

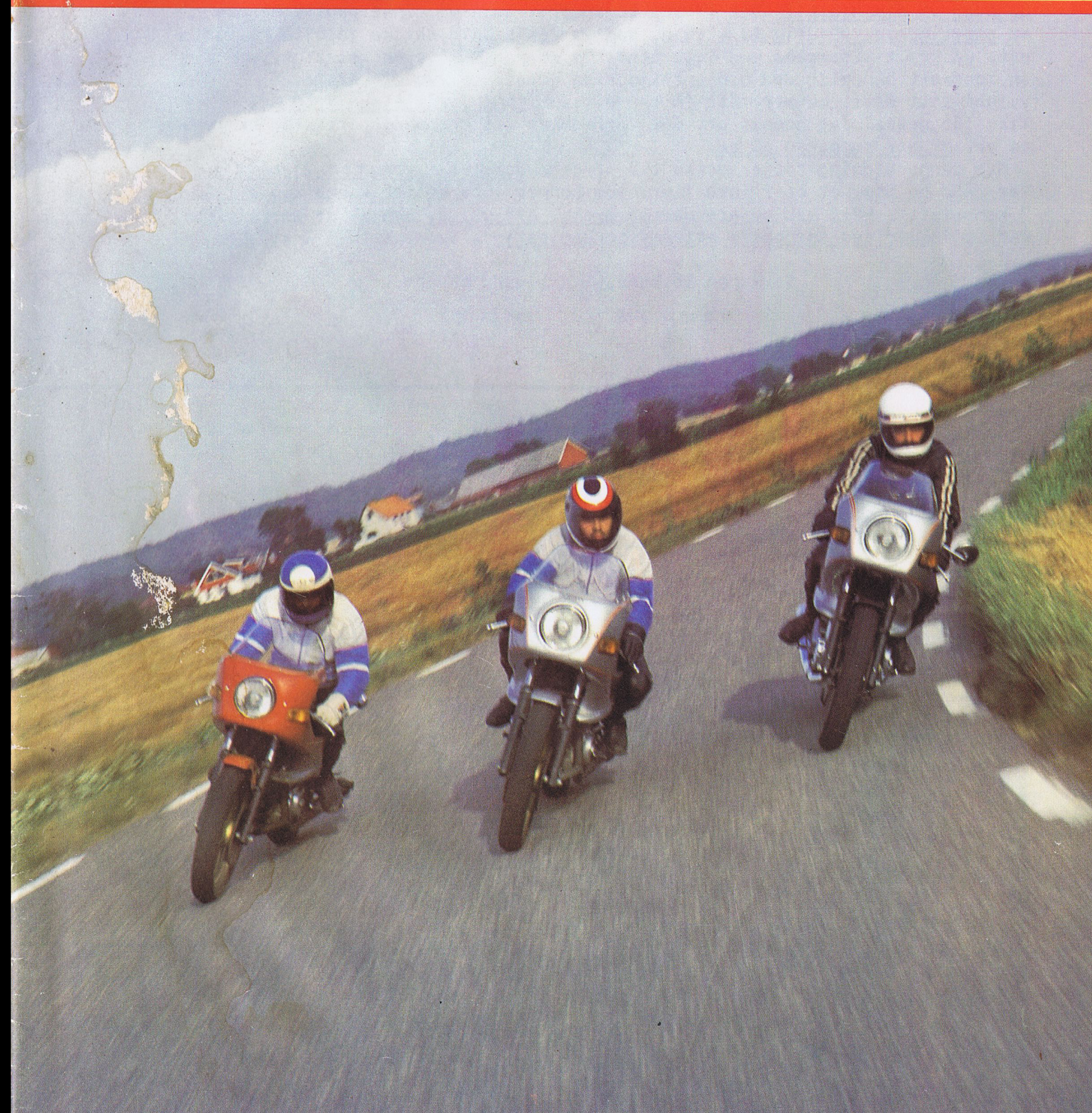
# DUCATI



ÅRG 2

Nr 1

**BLADET**





# Ord från ordförande.

Slutet är nära!

Vintern är slut. Eller är den inte det? Det är början på Maj, och det är inte mer än ett par veckor sedan det var minusgrader ute. Om två veckor ska vi köra på Kinnekulle. Finns Metzeler Sport med dubb??

Vintern lider mot sitt slut. Vi -styrelsen- har hunnit med en massa möten. Jobbiga? Nej, enbart roliga sådana. Ett av resultaten från dessa möten håller du just nu i din hand. Tidningen. Som du ser har vår medlemstidning gått igenom en ansiktslyftning sedan förra numret. Vem hade trott att det gick att förbättra ett redan bra nummer? Mycket av det fina ligger i att vi köpt en ny skrivmaskin. Det redaktionella materialet har också blivit mycket mer.

Nästa nummer hade vi tänkt försöka göra till ett temanummer, men till det behöver vi din hjälp!! Det första temanumret hade vi tänkt skulle handla om encylindriga Ducati. Så alla ni som har en stänka, skicka in bilder, svartvita vackra tillsammans med lite text. Om du kan skriva en hel story, om en speciell händelse med din encylindrige Ducati, så mycket bättre. Vi har till detta nummer fått in tre riktigt fina berättelser från er. Tack för dessa! Jag hoppas att det fortsätter att droppa in artiklar skrivna av er. Ni har sommaren på er.

Med denna tidning följer också två stycken dekal i borstad aluminium. Var rädd om dom, det blir inte fler. Dom kommer inte heller kunna köpas från "kansliet". Håll med om att dom är mycket exklusiva. Men så är du ju också medlem i Sveriges snabbaste extremistorganisation, Svenska DUCATI-klubben.

Sommaren är kort, ta väl vara på den.

Tomas Tengros ordf.

En mycket tragisk bild. Detta hände i början på 1984 års säsong. Cyklarna -om man kan kalla dom det- är en 900 S2 och en Laverda. Låt oss hoppas att det inte händer alltför många olyckor 1985. Möt upp för årets första? "avrostning" på Kinnekulle 18/5.



## Dansk

# motortrimning

Johan Forsström

Äntligen!

Efter det sista stoppljuset på Söderleden lade jag över maskinen åt höger, vek ihop mina 193 cm. bakom det fladdrande kåpglasat och lät rullen gå i botten, 25 mil E6:a låg fram för oss.

Förgasarnas hungriga flås steg till ett crescendo och SS-motorn vrålade av lycka över att få sträcka ut efter en veckas suråka till och från jobbet. I sällskap hade jag Helge och Fingal, som brottades med varsin Laverda Jota.

Vädret var strålande och livsglädjen på topp, för nu var vi på väg till en exklusiv mc-träff endast för italienska hojar. Denna arrangerades av Dansk Laverda klubb samma helg som Swedish TT, och platsen var Helsing camping, några kilometer från Helsingör.

I Varberg stannade vi på en liten mysig bensinstation för att ta en glass och kontrollera packningen. Den senare var hållen till ett minimum: olja, verktyg, reservdelar, tejp och ståltråd... Näja, ett tält och några sovsäckar var också med. Nästa uppehåll gjordes strax före Helsingborg. Här drog vi om ett elsystem och laddade upp ett batteri.

För hand.

Slutligen, bara några timmar försenade, nådde vi fram till campingplatsen. Stället var oroväckande tomt. Istället för att vänta tog vi oss in till samhället. Här åt vi middag och bunkrade upp med illröd korv och elefantöl.

När vi återkom till träffplatsen visade sig våra farhågor vara ogrundade, många knuttar hade redan anlänt och slagit upp sina tält. Vi hittade många nya vänner, vi grillade korv, vi drack pilsner och berättade röverhistorier samt kommenterade nyanländande ekipage.

De flesta italienska mc-fabrikat fanns representerade. Tyvärr kom väldigt lite Duccar. Vid ett kortare samtal med ägaren till en SS-79:a framkom det att ingen dansk Ducati-klubb då fanns [numera finns det en klubb även i Danmark, reds. anm.]. Detta kan förklara den något kläna uppslutningen. De Ducati som fanns på träffen var mycket välvärdade, deras like har jag inte sett i Sverige. Jag började snart överväga att gömma min egen maskin under ett skynke, men mörkret hann före.

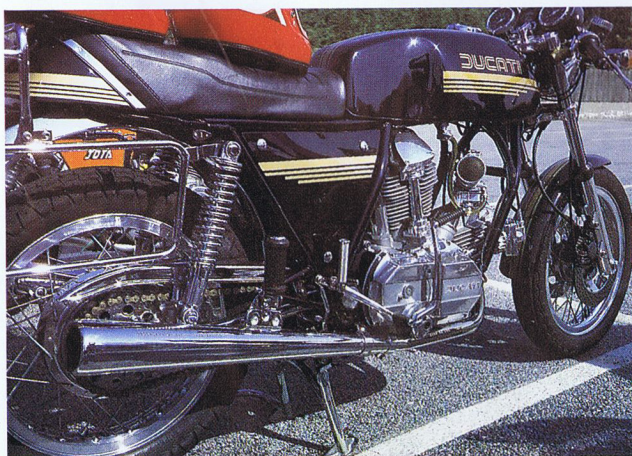
JÄMMER OCH SVETT !! Dessa obarmhärtiga träffmormar! Välbefinnandet infann sig dock snabbt när vi kunde studera alla hojar som kommit under natten närmare, och se häftiga lacker och kromade DELLORTO's blixtra i solskenet.



Av allt att döma är förkromning det populäraste sättet att trimma en Dansk motorcykel. Här räcker det inte med locket över oljefiltret,nejdå,allt löst doppas i den gyllene metallen;centralstöd,sving,nav,fälgar,startmotorer och gaffelkronor m.m.

När vi tröttnat på att spegla oss övergick vi till att inventera modellfloran. Som tidigare nämnts fanns ett moderat antal Duccar, men en del andra intressanta maskiner fanns att beskåda,till exempel Aermacchi 250,MV Agusta 420 och 99 [?] årsmodeller okända. Det fanns även ett antal Benelli,vars motorer är så breda,att behovet av centralstöd bortfaller. Tre megafoner på var sida ingav dock respekt.

En utflykt stod först på dagens program. Luftan vibrerade och marken skakade [läter det bekant] när ett 70-tal cyklar ställde upp för avfärd. Vi körde iväg,och det blev en sväng som inte stod vår egen tur till Höör efter. Vågarna var mycket välhållna och mycket krokiga i såväl x- som y-led. Det var gott om öppna kurvor och ingen sparade på krutet,jäg försökte hänga på vad jag



trodde var en Jota, men som senare visade sig vara en 500:a,framförd av en vacker kvinna. Ett fotostopp gjordes innan vi kom fram till en kro,där mat och dryck intogs under gemytliga former.

När vi kommit tillbaka till campingen och befriat oss från alla tjocka kläder i den tryckande värmen,så passade det fint med en fornminnespomenad med strategiskt utplacerade ölkontroller i den lummiga och svalkande bokskogen. Två domarringar senare,mätta på öl och goda historier,så började vi ta oss tillbaka till campingen. Det började skymma,och ett discotält slog upp sina flikar. Natten censurerar jag bort.

Upp och hoppa ! Hjälp är klockan redan sju? Kondensvatten från tälttaket rinner ner i nacken. En hurtfrisk stockholmare har väckt oss. Vi ålar oss ut. Det är disigt i luften och allting dryper av fukt. En överbliven apelsinläsk och en skiva formbröd får utgöra frukost. Vi lämnar Fingal åt sitt öde i tältet och sätter kurs mot fosterlandet. En fika på färjan sätter fart på ämnesomättningen och därefter kör vi nonstop till Anderstorp. Där var säkert de flesta av er, så det behöver jag ej skriva om.

Summering: görhäftigt veckoslut!!



# SKVALLER

## TESI

Frederico Martini var en av Taglionis närmsta medarbetare när han tog fram Pantah:n. Men signor Martini ville hellre jobba på tävlingssidan,men fick nobben. Startade istället ett eget Pantah race-team som vann italienska F-2 mästerskapen före fabrikscyklarna. Fick därefter sparken från Ducati.

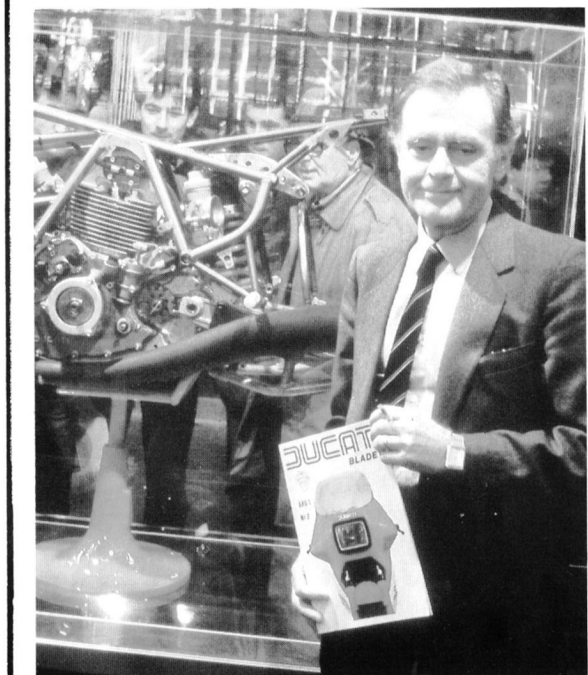
Han började då på Bimota istället där han konstruerat den inte helt okända Tesin,ni vet hojen med bakdelen framåt. Eller hur var det nu? Han säger apropå Taglioni: Taglioni är nog den störste mc-konstruktören någonsin. Men det vet ju redan vi som kör Ducati.

" Micke The Bike " igen.

## Brytarlost.

När 860-motorn kom 1975 så hade man passat på och bytt ut det gamla brytarsystemet [som satt där oljefiltret sitter nu] till ett brytarlost Ducati elettronica tändsystem.Detta system fungerade i stort sett bra,men problem förekom då systemet satt innanför svänghjulet i motorn och därför blev mycket varmt. Omkring 79-80 gick man över till BOSCH BTZ-tändning. På order från dr T ? Var gör man av alla Ducatis tändspolar då ? Jo,de säljer man dyrt [?] till Bologna-firman Morini,som monterar in dessa i sina V-tvinnar!!!!

Än en gång, " Micke The Bike ".



Franco Valentini,Ducatis direktör,med vår tidning i sin hand. Han ser verkligen nöjd ut. Notera firpen i vänster hand.

Bue Andersen.

## CAGIVA

Så var det Sverigepremiär för Cagiva Alazzurra. Ducatibladets utsända tog sig ett litet snack med generalagenten,Mullsjö Motor,vid premiären. Generalagenten sa att Cagiva,med den här modellen,satsar på att sno köpare från japanerna,och inte från europeerna. 350 & 650 Alazzurra är en allroundmotorcykel,d.v.s. mycket snällare än Ducatin. Den har t.ex. vanligt styre,normalt plcerade fotpinnar [samma som på Pantah TL],klocka [!] och en hel rad med varningslampor. Det är helt enkelt en Pantah TL med annan kosmetika. Ramen är enligt generalagenten av egen tillverkning,men vi vet ju redan att man köper ramen från Verlicci. Ducati har ju lagt av med Pantah TL så maskinen konkurrerar ju inte med någon av Ducatis egna modeller,Cagiva kompletterar snarare Ducatis sortiment.

Framtiden ser ljus ut för Cagiva. Ägarna,två söner till en klockambandsfabrikör,har pumpat in 350 milj. kronor [enl. gen.ag] i den före detta HD-Aermacchi-fabriken. Man påstår sig redan nu vara Europas största mc-tillverkare. Man har även köpt upp Italiens skickligaste mc-konstruktörer från bl. a. Benelli/Guzzi,MV Agusta och väran egen Fabio Taglioni från Ducati. [ Suck!] Man arbetar nu för fullt för att ta fram egna motorer. Ska Fabio äntligen få göra sin V-4:a??? Man verkar hur som helst ha enorma ekonomiska resurser. Och målsättningen,att sno kunder från japsama verkar kaxig.

Priset blir drygt 30.000:- för 350:an och lite drygt 36.000:- för 650:in,vlket ju får ses som mycket konkurrenskraftigt. Och till våren kommer "ökenhojen" 650 Elefant till Svrige.

" Micke The Bike " Werkelin



# SKVALLER

Dansk Ducatiklubb.

Jomän, nu har även -som vi tidigare nämt- Danmark fått en Ducatiklubb. Vi önskar dom lycka till. I Danmark finns ett 60-tal Ducati, men det kan ju tänkas stiga nu när det finns en klubb. Träffarna som det stod om i informationsbrevet som ni fick tidigt i vintras, var mer ämnade för danskarna själva. Dom ville träffas och ordna med styrelse och stadgar. Vi hoppas ju också att några av deras medlemmar har lust att besöka vår träff i Augusti. Kanske kommer det även upp några och kör på Kinnekulle. Vem vet?

Kontaktman för klubben är:  
Sveening Haaning  
Hallingparken 54, 1 tr.  
2660 Brøndby Strand  
Danmark

En Ducati i bokhyllan

Det finns en japansk byggsatstillverkar som har Ducatimodeller i skala 1:12. Vid ett besök på leksakshuset strax före hjul [stavas det så] hade jag själv möjlighet att beskåda de två modeller som importeras till Sverige. Det är 900 SS & 900 Hailwood Replica. Det finns även en ruskigt fräck 900 NCR, det är den modellen som hade sandgjutet vevhus, upplagda avgasrör med mera. Märket du ska fråga efter heter Tamiyo, tror det heter så i alla fall. Och priset ligger strax över hundralappen. Om du besöker Danmark eller Norge kan det tänkas att NCR-modellen finns där.

Ps. Om du vill ha den optimala sportmaskinen, Honda CX 500 Turbo, så finns den i skala 1:6 DS

Tomas Tengros

Ny kultbok

Aaahh, äntligen en bok med bara italienska motorcyklar. Är det sant? Boken heter Italien motorcycles och finns att köpa hos välsorterade bokhandlare. Boken är på 130 sidor och innehåller bara färgbilder. Alla av mycket hög kvalitet. Mitt tips. Köp den, den é ett måste, Tim Parker, heter författaren och Osprey's förlag har gett ut boken.

Trevlig läsning.

900:a Förfäran!!

Cagiva har meddelat Ducati att dom nu även vill ha Millemotorn. I ett av Motorads tidigare nummer fanns en skiss, ramen såg mycket modern ut och hade monochokefjädring. Tänk att inget får vara heligt. Vi får väl hoppas att Ducati kommer att sätta sin logga i många år framåt.

Tomas Tengros

Benny Aneröd

Benny Aneröd har som ende svensk lyckats komma över en fabriksracer av 1985 års modell. Modellen är en utveckling av fjolårets version. Man kunde läsa en test av Alan Cathcart i Mc-Nytt tidigare i vår. Cathcart som har testat dom flesta av världens alla racers, kände direkt att detta var hojen som kan bli årets skräll. Kanske till och med klara av Suzukis GSX 750 R.

Benny kommer att satsa mer internationellt i år, men vi får väl hoppas att vi får tillfälle att beskåda maskinen även på hemmaplan.

Njurbältesanvändare  
Se Hit!!

Dom fina 1+1 sadlarna går nu att beställa. Med eller utan lack och stripes. Med eller utan blinkers. Dynan? är av neopren, 4-10mm tjock. Det finns även passande baklysen. För beställning, ring: 016/126901. Mats Ljungkvist

Bäckis kör Ducati-85

Lennart Bäckström kommer troligen att tävla på Binge och Guðs Ducatiracer 1985. Det lovar ju gott nu när B. Aneröd satsar mer internationellt. Vi kommer med säkerhet att få fina resultat från TEAM BIKE också. Det kommer nog att bli en hel del kontinentkörning även där. Om jag känner Herrama Bike rätt.

Ducati Club Finland

Vi har fått brev från finska Ducatiklubben. Klubben som är mycket löst organiserad brukar ordna en årlig Ducatiträff, som varje år samlar runt 20-talet deltagare. Totalt räknar ordföranden som heter Petri Mäkijärvi att det finns omkring 15-20 nya Ducar i Finland, ungefär 100 äldre varav en Ducati 350 som undertecknad hade nöjet att träffa ombord på färjan till England för många år sedan. Den var naturligtvis blodröd och lät obeskrivligt bra när vi körde från Felixtowe. Men det är en annan historia.

Det ringa antalet Ducati beror enligt Petri på priset. En ny Ducce -t.ex. en S2- kostar 90.000:- svkr i Finland och en Reälica 96.000:- . På detta kan man sen lägga en trafikförsäkring som i Helsingfors kostar 4.000:- svkr för sex månader.

Lars Ekeman.

Internationella Ducatiträffar 1985

Följande är hämtat ur Tyska Ducatiklubbens medlemstidning.

- 11-12 Maj 1985 års Ducatiträff, Afamac. [bl.a. deltar Alan Cathcart med två Ducati] Träffpunkt är Tremblay les Gonesses, ca. 15 km NO Paris.
- 25-27 Maj Ducatiträff i Bettendorf. Arrangör, Holländska Ducatiklubben.
- 30 Maj Ducatiträff på Isle of Man, Eng.
- 3 Aug Internationell Ducatiträff. Salzburgring, arrangerar gör Österrikes Ducatiklubb.
- 17-18 Aug Klubbrace. Arrangör, Ducati Club France. Plats Carole [nära Paris].
- 24 Aug Ducati race på Goodwood, Eng. Arrangör, Ducati Club England.
- 14 Sep Ducati race på Zolder, Belgien. Arrangör Holländska Ducatiklubben.

Lasse Ekeman.

Conti  
i  
lager



0322-30124

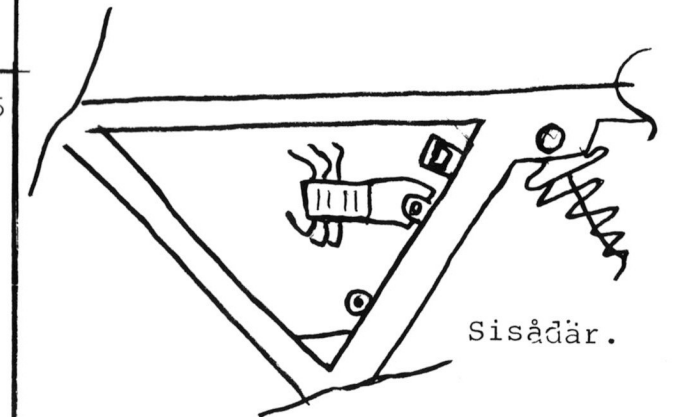
# SKVALLER

Rosthål? Eller rost i hålen...

Ett tips kanske kan vara bra. I en hållare för gängtappar fästes ett borrhål, Ø 4.0 mm. Man breder ut sej intill skönheten med verktyget i sin hand och rensar hålen i bromsskivorna. Det ni!

Herr Hå den elake.

Säkrare att finna säkringar. Säkringdosan sitter ju alldeles in... dumt där under dynan. Under vänster sidokäpa finns det två lediga färdiggängade öron [på 82:or i alla fall]. I det övre av dessa skruvas en alu-plåt [se skiss] tjocklek 2 mm. Fästes med M6 x 10 från insidan. På plåtbiten skruvar man den helt plötsligt så lättåtkomliga säkringdosan.



Sisådär.

Herr Hå, igen.

**DUCATI MECCANICA S.p.A.**  
CAPITALE SOCIALE L. 7.000.000.000 INTERAMENTE VERSATO  
40132 BOLOGNA - Via A. Cavalieri Ducati, 3 - Casella Postale 313  
Tel. 40.50.49 (10 linee) - Teleg. DUCATIMEC - Telex: 510492 Ducmec

Våra goda kontakter med Ducatifabriken gör att klubbmedlemmar är välkomna på besök. Om någon eller några går i sådana tankar står jag gärna till tjänst med att förmedla kontakter till fabriken. Denna har särskilt påpekat att man vill ha en å två veckors varsel innan ankomsten, gärna tidigare. Intresserade kan höra av sig till undertecknad som dock själv är förhindrad att åka.

Lasse Ekeman.



Rickmanagentens  
Ducceavdelning  
meddelar:

Dymaghjul i magnesium 16" eller 18" i valfri bredd,  
treekrade och lätta, skivor o stickaxlar o distanser,  
passar direkt!!

Däck att skydda dina Dymagfälgar, har vi i Stockholms  
största sortering. Alla storlekar och skojiga blandningar!!  
Rabatterade priser för Ducatiklubbens medlemmar... (på däck)  
NCR grejor har vi stor erfarenhet av och tar hem på  
beställning, kostar dock en hel del. Men så är dom bäst  
i världen på Ducati... Dagspriser gäller.

Bimota (som vi oxå importerar) skriver och säger att nu  
skall dom göra racer o gatchassin till Ducce Pantah...  
Ram av crommoly o aluminium, 16" hjul, monoshock-fjädring,  
ultralåg vikt osv...

Premiär i Maj-Juni någon gång...

Allt detta och himlen därtill har vi att erbjuda alla  
Duccefreaks, förutom vår erkända (ökända) service!!!

Bilda kö!! eller ring 08-7149010/20

Lunch mellan 13-14

Benvenuti !!!

**Rickman** agenten

# Succé LJUGET Succé

Först på vårens ljugsida  
blir en dam som inte ens  
är medlem. Blir det någon  
ändring på det tro ??  
Med tanke på att medlemskap  
saknas så tycker jag att  
det är ett riktigt bra ljug.  
I full frihet, spättan Bettan.

Drama på kvällens  
sena timmar.

För en tid sedan sökte jag och min Matsini  
lägenhet. Efter många embarmigt, misslyckade  
försök så fick vi tips om att en man vid  
namn Maudio Conti, scuzi, Claudio Monti hade  
fastigheter inom det område som vi sökte.

Italiano ?!

Jag ringde och framförde mitt ärende.  
Efter en tids samtalande så sa han bl.a.  
att han hade lite svårt med språket [precis  
som Toni, i Lady och Lufsen].

-Du är ifrån Italien, va? Sa jag.

Ja, just det, sa han.

-Min kille har en italiensk motorcykel.

Då kom det.

-Aaaa Ducati.

-Ja, egentligen har han tre stycken.

-Det var som sjutton, sa han och var plöt-

sligt med på noterna. Konstigt eller...?  
Han lovade att göra allt han kunde. Så numer  
är vi inte hemlösa längre. [Alla medlemmar  
hälsas hjärtligt välkomna???? Red.]

Spättan Bettan Andersson.

Och nu hennes Matsini.

Har du fått en knölig, skrynklig, mer eller  
mindre allmänt för djävligt illa hanterad  
början på 1985. [har posten börjat med  
posthonder] ?

För ett par veckor sedan fick jag ett  
glädjeberusande brev från Svenska Ducati-  
klubben. Jag öppnade det. Död och pina.  
Väggalmanackan 1985, Jauberts, 750, vikt,  
skrynklig. Paj pest och senapsgas!!!

På telefonen med en attans fart. Jag fick  
reda på, av nån chef vid namn Einar Andersson  
på postens huvudkontor i Eskilstuna, att  
jag bör uppsöka det lokala postkontoret.  
Sagt och gjort. En kvart senare stod jag  
nere på postkontoret, Carlavägen 58 med skarp-  
laddad pistol gömd tillsammans med två

dynamitgubbar i bakfickan och ett av fradga väl-  
smort munläder. Jag väntade tills jag var  
ensam, då...!

Först avlossade jag en välformulerad, skarp-  
laddad verbal salva, rakt mellan ögonen på  
fruntimmret som satt där innanför disken  
[där ska dom va]. Efter ett par minuters  
ilsket duellerande smög hon ut bakvägen och  
tillkallade förstärkning.

Det visade sig vara en man med iskallt  
lugn, som omedelbart han kom inom skotthäll  
skrek att han var obehärdad, och att dom ger  
sig. Frivilligt. Bra, tänkte jag, och började  
gå igenom de utsträckta fredsblanketterna.  
Mummel, mummel värdebelopp, mummel aaahha!  
Pengar, alltid något. Beloppets storlek ville  
dom ha i svenska kronor, ej i lire, så därför  
skrev jag 500 svkr, ej mille lire. För vad  
är en femtioöring värd?

Två outhärdiga veckor senare fick jag med-  
delande att mitt ekonomiska krav skulle god-  
tagas utan protester [de du, Lars Höjer. Har  
du vart på bio??]. De pengarna hade jag gärna  
sluppit om dom på posten bara...

Så upp till kamp ni övriga Ducatister, 500  
spänn är en hyvens ersättning. Tyvärr.

Matsini Ljungkvist.

CENSUR ?!

Ässå ett bidrag till Ljugarsidan för att  
testa om det é nån censur!

-Det ryktas att Tomas Tengros efter höstens  
vurpa, beslutat sig för att bygga en trike  
med Ducati marindiesel som drivkälla. Motom  
lär vara på väg från Italien.

He did it again,  
"Micke The Bike"

Hämd ..??!!

Vår käre member, Micke Werkelin lär ha köpt  
en 600 TL. Det är i varje fall vad jag har  
hört.

PS. Bäste Micke, glöm inte att jag har sista  
ordet på detta medlemsblad.

Med Vänliga Hälsningar  
Tomas Tengros

Ljug forts sid 23



# DUCATIKÖPET

## Hans Hagenström

Först av allt ska jag be att få presentera mej. Jag heter Hans Hagenström och kallas för Hå. Egentligen Herr Hå den elake, men det senare har fallit bort med åren. Man kanske har blivit lite snällare, vem vet? Har kört Mc i 30 år och enbart på riktiga cyklar d.v.s. såna som det inte behöver stå Made in England på eftersom alla visste det ändå. Må vår Herre förlåta mej för följande snedsteg: 5 veckor 1967 på en Suzuki 250, säsongen -72 när jag for Europa runt på en Zündapp 601 från 1952, Maj-Augusti 1974 hade jag en V7 Sport, men var det sportiga satt vete då fan, och till sist 1977-78 då jag tuffade fram på en Guzzi Falcone. För övrigt har det bara varit Engelskt för hela slanten. Triumph, BSA, Velo, Vincent Black Shadow och en massa av Nortons bl.a. deras Replica och såklart ett par Dunstall 810:or. Sista cykeln före Hailwood Replican var en fjäderbädd med BSA Rocketmotor i. Den såldes raskt efter Ducatiprovturen som jag nu kommer till.

1980 fick jag av en kompis som varit på Älsjömässan en bild på Ducatis Replica, det var det snyggaste man hade sett på senare år så bilden åkte raskt upp på väggen vid min arbetsplats #1, Lelle och jag satt ofta och beundrade konsverket under mycket suck och stön. Som ni förstår är även Lelle finsmakare när det gäller mc. Hur som helst konstaterade vi att det låg utanför vår ekonomi att inhandla dylika skönheter.

Sen blev det 1982 och semester, jag gick hemma på gården och slöade när det plötsligt dök upp en annan jobbarkompis vid namn Roffe, denne eländige man har en förkärlek till Japanska bambustaket med tvåtaktsmotorer och åkte då på en våldsam parodi på motorcykel som hette Kawasaki Mark 3, detta trots att han är till åren och borde ha bättre förstånd. Den här dagen sken han som han skulle varit försöksutsläppt och hojtade: Kom får du se! Vad fick man se? Jo, ett sprillans nytt Japanskt missfoster av märket Suzuki Katana som ju alla vet ser ut som en väl använd karateorvhänk.

Jag undrade om det var hans och hur i alla blåsvedda han fått flis till denna eländiga investering. Ha, sa han, du behöver inte ha en spänn nu för tiden, det enda eländiga i sammanhanget är att man får betala tills man blir pensionerad men det är ju skit samma. Man lever ju bara en gång. Efter en fika och ingående snack om långa avbetalningar stack Roffe soligt leende iväg på provbänken som lät likt en jäkla dammsugare.

På jobbet efter semestern hade Lelle och jag ingående diskussioner om möjligheterna att inskaffa varsin av den enda mc som över huvudtaget var tänkbar att inhandla, nämligen Replican. Efter ett par dagar av idogt räknande kom vi fram till att det nog skulle gå med hjälp av lite overtidsjobb då och då. Nu började ett vilt telefonerande runt Sverige för att hitta en firma där man kunde få en provtur. Till slut blev det napp 40 mil härifrån. Vår vän Roffe som jobbar dagtid var hygglig och ställde upp som driver åt oss en fredagsmorgon när vi gått av sista nattskiftet för veckan. När vi ganska sömriga trädde in i affären med Replican så gissa som var först framme och i vägen för de verkliga kunderna? Jo just det. Roffe förstas!!! Vi blev mäkta irriterade, men eftersom han ställt upp och kört oss, kunde vi inte ge oss till att hacka på honom. Vi kom faktiskt åt cykeln till slut och ett vilt torrbrutande tog sin början. Det visade sig att cykeln var som skraddarsydd åt oss, vi är bägge två av mager och 180 centimetersmodell, dessutom har vi i hela vårt liv kört med clip-on, även när Malon Brando-stilen var på topp. Utseendet på cykeln tog dessutom nästan andan av oss, när vi sedan tänkte på innanmätet i motorn med sina snedskurna vinkelväxlar till kamskaften och desmosystemet så höll vi på att smälla av.

Raskt vidare till provkörningsexet som fanns hemma hos bossen för firman. Eftersom jag är äldst skulle jag få äran av första provturen. När jag stod inne och krängde på mej skinnstället fick jag hör ett vackert mullrande, varmkörning aaaah. Men vadudå?? Ljudet avläg-

snade sej en bit och återkom igen. Jo, tåmefan var det inte vår vän med karatebänken som inte kunde hålla sej istyr igen, det var då satan, utan skulle naturligtvis vara först med att åka också. Nåja, det är ju skillnad på att åka och köra, observera att ägare av bambustaket bara åker och de som har riktiga motorcyklar kör.

Gissa om man höll på att fara ihop i en liten kvidande hög när man skruvade till på gasen och fick höra Herr Contis skapelser. Med andakt gled man iväg. Första tanken blev: Herrejävlar vad högt växlad den är, här ligger Velon i lä. Sedan ut på en av de trevligaste krokvägar jag kört på, mmmm som en blandning av det bästa England har gjort och detta i en maskin. Snacka om njutning. Vrid, ljud, stadid som en klippa, det var nästan så man blev tårögd av lycka och höll stå på roten. Innan provturen var slut kunde jag inte neka mej nöjet att pina upp i 150, men jag tyckte att det gick lite segt när jag skulle passera en bil, nåja strunt i det, jag hade redan bestämt mej, en sån här ska jag ha.

När jag lämnat över till Lelle dröjde det inte mer än tre minuter förrän han var tillbaka och sa att det var nåt fel på cykeln. Så trött ska inte en 900:a vara, tyckte han. Febril verksamhet vidtog, och efter någon minut upptäckte ägaren att bara en bensinkran var öppen. Upp med den andra och har man hört, den ruskade igång på båda och soundet blev om möjligt ännu bättre. Hade man varit nära att rasa ihop förut, så var man bara härsmänen från döden nu. Lelle for iväg och återkom även han med ett fänigt leende på läpparna. Vi hade bara en sak att säga om cykeln, och det var; -Att det fortfarande tillverkas motorcyklar som både låter har vrid och inget gängjäm på mitten, och med en feeling som inte är av denna värld, det visste vi inte. Nu blev det snack om att gubban också skulle åka på två cylindrar. Varför det sa jag. Orkar cykeln upp i 150 på en cylinder och eftersom jag redan bestämt mej så struntar jag i det nu eftersom det dessutom börjar och regna. Kom så skriver vi kontrakt istället.

En vecka senare hämtade vi våra cyklar i ösregn, gissa om det sved i hjärtat. Enda ljuspunkten var att de fick gå svala de första 30 milen. Roffe som kört ner oss i bil tappade naturligtvis bort oss i det täta regnet, han trodde att han passerat oss och vände tillbaka några mil, så vi stod i Örebro och väntade på honom under en motorvägsviadukt. När han kom efter en timma så fick vi jordens omgång av honom, precis som om det varit vi som klantat oss.

Nåja, vi kunde inte bli arga eftersom vi var så saliga över våra vackra motorcyklar.

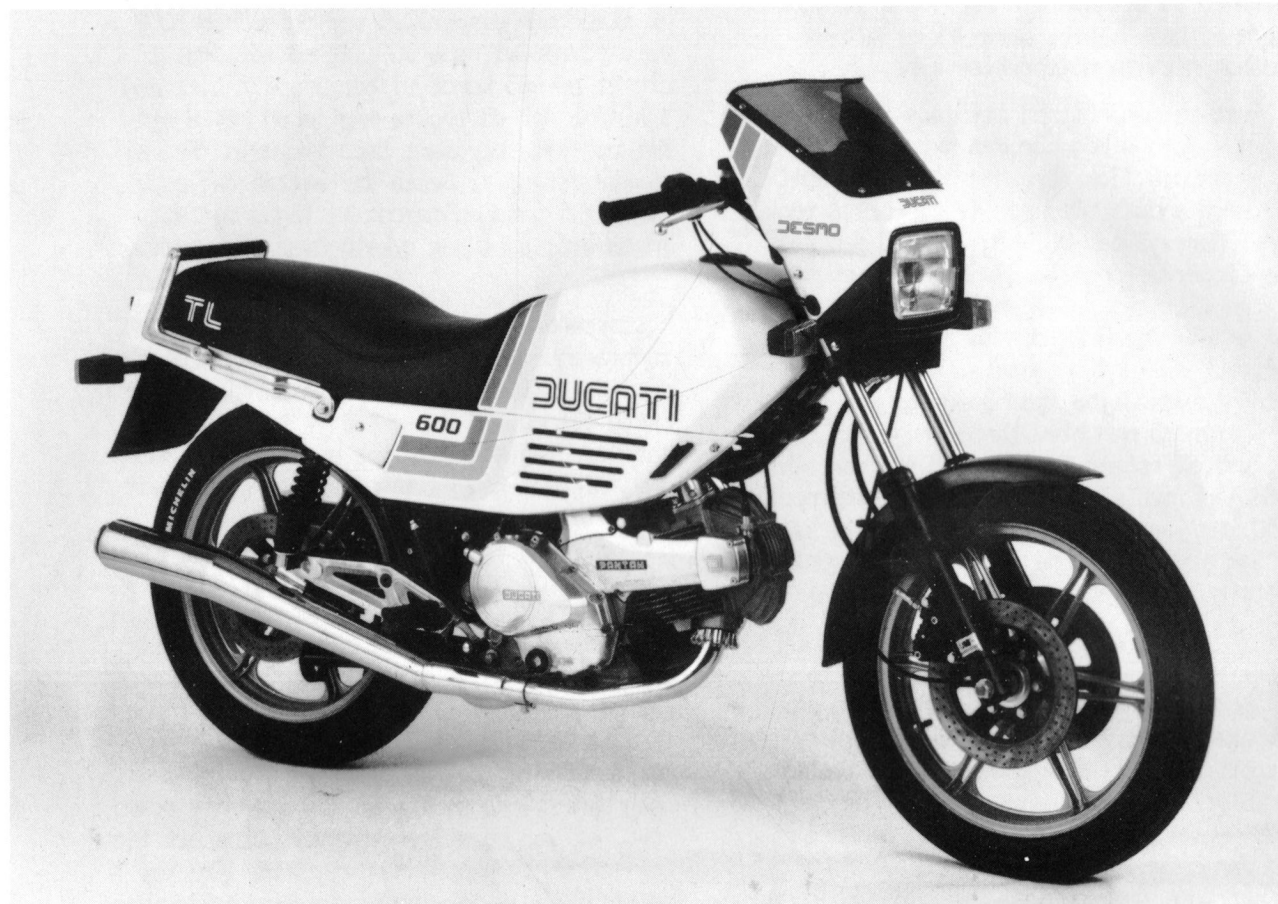
Gissa om det fanns två löjligt nöjda Replicaägare i landet. Vi körde också in våra cyklar på gammalt fint manér [beror på ålder och visdom], vi var inte över 5000 varv förrän vi hade 700 mil på mätarna. I slutet av -83 kunde vi börja spåka lite med cyklarna och då tyckte ynglingen Lelle att det var lite blygsamt drag i cykeln. Åt mej räckte det dock. Detta var alltså det enda smolket i glädjebägaren. Tillågas bör att ingen av oss plågat cykeln över 6500 varv.

Storebrors år gjorde sitt inträde och två fortfarande löjligt nöjda Ducatiägare plockade ut sina cyklar i April för en ny njutningsfylld säsong. På dagen två år efter inköpet snackade jag med en kille på en ylande RD 350. Såklart kom vi in på ax, och jag sa att jag inte hade en chans mot honom upp till hundra. Fröt trodde dock inte på detta utan proppade på att vi skulle göra ett axprov. Jag stretade emot i det längsta men till slut gav jag med mej. För att inte bli så långt efter drog jag till rött på både ettan och tvåan. Kors i helvete, framhjulet lyfte lite lagom när tvåan åkte i. Nejdén uppfylldes av ett obeskrivligt dån och den stinkande Ylahan säg jag inte röken av. Det var verkligen en upplevelse att låta cykeln sträcka ut ordentligt. Bär jag kom till jobbet senare samma dag kunde jag inte låta bli att tala om för Lelle att våra cyklar faktiskt är riktigt raska om man ger på till rödmarkeringen. Tro mej om ni vill, men faktiskt hade han upptäckt samma sak, samma dag två år efter köpet. Han hade varit ute med Roffe som bytt ut provbänken mot en motbjudande, stinkande och löjligt surrande RD 500 i den fasta förvisningen att vara raskast i stan, i alla fall enligt alla tester. Jo, alltså skulle de ut och ge jämet, detta gavs och Lelle låg efter i 195 på fyran och tar hela tiden in på Roffe, raskt i med ferman, men då slår Roffe av så att Lelle håller på att köra över honom. Stopp och en upphetsad fråga från Roffe: Jag körde i 225, hur mycket kom du upp i? 195 svarade Lelle som hade all möda i världen att hålla sej allvarlig. Vi måste kolla i 200, sa Roffe. Jag sätter ut vänsterbenet när jag har 200. Sagt och gjort, på dom igen, och efter en stund åkte Roffes ben nästan in i framhjulet på Lelles cykel. Han låg lite nära eftersom han bara var uppe i 182 kilometer. Snacka om glädjemätare, inte undra på att alla fula bambustaket går så fort i testerna, som inte mäts med elektronisk apparatur, utan de stackar testpiloterna bar går efter hastighetsmätaren.

Herr Hå forts sid 23



NU KAN ÄVEN DU BLI ÄGARE TILL EN NY DUCATI !



VI HAR LYCKATS KOMMA ÖVER ETT MINDRE PARTI DUCATI TL 600 -85, TILL OTROLIGT BILLIGA 33.900:- PÅ SÅ SÄTT FÅR DU RÅD ATT KÖPA EXTRA TILLBEHÖR (TEX. PANTAHGREJER) EXTRA SEMESTER OCH EXTRA MYCKET BENSIN, SÅ DU KAN KÖRA MÅNGA MIL OCH RIKTIGT NJUTA AV DIN NYA DUCATI.

FÖR OMGÅENDE LEVERANS FINNS NU HEMMA DUCATI 600 TL -85, MILLE REPLICAS, MILLE S2, 750 F1 CIRKA 2 MÅNADERS LEV. TID.

VI HAR OCKSÅ 2 ST. NYA 900 HAILWOOD REPLICAS -84, SAMT 1ST. MYCKET RÖD 900 S2 -84.

I BEG. DUCATI HAR VI EN 900 S2 OCH EN 600 PANTAH.

900:AN ÄR -84:A OCH PANTAHN EN 82:A, BÅDA MYCKET FINA.

FÖR NÄRMARE INFORMATION, TALA MED NÅGON AV VÅRA ÅTERFÖRSÄLJARE.

GENERALAGENT:

**MC-HUSET**

Försäljning – Motorcyklar  
Tel. 040/21 04 35

Reservdelar – Tillbehör – Service  
Tel. 040/21 53 00  
Telefontid 10-12, 15-17

# TRÄFFEN

Då var det äntligen dags att dra västerut. Mot salta böljan och friska vinden. Sveriges framsida väntar med bävan på årets Ducati-händelse. Träff och årsmöte -85 hålls nämligen på Tjörn.

För Er som ej besökt någon tidigare träff kan vi berätta att det hela är en mycket trivsamtillställning. En flock Ducatister, mer lika Dig själv än Du kunde ana, står, sitter, ligger och driver runt pratande Ducati. Spärrar i form av Hondaåkande-pratande "polare" [?] föreligger ej varför en viss härlig enkelsparighet infinner sig.

Något särskilt program blir det inte. Mat blir det dock.

För Er som ej varit på Tjörn tidigare kan vi bara säga att Ni är varmt välkomna att se Tjörnbön i sin naturliga miljö. Den miljö som för övrigt är vagga till alla väst-sveriges krokvägar.

Tror Ni oss inte? Kom och kolla eller var en nolla! Sista helgen i augusti är det som det handlar om. 23-25 för att vara exakt. Det går bra att komma både på Fredag kväll och Lördag förmiddag. För de tidigt anländande kommer någon form av enklare föda att säljas billigt.

Tröjor och andra "jag äger en Ducati"-prylar kommer naturligtvis att saluföras. Stora plånboken!!

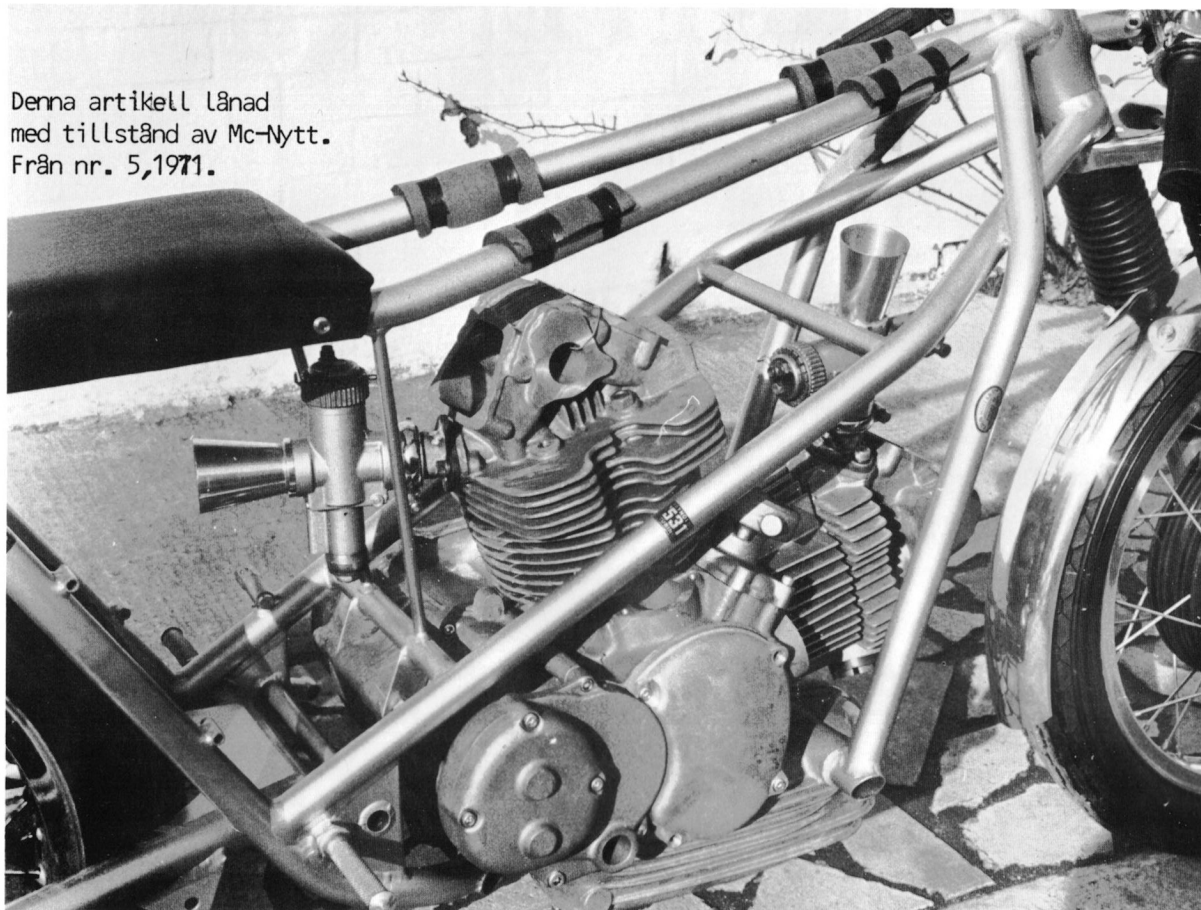
I priset 150:- ingår: Middag + tilltugg på lördagen. Övernattning [medtag sovsäck + liggunderlag]. På söndagen serveras STOR frukost.

Anmäl Dig före 30/6 så skickar vi karta, info. mm. Anmäld blir Du när Du har betalat avgiften, 150:- på klubbens postgiro 477 13 71-4. Märk talongen, " Träffen "

Väl mött.



Denna artikell lånad med tillstånd av Mc-Nytt. Från nr. 5, 1971.



Få italienska motorcyklar har emotsetts med så stort intresse som Ducatis nya giv -den stora V-motorn. 750-kubiks sportmaskinen är ännu knappast klar för marknaden. Produktionen sägs ryktesvis bli påbörjad någon gång i höst. Men under tiden som köparna av stora sportmaskiner går i spänd förväntan på den stora V-motorn satsar Ducati på en 500 cc racer i samma stil med 90-graders V-motor.

V-motor med vid vinkel är inte direkt någon nyhet, och speciellt inte för italienarna, ty Moto-Guzzi kom redan vid mitten av 50-talet med en 120-graders 500:a, V-twin.

Den nya Ducati-racern får en ram från Seeley. Det var därför ganska naturligt, att Ducatis planer på ny tävlingsverksamhet offentliggjordes vid en presskonferens i London, varvid nye direktören Amaldo Milvio bl.a. sa följande: "Avsikten med nya maskinen är inte så mycket att vinna tävlingar som att visa, att idén med en V-twin är bra, och att stimulera försäljningen av våra 750-kubiks landsvägsmaskin".

Nere i Italien har man jobbat hårt med

Mycket framgångsrik som bekant, och fortfarande aktuell in på 50-talet i modernare ram och andra detaljer av nyare snitt. När Ducati tar upp traditionen med denna motortyp, gör de det med en maskin med något snällare cylindervinkel, 90-grader, men med Guzzi's ursprungliga system för cylinderarrangemanget, främre cylindern liggande [något lite mera upprätt än Guzzi/35] och bak-cylindern inte fullt så långt baklutande.

den helt nya 500-kubiks racermotorn. Chef för arbetet har varit överingenjör Fabio Taglioni, mannen som fulländade de desmodromiska Ducati 125 cc, som kördes i VM 1958 och -59 av så berömda namn som Mike Hailwood, Luigi Taveri, Alberto Gandossi och Sammy Miller [som senare skulle bli världens bästa trialåkare].

Exakta detaljer om motorn är fortfarande hemliga, men den väntas få fyra ventiler per cylinder och desmodromisk ventilmekanism. Vid sitt framträdande i London förespände

Taglioni en första effektsiffra på 60 hk som senare kommer att kunna ökas till 70.

Den effekten kommer inte att göra Ducati till en allvarlig konkurrent för alltför kraftiga MV Agusta, men den kommer att bli i klass med Kawasakis trecylindriga H1R och Linton, Paton och Seeley. Seeley's avsikt när ramen byggdes var att få motorn så lågt ner som möjligt och att bygga en lätt men stark ram med god vaghållning - alltså vad som karakteriserar alla Seeley-ramar.

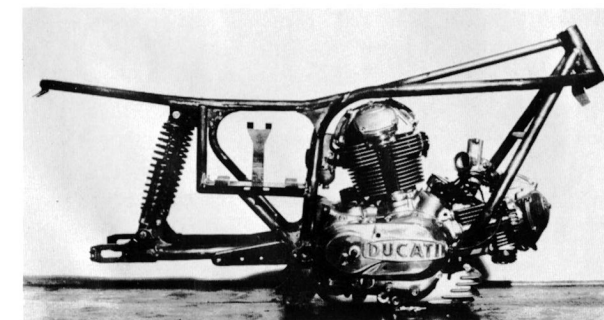
I stort följer uppbyggnaden samma principer som i hans racermaskiner med Matchless G50-motorn - en ryggrad av flera rör i lätta, tunn-väggiga Reynolds 531 rör och med motorn "hängande" i ramen. Både styrhuvud och svingarmsinfästningen bak har getts extra styvhet.

Framgaffeln är Seely - en modifierad och kortad version av den berömda Nortongaffeln, och hjulen är 18-tum med Dunlop racingdäck. Bränsletanken är av aluminium med djupa urtag för knäna.

Målet när det gäller vikten är 125 kg, vilket om det uppnås skulle göra Ducati till den lättaste flercylindriga maskinen i 500-klassen. Detta tillsammans med V-twin-motorns lilla frontarea kommer att göra den mycket snabb.

Den första maskinen kommer att köras av fabriksföraren Bruno Spaggiari, men Ducati talar redan om att bygga tio 500 cc racer-maskiner - och om att låna ut dem till Ducatis generalagenter runt om i världen. Senare kan de tänkas börja sälja en produktions-racer till privatförare - men det ligger än så länge i framtiden.

En och annan betraktar kanske V-motorer som en gengångare från det förflutna, med HD som överlevande bland veteraner som Excelsior, Indian, Brough Superior, New Imperial, Husqvarna, Vincent och många andra. Men ingen skrattar åt Vincent. Och liksom andra konfigurationer har V-motorn påtagliga fördelar och nackdelar, som gör den intressant i vissa avseenden, ointressant i andra. [OBS - vi talar nu om en V-motor med vevaxeln tvärs ramens längdriktning.]



Bland nackdelarna:

Relativt utrymeskrävande i längsled. Svårt att hålla samma temperatur på båda cyl. Med en cylinder nära horisontalläget ökade produktionskostnader p.g.a. två olika cylinder-typer.

Med vevaxeln i längdriktningen blir det annorlunda - mindre intressant för tävling men trevligare för touring, som ägare av Guzzi V7 kan vitsorda.

Fördelar:

Liten frontarea, fördel för racing.

God balans - obetydliga vibrationer.

En motor som är smal som en encylindrig, men med twin-motorns effektmässiga fördelar är givetvis intressant för tävling. Vibration-sfriheten är väl intressant för den som inte tävlar, men på så långa lopp som det är fråga om i VM är det en viktig faktor även för en racermaskin.

En encylindrig motor kan aldrig balanseras på ett tillfredsställande sätt. De centrifugal-krafter som åstadkoms av vevtapp med vidhängande stake och kolv kan utjämnas exakt genom att motsvarande motvikt placeras mitt emot på vevaxeln. Men de krafter som kolven alstrar kan inte balanseras ut; kolven ger krafter som verkar i en rät linje men varierar i belopp - motvikter ger konstanta centrifugalkrafter, men växlande i riktning. Med motvikt för utjämning av kolckrafterna skulle man bara få en motor som skakade horisontellt i stället för vertikalt, och det är ju inte mycket bättre.

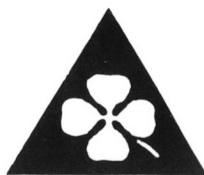
Balanseringen av en enstänka blir i stället en kompromiss med motvikter på ungefär 2/3 av den fram- och återgående vikten.

En 90-graders V-motor med två cylindrar kan balanseras utomordentligt väl. Man använder en motvikt på vevaxeln motsvarande en kolvs totala fram- och återgående vikt. Centrifugalkraften från motviktens mitt i ena kolvens slag utjämnar momentkraften från den andra kolven och tvärtom. De små vibrationer som vållas av sekundära krafter är knappast besvärande.

Med ett V på 50° [Vincent] eller 45° [HD] används en mindre motvikt på ca. 70% av fram- och återgående vikt. En sådan motor får inte lika perfekt balans, men inte så långt ifrån - både Vincent och HD har jämförelsevis mycket lugn gång, klart överlägsen en konventionell "vertikal twin" i vilken kolvarna går upp och ned samtidigt - en sådan är i stort sett likvärdig med en encylindrig när det gäller utbalansering.

PS. - i skrivande stund meddelar Ducatis generalagenter, AB Welander & Josephson att fabriken nu beslutat om att ta fram en liten begränsad serie 750 cc sportmaskiner redan under juni/juli. Men ordinarie produktion kommer inte igång förrän prionen sep./okt, säger man, vilket endast bekräftar våra uppgifter av denna artikel.





# Auto Alfa

Tel. 031/830 930



FÖRUTOM ALFA-DELAR

HAR VI:

● CASTROL OLJOR

● MOMO RATTAR  
OCH FÄLGAR

● KONI STÖTDÄMPARE

● FERODO BROMSBELÄGG,  
ÄVEN DS 11

● WEBER OCH DELLORTO  
FÖRGASARE

● FÖRGASARTILLBEHÖR

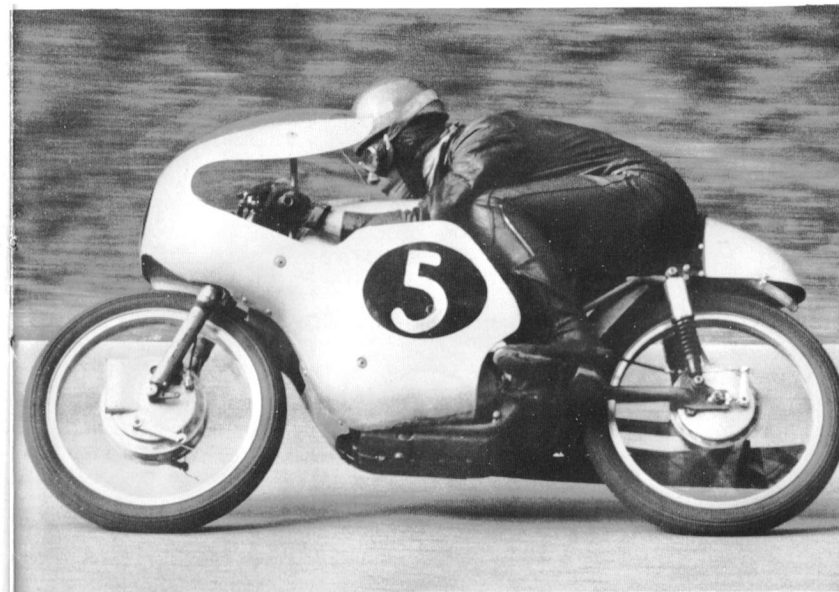
● SETRAB OLJEKYLARE

● LOTUS SERVICE OCH  
RESERVDLAR

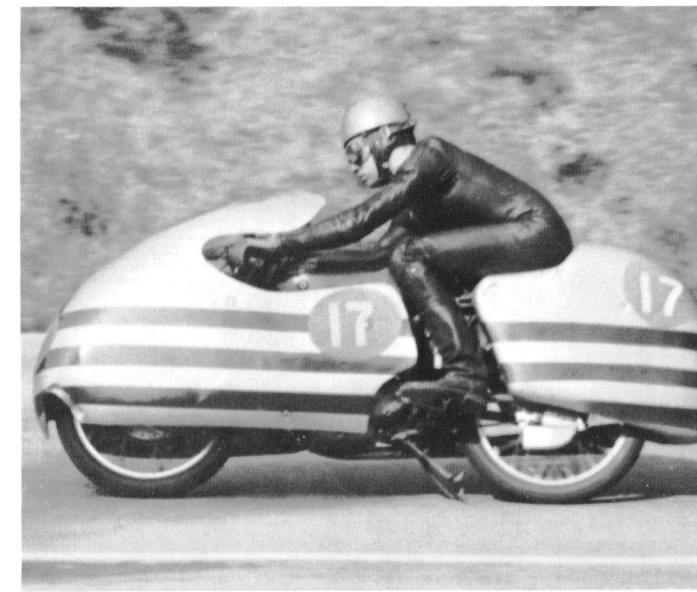
● DU FINNER OSS PÅ:  
MÖLNDALSVÄGEN 34



AUKTORISERAD VERKSTAD och RESERVDELSFÖRSÄLJNING



Ducati 125 racer 1957-58. Ruskigt snabba  
cyklar med dåtidens mått mått. Dessa små  
italienare körde ifrån det mesta.

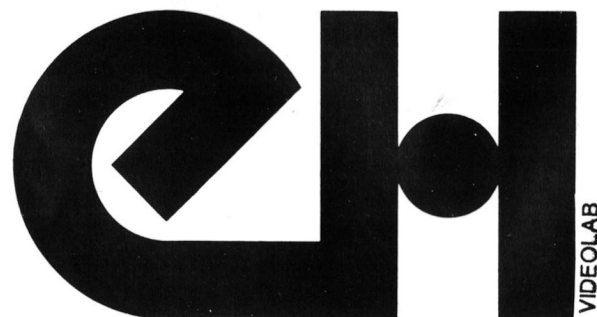


Dessa cyklar tävlade även i Sverige på en  
tid då publiksiffrorna kunde passera 100.000.  
Bilderna har vi fått låna av Bror Krantz.  
Tack för det.

NI SÅG VÄL VIDEOGRAFIKEN PÅ FILMEN OM SKÅNEMÖTET -84 ?

V I D E O - inspelning, -produktion, -redigering, -kopiering,  
-effekter, -stillbilder

ÖVERFÖRING AV 8MM-FILM OCH DIA  
TILL VIDEOKASSETT!



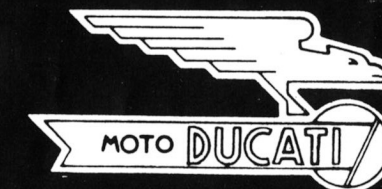
ERIK HEURLIN AB

STEN STUREGATAN 2

411 39 GÖTEBORG

031- 20 70 01,20 15 24

# DUCATI 250 Scrambler



Specifications: 250 cc. - Four strokes - Timing by O.H.C.  
Four speed gearbox



**JUMBO RUN**  
- PÅ KUNGLIG MARK -

*Sofiero Slott*

1085 • HELSINGBORG 900 ÅR • 1985

**2-4 AUGUSTI**

PROGRAM: Lördag kl 11.00 köres en rundtur med utvecklingsstörda i sidvagnarna, efter rundturen grillparty, prisutdelning, musik, dans m.m

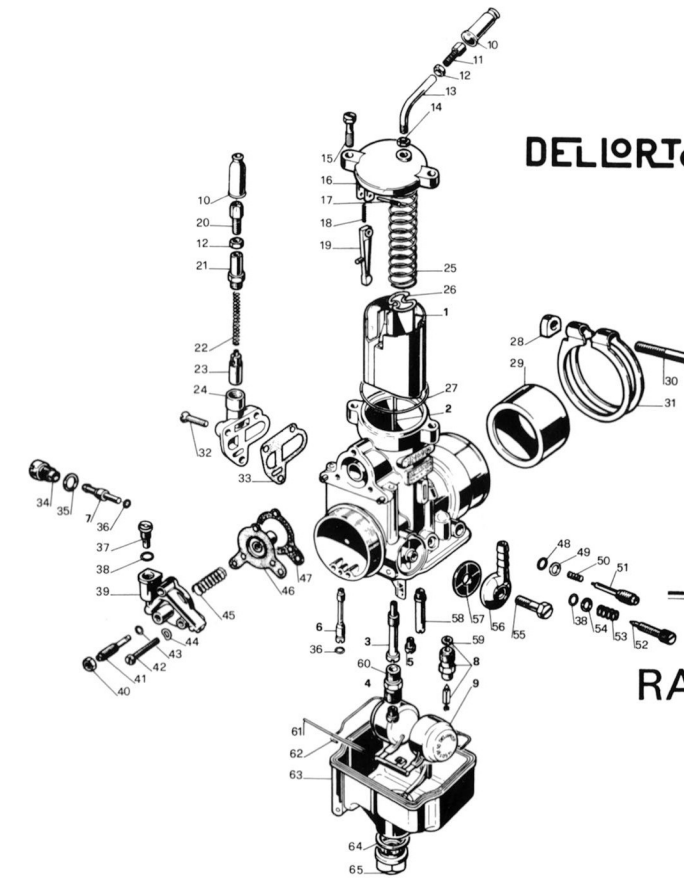
Vi vill ha in förhandsanmälan till Ivan Lundgren, Sjukhusvägen 9, 267 00 Bjäv. Träffplats: Sofiero Slott, Helsingborg öppen från fredag.

ORG.: Svenska Sidvagnsklubben, SMC, FUB.  
En träff för sidvagnsåkare i samarbete med FUB.

**KÖPSUGEN ??**  
Nya Ducatitröjor!!

Dom nya tröjorna finns nu att köpa. Tyvärr hann dom ej bli klara så att vi kunde få med en bild. HÅLL till gods med skissen. Dom är mycket vackrare i verkligheten. Priset är 120:- storlekarna är allt från very small till very large. Intresserad ?? Sätt in 120:- på PG 477 13 71-4 märk talongen "Långarmad T-shirt" så kommer dom på posten.

Stöd klubben  
köp klubbprylar....



**DELLORTO**

FÖRGASARE och RESERVDELAR  
FILTER, TRATTAR,  
FLOTTÖRHUS mm

HOS OSS ELLER VÅRA  
ÅTERFÖRSÄLJARE.



**RACING • SERVICE**

Skogstorps Industriområde  
311 00 Falkenberg  
Tel: 0346/17338-82245

**ENGINE**

4 stroke  
Single Cylinder, inclined 10°, made of light alloy, deeply finned; special cast-iron inserted liner  
Cylinder head, made of light alloy; hemispherical combustion chamber; inserted valve seats  
Bore: mm. 74 (2.9134 inch) - Stroke: mm. 57.8 (2.2756 inch) - Displacement: cc. 248.589 (15.1698 cu. inches)  
Compression ratio: 9.2:1  
Timing by O.H.C. valves inclined 80°  
Maximum output at the driving shaft: CV 27.2 (26.8279 HP) = 30 US HP  
Maximum revs. per minute: 8,000  
Carburettor Dell'Orto SSI 27 A with filter F 20 bent at 45°  
Air cooling  
Lubrication: forced by gear pump. Oil sump in crankcase  
Ignition by ignition distributor in alternated current  
Lighting by flywheel alternator magnet, two-light headlamp, tail light, H.T. outer coil  
Transmission: from engine to gearbox, by gears; from gearbox to wheel, by chain with special cushion drive  
Gearbox in unit with the engine; 4 speeds; gears in constant mesh; pedal control with preselector  
Clutch: multi-plate discs running in bath of oil

**FRAME**

Highly resistant steel tubing. Built on very smart lines  
Front suspension: telehydraulic DUCATI fork with steering dampers  
Rear suspension: swinging fork with adjustable hydraulic shock absorbers  
Wheels: spoke type; chromium steel rims with normal profile: 19" x 2 1/2"  
Front wheel supplied with removable axle  
Brakes: expanding; front, hand operated; rear, foot operated  
Drum diameter: front, 180 mm (7.0866 inch); rear, 160 mm (6.2992)  
Tyres: 3.00-19, the front one; 3.50-19, the rear; both for motocross  
Inflating pressure: 2.25 Kg/cm<sup>2</sup> (32.01 lb/sq inch) for both wheels

**DIMENSIONS**

Wheel base	mt.	1.350 (ft 4.4291)
Maximum length	mt.	2.020 (ft 6.6272)
Maximum height	mt.	1.050 (ft 3.4448)
Maximum width	mt.	0.820 (ft 2.6903)
Height at saddle	mt.	0.750 (ft 2.4606)
Weight (unladen)	Kg.	109 (lb 240.302)
Oil sump holds approximately	Kg.	2 (lb 4.409)
Fuel tank holds	lt.	11 (imp. gal. 2.4197 - U.S.A. gal. 2.9059)

**PERFORMANCES**

Fuel consumption	lt.	3.5 per 100 km. (80 M/imp. gal. 68 M/U.S. gal.)
------------------	-----	---

**KÖPES.**

Till 900 SS. Fram-bakskärm, kåpa u. glas, sadel mod. -79, enkelsadel. Bitarna får gärna vara beg. eller lätt skadade.  
Kaj 0498/17565 e.kl.16

**KÖPES.**

Ducati 98-450 köpes gärna defekt. Allt av intr. Magnus 0380/91323, 75455

**FÖDDA.**

Det blev en Harris.  
Tomas Tengros

**SÄLJES.**

Fin Ducati säljes. Årsmodell 67.98cc, röd ram enkel-dyna, snabbtanklock, 16-tumshjul, upplagt avgassystem, Dellorto, röd/silver tank. Denna 2-takts "halvcross" lättviktare är endast körd av en gammal farbror i Skredsvik, på slutet av 60-talet. Den är nästan i 100% igt originalskick. T.o.m. däcken är org. Dock saknas tutan. Alla papper finns, även reklambrochyr. Avställd. Startar på första kicken. Intresserad. Ring Lars Höjer 0303/17254

**SÄLJES.**

900:a delar. Framhjul 1200:- gaffelben 300:- stötdämpare 300:- bromsslangar 100:- Metzeler framdäck 100x18 [helt nytt] 300:-  
Peter Lindqvist 08/7586933

Clip-On 38mm STM 100:- Micke Werkelin 08/7662284

Dellorto 32:or+insugningsrör och luftburkar till 900:a. Snabbhetspremie: SBS evighetspad, nästan nya. Gärna bytesaffär, helt eller delvis.  
Johan Forsström 031/149009

Stora Brembo-0k 4st. Ljuddämpare t. Pantah undre gaffelben cylindrar kolvar 600cc toppar för portning indk. lampor ljus/instr. hållare pottan t.f. lampa stötdämpare fastbackar ensittsadlar. Pris efter överenskommelse.  
Tomas Tengros 031/273989

MARCUSPLATSEN forts. sid. 23.



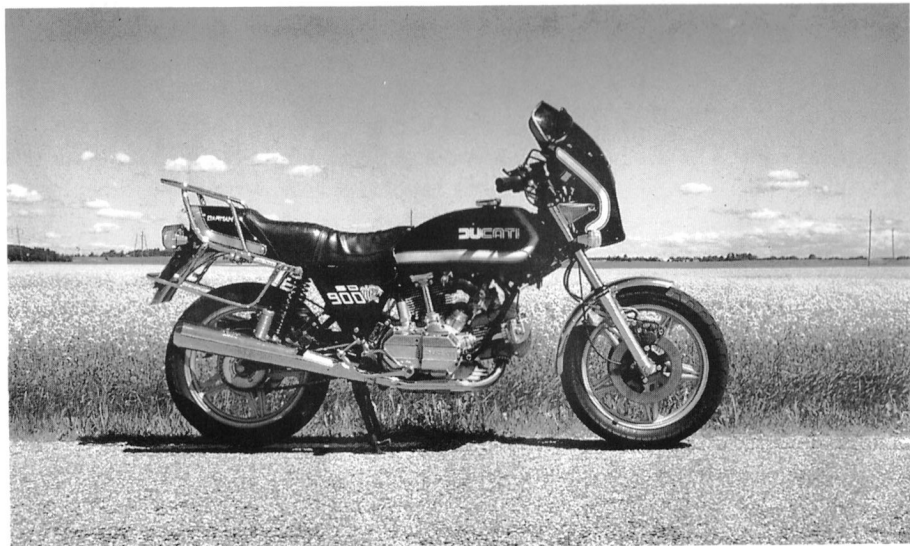
# DUCATI-sommar

## Lasse Ekeman

Då var det dags igen. Att skrapa bort märket menar jag. Det är trist. Man står i garaget och funderar på den säsong som har varit. För min egen del blev det inte många mil i år. När sommaren var slut var Darmahn knappt inkörd efter en totalreovering av motorn. Men som en god vän sa, så är det inte kvantiteten i det man gör utan kvaliteten som räknas.

Renoveringen var ett kapitel för sig. Det började med ett tänkt byte av kickaxeln och slutade med ett isärpressat vevparti med nya vevstakslager. Och det var en ganska nervös ägare som en solig majdag trampade ner kicken och i sitt stilla sinne tänkte; -Den startar aldrig. Mycket riktigt, den startade inte. Kamdrivningen var felställd. Men när den var tillrättad hördes det välbekanta mullret redan efter andra kicken.

Men åter till själva säsongen. För min egen del blev den ovanligt lyckad. Inget krångel, inget onödigt meckande, ingen onormal bensinförbrukning, inget eller rättare sagt nästan inget regn de få mil jag körde. Det var min fjärde sommar med Ducati och den andra som var helt krångelfri.



Med en kväljning minns jag den första. Brända och felaktigt shimsade ventiler. Konstiga puffande från motorn därför att det var fel luftskruvar monterade och som kronan på verket en sprucken bakfälg en regnig kväll i augusti någonstans i Småland långt, långt hemifrån. Förmåga dagar rubbades min tillit till Ducati vilket materialiserade sig i form av en annons i Bike under rubriken till salu. Men jag ångrade mig snart och hade fullt sjå att förklara för alla som ringde att cykeln inte längre var till salu -det är inte svårt att sälja en Ducati.

Min andra säsong blev kanske den allra bästa sommaren som jag har upplevt i sadeln på en motorcykel. Jag kommer ihåg den som ett evigt solsken under vilket jag hann avverka 700 mil innan det första regnet föll.

Vi åkte till öland och åt helgrillat får på Lammet och Grisen och fortsatte sen till Västkusten och Smögen där vattnet både var saltare, grönare och friskare. Och sen den långa turen i Frankrike, där vi var tillräckligt rika för att kosta på oss hotellrum. Hela tiden gick Ducatin som en klocka. Kan man begära mer?

Säsong nummer tre blev ett totalfiasko. Under vintern tog jag bort elstarten. För mig är en motorcykel något som man klickar igång. Elstart har jag alltid förknippat med Zen och hans anhang, ända sedan den gång jag såg min första Honda 250 försedd med elstart någon gång i slutet på sextiotalet. Herregud, då tyckte jag för ett ögonblick att det var tufft.

Som sagt blev säsongen dålig. En av tändförställningsboxarna gick sönder med en bensinförbrukning runt 0.70 mil som resultat. Innan jag kom på felet hade nästan hela sommaren gått. Splinsen i kickaxeln tuggades sönder av de ständiga bakslagen. Också ett resultat av den trasiga tändboxen. Riktigt fundersam blev jag när ett av bakslagen spräckte min trätoffeli två delar. Under vintern beslöt jag att sära motorn och byta ut kickaxeln. Det blev inte bara den som blev bytt visade det sig när allt var klart. Både kolvar och ventiler var mogna för att bytas tillsammans med ram- och vevstakslager. Växellådan var slarvigt shimsad. Samma sak visade det sig vara med vinkeldreven till kamdrivningen som satt i spänn mot varandra. Efter mycket pillande fick jag allt rätt. Som vankigt fanns allt som jag skulle ha på Mc-Huset. Som Ducatiägare är man bortskämd.

Men det var egentligen den sista säsongen som jag hade i tankarna. Den bjöd på många klickar och kanske en riktigt stor. En klick är en särskild upplevelse. Ni känner säkert igen er. Vägen är torr och fin, lagom kurvig, få bilar, solen skiner, luften är nästan stilla och just då tycker man att cykeln går helt perfekt. Plötsligt öppnar sig landskapet, gröna fält omgivna av lummiga skogar med hussamlingar lite varstans som gonar sig i förmiddagssolen och man vet att man ska köra motorcykel hela dagen. Då får man en klick.



En av dessa inträffade då jag och Aimo nådde högsta delen av Söderåsen i Skåne en vacker kväll i mitten på juli. Jag nästan baxnade. Vilken utsikt, och till på köpet gratis. Dessförinnan hade jag fått en annan klick då jag såg Aimos senaste akvareller, men det är en annan historia. Sen rullade vi nerför med solen i ryggen, längs många kurvor och under stora bokar som stod länt med vägen och kastade sin skugga på asfalten. Och Aimos röda Laverda stod sig helt perfekt mot allt det gröna. För att inte tala om sången. Finns det någon trecylindrig motorcykel som låter bättre? Det skulle möjligen vara en gammal Trident. Märk väl att jag talar om tre cylindrar. För inget går upp mot mullret från ett par 105:or Contis på en Ducati.



Utsikten från Skånes många åsar är för det mesta en storslagen vy.

Vi åkte vidare på små smala asfaltvägar längs Söderåsens fot och kom till slut till Spångens Gästgiveri. Där mina föräldrar firade bröllopsnatt på fyrtiotalet strax efter det att kriget var slut. Då motorcyklarna hette Triumph, BSA, Matchless eller Lystrade till det magiskt klingande namnet Vincent. Men stället är kanske mer berömt efter filmen "Kalle på Spången" med Edvard Persson i huvudrollen som spelades in på slutet av trettiotalet då en av mina morbröder var välbeställd ägare till affären som fortfarande ligger på andra sidan gatan och tjänade stora pengar på den förhöjda omsättningen.

Vi drack kaffe, blev 70 kronor fattigare och åkte vidare norrut med de sista resterna av kvällssolen i ryggen. Vi blev onkörden i hög fart av något blått i sadeln på något

Lasse Ekeman forts sid 23



# Du köper väl inte din Ducati hos japan-handlaren?

Aldèn Racing, Linköping har sedan 1979 specialiserat sig på Ducati. Här kan du få service, reservdelar och naturligtvis nya cyklar. Kläder och hjälmar finns också, av italienskt snitt.

Jebš och Giudici!

I år satsar jag även på trimdelar och racingtillbehör.

Är du intresserad av en S2 ?  
Jag har en -84 kvar,  
svart och skön som synden!

Välkommen till Ducatispecialisten  
i Östergötland

# ALDÈN RACING

Besöksadress: Hackeforsvägen 1  
Postadress: Box 6126  
58006 Linköping  
Tel. 013-155594

Lasse Ekeman forts fr sid 21

rött som naturligtvis både var läckrare, vackrare och framför allt mycket bättre på att köra motorcykel än oss två.

Vi sa adjö på en dammig trist del av E4:an strax söder om Markaryd. Aimo tog en bild och försvarar på sin röda Laverda mot Helsingborg. Jag stod kvar en stund och lyssnade till det bortöende ljudet. Sen for jag i sakta mak västerut, längs med foten av Hallandsåsen. Mot havet.

Herr Hå forts fr sid 11

Lelle som är en mycket välartad person föreslog inte Roffe det enda tänkbara alternativet efter en sån sak, nämligen att gräva ner Ylahan i närmsta åker, utan de åkte var och en till sitt.

Till sist har vi bägge konstaterat att något trivsammare på två hjul inte finns. Ljudet gör att det knottrar sej på kroppen av vällust. Att köra lite lagom fort på en fin krokig väg och göra helt onödiga nerväcklingar i kurvorna bara för att njuta utav avdraget, tillhör väl alla Ducatiförarens glädjeämne. Det har hänt att vi gått ut i garaget vid 2-3 tiden när ljugarmatt och sparkat igång och gjort en liten varmkörning bara för att lyssna.

MARCUSPLATSEN från sid. 19

Marzocchi 38mm, Marzocchi dämpare nyskick, La Franconi 2st 400:- kröksystem 900SS-82 kompl. många blinkers, bakljus CEV, hast-varvräknare Veglia, kåpa & sadel 900SS-82, Speedline bak, 6-ekrade fälgar org. Brembo skivor 280 Ok stora & små, handtag, caliprar, slangar mm, fotpinnar, batteri, bakdrev, Dellorto PHM 40, sidkåpor, instr. panel 900SS, org. Lufiburk 900, 500SD, bakskärm 500SD skitbillig, Kompl. Darmah -78 pris 22.000:-

Mats Ljunktist 016/126901/02

PERSONLIGT.

Finnes: Replicakörande halvgammal och halvskallig skranglig person som gillar god mat, mycket sömn, ånglok, tekniska muséer, musik och en massa annat.

Sökes: Dam i passande, helst opassande ålder som gillar musiken från riktiga motorcyklar, som vet vad Velo och Vincent är, känner hon till Rosemeyer och Carraciola är det toppen, kan hon sen laga mat och klä sej som folk, då jååå.....

Hans Hagenström  
Prosthagsv 22 730 30 V Färnebo

Mera LJUG.

Ljug forts fr sid 9

Ducatibladet kan nu bekräfta, efter en omfattande test, att det är Fabio Taglionis hus som är på etiketten till det Italienska Lantvinet. Vinet lär komma från druvor som plockats från Taglionis stora vinodlingar. Det sensationella är att om man dricker ur en flaska så tittar Taglioni ut genom dörren. Dricker man två flaskor, så får man följa med Taglioni med in och titta på ritningarna på kommande modeller. Vad som händer efter tredje flaskan har vi tyvärr glömt.

Ducatibladets utsände i Bologna  
"Micke The Bike" Werkelin

Nädd, grannarna säger inget, dom é också tokiga.

Till sist får man med glädje konstatera att man köpte cykeln i grevens tid, dom har ju plockat bort kicken på de senaste modellerna, kanske man byter motor när man inte orkar kicka, men det blir då det. Har ni sett placeringen av blinkers från -83? bevara mej väl!! Det borde i lag vara förbjudet att störa det vackra linjespelet med ett par utstående blinkers och dito backspeglar.

Slut på ljuget från

Herr Hå

KINNEKULLE  
18/5

Du har väl fått ordring på pärLAN? Nu är det dags att sluta upp till årets första Ducatiträff. Ni som var med på Augustiträffen förra året vet ju vilken succé det var att träffa så många Ducatister på en gång.

Kom och kör av dig. [kan tolkas lite hur man vill]. Det är viktigt att just Du kommer så vi får stor uppslutning. Ju fler desto bättre. Klubbprylar kommer att finnas till försäljning. Ta med plänboken. Lire kan i nödfall mottagas som likvida medel. Om du vill ha en video på förra årets stora Ducatihändelse, beställ idag så kan vi ta med ett ex. upp.

Kinnekulle 18/5

NO LIMITS

ENJOY

sveriges snabbaste extremistorganisation.



# Visa Att Du Är Medlem



Ducati dekaler med vår runda logo, 4 st 20 kr.

Broderat tygmärke,mycket snyggt, 25 kr. styck.

T-shirt hög kvalitet 100% bomull ange storl. 50 kr. styck.

Video ca 25-30 min. från träffen 1984. 20 min. reportage från Ducati Meccanica, Bologna.

Intervju med Doctore,Professore Fabio Taglioni. Pris ännu oklart,kommer Dec -84.

Köpsugen? Sätt in rätt belopp på vårt Pg.477 13 71-4 märk talongen med vad Du vill ha.

