### Numrets ris/lektion

Går till "SuperBike".  
De förstör fortfarande våra pärlor.

Fortfarande gäller:  
Låg växel = Låg fart  
Hög växel = Hög fart.

Efter deras senaste test av "748" an kan vi bara konstatera att de även behöver lära sig:

Röd kabel = pluspol.  
Svart kabel = Minuspol.

### Numrets ris2

Dagens ris till Peter Sköld och givetvis SuperBike.

Nu fick vi alla äntligen höra det som vi så länge misstänkt. Peter Sköld gillar inte den grälla färgen på 916. Inte de andra i SuperBike teamet heller, utom en förständig Norrman\*. Cucciolo vet varför. Efter Gerrys fenomenala vardags krash just på en Kwaka kom han och de andra på fördelen, detta med de "gröna" hojarna. De syns inte när de barkar åt skogen för de är redan kamuflage målade från fabriken för att "försvinna" i dikesrenen. De heter ju inte "team green" för intet. Vi önskar dessa herrar välkomna tillbaka på Ducati när de upptäcker att det i princip är omöjligt att köra åt helvete på de Röda hojarna från Bologna, bara man är någorlunda nychkterr.

RedaX

\* se nedan

### Numrets ros

Går till SuperBikes testlags Norrman. Han verkar inte lida av ledgångsreumatism som vissa andra. Inga namn.

### Numrets humorpris

Går denna gång till Niclas Cederlund. Han ringde in till RedaX och skrek att han fått tag på en exklusiv intervju med Bröderna C. Stoppa pressarna skrek jag tillbaka. "Jag faxar över den direkt" vrålade Niclas som nu gått upp i falsett. Linan glödde och mycket riktigt, strax efter kom den. Enbart på Italienska. - Kul.

Utvärdering av artikeln kommer - kanske.





Insändare: (Det fattar väl jag med! /RedaX)

Hur får jag bort ALL luft ur mina bromsslangar. Som det är nu så har jag gjort alla möjliga trick - låta handtaget stå intryckt över natten, använt tryckluft (försiktigt!) för att "hjälpa till", lutat hojen, knackat på behållare och slangar etc. Till saken hör att jag precis kastat mina gummislangar och satt på ISR stålspunnet, så de var ju fyllda med luft när jag satte på dem. Dessutom har bromsar och handtag renoverats.

Ciao /750 F1 var den sista RIKTIGA Ducatin!

**RedaX** : Frågan är öppen, jag har tömt mitt föråd på ideer i hopp om att kunna hjälpa Niclas. Tyvärr har "elaka" tungor sagt att bromshandtaget med den fyrkantiga koppen blir inte bättre plus att "1 till 2" kopplingen är boven till allt ont här i världen.... Den "gamla" runda skall däremot vara helt OK, allt enligt samma källa...



Hej!

Jag skulle gärna vilja att du skriver in någonstans att jag söker manual och/eller servicemanual till **paso 750** då jag saknar sådan, original eller kopia spelar ingen roll

eller om det finns någon som kan låna ut under en kort period (det är ju aldrig fel att veta vad man skruvar på).

Min adress är:  
Niclas Ekstein  
Spaldingsgatan 13  
412 58 Gbg  
tel. 031-778 09 07, 070-637 27 93

Ps. Tackar för ditt svar på min Weber-fråga. Ds.

**RedaX**: Jorå !



Hej

Tyvärr har jag funnit att Cucciolo inte är riktigt komplett. Jag hittade bifogade utdrag i BMA (Bremer Motorrad Anzeiger) angående åkning för Ducatiägare på Assen. Hade jag känt till detta tidigare hade jag nog försökt delta då jag ändå var till Assen helgen innan för att se GP-VM. Vad jag förstod när jag pratade med Tyska Duce-åkare borde det gå att delta även för Svenska Duce-åkare. Om inte annat borde kanske Nordbecks kunna ge lite spons så att även vi kan delta. DNL verkar ju vara arrangör av det hela. Något för Nordbecks att ta efter här hemma i Svedala.

Sedan har det framkommit tviviel i Cucciolo om att Grappa inte skulle vara gott. Det verkar som redaktionen har brustit i sin förmåga att redigera bort sådana tvivel i tidningen. Den bifogade

artikeln visar härmed att Grappa inte bara är gott utan att det nu finns ännu godare Grappa. Bilden i artikeln visar fyra Italienska skönheter av det kvinnliga könet som klart visar att Grappa ger framgång och skönhet. Man kan också förmoda att för att uppnå framgång hos italienska damer så måste man förutom att köra Ducati även ha förstått hur gott Grappa är. Det är dessutom nedslående att detta fakta inte framkommer i Cucciolo utan i Dagens Industri.

Med vänliga Hälsningar

Anders Ohlsson #648

**Cucciolo svarar**

Hoppas att Nordbeck läser detta och att det mynnar ut i någonting bra. Håller med dig om att bättre PR för Ducati och Nordbecks finns väl inte än en "subventionerad" banåkardag på Anderstorp. Appropå Grappaartikeln så visst såg jag de galanta damerna och jag skulle gärna ha läst artikeln om det inte vore så att synen kraftigt försämrats sedan jag av misstag råkade delta i Grappautskottets årsmöte på Åland. Jag har däremot antingen slängt artikeln i papperskorgen eller postat den till Grappa utskottets ordförande Gunnar Nuija. Svaret är JA på samtliga frågor. Jag vill ha arga (och korta) insändare.



Ciao!

Jag är djupt oroad. Ordföranden gör det. Cucciolos redaktör tänkte göra det.

Finnkopp gör det. Finnkopp gör det dessutom i dubbel bemärkelse. Han har skaffat en V\*\*\*o till! Visserligen en Roger Moore P 1800 från 1965 i delar, men ändå: Det är en sketen Amazon under skalet. Att den kände båtkonstruktören Pelle Pettersson ritat fanskapet gör inte saken bättre. Kort: Jag är oroad över Ducatisternas snabba förfall. Fina, billiga kvalitetsbilar som FIAT och ALFA förbises. NEJ!! En sann Ducatist ska INTE ha en likadan bil som grannen. Tack för ordet. Arg öbo.

**Cucciolo svarar:**

Att självaste ordföranden åker omkring i en sänkt 142'a med dubbla antenner får stå för honom. Däremot far du med osanning när du nämner Alfa och Fiat i samma mening som kvalite. Jag köpte ett stycke Alfa av tidigare nämnda "ö-bo". "QV"en" har nu rullat 1000 mil sedan inköpet och har bara krånglat. Först gick fjädern av till kopplingen (jag som kör så lugnt). Som original del kostade den 5 kronor och 70 öre inklusive moms hos generalagenten. Sedan var det dags för två stycken clips som håller kjolpaketet 3,50 kronor STYCK ! Nu senast en O-rings packning till loljepåfyllningen 3.90 kr. Totalt har jag nu varit tvungen att reparera fordonet för 16 kronor och 60 öre.

Visste f.d redaktören och ex. ordförande om dessa "dolda" fel när han så girigt tog emot mina surt förvärvade pengar ? För att inte tala om det allvarliga elfelet på fönster elhissarna. Ibland måste jag trycka TVÅ gånger på knappen innan något händer. På alla mina krav om ersättning står du helt

frågande. Arbetskollegans har nyligen köpt en 200.000 kr Toyota med ett skumt fel som gör att motorn dör intermittent även under körning. Den står ständigt på verkstad men det gör inget för det går på garantin. DET kallar jag kvalite !

/RedaX

PS  
Finnkopp gillar Wasa knäckebröd och Spelar på Tipset med Loket. Men framför allt så gillar han husvagns semester och Tore Skogman.

DS

☒ Halmstad 96-08-07

Ciao!

Här kommer ett litet bidrag till vår högt ärade Cucciolo (Om herr Chefredaktör tycker att det platsar dvs): Självklart / RedaX

Vid det här laget har säkerligen en utförlig artikel om vår dominans i Båstad 5/7 redan nått Cucciolo. Men jag vill ändå passa på att berätta följande lilla solskenshistoria:

Jag smög upp i buskarna bakom "skryttältet" för att botanisera bland träden dvs slå en drill. Som hastigast ser jag en pappa med sina två söner komma gående bland träden. Den äldre ungen var ca 10-12 år. Följande samtal hördes:

-Pappa! Kan vi inte gå och titta på motorcyklarna där nere?

-Hmm...

-Pappa! Det är Ducati!

-Ja vi kan gå och titta..

-Pappa! Dom är Italienska! Ingen JAPANSK SKIT!!!!!!

-Hmm.. Ja, Ja....

Tyvänn försvann ungen i folkvimlet... Annars hade han naturligtvis fått en Duce-skiva ögonblickligen!!! Det finns hopp om en ljus framtid med sådana ungar!!!!

Veckan efter tillbringade jag en dag mekandes med min fyrhjuling (Engelsk) på en firma utanför Halmstad. Under dagen besöktes stället av flertalet bildårar som naturligtvis hade varit i Båstad. Då de undrade varför jag inte hade ställt ut min bil i Båstad gled samtalen över på att diskutera Ducati. Jag kan meddela att alla verkligen uppskattar vår "ljud-show".

Mest imponerad var ett par ifrån Fiat-klubben. De hade dock aldrig lokaliserat var vi stod men som sagt hört oss. De frågade hur vi hade löst ljudarrangemanget för så mycket högtalare som borde krävas för det ljudet kunde vi ju knappast ta med på våra motorcyklar.....!!!!!!

Gissa om de blev långa i synen när jag påpekade att det var bara "naturligt" ljud direkt från motorcyklarna.

Inte för att jag tar åt mig så mycket av äran då min 500 Pantah tyvärr inte kan matcha en viss 900SS.....

Till sist vill jag bara säga att jag trodde aldrig att min första säsong i Svenska Ducati Klubben skulle bli som den har blivit. Jag (och sambo) har haft väldans

kul! Ia maj tur, Anderstorp, Båstad -Tack alla ni som tar hand om oss nya och gör så att vi känner oss varmt välkomna!!! Dvs OSS BLIR NI INTE AV MED!

Med vänlig hälsning :

Medlem nr: 904

L-G Nilsson

Nej, jag åker ingen dussin hoj som 916 å sånt... Utan givetvis en 500 Pantah!

**Cucciolo:** Det är alltid lika roligt att höra från nya medlemmar.

Undrar vad grabben kommer att storma fram på när han är 18-år. Då låter det väl ungefär "Tyvärr hade jag hade bara råd att köpa en beggad 916 av någon gubbdjäväl som hetter Sturesson. Han sa att den var lugnt körd, bara på Söndagar till kyrkan...

Spelar ingen roll vilken Duce man har, bara man trivs. Välkommen in i klubben, önskar vi andra. Kul ? Det är bara början ! När man börjar lära känna alla tokiga Ducatister, då börjar det bli riktigt kul.....

☒

Hej !

Som ny medlem och ducceinnehavare undrar jag om det finns någon som vet vad man skall göra åt Pasons Weber fögasare.

Är det hopplöst fall eller ??? Jag har fått tag på mikuni flat slide 38mm-are, men har hört att dessa ej heller är bra ??

Är det isåfall bara Dellorto som passar om man nu vill byta till dubbla ??

Finns det någon sådan "fögasar-paso-expert" i klubben eller vart i så fall skall man vända sig, för att få ett opartiskt expertutlåtande.

tackar på förhand för ett a.s.a.p svar.

/nike

**Cucciolo svarar.**

Det är synd om Webern. Den har fått oförtjänt dåligt rykte p.gr av svensk MC-press, nu senast Allt om MC's "köpråd" för Ducati.

Med enkla medel kan man få den att fungera lika bra som vilken annat märke som helst. Att byta till andra fögasare anser jag är att ta ett steg tillbaka. Då måste du ju börja från "botten" med bestyckning av alla munstycken etc. Det första och kanske den enda åtgärden man behöver göra, vad jag förstått, är att koppla in en Y-koppling till bränsle tillförseln för att sänka pumptrycket, som troligen är upphoven till det "problem" som gör att du funderar på att kasta Webern.

Sedan bör man givetvis testa att bättra på andningen med ett par K/N-filter etc. Att laborera med andra munstycken är inte heller fel, om du tex bytt ljuddämpare. Detta jobb och ännu mer har du ju ändå med ett par helt nya fögasare.

Tidigare har vi i Cucciolo nr /95 och 1/96 publicerat tips på Webern. Bäst på Weber i klubben borde vara **Magnus Mårlid** som för övrigt sitter i styrelsen och däremed är lovligt byte att terrorisera med näsvisa frågor.

Magnus har för övrigt fått en rejäl fjong i sin egen Weber, dock med lite mer arbete.

Lycka till / RedaX

#### Fotnot:

Som bäst håller jag på att samla information om "expertiser" inom klubben på respektive områden dit det är tänkt att man kan vända sig. Jag vet att klubben besitter en enorm samlad kunskap som jag skulle vilja att fler kunde få ta del av. Listan är inte klar - ännu - men kommer att omfatta allt från Ducatis små tvåtaktare till nutid.

Är det någon som känner att han har något att bidra med så får han gärna höra av sig till RedaX.

Återkommer i detta ärende.



Hej!

Jag vill efterlysa min Honda 900 Fire Brigade som försvann under mystiska omständigheter på Ducatiklubbens årsmöte då en av medlemmarna utförde sina trollkonster. Han påstod att min Honda förvandlats till en 900 Senna! Visserligen

stod det helt plötsligt två stycken Senna där efter att min Honda försvann. Tidigare såg jag bara en Senna. Alla upplysningar om min försvunna Fire Brigade mottages tacksamt.

B. Stulen

#### Fel emailadresser!

Vi inom klubben vill att ni meddelar oss när ni öndrar emailadress precis som ni meddelar oss när ni byter postadress. I det verkliga livet sköter posten om eftersändning, men i den binära rymden är det ingen förutom DU som kan meddela oss. Så OM du byter emailadress eller precis skaffat, meddela oss via Niclas Cederlund,

Niclas.Cederlund@epk.ericsson.se

Vi har f.n. två medlemmar som tydligen har bytt email, eller har sagt upp sitt abonnemang. Det ör medlem 980, jocke@haldex.se samt 805, torbjorn.andersson@sysab.telia.se

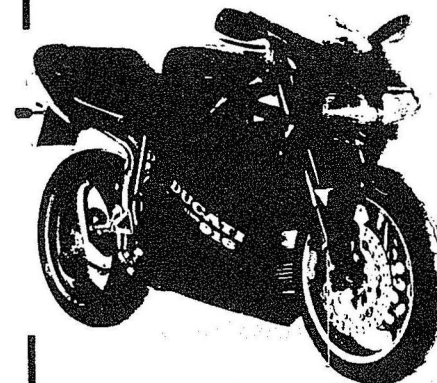
Vill ni vara vänliga och meddela oss de rätta adresserna tack!

## SIGMA MC Racing

Skandinavisk importør af: \* Fast By Ferracci tuningsudstyr

Dansk importør af:

- \* Texpport 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.

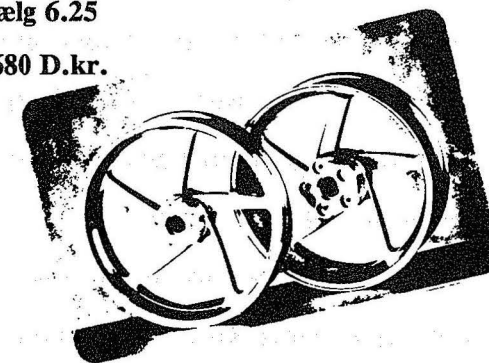
### MANGE CARBON & TUNINGS DELE TIL DUCATI

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

Pris eks. på Marchesini fælge

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



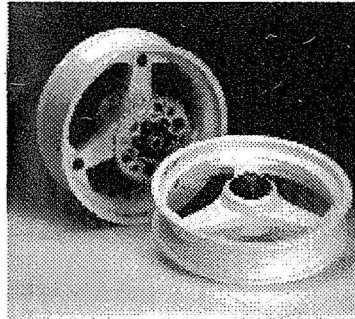
# Mototech

Range of products includes the following:

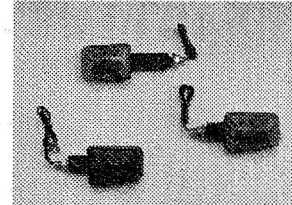
- Full Range of High Quality Carbon parts  
(you name it - we've got it...!!!)
- Carbon Accessories (Tank Pads, Top Yoke Protector and Instrument Surrounds...
- Carbon Look Mini Indicators (various types...SEK 249.00)
- Mini Indicators (various types... SEK 229.00)
- Termignoni Exhaust Systems (Check out those prizes...!!!)
- Marchesini, Marvic and Dymag Magnesium Wheels
- Krontec Alu - and Stainless Steel Brake Line Kits
- LSL Steering Damper (Available in Round and Oval)
- LSL Bandit Bolts (High Quality - Red, Blue and Purple)
- Uvex Gear (Call for a Catalogue on the full Uvex range...)
- Aluminium Foot Pegs (Race and Road version - Available in Black, Blue, Red, Green, Purple, Silver and Gold)
- Full range of Motorcycle Screens (Coloured or clear - even for early models...)
- Paddock Jackets in Ducati Red or Yellow...

and loads more stuff is available - Call us with your requirements. We will be glad to assist you...

510 59



**Marchesini Magnesium Wheel**  
for the Ducati 748 / 916  
Front 3.50 x 17 SEK 4060.00\*  
Rear 6.00 x 17 SEK 5999.00\*  
\* - Prices exclusive of Moms...!  
Magnesium Wheels are also  
from **Marvic** and **Dymag**.



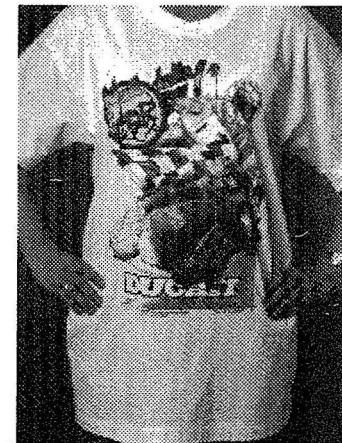
Carbon Mini Indicators  
From SEK 249.00

*Check  
this  
out!*

Om Du vill har mer information,  
tveka inte att kontakta oss.



LSL Steering Damper Kit  
for most **Ducati** models.  
From SEK 1975.00



**Ducati** T-Shirt SEK 199.00

## Mototech

Sweden	040 - 466 488	Fax 040 - 466 433
Denmark	62 63 27 72	Fax 62 63 37 72
Norway	soon to come...	

# KUNGEN - KARUNGI eller KUL TUR EN

AV ANDERS "RESELEDAREN" MANSEN

Nu kör vi, *ingenting* kan gå fel !



Medan du sov fanns det hjältar i huvudstan

En tapper skara samlades på slottsbacken i den kungliga huvudstaden, precis när solen lyckats sega sig saktat uppåt och låg precis i höjd med hustaken.

Självaste reseledaren var försenad då han varit tvungen att fixa nya trottlar åt Gunnar "vi tar en omväg" Nuija. Detta kl 06.00 på Lördags morgon. Allt var givetvis reseledarens eget fel. Något som kom att genomsyra hela resan.

De andra väntade otåligt på slottsbacken. En klassiker som jag trodde hade gått i graven hade dagen till ära gjort comeback och detta med buller och bång. Peter "Ingen planering" Lindqvist. Han dök upp med sin extrema DUKATI med "K". 35 liters tankvolym plus jeepdunkar surrade på varsin sida skulle *inte* hjälpa honom att bättra på snittet, något som han föga anade när han väntade på de andra. Där

fanns också Partikeljanne även kallad "Salsa" Johansson, ökad räv som verkligen inte behöver damma av sin Hailwood, utan syns i de mest konstiga evenemang. Dammar kraftigt gör däremot hans enormt sotiga 2-1'a...host, host.

Bara de hårdaste ur klubben hade dykt upp. Saknades gjorde faktiskt förvånandsvårt hårdförda Lars "Nuåkerviförabsolutingentingkangåfel" Källberg. Han hade ju lovat att dyka upp !?! Man eller Mes ? Han kanske börjar bli till ären... ?

Inget onödigt tjafs om hur det var med fruar och trädgårdskötsel. Några korta meningsutbyten huruvida vilken färdväg man skulle ta till Pelle i Norr - Karungi. Gunnar föreslog direkt "vi tar en omväg". Inte en meter hade påbörjats ännu.

Janne ville åka mindre vägar emedan Peter inte ville planera alls. Sant, utan planering kan *ingenting* gå fel ! Varpå vi vann omröstningen med 2 mot 2.

Obligatoriska gruppbilden togs innan avfärd. Jag hoppades att min lövtunna sittdyna (8 mm) skulle ta sig bra ut på bild. Solen bröt precis över taknocken när vi mullrade värdigt ut ur staden.

I Haparanda tog vi vänster inne i rondellen.

Ytterligare två mil senare kunde vi bara konstatera. Ingen Pelle ! Lite opraktiskt

tyckte Peter "Ingen planering". Efter 107,5 mil och 9 timmars körning syntes inte nordbon till ! Allt var givetvis reseledarens fel. Därtill det usla vädret som rådde. Inte en enda regndroppe på hela resan. Peter var *genomsur*, allt hade gått för lätt. Med lite regn sällas alltid nån bort menade han på. Jag var osur för den *enda* packningen jag hade med mig var ett par regnställsbyxor.....



↑ Framme. Notera Peters TÜV-gepruft klädsel

Vad göra nu ? Lite tur hade vi dock för fem finländare med sina respektive Duccar hade lyckats fixa en liten stuga i grannbyn. Några fick sova på golvet, vad gjorde det när vi hade tak över huvudet och myggfritt. Kukkolaforsen brusade utanför och några öl sveptes i lugn och ro innan det blev tyst i stugan.

Dagen efter konstaterade vi att ingen Pelle dykt upp på morgonen. Fortfarande reseledarens fel. Min kedja var inte vacker efter att "brunnit" upp, hoppat av bakdrevet och låst bakhjulet. I låg fart lyckligtvis men precis bakom Gunnars Fl'a. Efter det var kedjan sig inte riktigt lik utan skramlade och vibrerade våldsamt. Partikel Jannes bakdäck som tidigare kunde gått under benämningen

slicks började nu bli lite väl tunnt. Att det var reseledarens fel var givet.



↑ Kukkolaforsen. Gunnar tvekar...

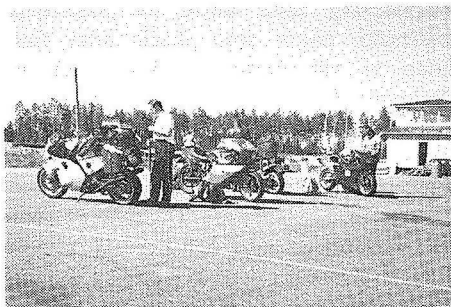
Gränsen till Finland korsades genom att vi tog "broa" över den strida forsen. Snabbt tog vi oss mot Vasa där vi hade erbjudits övernattnings samt bastu av *Sven-Erik Solstrand*, något som skulle sitta fint. Innan vi var framme i Vasa fick vi tillökning. En katt bland alla hermeliner hade smugit sig in. MC- Poliser vill också känna på avundsjuka blickar, kunde vi konstatera.

Som tack för boendet och bastu åt vi upp all Sven-Eriks mat och tvingade i honom några beska droppar Grappa. Otacksam jäkel tyckte Gunnar när Finnen rynkade på näsan. Allt var givetvis reseledarens fel.

Med Solstrand och hans Paso i spetsen blev resan lite lättare. Underbara vägar som man annars inte hittar forcerades. Höger, vänster upp ned hit dit, slät asfalt utan grus slingrade sig som en orm genom ett underbart landskap, vinden var ljust och tempot lagom "touring" men koncentrerat. Det var nog fler än RedaX

som satt och flinade, som bara byfånar kan, under hjälmen.

Första stoppet skedde vid roadracinng banan "Botnia Ring". Till skillnad från U-landet Sverige byggs och satsas det fortfarande på roadracinng banor i grannlandet i öster. Givetvis godkändes banan efter några testvarv. Partikel Jannes bakdäck var ytterst lämpligt för detta ändamål men började nu få fläckar utan gummi. Hmmm. Jag körde om f.d BoT föraren (inga namn) på innern, senare gavs förklaringen att hans motor plötsligt dött. Jag vägrade tro att det var så.



*Emedan de "övriga" kollade packning och axeltryck. Lade reseledarn snygga spår på Botnia Ring. Det kallar jag semester.*

Min kedja spändes var 5 mil till *allas* stora glädje. Kritiskt granskades Partikels bakdäck. Färden gick vidare. Nästa stopp skedde vi Alko (motsvarigheten till vårt systembolag) nej ! Förlåt, Alastaro, skulle det vara. Nästa roadracinngbanan godkändes också den efter några "mutter"varv. här gjorde Salsa Janne på sin MHR verkligen skäl för sitt rykte som "ständigt bortappat barn" genom att köra

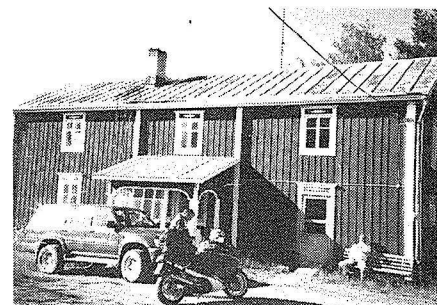
vilse INNE PÅ MOTORBANAN !!! Hur han lyckades med det får han själv svara på. Jag förväntar mig en fullständig redogörelse från vem som helst.

Till publikens stora jubel sågs han försvinna för att sedan dyka upp då och då inne på banområdet ibland i högervarv ibland i vänstervarv. Publikfriande ! Efter att spännt kedjan togs de sista milen i raskt tempo. Målet var "Gustavs". Härifrån gick vägverkets färjor via öar till fasta Åland. Nu började Peter bli desperat ingen hade ännu "falerat". Allt var givetvis reseledarens fel. Nu startade Gunnar och Peter en kupp. Man berättade brett och stort om hur underbart det var med touring, packväskor och ståkåpa. Att SMC var det bästa som hänt klubben, friheten med segelbåtssemesterar och praktiska husvagnar. Det höll nästan på att lyckas, RedaX hängde över relingen och spydde, men kom starkt tillbaka på slutet och hotade med "sanningen och ingenting annat än sanningen" i Cucciolo. Då slöt vi fred. Alla startande kom i mål ! Mesar var alla som INTE kom till start beslöt vi enhälligt ! Skål- Raaap.

Efter den trivsamma "nedvarvningen" ombord på småfärjor gled vi mitt i natten, på Måndagen, trötta men lyckliga in i Mariehamn. Jag åkte för att fixa sängkläder de andra intog pizza i ett öde centrum. En nattvandrare undrade om vi åkt långt. "Från Stockholm" blev svaret. Vandraren såg förvånad ut, de såg ju så skitiga och slitna ut. "Men vi tog vägen över Haparanda" kom som ett svar på posten. Till slut satt vi och skrattade hejdlöst åt ordet Koddnomer (Kudde+Kondom). Ni inser. Jag själv blev stoppa av Polisen för att glödlampan till

bakljuset var trasig. Tänk, hemma på "mammans" gata efter mer än 200 mil i nästan ett sträck.... Och ingenting hände...

Dagen efter startade nästa race, Grappa utskottets årsmöte. Då försvann RedaX in i dimmorna och syns han inte ännu idag så simmar han väl desperat fortfarande omkring och letar efter "utgången". Att grappa slår på synen måste vara uppenbart. Bara Peter och RedaX såg Väg-Renen precis före Haparanda.....



*Sven-Erik och hans Paso, ännu mer packning. Suck.. Redax sitter i bakgrunden och slöar lyckligt ovetande om den förgasärbrand som strax skall drabba honom.*

#### Fakta:

107.5 mil till första vätskekontrollen.  
Totaltid 12 timmar.  
Effektiv körning: 9 tim 03 Min 14 sek.  
Snittfart: 112 km/h Förlåt måste vara 89..  
Toppfart: 197.7 km/h..va?eehh 110 e rätt.  
Snigelfart: 0 km/h  
Snittförbrukning: 0.634 liter/milen  
Oljeförbrukning: 0,975 l (Gunnars F1'a)  
Antal förare: 4 st  
Antal passagerare: 0 st  
Antal förare med fruar : 2 st  
Antal meningslös statistik under resan 19

**Antal Snickers: 0 st**  
Antal stopp: 5 st.  
Antal Vägrenar: 1 st.  
Antal renar vid vägen : 1 st  
Antal vägar vid renen: 16  
Antal renavägar: massor  
Antal polis mc/bilar: 2 st  
Antal japanska turister med kamera: 0  
Antal haverier: 1 st  
Antal regndroppar: 0 st  
Antal omkörande fordon: Endast 1 st  
Peugått samt 1 Audi som mycket riktigt senare låg i diket...ingen mer.  
Antal packväskor/packning: Peter 3 st.  
Janne 2 st, Gunnar: 2 st. RedaX 0 st.  
Antal klenisar i klubben 526 st... Oppsss  
Antal ännu mer meningslös statistik = 2  
Antal mobiltelefoner = 3 st  
Antal broar/öppningar : 8/0 st

Detta var ännu en av Sv. Ducatiklubbens "Omdennaresakommerniattfåhöraomhur mycketsomhelstresa". Bakom knapparna en numera ganska nychkterr RedaXtöRRrrr.



*Den berömda ! Kukkolaforsen.*



# BORGO PANIGALE

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

## Inverterat köp:

Bakhjul och komplett original avgassystem till **600 Pantha**, samt komplett original avgassystem till Guzzi LeMans 1000 -85. Allt i bra skick.  
Tel 0240-14066 Lenny (# 485)

**Ducati 906 PASO** - 90. Ca 1500 mil. Köpes inte eller bytes mot 900 SS - 94. 57500:- Odd Ressem, 0591-16086 Hem 0591-60721 Arbete

**Ducati 600 Monster -95**  
Gul, 1200 mil. Nyskick.  
Pris: 59 000:-  
Nils 070-729 92 69  
Rikard 046-25-07 25

Original depåstöd (bak) till **916/748** från -95 och framåt.  
Pris: 900:-  
Rikard 046-25 07 25

Ducati-klockor Typ "Swatch", vattentät, vit veglia-liknande urtavla med Ducati-namnet på. 400 :- Torbjörn Törnkvist  
Tel/Fax 042-18 47 57

1 st ny dubbelsits med sadel, ryggkudde, kuts samt lås till **Ducati 750 F1** säljes för mindre än halva nypriset, m a o 3,500 kr. Viss prutmån finns om du vurmar för 85:orna istället för de senare modellerna. Medlem 688,  
0455-15566 (hem), 0455-395243 (jobb)

## HAR DU PACKPROBLEM PÅ PASO ? NU FINNS PAKETHÅLLAREN !!!!

Vi har tagit fram en pakethållare i glasfiber som passar direkt på och är dessutom snygg. (Se bild)

Introduktionspris: Olackerad (vit) 995:-  
Lackerad röd 1295



Alla priser inkl monteringsats. Frakt tillkommer. Kontakta oss för mer info. Malte Svensson medl 861.  
T:054-10 05 53 Hem 10 12 21 Fax  
Kjell Andersson medl 755 T:054-18 84 90

**Ducati 750 Paso -87**  
1800 mil Portad topp, högkomp. Nyservad med nya styrningar, remmar drivpaket, däck mm. Toppskick.  
P 49.000:- No 755 Kjell Andersson.  
054 18 84 90

### \* Till **Pantah 600** :

Ett par originalkammor med remmhjul och lite annat som hör till kostar 1000:-  
\* En bakre topp som är ok förutom några trasiga flänsar (lätt att fixa) Kostar 1000:-  
\* Till **900SS Kamskaft** :  
\* En **SS** tank i polerad Alu, med Monzatanklock, ej använd. Kostar 3300:-  
\* Komplet vaxellåda med en del användbara grejor på Kostar 1500:-  
\* Ett par **GT** kamaxlar Kostar 500:-  
mvh Kent Jörnevall Tel 031 381717

En **916 Senna** som blev över då Trollis trollade på årsmötet säljes billigt.  
Hör av er till styrelsen

**Ford Fairlane -66**  
2 d HT, 390 motor, C6 låda. Går bra, kan tänka mig en Cheva pickup i byte.  
1009 Ulf Claesson  
0587-120 87 eller 070-630 88 98

**Ducati 500 SL Pantha - 81**  
Ni som trånade efter den i Anderstorp och Båstad - nu har ni chansen...  
Original i bra bruksskick. Nya däck och bromsbelägg. Inte omlackad. Inte

söndermekad och garanterat **KOLFIBER BEFRIAD**. Pris 23 750 Svenska Lire ???  
Tel: 035-21 14 14 L-G Nilsson #904

**748 Biposto -95**  
1400 mil, mycket kolfiber  
115.000. 0415-70191 Jens

## Inverterad Sälj:

Ring mig om du skall sälja din Ducati, om pengarna och modellen är rätt så kanske vi kan göra affär. Jag är öppen för förslag inte endast det absolut senaste även ett vinterobjekt är intressant.  
1009 Ulf Claesson  
0587-120 87 eller 070-630 88 98

**Darmah, 900 SS eller S2.**  
Allt av intresse !  
Ring 0413 - 34193 eller arb 046-362032  
Kalle

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

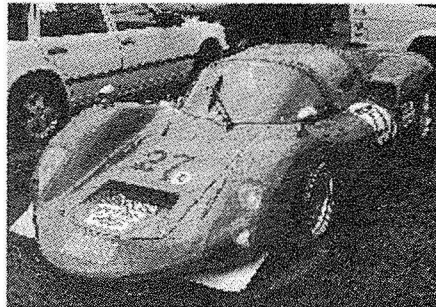
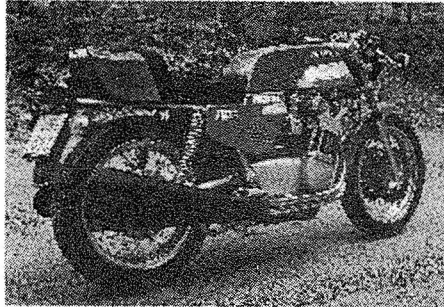
**Scrambler** - tank, stänkskärmar och framgaffel. Allt till 1-cyl. motorer.  
Tel. Finland 358 6 7221081  
Michael Djupsjöbacka  
michael.djupsjobacka@nkby.multi.fi.

Nu dj-klar e' det snart vinter....

# KLUBBPRYLAR

DEKALER & TYGMÄRKEN

The Legends live on!  
**Chequered**



Tidningen för dig som gillar

## Klassiska Sport- & Racingfordon

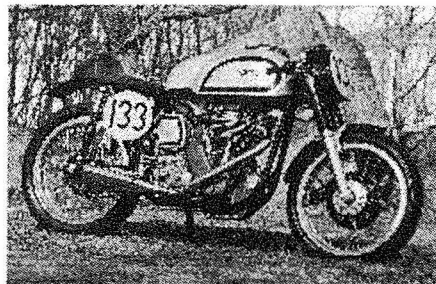
Den enda motortidningen som enbart skriver om klassiska sport och racingfordon, både bil och mc!  
Tidningen som går på djupet när det gäller källforskningen!

**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



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:-

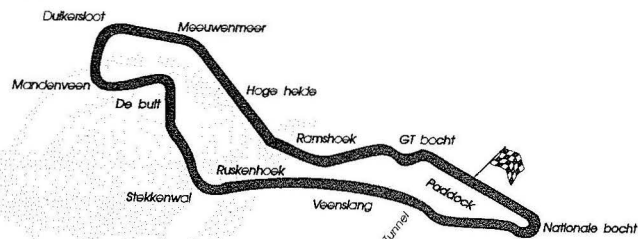
2 st JACKOR kvar från förra laddningen stl M,L 900:-/st

Beställ genom att betala in på postgiro 60 44 52-3

Glöm ej att ange antal, färg, storlek o.s.v.....



© Cuccolo® 5/1996



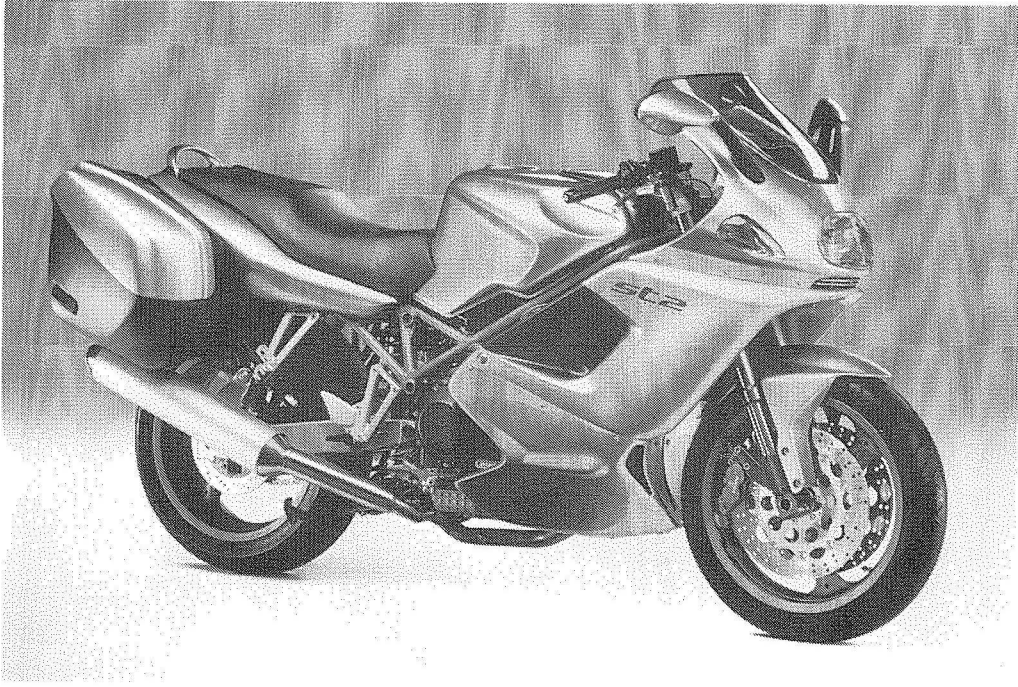
## Circuit van Drenthe Assen

### The circuit

The Circuit van Drenthe is the home of the annual Dutch Motorcycle Grand Prix, internationally known as the Dutch TT and one of the classic events of the World Championship Calendar with a massive crowd and a festive atmosphere. The history of the Dutch TT goes back to 1925. Only during the second World War (1940 - 1945) where no events staged. Until 1954 the Dutch TT was held on open roads and in 1955 a special 7.7 Km. long circuit was built. The 25th Dutch TT in 1955 was held on this new circuit, which was also suitable for sidecar races. Up to the early seventies the circuit was only used once a year, just for the Dutch TT. Nowadays the circuit is used for several World Championships and international and national race meetings, but the most important annual event is still the Dutch Motorcycle Grand Prix: the Dutch TT. A major renovation of the circuit took place in 1984, when the circuit was shortened and then in 1989, when the circuit was widened. The current circuit has a length of 6.049 Kms.. Apart from the grandstands (64.500 seats) the circuit is fully bordered by earth banks for a further 100.000 spectators. The own parking area around the circuit consists of 850.000 square metres, sufficient for 25.000 cars and 20.000 bikes.

This service created by Delta Tre Informatica - Please send any comment to [info@dorna.com](mailto:info@dorna.com) © Copyright Dorna/TWP 1995-1996. All rights reserved.





# KÖLNMÄSSAN 1996

Fågel, fisk, påvens hatt eller bara hornblåsarfasoner. Mässan innehöll som vanligt en massa trams som aldrig kommer att bli något. Till och med Cagivagruppens (säkert inget Ducati-folk) försök att göra en värdig uppföljare till PASO'n har havererat. Fiasko. **Sportturismo**, eller "**st2**" (se på baksidan) som den kallas ser inte ut som någonting annat från Ducati Meccanica. Bara kåpan är hemsk, den liknar en "Donnerkatze" framifrån. Ställbara ljuddämpare, centralstöd, infällda blinkers, speciella backspeglar som ska vara utformade för att eliminera "döda vinklar" (de du Hjartoft), digital färddator med förbrukning, återstående soppamängd, tid och vattentemperatur. Motorn håller måtten 94x68 mm = 944 cc och har sprut. 83 hästar bekräftar låg trimningsgrad tillsammans med en unka toppfart av 225 km/h. Cucciolo's testpanel säger vid fotknölnarna.

Det fanns som tur var också ljuspkt-er:

På **Supersport**modellerna (600, 750 och 900) hittar vi lite förändringar: Annat material i ventilsåtarna (anpassat till den allt sämre bensinen), större styrukslag (?), ändrade käpor (större luftintag m.m.), förvärmning av förgasaren (för att undvika is just här), annan stoppning i sadeln (gäsp), uppflyttad oljekyl (750 och 900), och enbart på 900:an - kolfiberstänka fram, mer klister i däcken, justerbara broms- och kopplings-grepp, stålomsp. till koppling och bromsar samt tjockare skivor fram. På **Monster**modellerna gäller även det här med annat ventilsåtesmaterial och prylarna för nedisning. 900:an har fått bättre vrid på grund av större ventiler, andra kammar annan förgasarbestyckning. 900:an blir också försedd med en liten frontkåpa. 900 **Solo** är en ny variant på Monstret som är försett med en formgjuten (?) box baktill. Precis som den 600 Polizia- hojen som finns på andra sidan. Fränt med "bara" en 600 för sherifferna. Stålomspunna slangar till allt, gjutjärns skivor samt kondom och depåstöd. 8-ventilarna så: **748**:an kommer i en S-version. Biposton's motor, men med bakram i alujumjum, öhlinare bak, stålslangar å gjutjärn fram, kondom och depåstöd. 300 **Senna II** ska också tillverkas. De kommer i en riktigt ljusgrå färgsättning och med stålslangar fram. 97:orna kommer till skillnad mot 95:orna inte att levereras med kolfiberblås, chips, depåstöd och kondom.

**916 SP** blir på 916 cc och utan godis precis som Senna'n. Man släpper däremot en **SPS** som har nästan allt included. 996 cc. 210 000 sek, 134 hk (bara 3 mer än SP) och endast 200 exemplar. Ställ dig i kön !!

Finale: **916 Racing** kommer bara en svensk att få styra - Cralle. 155 hk vid 11 000 rpm ska sörja för att hålla däcken varma. Lev. olackad.

Coolast är Cagiva's 125 Caferacer, **N1**, se andra sidan. Cagiva har även gjort en ny **Cucciolo**-moppe. Ej till Sverige.

# ISLE OF MAN 1997 - 90 YEARS

Äntligen luft under vingarna för Isle of Man.

Här kommer ett sista minuten erbjudande för dig som vill till Isle of Man när de firar 90 års jubileum i nästa år.

Mycket väl medvetna om den korta deadlinen kräver vi att du bestämmer dig innan du läst klart detta utskick.

Transport till och från England ansvarar var och en för själva. Nedan följer tips på telefon.nr:

Scandinavian Seaway.

Sverige -England t/r ca 800 -1500 kr ? (Beroende på antal personer/hoj)

Tel 031-65 06 10 (Bokning)

Tel: 042-24 10 10

Sedan gäller 26 maj till Isle of Man från England med retur den 8 juni (IOM - England) För de som bokar själva. Försök då på 00944-1624661661 Steam Tours. Var beredd med Engelskan !

Priset ligger här på ca 60 pund plus 58 för hojen. Räkna med andra ord på en 120 pund.

Pundet ligger ungefär 1 Pund = 10 - 11 kr.

Räkna totalt sett mellan 5 till 10.000 kronor för resan inkl boende och mat, men utan pilsner !!!!!

Billigt är det inte, men eftersom somliga (vi) åker dit är på år så lär det vara värt pengarna.

Även boendet på ön kan jag (Carola) hjälpa till med. Det som är aktuellt och som man hoppas mest på är stugor till ett lågt pris där man har självhushåll. Annars kan man vända sig till deras turistbyrå 00944-1624 686766 och försöka fixa boendet själv.

Övrigt: Första träningen börjar 26 Maj och sista tävlingen är slut 6 Juni.

Är du intresserad så se till att höra av dig till mig (Carola) på momangen om du inte vill fixa det hela själv.

Betala in 20 pund (bokningsavgift kan ej fås tillbaka) senast den 25 oktober till klubbens postgiro och hoppas !

**477 13 71-4**

Ja det står rätt datum.

OBS kolla kursen !!!

Frågor:

Carola 0512-20486

070-575 44 18