

DUCATI

BLADET



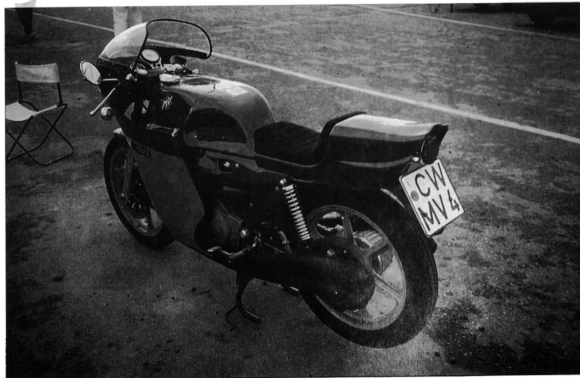
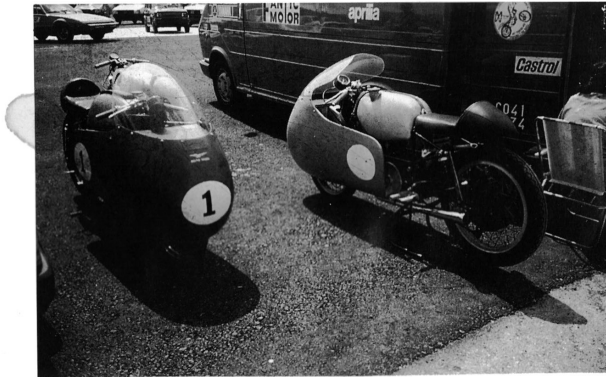
Moto Storiche GP -87

av Mats Håkansson, 209

Många gånger i mitt liv har jag hört John Surtees fantastiska MV-fyra på skiva. Även ljudet från Ago's MV-treå har mina stackars trumbinnor fått uppleva. Min italienska bilderbok har råkat illa ut många gånger, när jag dreglat ner Laverda sexans förgasare. Aldrig har jag trott att jag skulle få uppleva något av de här mästerverken i verklighet, men miraklet skedde. Jag hade läst att den sista helgen i juni skulle ett av Europas största classic race köras i Misano. Eftersom vi skulle på semester till Italien, så tyckte jag att detta var ett givet mål.

Efter ett besök hos Jockes motor i Bologna, körde vi till Misano, som ligger längs den adriatiska kusten ca 2 mil från Rimini. Autodromo Santa Monika låg bara ca 3 km ifrån campingen. Den första cykeln jag såg i depån var en MV 750, med den fantastiska nummerskylden, MV-4. Lite längre bort var det ett inhängnat område. Innanför stod det en MV-4 från -60, en Vincent 500 och en Benelli-4 från -68. Föraren var ingen mindre än den legendariske John Surtees. Den ende som blivit världsmästare för både Greve Domenico Augusta och "il Commendatore" Enzo Ferrari.

Vi var så tidigt på plats så att det ännu inte hade kommit så många hojar. Därför såg vi bara de första morgonträningarna innan vi körde till stranden för att ta oss ett dopp i det Adriatiska havet. När vi återkom vid 13-tiden började depån bli full av hojar. Man nästan ramlade på MV-fyrorna. Plötsligt såg jag dem! Team Obsolete's MV-treor! När jag blundar kan jag fortfarande höra det magnifika ljudet från megafonerna när mekanikerna stod och varmkörde dem. På ett annat ställe stod det en MV med lustiga spoilers på kåpan. Detta var något som MV experimenterade i hemlighet med på 70-talet. Tillsammans med denna stod även en 350-trea och en 125 från -56. 350:n vurrade förra året och tyvärr även i år.



Eftersom detta evenemang bara var öppet för MC tillverkade före 1963, så fanns det ingen Ducati twin i tävlingen. I gengäld fanns det en hel del stånkor. Alla var 250:or tillverkade före -63. De flesta av dem var relativt nybyggda, men det fanns ett par undantag, bl a 2 st helt vita, med stora NCR-märken. Dessa två bar verkligen spår från stånkornas glansdagar. Även på banan visade det sig att de inte var att leka med. Moto Guzzi fabriken var där med 2 st gröna "Dustbinfairing"-försedda cyklar. V8:an, tänkte jag och rusade dit! Tyvärr var det inte så och väl var kanske det, för då hade nog mina öron sagt upp sig. Istället var det deras 350-stånkor som skulle försvara Guzzis färger. När man såg dem på banan förstod man verkligen varför de kunde vinna 350-VM 5 år i rad.

Under en parasoll stod Laverdas V-6:a parkerad. Den såg verkligen väl använd ut och antagligen helt original sedan den sista tävlingen. När vi stod där och beundrade den, började en kille plötsligt att rulla iväg den! Skulle den startas nu? Nej, tyvärr inte. De rullade in den under läktaren. Där hade en fotograf riggat upp en vit bakgrund och sin jättekamera för att ta några bilder. Turligt nog fick jag också ta ett par bilder (hänger numera på väggen).

Moto Storiche GP -87



Trots allt så var det MV Augustorna jag blev mest rörd av att se. Surtees nyrenoverade fyra från hans sista år på MV, 1960. Trepiparna var de som drog den största uppmärksamheten till sig. När de första gången skulle starta en av dem blev det en våldsam folkrusning. Alla ville se och framför allt höra dem. Den lät precis som en Lamborghini V-12:a ! En fanatisk videofilmarer stoppade nästan upp mikrofonen i en av megafonerna. Dessutom gick de väldigt fort träningarna, så därför blev jag förvånad när varken MV-3:orna eller Surtees på Benelli-4:an dök upp till 500-racet. Resterande MV-förare tog det väldigt lugnt på de krokiga avsnitten, så därför blev bästa MV bara 4:a. 1:a blev istället en Triumph!



Champions Parade skulle avsluta denna underbara helg. Jaha, tänkte jag. En sådan där tråkig tillställning där de skulle glida omkring på hojarna och visa upp sig. Glöm det med en gång, för det var den snabbaste parad jag har sett. På startlinjen stod: Dave Roper MV-3, Perrone MV-3, Milano Aermacchi, Micheli Guzzi 350 och framför allt, John Surtees på Benelli fyrpip. Vilket startfält!!!

Ögonen tårades på en "det var bättre förr"-fantast. Starten går, (springstart förstas) och först iväg är Guzzin, tätt följd av en vrålande MV med Roper i sadeln. Kvar på startlinjen står Surtees och tar på sig hjälmen! Innan Surtees har fått igång Benellin är Roper ca 100 m före honom. En sån miss av startern

att göra så här mot en gammal världsmästare. Jag ser Surtees försvinna genom första kurvan och när man kan se dem igen har Roper tagit ledningen. I hans bakhjul ligger Surtees! Publiken vrålar när Surtees kör förbi Roper i kurvan innan läktaren. Efter första varvet leder alltså Surtees, tätt följd av Roper. Perrone ligger 50 m bakom honom på den andra MV:n. 10 m efter ligger Guzzin, som håller detta avståndet till MV-3:an ända in i mål. Aermacchin har kommit långt redan nu.

Körstilarna skiljer sig verkligen mellan Roper och Surtees. Roper kör med hangout och Surtees rör sig inte alls på Benellin. Ledningen skiftar ideligen, tills på det sista varvet. Den italienska publiken är helt i extas av den spännande fighten. Om möjligt ännu värre blir det då förarna åter blir synliga. Surtees har då tagit ledningen med 50 m och när han korsar mållinjen, höjer han vänsterhanden i en segergest. Den gamle mästaren har slagit världens bästa classic race förare! Jublet vet inga gränser när han hyllas nere i depån.

Jag går bort till Team Obsolete's plats, och ser Roper komma gående, eller snarare stapplande! Han är helt slut och säger bara ett par korta ord till sin mekaniker:
- Water, water!
Innan loppet började hade han fått strikta order om att ej varva över 10 000 varv (maxvarv 12 500).
-Under korta stunder varvade jag mer, sa han efteråt.

Detta racet är det bästa jag har sett. Så därför undrar jag vem f-n som har sagt att gamla motorcyklar är tråkiga?

Redaktion:

Montage: Åsa Lagervall och "il Duce"

Text: Jan Johansson

Tryckning: Agne Friman

Att byta olja

av Tomas Krysell

Hej! Det har ju på årsmötet med flera andra tillfällen gjorts förfrågningar vad som egentligen hände med min Ducati i slutet av förra säsongen. Jag har vägrat avslöja något, även om det bara ytterligare ökat intresset och spekulationerna.

Men, jag behöver en hel del hjälp med hojen till nästa säsong och villkoret för att få denna hjälp är att jag skriver till Ducatibladet och redogör för vad som egentligen hände. Så här gick det alltså till:

Det hela började med att jag skulle byta olja. Jag hade dragit ur hojen ordentligt på landsvägen, så att oljan skulle vara genomvarm, innan jag åkte ner till klubben.

Väl där ställde jag hojen i garaget och tog på mig mecoverallen. Jag skruvade loss urtappningspluggen och oljan forsade ur tråget, då kändes det som någon flottyrkokade mina knän.

Jag skrek till och hoppade upp, det var vid det tillfället jag slog handen jag hållit under motorn i det heta avgasröret. Det gjorde lika ont som knäna. När jag såg på golvet förstod jag att jag glömt att placera ett kärl under motorn, så all het olja hade runnit ut direkt på golvet och skällat mina knän.

Det var vid det här laget väldigt hett om fötterna och jag sprang ut mot handfatet på toaletten. Emellertid hann jag inte så långt innan jag halkade på de inoljade skosulorna och föll omkull.

Det var då jag slog upp jacket på kinden mot stälkanten på arbetsbordet.

Ute på muggen slet jag av mig overallen och spolande på knäna och handen med kallvatten. Efter ett tags spolning gjorde det inte speciellt ont längre. Visserligen skulle skinet senare lossna på knäna, men det visste jag inte då. Kinden blödde ymnigt men jag förband den med toalettpapper och en ganska stor bit silvertelj.

Jag kände mig fit för fight igen, hittade en annan overall och torkade upp det mesta av oljan på garagegolvet.

Sedan öppnade jag fem burkar olja och hällde i den. Jag kollade på stickan och fann till min förvåning att nivån inte syntes, så jag hällde i en liter till.

Fortfarande syntes inte en droppe olja på stickan. Däremot syntes väldigt mycket olja på golvet. Och en urskruvad urtappningsplugg.

"Om pluggen inte är iskruvad, får man skruva i den." Jag minns att jag tänkte så. Trettiosex gånger. Eller trettiosju. Till jag lugnat ned mig såpass att jag kunde skruva i den. Jag var mycket noggrann och drog t o m åt den med momentnyckel. Sedan öppnade jag garagedörren för att rulla ut hojen. Jag stod en lång stund utanför och tittade på det klara vackra vädret.

När jag drog av cykeln från centralstödet och höll i den med hjälp av frambromsen, gled den bara omkull på det oljade golvet. Och rasade mot mekbänken. Det var då den vita Vegliavarvråkaren krossades mot skruvstället.



Då grät jag faktiskt.

När jag sedan reste upp hojen igen, såg jag att färgen på sidokåpan var krackelerad. När jag tittade bakom den, på batteriet, var syranivån i en cell väldigt låg. Färgen på likriktaren var också krackelerad.

Jag ställde ut hojen på gården. Mina knän ömmade så jag ville inte gårna ta på mig de tajta skinnbyxor. Jeansen fick duga, jag tog jackan och

hjälm. När jag dragit igen garagedörren och lagt på tvärslån saknade jag hänglåset. Ingen kan väl sno ett hänglås, tänkte jag och såg mig omkring. Efter en stund såg jag hur rätt jag hade. Ingen snor ett hänglås. Däremot kan någon glömma det inne på en arbetsbänk. Med sin nyckelknippa. Och sedan dra igen garagedörren. Och sedan trycka näsan platt mot fönsterkarmen.

Jag startade motorcykeln. Naturligtvis slocknade inte laddningslampan. Jag beslöt att ignorera den och la i ettan, släppte kopplingen och drog på rejält med gas.

Då hände allt blixnabbt.

Motorn vrålade till, hela motorcykeln försvann under mig, jag hängde kvar i styret ett kort ögonblick innan våra vägar skiljdes. Jag landade på min vänstra sida och hojen på sin högra.

Det lät alldeles förfärligt.

När jag rest upp resterna av motorcykeln linkade jag ner till OK-macken och köpte en liter avfettningsmedel samt en pensel. När jag gick därifrån, "lånade" jag deras bilrutetvättink.

Sen gjorde jag, mycket omsorgsfullt, rent däck från all olja.

Jag var, vid det här laget, både trött och mörbultad. Hade jag haft mina nycklar hade jag gått hem direkt. Men nu var jag tvungen att åka över till en polare och låna hans garagenycklar, för att komma åt mina egna.

Laddningslampan lyste visserligen fortfarande ilsket, men batteriet skulle säkert räcka ändå.

Jan hann fem kilometer innan vevaxeln skar pga oljebrist. Bakhjulet läste sig och innan jag hann frikoppla sladdade hojen omkull. Den gled på sin vänstra sida innan den slog i räckat.

När jag en vecka senare kom hem igen, låg det bland all reklam, ett brunt kuvert från polismyndigheterna. Det innehöll en kallelse till förhör angående otillbörligt tillgrepp av egendom tillhörande OK's bensinstation.



HJÄLMEN

av Micke Werkelin

Den andra Augusti var det veteranrace på Sviestad i Linköping. Vädret var opålitligt men stämningen var god. När vi strosade omkring i depån (depån är alltid öppen på veteranrace) så fick vi plötsligt syn på Olle "Varg Olle" Nygren sittade i dörröppningen bak i en skåpbil.

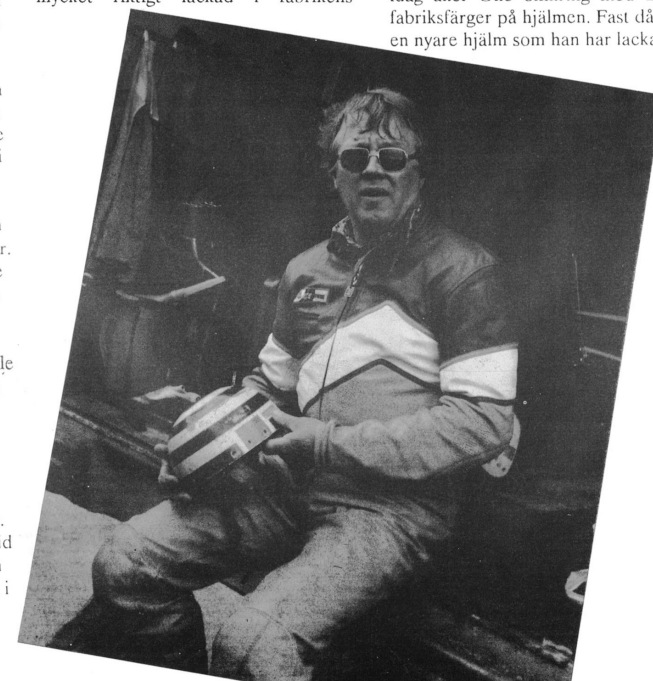
Vi gick fram och berättade för honom om besöket på Ducati Meccanica förra året då Fabio Taglioni berättade för oss om hur Varg Olle kommit ner i slutet av 50-talet och bytt bort en Hasselbladskamera mot en Ducati 125 GP. Taglioni har kameran kvar, men tyvärr har inte Varg Olle Ducatin kvar. Han minns faktiskt inte var han gjorde av den (han har väl varit med om en hel del).

Apropå Taglioni så tittade Varg Olle frågande på oss när vi berättade om honom och frågade: "-Taglioni, lever den gubben ännu? Han var väl sextio när jag var nere på fabriken i slutet av 50-talet."

Detta bevisar vad många har trott. Taglioni blir inte äldre, han var väl alltså varit 60 år. "-Vänta ett tag" - sa Olle och kravlade sig in i bilen och började rota i

en rygsäck. Snart kom han ut igen med en hjälm i handen. "-Den här hjälmen fick jag av Ducatifabriken när jag åkte på deras fabrikscykel 1957." Den väl använda pothjälmen var mycket riktigt lackad i fabriken

röd-vita racefärger och den var gjord av något pappliknande material. Olle visste faktiskt inte om att det var ducatis fabriksfärger. Han tog denna hjälmdesign som sin egen, och än idag åker Olle omkring med Ducatis fabriksfärger på hjälmen. Fast då är det en nyare hjälm som han har lackat om.



av Björn Olsson, 172

Var och en som kör motorcykel har säkert råkat ut för retfulla kraschlandningar eller överraskande motorfel vid fel tillfällen.

Den första riktiga grodan som jag gjorde var med min första motorcykel - ett bambustaket. En solig lördag, när det var massor med folk ute och handlande, så jag också fått för mig att åka och handla några småsaker. Naturligtvis tog jag motorcykeln, som då var nästan ny. När jag parkerade utanför affären så fällde jag ned sidostödet... trodde jag. Så vad händer när jag sätter ned vänster fot och svingar högerbenet över cykeln. Jo, jag far naturligtvis i backen och får 200 kg japanskt gjutgods och plast på vänsterbenet, mycket pinsamt, speciellt när man har rekordpublik. Det är säkert fler än jag som råkat ut för något så dumt. Till en del kan man skylla fadäsen på japansk uppfinningsrikedom. D.v.s. deras sidostödskonstruktioner med automatisk uppfällning av stödet om det inte är exakt i parkeringsposition. Som ni ser kan det ha sina svaga sidor.

Då är Ducatis sidostödskonstruktioner bättre, åtminstone på Darmah -78. Där saknas finurliga och förvillande automatuppfällningar. Skulle man glömma stödet nere, så kan det resultera i automatisk kullkörning i stället. Det ser onekligen mycket bättre ut att köra omkull än att ramla omkull när man står stilla, eller hur?

Låt oss hoppa förbi hur jag skrotade bambustaket, och låt oss förbise en del missöden med Ducatin, och låt oss inte dröja vid gången då växelföraren gick av, och det bara gick att köra på ettans växel hela vägen hem, ca 2 mil.

En skriven redogörelse ska bestå av inledning, mitten och avslutning. För att göra den här artikeln fullständig, så skall jag nu efter inledningen om sidostödet och efter en svamlade mittdel, snabbt glida över till den avslutande delen av berättelsen, som kommer att handla om den senaste katastrofen i mitt motorcykelliv.

Någom vecka innan "race-dag" i Anderstorp, så var jag i stan och snurrade. Den här dagen var jag lite jäktad, för det var så mycket som skulle ordnas. Om det ska jävas så gör det förstås det när man egentligen inte har tid med sådana dumheter. Vad som hände var följande:

Jag kommer körande och ska svänga vänster i en smal korsning. En bil som kommer från vänster har skyldighet att lämna företräde, men ställer sig onödigt långt ut i gatan, så jag måste svänga mycket snävare än vanligt där. Just i den här korsningen är det några brunnslock som jag brukar sikta mellan. Denna ödesdigra dag så tittade jag mest på bilen, som mer eller mindre blockerade vägen. Då händer det sig att jag kör över ett av brunnslocken samtidigt som jag bromsar och svänger. En hundradels

sekund senare har framhjulet lämnat kontakten med jordytan och jag har förpassats till rygggläge på asfalten. Jag svär så tungan svartnar och visiret immar igen. Jag reser mig upp och skriker ut min ilska, och folk runt omkring står som paralyserade.

När jag reser upp cykeln, så kommer en norrman fram och undrar om jag är skadad? Jag svarar att "Jag blir bara så jävla förbannad, så innerst in i h-e förbannad att jag kan klanta till det på det här viset (etc)". Norrmannen börjar prata om gamla motorcyklar på norska bergsvägar och annat strunt som i det här ögonblicket är totalt ointressant för mig. Jag kokar av ilska när jag ser över skadorna, spräckt lykta, knäckt växelspak och buckla i tanken, bland annat. Lyktan tejpar jag ihop, och det går faktiskt att växla, trots att växelspaken bara är en rak pinne utan trampdyna. Allt detta kan jag trots allt stå ut med och leva med en tid. Det som är mest irriterande kommer senare.

Eftersom det är några månaders leveranstid på reservdelar, så kommer jag till Anderstorp i tilltufsats skick. En effekt av kraschlandningen som jag inte har upptäckt tidigare, blir jag varse när jag kör runt på den gropiga vägen på campingen. Centralstödet är snedare än vanligt. Det klonkar och slår mot sving och avgasrör när jag kör över gropar och stenar. Det låter som en andra klassens skördetröska, *ponka-konka, poc-poc, klonka-klonka* etc.



Jag gömmer rishögen så gott det går inne på camping. Trots allt måste jag in till Anderstorp och ringa hem och höra om jag blivit pappa än, och handla mat och annat smått och gott. Till råga på allt elände så uppträder ett enkelt tändningsfel, som gör livet surt för mig. Nu är det ju en gång så, att om man får ett litet maskinproblem, så är det som om himlen faller ner. Man börjar fantisera på om det kan vara brända ventiler, förgasarfel eller som motorn håller på att skära, eller vad som helst som liknar en fullständig katastrof. Många öl senare löste sig naturligtvis problemet, som endast var att en tändhatt ledde över till jord.

Innan problemet var löst hade jag naturligtvis kört Anderstorp fram och tillbaka och visat upp mig ordentligt. Ljud och ljusshow. Ducatin lät nu som en tredje klassens skördetröska med tändningsfel. Det låter precis så här: *ponka-sprutta prutta-klonka poc sprutta-klonka* etc. Här tillkommer också rejäl svart rökpelare när trottlarna

hissades upp. Mycket spektakulärt, och en oeffterhärlig ljudeffekt. Har ni hört "konkret musik" någon gång? En dominerande tanke i huvudet: "Var kan jag gömma skroten. Ska jag bli tvungen att åka hem?"

Näväl, allt ordnade sig till det bästa till slut, som ni redan har förstått. När vi körde hem i regnet på söndagen, så gick Ducatin som aldrig förr. Det kanske kan bero på vattenplaning i insugstrattarna eller på den extra syremängd som det är i regnigt väder. Nu är denna saga slut, och allt som är berättat är sant, speciellt ljudeffekterna. Det är objektivt sett tämligen triviala händelser, som dock upplevdes som katastrofala när den inträffade. Det är säkert många av er "där ute" som har dramatiska eller roliga historier att berätta om kullkörningar eller mek-grodor. Kan det bli en följetång?

Emmaboda hösten -87.



"NU IGEN...", 2, "JAG SKA KLARA DET

Kust till kust rally 1987

Av Peter Lindqvist

När vi anlände till St Annas kyrkbacke var där ett myller av motorcyklar. Där fanns alla typer av Ducatis, renvaxare och kamskaftare, i en salig blandning. Där fanns Moto Guzzis representanter och Laverdas representanter. De tilldelades omedelbart dispens. Besvikna noterade vi bristen på engelskt kvalitetsjärn och amerikanskt dito. Till vår förvåning och pga en mindre nogräknad MC-tidning såg vi däremot ett antal japaner. Organisatorerna visade sig så storsinta att de tillät japanerna deltaga i Svenska Ducatiklubbens Kust till Kust Rally - givetvis utanför protokollet.

Jonas gick igenom de komplicerade reglerna (Starta cyklarna - gasa - stanna inte förrän ni står på Måløys kyrkbacke) och startskottet gick. Cyklar surrade igång, sprangs igång och kickades igång. Somliga började låna bensin av andra och någon började leta efter Norge i sin skolatlas. Till slut var kyrkbacken tom och prästen lär ha använt mullret han hörde som en anledning till eftertanke om bot och bättring i sin söndagspredikan.

Färden gick genom ett soligt Götaland på lättgasade, men ack så tråkiga standardvägar tills vi närmade oss Karlstad och våldgästade en Ducatist. När vi rensat bord och kyl fortsatte vi mot den hägrande Atlanten. Då en brist i reskassan uppenbarade sig var vi några som valde att råna banken på svenska sidan. Andra valde tydligen den Norska, för där for, resp mullrade ett helt gäng vidare. (Jag tyckte mig skymta både Guzzis och Laverdor. Märkligt.)

Näväl, när vi klarat av tullformalitetserna (I vanlig ordning kunde man muta sig förbi tretimmarsköerna med bara en hundralapp påpassligt insmusslat i passet) för vi vidare med ett "dere må ha en hurtig reise" ringande i bakhuvudet.

Vid en campingplats helt påpassligt placerad vid en högfartssträcka slog vi

på hejdarna när vi såg den bekanta synen av en Guzzi utbredd: där fanns bord, bänkar, campingkök, termos och en liten kiosk som tillhandahöll Norsk sjoklad till hungriga ducatister. Det är inte klokt hur mycket en toppbox kan rymma.

Vi grupperade om oss och gick till förnyad attack mot Atlanten. Jag klamrade mig fast vid det fåtal ärrade veteraner som överlevde förra årets kust till kust rally, och äventyret fortsatte upp på höjderna ovanför Otta.

Höjderna som vi besteg på grusväg i snösmältning och dimma för att få uppleva den sällsamma vyn av en Gudbrandsdal sedd från ovan. När snötäcket blev över metern gav även de mest förhårdade upp och medgav (om än motvilligt) att denna vägen nog snarare leder inåt landet än mot dalen. Tillbaka och leta bensin. Då äntligen kom regnet som vi väntat på så länge, regnet som skulle hjälpa oss skilja agnarna från vetet. Mera sjoklad och iväg igen. Kaffebristen började göra sig kraftigt påmind, men inget skall väl få hindra en Ducatist under utövning. Vägen Otta - Stryn består av två delar: Del 1: två timmars intensivt kurvrätande i svagt motlut som övergår i del 2: högfarts smiska på högplatå som avslutas i två stycken flera km långa tunnar.

Petrus



Vårt bullerfreak kunde naturligtvis inte hålla sig utan började råvarva när han kom ifatt en skrämmande norsk bilist. När så även reseledaren kom igång och de avslutade med att mitt i Tunneln köra om honom på varsin sida, bör de väl ha gjort sitt för att få bilisterna att se seriöst på motorcyklister.

Efter Stryn gör vägen 18 hårnålar och man hamnar på havsnivå. Det är nu det verkliga rallyt börjar, när länsman är glömd, regnet öser ner och vägarna är så bra som bara norska kustvägar kan vara.

Vi börjar närma oss Atlanten och vägarna blir sämre. Bensinbristen blir akut innan vi äntligen ser skylten som högtidligt förkunnar att här finns en stasjon. Har någon pengar - är macken öppen? Ett gäng norska lördagsruggare har tagit över macken, så bensin kunde vi få fatt. Klockan går och det börjar bli länge sedan man senast såg botten på en kaffekopp. Och ännu är vi inte framme. Enligt raggarna är det tolv mil kvar till Måløy. Mullrande går vi till anfall mot den löjligt korta sträckan - då blir vägen sämre. Mycket sämre. Den övergår till grusväg som klänger sig fast på avsatser, vägräcken och skyltar saknas. Trots det fortsätter vi envist mot målet och till slut dyker den upp: bron vid Måløy slingar sig som ett "S" över fjorden.

Vi samlar ihop oss och rullar gemensamt andäktigt in i byn, närmar oss kyrkporten och ser där en lapp. Vem har hunnit före oss (detta är ju inget rejs)? Bland vilka motorcyklister finns så skäggiga karlar? Har de fuskat och tagit flyget hit enbart för en lapp på en kyrkport? Ska vi någonsin få veta svaret?

Vid frukostpizzan (kött och ost) började körsträckan kontrolleras. 120 mil bör stämma. Nu gällde det att hitta stenen, stenen på Måløy som dyrkats av motorcyklister genom århundraden. Den tillfrågade lokalbefolkningen känner inte till "noen stein", men liksom av en händelse står vi framför den. Motorerna tystnar, andäktigt ser vi Atlanten och stenen mötas. Så var det då att leta bensin och pengar och en hemväg. Varför inte via Oslo så vi har en chans att uppleva det norska kösamhället? Kurvväg, färja, kurvväg, färja och precis när vi pressat oss förbi hela bilkön från färjan blir vägen smal och en norska tjuvbromsar. Vi blir helt sonika tvugna att knuffa hennes bil åt sidan med åtföljande skador, men vad gör man inte för att hålla tempot uppe.

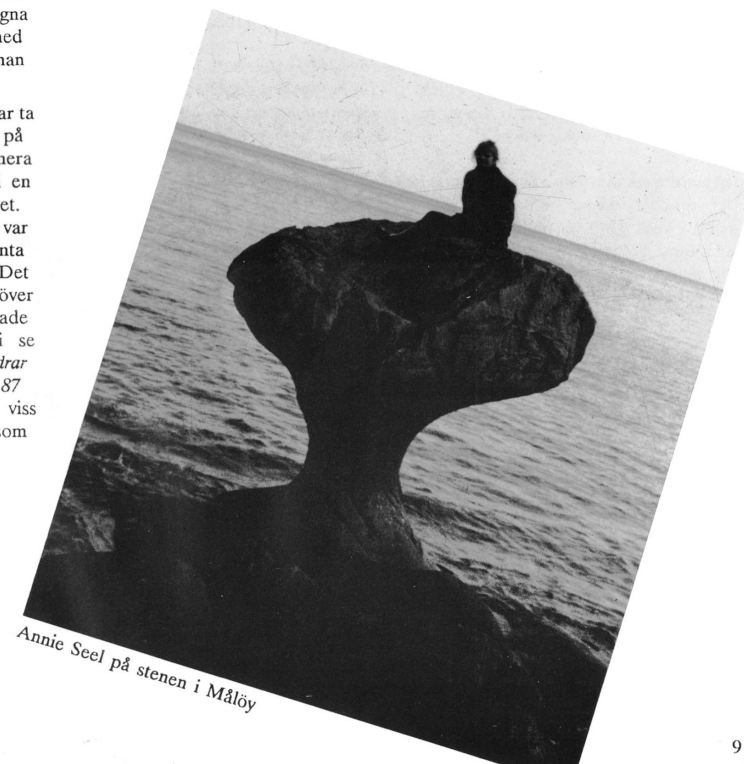
Mera kurvväg, färja och dagen börjar ta slut. Hytten som vi såg senast låg på andra sidan fjorden. Framåt mera kurvväg och till slut hittade vi en stugby i Sognal som hade nattöppet. Tyvärr var det enbart stugorna som var nattöppna, och så förstas de galanta damerna på Sognaton Sheraton. Det verkade inte det mista förvånade över vår utstyrsel, men så när vi vandrade "hemåt" på nattkröken fick vi se affisherna som omtalade att "Här drar Sv Ducatiklubbens kust till kust rally 87 förbi." Det förklarade ju också i viss mån den jublande publikskara som kantat vår färdväg.

På morgonen lyckades jag och Petrus lokalisera en morgonöppen pizzeria så att vi kunde få en ordentlig frukost. Färden bar vidare på krokvägar avbrutna av små pittoreska färjor här och där, femtio meter innan macken lyckades Annie äntligen köra tanken snustorr. Tanka och de sista norska kronorna var förbrukade. Nu gäller det: hinner vi köra till den svenska gränsen innan soppan tar slut igen? Sakta ändrar naturen karaktär och vi kommer upp på högplatån samtidigt med regnet. Det fantastiska två mil långa vägarbetet omintetgjorde alla höghastighetsprov. De två ickeitalienska cyklarna protesterar våldsamt genom att kortsluta tändningen. Vi andra fortsatte mumsande på en sjokladbit. Fint med regn ibland, om man bara kan hålla sig rullande.

Någonstans strax innan Oslo försvinner

regnet för att ersättas med köer genom hela Oslo. Reseledaren brände upp resten av sitt bakdäck och i skydd av den rökriddan smet vi via cykelbanor och parkanläggningar förbi alla rödlykter och länsmän.

Resten av rallyt blev en ganska slästruken hemgasningshistoria, avrundad med kaffe och en liten söt kaka i Borås mitt i natten. Minnerna flimrar förbi när de sista kolsvarta milen avverkas. Man kommer ihåg vyerna, kurvvägarna som aldrig ville ta slut. H-a ägaren som vi körde om (som ett möte fast snabbare). Men var tog de vägen, alla deltagare i 1987 års kust till kust rally? När jag kört om den sista porchen och masat mig fram till St Annas kyrkport var jag ensam kvar. Kör de fortfarande runt, runt i dimman på det norska höglandet? Jag tror banne mig jag skall åka 1988 och kolla vart de tog vägen.



I HUVUDET PÅ EN ÄLDRE DUCATIST

av Lars Ekeman

- Resor, hade Reed sagt, är något som alltid förändrar en. Man lämnar något som är invant och tryggt, upplever något och återvänder till det man tror är detsamma men man märker snart att man ser med andra ögon.... Han gjorde en paus. Vi lyssnade båda till vinden från havet och regnet utanför som smattrade mot de svarta fönsterrutorna till puben där vi satt. Det var en vardagskväll mitt i veckan, vill jag minnas.

Jag växlar ner för att köra om en stor lastbil och njuter en kort stund av avdraget från Cortidämparna. Det är visserligen inte äkta Conti utan kopior men det är ingen större skillnad i ljudet. Jag vrider på gasen. Det dova ljudet förbyts i ett muller samtidigt som jag kastar mig ut i vänsterfilen.

Jag tänkte åter på Reed. Vi hade träffats i södra England, närmare bestämt i Torquay i Devon. Han var lång och gänglig, på gränsen till knotig. Håret var ett kapitel för sig och hade fått mig att tänka på strävåriga taxar första gången jag såg det. Ansiktet var magert och insjunket med en vass näsa och två pliriga ögon som skiftade mellan ironi och humor. Munnen var liten och tunn. Han gick nästan alltid klädd i ett par för stora byxor och en stor säckig tröja.

Jag ser ner på varvräknaren, 3500 varv. Det innebär nästan 100 km/h. En snabb blick på hastighetsmätaren bekräftar. Stämmer perfekt. Framför mig ligger vägen tom. Inga stinkande lastbilar så långt ögat kan se.

Reed var lärare vid Torquay international school där jag läste engelska och undervisade i en parallellgrupp till min egen. Lärarna var ett kapitel för sig själv. Min egen, bara för att ta ett exempel, var en engelsk prästfru och hade tillbringat 20 år i Indien och kunde lika gärna ha levt på drottning Victorias tid. Men Reed var ändå den mest udda. Född i Skottland, före detta sjöman och slutligen kapten på en amerikansk

millionärs lustjakt och dessförinnan hade han sysslat med, ja Gud vet vad. Han gick aldrig närmare in på det. Och nu var han lärare på en engelsk ferieskola.

På den tiden var allting otroligt billigt i England. En öl fick man för några kronor och man kunde äta sig mätt under tian. Det vill säga om man valde att äta på en pub. Vilket beträffande mig var mer regel än undantag.

Jag passerade två 70 skyltar och växlar ner. Åter samma snarkande. Att man aldrig tröttnar?? Tretusen varv på fyran. Det innebär exakt 70 km/h. Jag vet det av gammal invand rutin och vana. Den här motorcykeln har som ingen annan före den lyckats bli en del av mig själv. Det lönar sig att hålla 50 och 70 gränserna. Annars brukar jag strunta i hastighetsbestämmelserna. Man har huvudet till att tänka med. I det här fallet att anpassa farten till trafiken och vägen.

Jag tänkte åter på den där regniga kvällen som Reed och jag hade slagit ihjäl på en nästan folktom pub.

- Jag vet, fortsatte han.

- Jag har upplevt det flera gånger.

- Ibland upptäcker man att dåliga saker är bra och tvärtom, men man ska akta sig för att tro att man kan ta vid där man slutade.

- Tror man det så lurar man sig själv.



Han tystnade åter, tänkte en John Player och lät röken sakta sila ut genom näsan. Jag nickade som om jag förstått. Reed kunde vara ganska djupsinnig och ofta begrep jag bara hälften av vad han pratade om. Men Reed var rolig att prata med och det var inte bara jag som tyckte om det, utan hela skolan med rektorn i spetsen. Trots Reeds något utmanande liv. Han drack wiskey och rökte John Player utan filer och tyckte om sena nätter och långa samtal om indisk filosofi som han var intresserad av.

Jag saktar ner för att läsa kartan. Just här skall det finnas en mindre väg över Omberg, Ödeshög och Gränna. Min vana trogen skyr jag de stora vägarna. Ensamma på små asfaltsvägar trivs jag och Duccen allra bäst. Solen gassar från en klarblå himmel när jag svänger av från E4 och kommer in på en liten väg som slingrar sig genom böljande gula rapsfält. Doften fyller hjälmen samtidigt som Duccen morrar på tvåan när jag ger lite gas. Långt borta i fjärran verkar vägen sluta i Vätterns blåa vatten.

Att Reed rökte, drack wiskey och diskuterade indisk filosofi med eleverna gjorde i och för sig inte så mycket. Det var när han började vara tillsammans med en tjej från Schweiz på 25 år som dessutom var elev vid skolan som en del höjde på ögonbrynen. Och ännu mer höjde man

på ögonbrynen då tjejen, vad hon hette har jag glömt, efter två veckors bekantskap flyttade hem till Reeds något skamfilade lya. Städade denna. Vilket inom parentes sagt måste ha varit ett fantastiskt arbete och framt förklarade att hon ämnade stanna där tills vidare. Vilket Reed inte tyckte ha något emot. Händelsen blev samtalsämnet för dagen. Min egen lärare berörde det vid ett tillfälle och konstaterade på ett typiskt engelskt vis att det "naturligtvis var chockerande (shocking) men han är ju en så trevlig person", lade hon till. Så småningom la sig uppståndelsen och allt blev åter frid och fröjd.

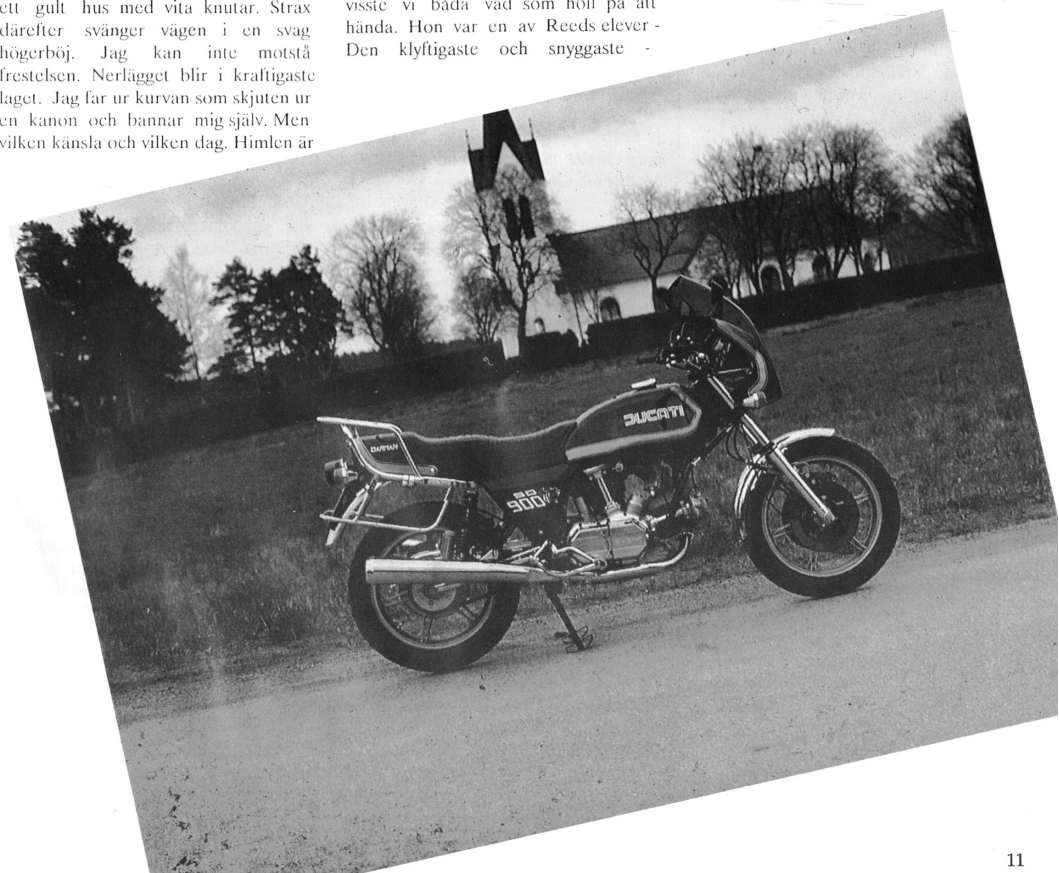
Jag passerar en vägkorsning. En gul skylt med namnet Omberg pekar åt det håll jag kör. Egentligen onödigt. För härifrån ser man det skogsklädda Omberg som dominerar det omgivande landskapet. Jag passerar ett gult hus med vita knutar. Strax därefter svänger vägen i en svag högerböj. Jag kan inte motstå frestelsen. Nerlägget blir i kraftigaste laget. Jag far ur kurvan som skjuten ur en kanon och bannar mig själv. Men vilken känsla och vilken dag. Himlen är

klarblå och jag har hela dagen på att köra motorcykel. Först i kväll någon gång när det passar mig ska jag vara i Skåne. Jag växlar till fyran och passerar i maklig fart över krönet på den sista böljande höjden innan jag och Duccen far ner i en dalgång där luften är sval i skuggan av stora gröna träd.

Livet i Torquay var en fest. Man gick i skolan fyra timmar om dagen. Eftermiddagarna var fria. Ibland drev man omkring på stan eller nere vid hamnen. Om det var fint väder - vilket det för det mesta var - gick man till Babacombe beach och badade och man nästan hisnade när man stod längst upp på de bruna sandstensklipporna och såg ut över havet och sandstranden nedanför. Det fanns en särskild anledning för mig att gå dit som hette Annemiecke. Hon var skön och läcker i bikini. Och dessutom visste vi båda vad som höll på att hända. Hon var en av Reeds elever - Den klyftigaste och snyggaste -

brukade han säga. Efter ett tag var vi bägge två kära och galna och Reed som den erfarne iakttagare som har var, visste naturligtvis om alltihopa.

Jag är framme vid väg 54. Svänger vänster och söderut mot Ödeshög. Jag ökar farten. Väg 50 är jämn och bred och som vanligt nästan tom på trafik. Den grå asfalten gnistrar i solskenet och jag låter Duccen sträcka ut ordentligt. Hastighetsmätaren visar på 130 när jag bromsar in vid Ödeshög. Inne i Ödeshög åker en typ på en Honda upp vid sidan av mig. Vi stannar båda vid ett övergångsställe. Han stirrar spånt rakt fram. I två sekunder spelar jag med. Han åker iväg som en raket med ylande motor och lätt lyft på framhjulet. Han är säkert uppe i 110 i slutet av gatan. En bit längre fram åker jag förbi honom. Skinnpaj och jeans. Han har säkert fått sin kick för dagen. Det bjuder jag



gärna på. Jag har blivit för gammal för den sortens lek. Man det är klart om sanningen ska fram så har jag även en gång i världen bokat mig upp för Kungsgatan i Stockholm i sadeln på en blå BMW R 69 med dubbla megafoner, inköpta på Roffes och känt mig dj läcker. Men det var på den tiden då det stod 30 trajor med apstyren parkerade utanför Cupido cafe. Vilka kördes av ruskiga typer med brylkräm i håret, vars rykte var stans sämsta. De mer sansade hängde på Vips glassbar längre ned på Birger Jarlsgatan och snackade med respekt om Kawasakis trepip som påstods vara den snabbaste motorcykeln i världen. men det var som sagt på den tiden.

Reed var en märklig man. Han hade ett sorts godmodigt överseende gentemot nästan alla människor, men som han ibland dolde bakom skämtsamt ironiska kommentarer. Man tyckte omedvetet om honom. Han begrep mer än de flesta men skrev egentligen aldrig någon på näsan med sin stora erfarenhet. Det var inte underligt att han var den populäraste bland alla lärarna.

Jag tog en klunk till av wiskeyn som var stark och god och såg på Reed där han satt tvärsöver bordet. Vi har nästan blivit goda vänner på den här tiden, tänkte jag för mig själv. Plötsligt såg Reed upp:

- *Ta inte illa upp, sa han.
- Annemieke är visserligen snygg och klyftig, men resten är bara skräp om du förstår vad jag menar.*

Egentligen borde jag bli förbannad, tänkte jag, men det är svårt att bli förbannad på någon man gillar.

- *Ta det lugnt, fortsatte han.
- Låt det bli vad det är och inte till något som fortsätter sedan.*

Reed hade naturligtvis rätt. Även om jag tyckte att han hade pratat i nattmössan då vi tillsammans lämnade

puben och steg ut i regnet och blåsten på den mörka gatan utanför. Vi skildes åt. Tre dar senare åkte jag hem.

Reed hade som sagt talat för döva öron. Nästa sommar åkte jag till Amsterdam bara för att konstatera att han hade haft rätt. Men det kan jag skratta åt nu och framförallt att Annemieke blev orsaken till att jag färdades runt i Holland i sällskap med en 70 årig dam som jag konverserade med hjälp av teckenspråk och till slut hamnade i Paris. Hur detta gick till vägar jag inte berättar i en tidning som denna.

Två gula nittioskyltar kommer emot mig. Jag växlar ner och ökar farten.

Okänd mark

av Hans Nilsson

Men boken då, vad skall den handla om, frågade jag Sune? "Det vet jag inte" svarade han trött. "Men titeln-", fortsatte han som om han bar på en djup insikt inklämd bland tröttheten, "-måste bli: Okänd mark".

Vi fördjupade oss inte vidare i saken utan kröp längre ned i våra sovsäckar, tittade en sista gång på glöden i öppna spisen, och somnade.

Året var -69 och vi hade forskansat oss i mina föräldrars torp som bara ett par 15-åringa grabbar kan göra.

Sent på hösten samma år låg större delen av "gänget" utspridda hemma hos Sune och intensivtuderade det samlade utbudet av Mc-litteratur. Det som speciellt fångade våra närgångna blickar var presentationen av den alltmer växande tillbehörsmarknaden. Det var en bryningstid då två avgaspipor skulle bli fyra samtidigt som fyra cylindrar var menat att utmynda endast i ett rör. Gissa om vi sög i oss. Och tyckte allt verkade ouppnåligt. Vi hade nämligen bara mopeder, låt vara en sportmodell av märket DBS, men ändå.

Gamla E4 utövar alltid sin frestelse på mig. Och alldeles särskilt den som ligger utmed Vättern. Jag och Duccen har färdats här många gånger förut. Det är vår väg. Längs vissa sträckor känns det nästan som att flyga. Det går undan sista biten och Duccen morrar ordentligt vid ett par tillfällen. Plötsligt ligger Vättern framför oss. Man ser långt ut över det blå vattnet där solen glittrar i vågorna i mitt i det blå långt, långt borta ligger Visingsö. Jag saktar ner och masar mig fram i 3000 varv på fyran. Det är snart dags för en liten rast vid mitt favoritställe och en iskall öl. Förresten, idag får det nog bli två. Ja, ja, jag vet, alkoholpropaganda, men det struntar jag i. Vad mitt favoritställe ligger? Det talar jag inte om. Det förblir min och Duccens hemlighet.

Alltså drogs vi med i "utbytessvängen". På vår nivå. Okänd mark.

Veckopengen innebar dock inte några större utsvävningar och förresten hade DBS uppdraget avgassystem. Sune och jag koncentrerade oss istället på dynorna. Man satt liksom på moppen medan en sån som Paul Smart nästan verkade sticka ut från sidan av sin tvåhjulning. Så skulle det givetvis se ut. För att hålla kostnaden nere engagerades kunniga medarbetare, Mamma och Pappa. Just där slutade den gemensamma planeringen och olika syn på slutmålet tog vid. Okänd mark.

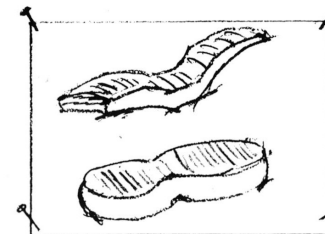
Jag satsade på att få ner rumpan så långt ner mot ramrören som möjligt och dynan blev följdaktligen en kopia av en tillbehörsoffa ur Roffes sortiment. Annotexten i tidningen lød: "Custom utrusta med delar från....."

Sune valde en annan väg och tillverkade en dyna som var relativt hög i sin konstruktion och fylld med bekvämlighetsfrämjande stoppning för sportsträckor och o.dyl. Men för att

Okänd mark

ändå kunna köra sportigt togs limpan in på mitten och kom att likna konturerna av ett timglas eller om man så vill en välsvarvad dam. Efter ett år försvann mopparna och ersattes av tyngre järn för att ytterligare några år senare degraderas till förmån för..... Okänd mark.

Åren gick och omlackeringar, TT-styren och system hit och dit blandades med förvirrade utlandresor. Okänd mark.



Framåt vårkanten -86 stod så åter två nyförvärv framför oss. MHR Mille för mej och VFR 750 för Sune.

Bara några månader senare trodde Sune inte sina ögon när han steg ut ur snabbköpsbutiken i Monza. Området blev för bråkdelen av sekund lika kylslaget som en höstkval i Vänersborg. Där motorcykeln tidigare stått parkerad fanns nu bara två dyrkar.

Efter en stunds promenerande anlände han, trots allt i en lika varm stad, till sjukhuset där Anette låg. Dagen innan hade vi med gemensamma krafter försiktigt lutat henne mot ett avbärrarbräcke, tillkallat ambulans och väntat. Påssjukan hade gripit ett stadigt tag om några ryggkotor samt tillhörande enstaka nerver.

"Det är egentligen inte så illa som det ser ut" förklarade Sune vid sjukbädden. "Vi får i alla fall sällskap på flyget hem". Anette tillfrisknade och sent om sinder förbarmade sej försäkringsbolaget och.... Okänd mark.

Hösten -86 flyttade paret till Mainz, äktade varandra och började leva ett kontinentalt liv. Och sen var det ju det här med motorcykel. Nu fick det väl äntligen vara slut. Ja, inte med motorcykel förstås utan själva trapppeffekten, känslan att hela tiden ha en bättre. Men inte mycket. Bara lite, lite. Alltså planerades inköp av en styck "gammal" men ny VFR 750. Handlare i trakten. Frankfurt, ja ända bort i Köln förärades med besök. Det var just då

saker började krångla. Pruta, nej. Leverans, tja.... Okänd mark.

Men precis i samma ögonblick så stod den bara där. Pling, framsprungen ur intet. Flimmer för ögonen och brus i örat. Men bara i det ena. I det andra hörde Sune en genomärlig, kristallklar stämma som sa: "Ja" Snabbt tillbaka till Mainz och Uwe, den mycket lokala krångaren. Efter halvhjärtade försök att justera det

ekonomiska, kontraktsskrivande, leveransdatum. Pang på rödbetan. Pasa

Okänd mark.

Det finns inte en tillstymmelse till samband mellan berättelsens titel och den tyska valutan. Om någon nu tror det. Nej, istället handlar den om en ung pojkes försök att då, 1969, på något verkligt och lättföreställt sätt uttrycka tankar och oro inför framtiden. Att kunna glänta på locket och få möjlighet att se några av pusselbitarna i livet. Ramen fanns där från början och pusslet läggs fortfarande bit för bit, det finns många kvar. Att en av de senare lagda bitarna råkade vara helröd gör inte saken sämre.

DUCATI på Isle of Man -87

av Micke Werkelin

Det här var inget stort Duce-år på Isle of Man precis. Inte som 1985 då Tony Rutter vann F2-klassen storartat på en TT2 fabriksbåt. Sedan dess har det ju hänt en del. Tony Rutter bröt nacken efter att ha vurpat i en massvurpa orsakad av en oljefläck på Montjuich-banan i Spanien hösten -85.

Som genom ett mirakel överlevde Tony och hade till i år blivit så mycket bättre att han gjorde come-back på Isle of Man. I F2-klassen var han anmäld på sin gamla Ducati TT2 med Cantilever-fjädring, årgång ca -84. Med denna maskin tränade han men fann att den hårda bakfjädringen gjorde att han fick mycket ont då han nyligen opererats. Tony gick faktiskt på kryckor och fick mer eller mindre lyftas av och på hojen. Tony på grund av detta en Honda CB 600 i stället och körde runt med en snittfart av ca 98 mph.

Imponerande med tanke på hans dåliga fysik. Ducatis hopp i år var Tony Moran med en Steve Wynne-trimmad Harris Ducati. Den hade den nya



ramen som gör det möjligt att lyfta av bakre toppen med motorn i ramen. Med tanke på att motorn var gammal och att teamet hade små resurser så gick hojen fint.

Tony Moran råkade ut för en incident när en bult till bakre drevet lossnade och skar upp ett stort jack i den väldiga aluminiumsvingen. Efter att ha tagit bort bulten så fortsatte Tony och kom på ca 20:e plats. Steve Wynns Sports Racing hade även en Bimota DB1 med, som fick bryta och en Bimota Y_m_h_a med aluminiumram.

Tony visade sin klass bättre senare under året då han vann det enda BOTT racet som gick i England 1987, på Snetterton.

Där kom för övrigt Tony Rutter 9:a på en DB1. Även om det inte gick så bra för Duccarna på tävlingarna så kunde vi njuta av ljudet. Det var ca 7-8 stycken som ställde upp i F2 och man kunde höra dem långt innan de kom inom synhåll liksom man hörde dem långt efter de försvunnit. En stor kontrast till de ylande Y_mm_350:orna och H_n_a CB600 som inte hörs alls.

Vad som efterlyses är en BOTT-klass på ön. Det skulle verkligen passa där.

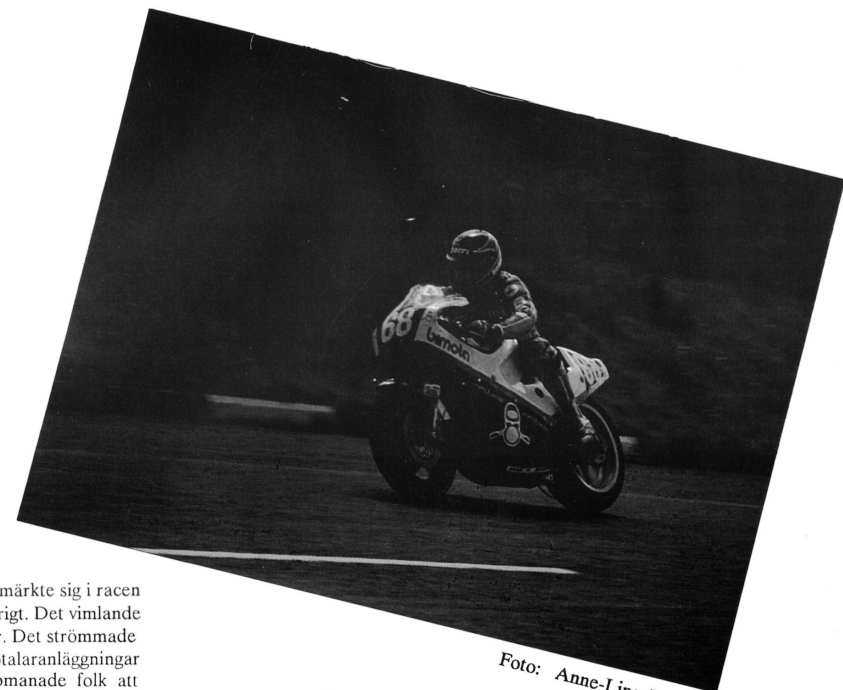
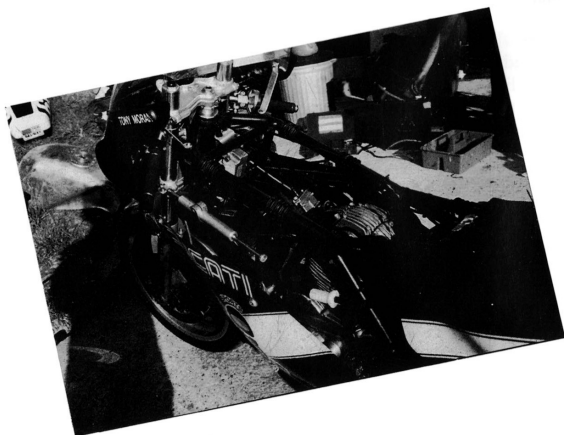
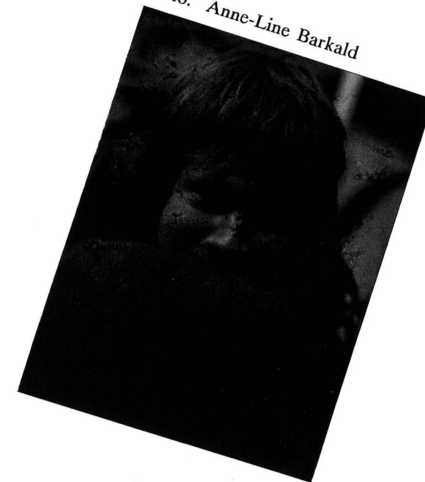


Foto: Anne-Line Barkald

Om Duccarna inte utmärkte sig i racen så gjorde de det i övrigt. Det vimlande som vanligt av Duccar. Det strömmade ut Ducatireklam i hötalaranläggningar runt banan som uppmanade folk att komma och provköra Paso (engelsmännen säger Pejso, ganska lustigt). Generalagenten Moto Vecchia och återförsäljaren i norra England Sports Equipe (ej att förväxla med Sports Racing) hade ockuperat en hörna hos en vauxhallförsäljare vid Quarter Bridge. Där visade man upp FI, 650 Elefant, Laguna Seca, samt en svart Paso. Denna Paso var ett provex som fabriken gjort för att testa reaktionen på folk. Den var mycket sober med svart metallclack och guld där den röda Pason är svart. Vidare hade man två stycken röda Paso för provkörning. Ganska smart. Det var nog en hel del som fick tömma lädret. Själv var jag inte helt opåverkad efter provturen.

Tyvärr är det väl så att vi inte kan vänta oss något stordåd av en Ducati på Isle of Man under den närmaste framtiden. Om inte Steve Wynne & Co får tag på en 851 S förstås. Fabriken satsar ju på superbike VM 1988, och det körs ju inte på Isle of Man. Men, det värt att åka till ön även om vi inte får se någon Duce i topp.

Foto: Anne-Line Barkald

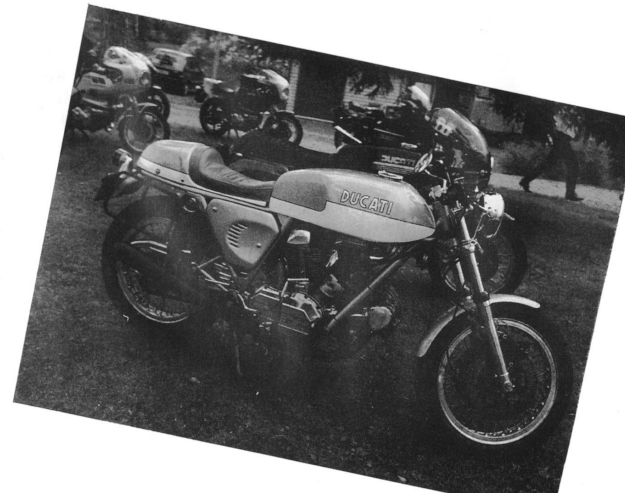
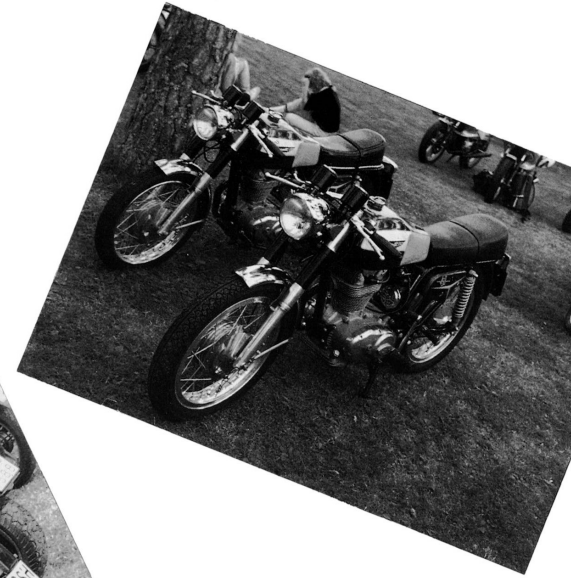
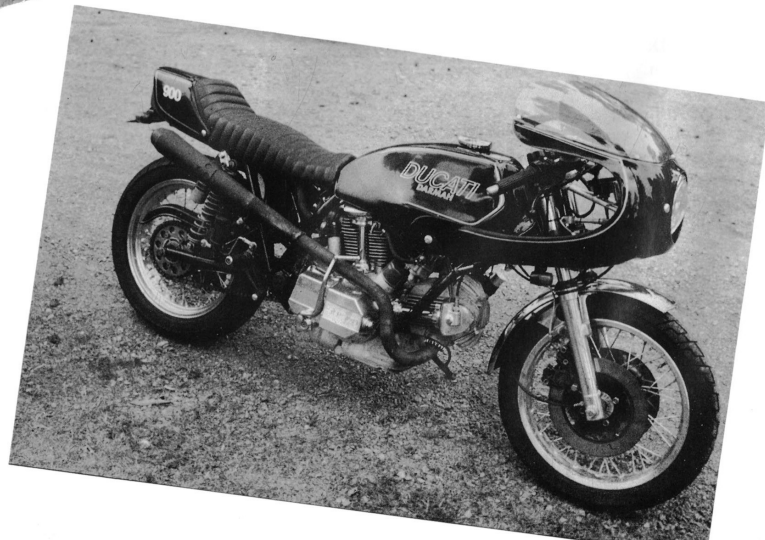


Träffen 21-23 Augusti

Bra väder, mycket folk, mycket Duccar.
Kan det bli bättre? Bilderna talar för sig själva.



Elefant-klubben



1987, vad hände?

av Micke Werkelin

Jag tänkte sammanfatta lite, med några bilder som hjälp, vad som hände 1987. Jag tänkte bara skriva om det som jag deltog i, dvs tyvärr inte kust till kust rallyt, som jag inte kunde ställa upp i.

Bromma - MC:ns dag

Den 9/5 var det Motorcykelns dag på Bromma utanför Stockholm. Vi var väl ungefär 10 Ducar på plats och vi fick bl a paradera tillsammans med de andra märkesklubbarna, dock alldeles för tidigt för att väcka någon större uppmärksamhet. Vädret var soligt, och dagens absolut största höjdpunkt var snutens bullermätning. Dagen till ära var den gratis, dvs inga böter betalades ut. Bl a testade undertecknad sin hoj vilket MC-folkets utsända reporter tyckte var mycket lustigt.

Mest uppståndelse blev det dock när Peter "Petta" Lindquist skulle testa sin 950 NCR som sista man. Snutarna hade under hela dagen imponerat på folk genom att gissa bullret på hojarna innan själva mätningen. Detta hade de lyckats med mycket bra tills Petta kom. Ena snuten gissade 130 dB(A) och den andra bara skakade på huvudet. Petta överlämnade gashandtaget till den ena snuten som varvade upp den till 4400 varv/min. Folket runtomkring jublade och snuten såg nästan besviken ut när mätaren stannade på 113 dB(A) med nästan öppet 2-1.



Italienträff 9/5

Det var synd att det bara kom ca 30 stycken till Italienträffen. Det var faktiskt ganska märkligt. Två Laverdor dök upp på kvällen, men ingen stannade. Ett gäng med ca 5 st Moto Guzzi och en Moto Morini tyckte att idén om en Italienträff var toppen, men de kunde inte stanna för att Guzzi-klubbens ordförande inte fanns på plats. Som tur var dök Kjelle & Kicki från Åkersberga upp med ett koppel Guzzi-åkare.

Kvällen blev i alla fall lyckad och Lida Fridluftsgård visade sig vara ett utmärkt ställe att ha träff på. Kanske blir det årsmöte där -88?

Banåkning Kinnekulle

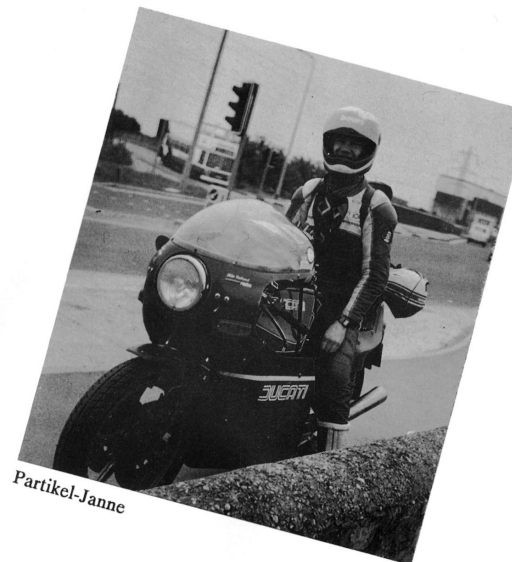
Årets första banåkning regnade bort och hade glömts bort mycket fort om inte Bosse och Torbjörn Lindgren hade varit där. Bosse åkte mycket fort i regnet med Benny Aneröds gamla Liza-Ducati. Torbjörn kom och premiäråkte sin nyrenoverade 125 GP från 1955 med det enormt vackra topplocket som i detta utförande innehåller dubbla överliggande kamaxlar. Vi får hoppas att se den nästa år igen.

Nästa dag var det skrotbilsrace och denna dag kommer jag aldrig att glömma. Inte för skrotbilsracet skull (även om det i år var mycket kul tack

vare regnet), utan för att jag fick åka bärgare med min 900 från Strängnäs efter att ha kört från Kinnekulle på en burk då det gamla tändsystemet (som funkade i 10000 mil) sa upp sig. Att jag mycket enkelt kunnat fixat hojen på plats i Strängnäs för att hanka mig fram på en cylinder skall jag inte gå in på här. Jag kom hem på kvällen, bladdrade i Gula Tidningen, såg en annons på en Alazzurra GT, ringde och sa: - JAG TAR DEN, efter att säljaren prutat ner priset 2100 kr! Det var nämligen bara en vecka kvar kvar tills vi skulle åka till Isle of Man, och jag ville inte missa båten.

Isle of Man

Jag skall inte gå in på Isle of Man resan närmare här, men några saker måste jag nämna. Veckan innan Isle of Man var vädret ganska ruggigt och jag skulle hämta Alazzurran hos den kända Cagivaåterförsäljaren Östanbräcks Bil & Mc utanför Hudiksvall. Janne Johansson, senare kallad Partikel-Janne, skulle med till Isle of Man. Problemet var att hans motor totalrasat. Jag erbjöd därför Janne att låna min GTS-reservmotor om han skjutsade mig upp till Hudiksvall. Sagt och gjort. Vi dundrade upp till Hudiksvall mitt i veckan, köpte Alazzurran, stoppade in den i släpet, och åkte hem igen. Vi var hemma vid halvfemtiden på morgonen. Då stod några Triumphgalningar på klubben som också skulle till Isle of Man och mekade febrilt. Det fanns alltså andra som var sent ute. Min GTS-motor saknade tändsystem så jag beställde ett från Biscaya som de sände med ilpost. De hade först inte fått Lucas Rita vilket jag ville ha, så jag skulle få låna ett originalsystem så länge. På torsdagen fick de dock hem Lucas Rita och även ett sådant skickades med ilpost. Jag fick båda systemen på fredagen och Janne kom och hämtade grejerna. Om Jannes och våra andras vidare öden på Isle of Man kan du läsa i Camillas artikel. Men, det här är alltså bakgrunden till varför Janne blev så berömd.



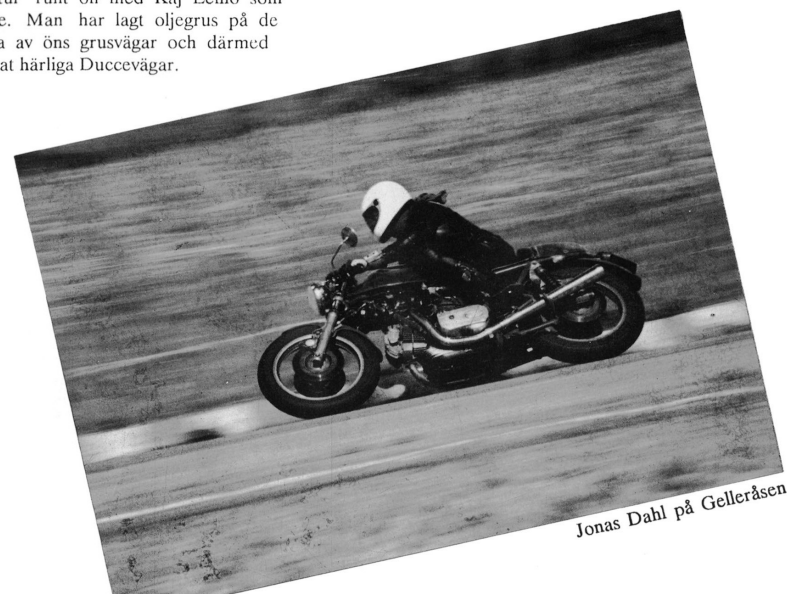
Partikel-Janne

Gelleråsen 25/7

Det här var en lyckad banträff. Vi hade vädret med oss och strax efter lunch dök det upp rätt så mycket folk. Gelleråsen är en rolig bana och mycket krävande för både förare och maskin. På tre ställen skall man bromsa från mycket hög fart. På ett ställe, efter velodromen, är det en svacka som föregås av en lagning tvärs över banan. Här kan man tjäna mycket om man vågar hålla fullt. Det gäller dock att hålla i sig. Karlskogabanan ger mycket i frågan om körträning. Hoppas vi får åka där fler gånger. Alazzurrans ljuddämpare och stöd var mycket skrapade efter denna lyckade dag.

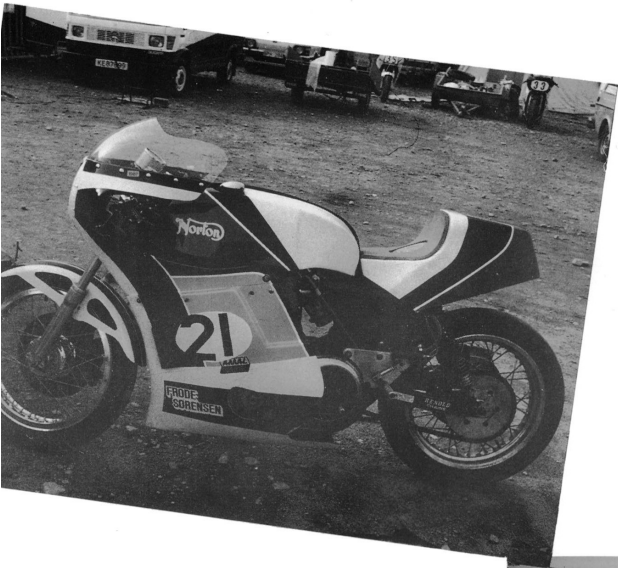
Sommaren

Sommaren tillbringades på Fårö (norr om Gotland). Peter och Annie hälsade på. De uppskattade dock inte min Alazzurras grusvägsegenskaper lika mycket som jag gjorde. (Den är helt fantastisk på grus). Därför blev det bl a en tur runt ön med Kaj Leino som guide. Man har lagt oljegrus på de flesta av öns grusvägar och därmed skapat härliga Ducevägar.



Jonas Dahl på Gelleråsen

1987, vad hände?



Benny Aneröd

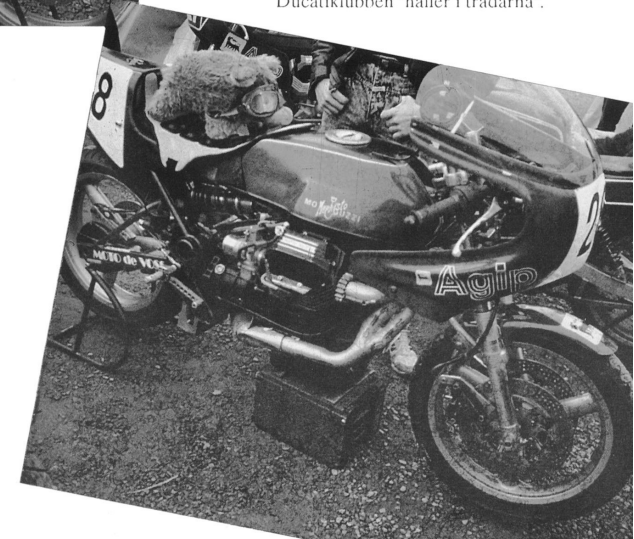
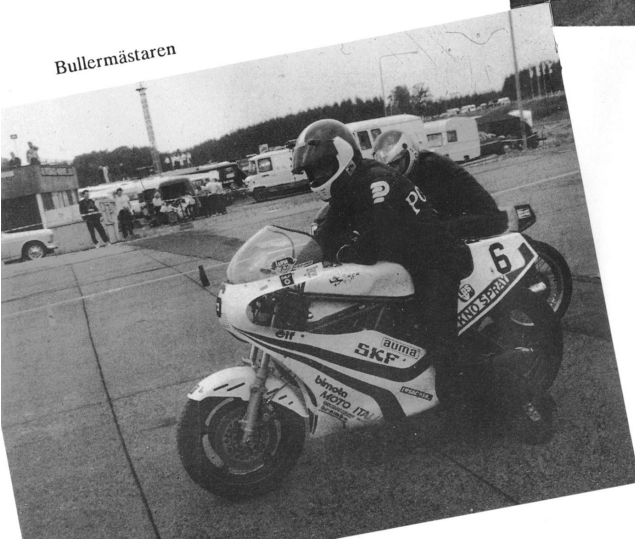
BOTT 6/9

"Tvängsstyrelsen" tillträdde på hösten 1985. På ett av våra första styrelsemöten, så bestämde vi oss för att vi skulle se till att det blev ett BOTT-race i Sverige. Vi höll allt mycket hemligt. Tiden gick och det blev snart 1987 utan att vi hade gjort så där jättemycket åt frågan. Då ringde Mats Häkansson upp och sade att någon i Ducatklubben (vi vet fortfarande inte vem) hade snackat med Bo Andersson



i Hyllinge MK och nämnt det här om BOTT. Bo Andersson tänkte på idén, men tappade snart gnistan när ingen från Ducatklubben hörde av sig mera (styrelsen visste ju ingenting). Mats fick höra detta i våras av Bo Andersson, varvid Mats ringde upp mig och jag ringde upp Bo. Så blev det ett BOTT-race, och vilket race! Det glunkas om att det blir en nordisk serie nästa år och att Svenska Ducatklubben "håller i trädarna".

Bullermästaren



Isle of Man 1987

av Camilla Friberg



Dagen med stort 'D' hade änligen kommit. Jag hade resefeber när jag vaknade och fick inte ner en bit till frukost så jag åkte hem till pappa. När jag kom dit steg min resefeber avsevärt för där satt pappsen och åt frukost och läste GP i allsköns ro bärande endast "filsingar" på kroppen. Han hade förmanat mig dagen innan om att vara punktlig och så satt han där som om ingenting var på gång. Jag började stamma och resefebern steg, men till slut kom vi iväg. Först åkte vi och tankade, där jag lyckades haverera min nya tankväska. När jag skulle lägga den bakåt på sadeln föll den lite åt sidan och ritsch så lossnade dragkedjan från plattan. Den sattes fast med en rem och sen bar det iväg till "Bike street". Fem i nio stod jag och bankade på dörren till affären som vackert fick öppna tidigare denna soliga dag. Mitt humör var inte på topp men jag fick en ny platta och pappa slätade över så gott han kunde öven sin dotters uppförande.



Birmingham

När 400 motorcyklar skall köra av en färja blir det givetvis kö i tullen men det gick ganska smidigt ändå. Vi samlades utanför för att ordna in oss i fyra olika "riskgrupper".

Medan vi stod där och babblade började det kli i nacken på mig, rysningar och onda aningar löpte utefter ryggen på mig. Vänder mig om.... en bil försöker knuffa undan min Pantah, jag rusar fram och får precis tag i hantaget, precis innan 'hon' faller. Tur var väl det, för bredvid man höj stod ca 10 st andra. Det hade inte varit vackert. Vrål på svenska till en yrvaken engelsman som snabbt låste sin dörr och vevade upp rutan. Min Pantah klarade sig bra tack vare hennes starka bakblinkers. Men bilen var inte för snygg. Så går det om man försöker ge sig på en Ducati.

Alla gav sig iväg gruppvis till Birmingham utom Lars Höjer, vars startmotor satt bakom Ronny och som är Elenica i de flesta fall. Hur Höjer löste detta är en gåta för många, men jag vet. Han hittade nämligen en engelsk kalaspingla som trodde på allt han sa och då kan han ju inte bara pysa.

Uppslutningen till hotellet i Birmingham var mycket varierande. En del kom aldrig fram, några tog fel väg och kom till London i stället, men ett

fåtal lyckades faktiskt tyda den frimärksstora kartan vi hade fått från de otroligt serviceinriktade Team Tours.

Efter incheckningen i Birmingham kom jag ner i foajen och fick syn på en kille som man bara inte kunnat missa. Han såg trött ut minst sagt men ändå nöjd. Det som man såg mest av var oljan som han hade över sig i ett tunt skikt. Undrade vad det var för en tok. Micke W hade snackat om någon som missat färjan i Göteborg pga att han lånat hans GTS-motor och satt på sin egen höj. Kunde det vara personen i fråga? Visst, "Partikel Janne" i egen hög person. Han hade åkt annan väg som var mycket roligare än den ordinarie, sa han ja. Inga som helst problem hade han haft. Men jag tittade på hans bakdäck som var väl insmört med olja. Janne kallade det "fartfett". Han hade nog lite problem i alla fall. Det är min slutsats.

Pappa och jag delade rum två nätter här och aldrig mer säger jag. Att någon kan brumma, snarka och kicka sig igenom en natt som Agne Friman, det är nog omöjligt. Hans innersta önskan är nog att köpa en kardan Hailwood, så som han morrade och kickade. Även en annan färdkamrat hade haft liknande nattupplevelser med sin rumskompis Charlie Linneus, fast han drömde om en riktig motorcykel. Hela två nätter mässade han: "Paso, Paso".

BULLERPRISET

av Mats Håkansson

På träffen i Jönköping anordnades ett lotteri, där vinsten skulle gå till den Ducatklubbsmedlem som bullrade mest (bäst?) på sin Ducati på BOTT. På Knutstorp självutnämnde jag mig som en av jurymedlemmarna i egenskap av lotteripenningsförvaltare. Givetvis skulle Micke Werkelin vara med i juryn, även Sven Kullman intog en plats på juryns bänk. Innan racet började gick vi runt på en liten provlysningsrunda. Jag tyckte att Selerups 750 bullrade väldigt trevligt. Sven Cullman föreslog sin kompis Magnus Martinsson! Vilket mygel!! Jag och Micke Werkelin beslöt då att ersätta Kuppman med Jonas Dahl istället. Efter svåra diskussioner beslöt vi att Jorma Lanttas 750 TT1 (maskerad till en DB1!) lät bäst. På min

knaggliga engelska förklarade jag för honom att Bullerjuryn tyckte att han skulle få Bullerpriset. Problemet var att han inte var medlem i klubben

Vi krävde därför att han efter Bullerprisets överlämnande, betalade 150 kr i medlemsavgift kontant. Det kravet accepterade han med glädje



Vi var på veteranmuseet i Birmingham. Mina bristande kunskaper gjorde nog att det inte var så intressant. Men visst fanns det mycket att se på.

Efter två nätter i Birmingham ställde vi kosan mot Heysham. Denna resa gick smårfrött. När vi kom fram till färjan var det många fler än vi där, konstigt, vill alla till denna lilla "pluttö"?

Skräckhistorierna om ombordkörningen hade varit många under vinterns lopp, så jag gruvade mig lite för detta. Man skulle köra upp för en hög metallramp som det i det dåvarande regnet var hal. (Halare blev den.) Sedan till höger med en gång och köra som i en spiral till nedersta däcked där välorganiserad personal surrade våra älsklingar tillsammans med annat oäkta. Det gick bra att köra ner men upp var värre. Avgaserna gjorde att man trodde man skulle kvävas och ögonen rann så jag chansade på att det bara var sukiaki-hojar jag stötte till. Resan till Isle of Man tog ca 5 tim. Det regnade när vi kom fram och Bobbysarna kollade så att alla hade ljus och hjälm på. Hotellet låg ca 500 m bort och hette Victoria House. Gissa vad vi fick att äta? Fish and chips så klart. Maten över hela resan är ett kapitel för sig, men det måste upplevas för att förstå tjusningen. Alla kan ju inte vara intresserade av vad vi åt.

Ankomst



Eva Sellberg och jag delade rum. Det var kallt och fuktigt, sängen lutade så att man höll på att trilla ur på morgonen. Det tog två dagar att torka ett par strumpor efter tvätt. Charmigt. Utan vedermödor har man inget att skratta åt.

När första racet, F1 startade stod jag strax efter starten och det var fantastiskt. Jag kunde inte uppfatta färg, förare eller nummer, det sa bara swich. Vilken känsla! Det gick så otroligt fort och det tog ett tag innan jag vände mig så att man kunde se något. Hela dagen höll jag mig runt Bray Hill och depån där det fanns en massa souvenirer med Ducati på. Det fanns också en Röd buss som var magnifik inuti. Där kunde man köpa billiga drev, förgasare, vajrar mm. Ångan var hög där inne, inte konstigt att bussen var röd.

När de tävlande kom i mål såg man verkligen på dom att det varit jobbigt. Svettiga, huden stramade i ansiktet, ögonen stod ut ca 2 cm och var röda av koncentration. Stämningen runt tävlingarna var hög. Alla gick man ur huse, vägarna stängdes av, gamla som unga var engagerade. En dag blev det ingen tävling pga dimma och då åkte jag, Höjer, Eva, Sven och Elenica till Laxey Wheel, ett jättestort och vackert vattenhjul vid en nerlagd gruva. Vi kom försent till middagen och måtro att vi fick banner. Hotellpersonalen var våra föräldrar och såg till att vi åt, sov, tog på oss ordentligt och körde försiktigt.

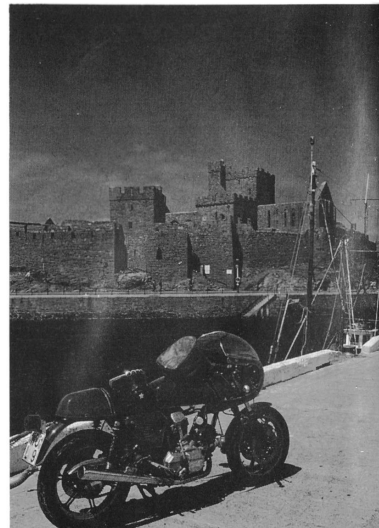
Jag körde banan en gång med ett flyt utan like. Det var inga fartbegränsningar utom i städerna, smaskigt. Jag tyckte jag körde fort men ändå visslade det runt öronen. Engelsmännen var "hårigare" än jag.

Kvällarna började på hotellets pub där ljuget stod högt i taket. Bartendern var en mysig gammal gubbe. Runt hörnet av hotellet låg en pub som hette "Bushes inn", där jag gick in och vände. Där fanns nämligen alla "ratbikers". Deras filosofi går ut på att vara så grisiga som möjligt, skitna kläder, smutsigt hår, misskött och smutsig hoj, fullare än fullast. En kille gick och kräktes på sin hoj av ökat märke och körde sedan iväg på den. Sadeln var av en gammal säck

fastbunden med en tvättlina, en nyhet, sk "komfortsadel". En annan kille hade klippt av sin långa hästsvans och fäst fram på gaffeln som nog suttit där ett tag och sett bättre dagar, den nästan möglade.

Alla hotellen låg utefter strandpromenaden där man gick på kvällen och tittade på olika hojar. De stod parkerade bredvid varandra en efter en. Väldigt många var Ducati. I tre kilometer stod det packat med hojar på båda sidor om gatan. Gick man till mitten kunde man gå in till diskoteket LIDO, ett av Europas största, sägs det. Där kunde man se på "Miss Wet TT-shirt".

Jag, Eva, Höjer, Kaj, Susanne mfl var där för att beskåda dessa "TTTS". Ölet rann över golven, det var alldeles klabbigt. Det största öglaset tror jag var på ca 2 liter! Man blev inte speciellt imponerad av detta diskoteks inredning, det var ganska slitet. Britterna är ganska pryd i "vanliga" fall, men inte här inte. När tävlingen skulle börja var det lynchstämning i publiken. De engelska killarna var ganska hetsade utav lång väntan. Konferenciern sprutade öl på T-shirten vid brösthöjd på en "attraktiv" engelsk dam. Damen drog sedan upp tröjan.... Vrål uppstod och jag säger bara det, jag förstod inte varför. Brösten hängde



ner på de blekfeta höfterna. Fusk är tydligen tillåtet för damen tejpede med silvertjejp runt halsen. Det var en syn! Smaken är ju olika beträffande vad snygga "tits" är, så jag skall inte kommentera mera.

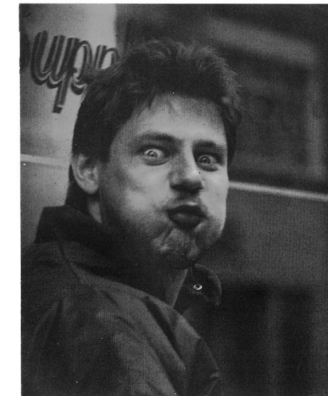
En ganska rolig episod uppstod dagen därpå. Jag, Sven, Höjer och Eva åkte Taxi. Jag satt fram bredvid taxichauffören, han undrade om vi varit på Miss Wet TT-shirt och det hade vi. Sen så kom det, han undrade varför inte jag ställt upp i tävlingen. Trodde taxichauffören att jag skulle falla ihop och rodna så mistog han sig grovt! Mitt svar blev redogörande: "No, my tits are too small for a competition like that and when I got my 'tits' I didn't lost my brain." Det blev knäpptyst till höger om mig, sen sa han: "You make me red", och när jag tittade efter liknade huvudet en röd julgranskula. Dubbelmoral?! Han hade faktiskt tagit upp ämnet själv. Fnittret i baksätet liknade sjundeklassarnas biologilektioner.

Lars Höjer passade lägligt på att fylla år på Isle of Man. I present fick han en skinnkeps för att se riktigt "hårig" ut i. (Ryktet säger att han sover i den varje natt.) Firandet började på hotellets pub och sedan gick vi till en rockklubb. Om

någon trodde att Lars är en svärmorsdröm så glöm det, denna kväll visade han sitt rätta jag. Han dansade på borden! Diggade musiken med att ta en överfylld askkopp som han slog i bordet till innehålllet hade spritt sig, tog sedan en tom ölfaska som gick mot samma öde. Ratbikers tog detta som ett medlemsprov och Höjer är nu deras hedersmedlem.

Jag har hört rykten om att Isle of Man resan varit en "fyller"-resa och sådant snack beror enbart på avundsjuka, eller... Vi hade jätteroligt både med och utan öl, och det förekom inte några fylleribravader. Så den som kom med det "Hänt i veckan"-påståendet bör nog tänka om!

Tony Rutter var med och tävlade till Micke Bloms stora förtjusning, så till Rutters ära hade Micke köpt en tröja där det stod: "Tony Rutter for president". Alla trodde vi att han skulle köra Ducati, men så blev inte fallet.



Pga sina skador kunde han inte sitta på Ducatin, så det blev H--da i stället. Synd och otur för Micke, men ganska roligt, och Höjers hoj gick otroligt fort.

Dagarna gick för fort fram och det blev dags för hemresan. Alla hade vi och våra motorcyklar klarat sig hittills. Man skall inte ens tänka den tanken. Jag hade varit ute på ett sista varv och körde fram till hotellet, där det stod en folksamling runt en silver Pantah med

krossat kåpglas och andra blesyrer. Ingen lade tydligen märke till att jag kom körande och stod sen helt still och bara tittade. Det var pappas Pantah. Jag blev kall och alla ljud runtomkring stängdes av som med en knapp. Jag var faktiskt chockad och otroligt rädd. Vågade inte gå av hojen och ta reda på vad som hänt. Det kan låta konstigt, men så reagerade jag. Som tur var såg Höjer mig efter en stund och förklarade att pappas Pantah blivit påkörd utanför hotellet. Jag var alldeles skakig men mycket lättad. Den känslan jag hade innan jag fick reda på hur det låg till gav tid till eftertanke. Hur skulle det inte då kännas om det varit något allvarligt. Många av oss Ducati-medlemmar känner varandra väl, så kör försiktigt i sommar.

Sista kvällen knoppade alla tidigt för färjan skulle gå 04.30 på morgonen. Gick upp kl 01.00 och packade hojarna. Det ösregnade och blåste full storm när vi alla stod på piren för ombordkörning kl 02.00. De flesta såg inte för muntra ut, trötta, hungriga och våta. Vi var oroliga för om färjan överhuvudtaget skulle kunna gå och om hojarna skulle välta ombord. Men färjan kom iväg, om än något försenad. Jag gick direkt upp i något 'rum' och lade mig på golvet och somnade som en stock. Vad de andra var hade jag ingen aning om. Vaknade utav en kille som snubblade över mig på väg till en papperskorg för att tömma magen. Den gillade nog inte den irländska sjön som var mycket gropig. Jag välsignade mina små gula proppar och sov vidare. Vid frukost förstod vi att färjan var mycket försenad! Det skulle bli på håret om vi hann med färjan till Göteborg. Elenica hade som tur var pratat med besätningen på Steam Packet, vilka sänt ett telegram med ödmjuka böner om att den skulle vänta ca 1/2 timma. Men...skulle det räcka?

Jag var typiskt nog nästan sist av färjan, där Charlie, Höjer och pappa väntade. Vi hade ca 1,5 timma på oss att köra 15 mi i hård sidvind och ösregn + ett tankstopp. Vi körde och körde. Mina fötter slutade vid anklarna, genomblöta. Några kiss-pauser var det inte tal om och då önskade jag att ha haft en kateter med slang ut genom högerbenet, fäst på



Tjejligan på Italienträff

foto-pinnarna. Vid en korsning dog Charlies kardan. Han bara svängde åt sidan och det såg ut som om hojen skurit att döma av hans ansiktsuttryck. Skulle han inte komma hem på två hjul denna gången heller? Men pappa som är ung och frisk knuffade raskt igång

honom igen. När vi kom till Newcastle gällde det att hitta till färjan och det var precis, mycket precis. Strax efter att vi kört drogs luckan upp. Kaj och Susanne var nog sist. En kille på en offroad fick stopp strax innan han skulle köra på. Vet ni vad killen gör?

Dr Taglionis first masterpiece.

En hyllning till Dr. Taglioni och Ducati 125 GP av T. Lindgren

Le Favolose moto Ducati 125 Grand Prix Bialbero -55

DEL 1

Skall härmed försöka förmedla lite intryck från olika synvinklar på Min Drömcykel (alla kategorier).

Efter 20 år (!!!) av letande, forskande, insamling av material, intervjuande mm mm, blev hojen äntligen 'upphittad' och till slut klar 1987 för provkörning, samt även en historisk tävling. In alles 2 st större tester, Kinnekulle Ducati-träff 16 maj -87 + Flygfält på land och det slutliga provet på Sviestad den 1-2 aug vid 22-årsracet, då cykeln trots uruselt väder (ej Ducativäder), däck från 50-talet, kraschad avgasventil samt en mycket sjuk förare, ändå lyckades rulla in på en 2:a plats! Vilket jag helst vill tillskriva detta tekniska underverk!

En kurios grej i det hela, vilken kan förmedlas så här i efterhand, att under cykelns uppbyggnad (i det senare stadiet) varit tvungen att ta till landsvägen som 'testbana' i och med att det är ganska långt till en bana härifrån, och då kan ni som hört cykeln igång, förstå att ljudet nära nog väckt de döda.... Tur att man ej blev beskjuten av hagel eller dylik.

För att återgå till 'storyns' början om hur man kan vara så tokig att man ägnar ca 20 år av sitt liv till en 125cc racercykel (är man galen så är man). Ja, om ni fortsätter att spåna vidare i dessa rader, är det möjligt att ni förstär en del...?

Det började 1967 i TV-soffan hemma hos föräldrarna i Linköping, läsandets MC-NYTT m.fl. tidningar av äldre årgångar, där man kunde läsa om de fantastiska DUCATI 125 Racing vilka

Han ställer sig och meckar! Och så går DFDS Tor Line, bye bye. När jag tittar ut genom hyttfönstret ser jag två som nästan hann med stå på kajen. Det var många andra som inte heller kom med. Veterancyklar som inte kan ligga i 150 km/h hela tiden.

Det är tråkigt att sånt här skall behöva hända. Beror det på oss själva eller den resebyrå vi anlitate? Att köra på detta viset med mycket lite sömn och regnhala vägar är inte så 'käckt'. Jag tror inte det hände några allvarliga olyckor på vägen, men några små olyckor blev det. Kanske pga den stress vi utsattes för. Fast det är klart, vi hade ju semester och skulle snart tillbaka till jobbet. Den resebyrå vi betalade för jag vet inte vad, ville väl att vi skulle vakna tills vi började jobba igen. Vi hade kunnat arrangera resan mycket bättre själva!

När färjan anlände till Göteborg stod jag ute på däck och beskådade detta Mecka. En kille bredvid mig frågade om jag skulle åka till Isle of Man igen? Trött som jag var så trodde jag inte det, då. Nu måste jag åka dit igen. Som egen arrangör.

härjade/härskade ända från 1956- långt in på 60-talet!! (Mer om detta i senare reportage).

Ja, ni läste faktiskt rätt, det är banne mig inte 'kattskit' för att vara en 1-cyl, 125cc 4-takt. Visserligen i de flesta fall med 2 överliggande kammar, men på de senare åren med motstånd av div vassa tvåtaktare! Med allt detta i bakhuvudet, och som obotlig '4-taktsdåre', började det klla både i huvud och fingrar att på något vis få tag på en dylik maskin, eller åtminstone få se en i verkligheten.

I och med att jag och min kompis (Bo Ekenger, ännu drivkälla i LMS) var aktiva som funktionärer mm inom LMS allt sedan 1967, fick vi den stora äran att få se och höra en 125 GP Monoalbero i aktion. Detta i det första raceot på Sviestad 1968 (vid banans invigning!), gissa om man vart helt

såld?! (Föraren var Håkan Svensson, Halmstad, 125 GP OHC).

Varande 15 år -68 och drömmande om Ducati 125 GP råkade jag efter en moppetrialtävling som underteknad deltog i, 'snubbla' över en Ducati 125 SS OHV -59 i en trialkompis meckar-lokal. Den var totalt nerplockad, och begärt pris var då hela 100 kr, men efter mycket långdragen övertalan av föräldrar om en låneplan, fick jag till slut köpa SS:en.

Efter ca ett års slit och knåpande var den klar, under tiden läste jag till körkort för lätt MC, vilket det skulle visa sig att det var bortkastad tid, pga att cykeln ej hade 'papper' (reghandl), så den kunde ej registreras.... Suck, efter allt slit fick man ej köra hojen. Men efter lite funderande på saken så modifierade jag SS:en till Racer, med bla racing-megafon som inhandlades av kompis Kjell Watz, som för övrigt körde en SS vilken även byggdes om efterhand.

Denna cykel körde jag en hel del med på Sviestadbanan, och uppnådde under bra förhållanden cirka 130-135 km/h på rakan, not bad för 9 hp! Kan även som kul utveckling nämna att jag och min kompis körde cykeln på en cykelkärra efter min Zündapp-moppe... då ni! Av någon anledning (troligen nostalgisk) har jag hojen kvar än i dag, liggande i bitar + div extra prylar.

Bygde även en Trial 125 på dito cykelmodell under mitten av 70-talet. Inte nog med det, ett flertal 1-cyl Ducatis passerade revy, speciellt Robban Lavérs 250 M1 (men det är en annan story...).

Började under tidigt 70-tal att tävla i TT, men funderingarna över 125 GP blev bara starkare med åren, och under lumpartiden i Norrköping F13 1973 besökte jag under kvällspermis den gode Ducatisten Ingemar Blomkvist, som hade lyckan att äga 2 st 125 GP! En OHC och en DOHC. OHC-cykeln hade Ingemar tävlat med under tidigt 60-tal, till fina resultat, och sedan klotat nog behållt den. Att han dessutom skulle 'råka hitta' en DOHC gjorde ju inte läget sämre. Men i mina ögon tyckte jag att han kunde avyttra

en till mig, men det var det inte tal om, inte ens för 50 000 kr.

Så man fick fortsätta drömma, men denna cykel satt kvar i bakhuvudet. Jag tänkte att det går väl fler tag, men det skulle visa sig att alla redan hade gått. Det hade ju inte funnits mer än ca 6 st cyklar, och av de få som fanns kvar hade de flesta redan hittat sina hem för lång tid framöver, så jag började även kolla div annonser, firmor mm utomlands. Döm av min stora förvåning, att det var i stort sett lika svårt där.. Puh, sa nalle, vad nu göra? Jo, jag fortsatte mot alla odds, att tjata på de ägare som hade dessa hojar, spårade upp alla möjliga och omöjliga spår efter minst skr. Lyckades då och då hitta div delar men ej någon komplett cykel.

Efter några Italienresor (var även och tjtade på Dr Taglioni och hans dåvarande gubbar) med div Ducati/MV Augusta-fynd av de sportigare modellerna, slog mig tanken att man ev kunde byta till sig en 125 GP mot en ovanlig/extrem Italienare. Sagt och gjort (troligen -78), jag ringde upp Ingemar B igen för att föreslå ett byte, i detta läge hade jag kommit över en mycket ovanlig MV Augusta 250 Sport -57 vilken jag höll på att renovera. Från något som liknade det värsta katten kan släpa in, till ett utställningskick. Ingemar var ändå ej helt såld på mitt förslag. I det läget började jag få lite panikkänsla. 10 års sökande, med alla medel, så ändå, bad jag Ingemar föreslå ett bud på "Ädelstenen". Efter en tid av ömsesidigt funderande, kom han med dessa ord: "Ja, jag tävlade ju före Duce-tiden med Rumi 125 SS TT, med vilken jag har en del minnen", och så nämnde han att hans 125 OHC GP behövde viss renovering + service. Ja, vad fn skulle man säga om ett sådant förslag (på gränsen till det omöjliga)? Men, tänkte jag, har jag lagt ner så många år av mitt liv på jakt efter en 125 GP, helst DOHC, så jag hann knappt fundera, gick därmed med på hans omöjliga förslag. Döm om hans förvåning, men efter ca ett år hade jag MV:n klar, samt fixat en Rumi SS TT 125 i originalskick (fint) och renoverade/servade Ingemars 125 OHC, så att affären gick i läs, till slut. Gissa om man svävade på moln, minst flera år.

Men mina efterforskningar mm om dessa rariteter blev inte mindre genom detta köp/byte. Har senare även konfererat med i stort sett alla förare av dessa hojar, därigenom fått tips, synpunkter, berättelser, foton, klipp från tävlingar mm från the good old days, härav fick jag en fin vägledning under uppbyggnaden av cykeln. Här skall framhållas att detta ex var i ganska skapligt skick (ej så sönder-skruvad), men som alltid saknades en del svåra delar, värst var kanske aluminiumtanken.

Eftersom jag var mycket sugen att få prova underverket, sattes full fart på att kolla, fixa, serva Duccen, detta troligen på hösten -79, och mindes vad Ingemar mm förare hade höjt ett varningsens finger för, fick speciellt kolla kamtiderna (de två kammarna



fick justerades även inbördes ventiljustering, tändning och oljefördelning i de olika slangar/kanaler mm. Lite senare rullade vi (jag + kompis) ut cykeln ur verkstaden i Linköping (min förutvarande). Mot vår förmodan startade Duccen nästan direkt. Kompisen som ej var van vid ljudliga hojar fick en smärre chock. Jag däremot blev helt salig av ljudet, gången i motorn och draget strax över 7 500 rpm. Det här lyftet levde jag länge på, och 125 GP åkte in i verkstan i malpåse igen.

Den har stått så fram till vintern -86/87. Under dessa år har div familje-angelägenheter/husbygge/bilrenovering och övrigt MC-skruvande tagit den mesta tiden. Men jag har på det torra forskat vidare, speciellt efter div

motordelar (tursamt hade stor-företagarna Ulf Svensson och Sune Andersson sparat datablad mm + de originaldelar till min cykel, före ombyggnad till DOHC på fabriken, vilket i och för sig lär vara unikt), men tanken var den svåra biten, den var spårlost borta, dessa fanns i ett otal olika modeller. Delvis efter krav från fabriken följde när det begav sig. I alla fall har jag under åren spånat bland foton, klipp och böcker mm för att få fram den rätta formen på alu-tanken. Gjorde många utkast i form av enklare ritningar vilket till slut gav en principskiss.

Med denna skiss i handen gjordes lite förfrågningar här i Sverige, men det verkade svårt (och dyrt) att få den tillverkad här, så jag begav mig åter på turné i Italien och kollade med div tankspecialister. Fick till slut ett intressant napp i Bologna, det var en av de fd leverantörer av aluminium-tankar till Ducati-fabriken under 50-talet (det fanns fler). Denna vars namn är Ciregi Medardo, visade sig än i dag (-86) vara kunnig på handknackning av alu-tankar. På våren -86 skickade jag brev med skiss + övriga önskemål. Han svarade att det hela skall nog fixa sig!! Efter ca 2 mån hade jag tanken liggande på flygterminalen i Kalmar. Fantastiska Italiener! Tanken var så fint handdriven att jag har ej behövt/velat spackla före lack. Detta delvis för att visa det fina hantverket samt bibehålla den finish som är raver från den tiden skulle ha.

Efter denna 'leverans' kunde jag inte hålla mig längre, inspirationskraften blev för stor och jag började plocka fram Duccen (hösten -86). Tyvärr började även min svåra långvariga sjukdom i samma veva, då beslöt jag att satsa all ledig tid (när jag orkade) för Ducati 125 GP, för att få en morot att kämpa mig ur suksäng.

Började plocka på, passa in alla under åren ihopsamlade delar, för att först göra en mock-up, det mycket beroende på att jag personligen ser mycket kritiskt till utseendet. När denna bit i renoveringen börjar ta form, går jag över till den rent mekaniska, funktionella delen, allt detta som förrenovering i en 3-steps renovering, med fortlöpande testning/funktionskontroll av de olika detaljerna. Var

speciellt orolig för ventilfjädrarna, som hade varit inspända troligen sedan tidigt 60-tal. Men vid okulärkontroll samt lite testning i skruvstycket/-bormaskinen skulle det nog funka. (Några data finns ej att uppbringa), åtminstone till en testrunda på vägen hemmavid. En annan detalj, minst lika viktig, är ju varvräknaren på en så här trög farkost, så jag gick igenom hela innanmätet (som ett urverk med oro), det svåraste bestod i att 'renovera kabeln' (inget skämt). Denna typ av varvräknare har en mycket avancerad wire med mässingsanslutningar och klammer i dito material. Allt detta fick mjuk/hårdlödas samt en viss tillverkning av några detaljer var även nödvändig.

Nåväl, när alla viktiga detaljer var klara var det nu dags för den första provrundan (4 april, 30 cm snö!). Det mesta av snön var turligt nog bortsmält från vägen. När cykeln rullats ut var det åter dags för den vanliga ritualen att flöda Dell'Orton mm, för att sedan springa några steg och Duccen var igång. Men den var vid detta väderförhållande lite extra nervös med lite eldkvaster i förgasartratten. Detta beteende är allom känt för de som sysslat med racingmotorer av hög potens. Efter lite maklig provkörning på vägen (tur att man har bra grannar) så började motorn få upp värmen och GP:n gick nu perfekt. Därefter, in igen med cykel och allt efter lyckad provrunda. Då var steg ett klart och allt verkade OK hittills.

Nu tar den andra fasan vid, att få alla roglage, lager, wirrar, fjädring och bromsar mm att funka friktionsfritt,



samt inte minst få körställningen så smidig och skräddarsydd som möjligt (ej lätt med reslig viking i sadeln). Detta är en synnerligen viktig detalj på en så här liten, lätt cykel, i och med att förare och maskin bör bli 'en enhet'. (Har själv lärt mycket om detta under 50cc-Racing tiden.)

Denna del av renoveringen kan vara rätt påfrestande att 'på det torra' tänka sig funktion, vid full fart, vid inbromsning mm. När även detta andra steg är klart efter mycket 'blod, svett och kaffe', har det åter blivit dags för en ny förhoppningsfull provrunda.. I denna testkörning skall även de högre växlarne provas (hade tidigare endast testat 1-3) vid lite högre varv. Gissa om jag var nöjd? Duccen gick så fort att jag hade all möda i världen att hinna pcta i 5:an, innan jag blev tvungen att panikbromsa, detta beroende på det smala effektbandet på motorn och den höga utväxlingen (gör strax över 100 km/h på ettan!). Då förstår ni ärade läsare att en mycket smal och kurvig 70-väg, blir "våldigt smal" vid ca 140-150 km/h vilket var nödvändigt för detta test. Rena rama Isle of Man!

Efter detta lyckade test, hade jag stora förväntningar på slutresultatet samt den första provturen på en riktig bana. Hade även en viss press på mig, i MCHK-kretsar, div vänner, plus en viss Mücke Werkelin (om någon skulle känna till honom) och detta i sig gjorde att jag peppade upp mig inför uppgiften, vilket var enbart inspirerande.

"One more time", samma visa om igen, demontering, inspektion, uppmätning av div värden (bla

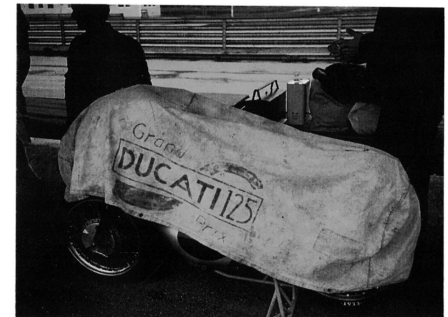
kolv-ventil/ventil-spel) samt finpassning av div, komponenter före grundning och lackering mm. Ja, nu återstod alltså på, det var nu endast ca 5 veckor kvar dit! Problemet i en så här pass ingående och omfattande renovering/uppbyggnad, man får ej ha för stor tidspress på sig, då mycket dyra och vitala bitar kan gå till spillo (de flesta delar är oersättliga), men ett visst mål och en morot är nödvändigt för strävan i rätt riktning.

Så nu ägnade jag all tid åt finish och originalutseende (har nu även beställt specialtillverkning av de äldsta detaljerna), byte av munstycke, justering av nålläge, ventilspel, kamtider kollas igen, spel mellan ventilerna vid det stora 'överlappet', kamtiderna lär vara bland det grymmaste i sitt slag (därav övergång till Desmo på senare modeller) i relation till de höga och snabba lyften, härigenom den mycket vassa men dito svårkörd motorn. Vidare finputsas tändningen, även här förstår man att det rör sig om en mycket högpotent maskin, med hela 50 graders förtändning!

När man skådar cykeln i komplett skick ser den vid en snabb anblick inte ut att bestå av så många delar, men ack vad man bedrar sig. 125 GP är rena rama urverket och ett hantverk av den högre skolan, in i minsta detalj är cykeln specialbyggd för ändamålet. Bara för att nämna några detaljer: en liten oansenlig hållare för den utanpåliggande kondensatorns kopplingsplint, fotpinnar, växel/broms-pedaler osv, till själva ramen och motorn.

Dessa cyklar har nog nära inte en skruv som överensstämmer med produktionsmaskinerna. Det var snarare på det viset att de har fått stå modell för sport-cyklarna, mest kanske beroende på att de byggdes/skapades av Dr Taglioni i ett skede när fabriken var ganska ny (på MC) och Racing-avdelningen var i ett uppstartnings-skede. Det är kanske pga detta som slutresultatet blev så lyckat både i Duccens skepnad och inte minst i dessa fantastiska framgångar som 125:orna skördade.

Ironiskt nog har denna skapelse som kultcykel (som Norton Manx i sin klass) blivit omtalad, beundrad mm, men ej



vunnit VM något år! Detta troligen helt beroende på dödskrascher/skador bland toppförarna, samt fabriken officiella nedläggande av Racing-avdelningen i slutet på 1958. Trots detta fortsatte cyklarna skörda segrar och fina placeringar, nationellt i Sverige, Italien, England, Tyskland mm, och till sist men inte minst i VM, med meriterade privatförare eller i privatteam (ex Hailwood, Villa Broderna mfl).

Men för att återvända till nutid från detta lite historiska utvik, nu jobbade jag med hojen nära nog all vaken tid (endast 8-10 h per dygn pga sjukdom) och det mesta flöt ganska fint, men saken blev ju inte bättre av att vi här på land fick uppleva den värsta vinter/vår på 100 år, snön var ej helt bortskottad förrän den 1 maj! (förrsten tredje året i rad), så behöver någon instruktion i hur man skottar snö så kan jag bistå med några goda råd.

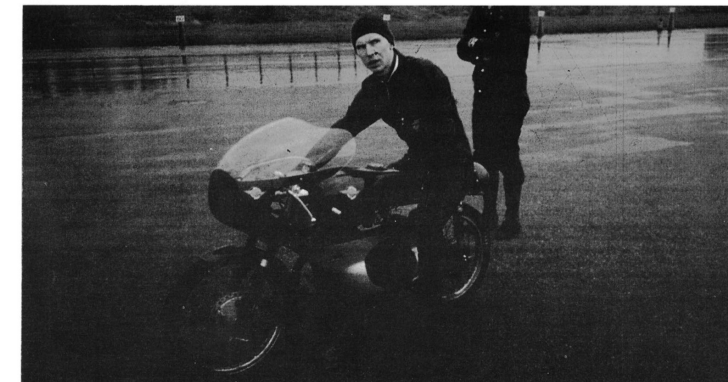
Nåväl, även domedagen har ljusglimtar som tur är. Så började grundfinishen mm se OK ut, och grundlackning av bitarna följde. Nu hade jag äntligen vädergudarna med mig för en gångs skull, den 3 maj började solen skina och termometern visade upp ca 19

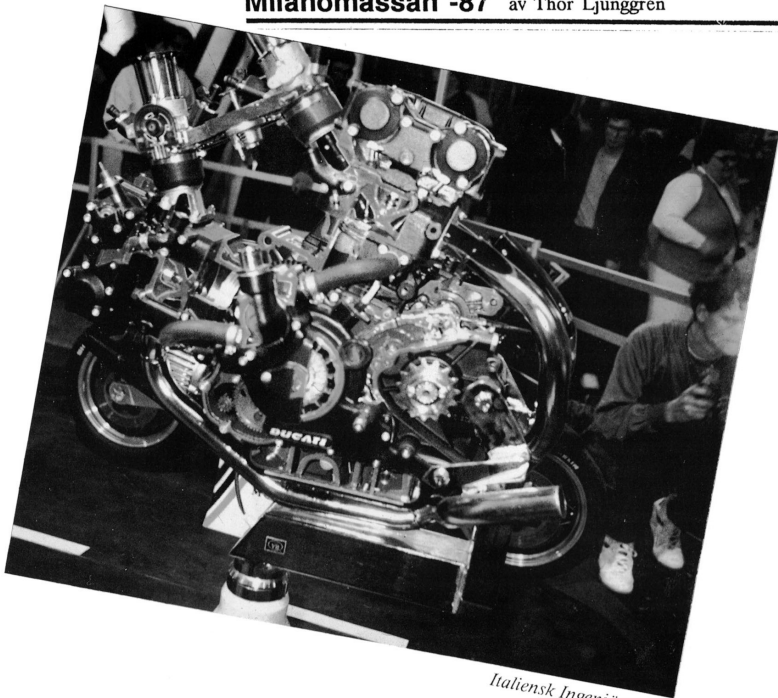
grader. Detta kanonväder stod sig under hela veckan så mycket av det dammiga slipandet före lack kunde företas i rena rama sommarvädret (thank God). Som lackeringslokal fick snickerboden med en elkamin till uppvärmning fungera, och det med den åran, enda problemet var att jag

använde min, i och för sig bra el-färgspruta, men den gav för dåligt tryck åt den acryllack som användes, trots detta får jag väl anse mig nöjd med slutresultatet efter mycket kämpande.

Nu när allt var lackat och klart var det bara att börja det roliga/intressanta monteringsjobbet i slutet på veckan, med endast en vecka kvar till Kinnekulle den 16 maj, så nu började det bli lite stressigt. Men naturligtvis mycket stimulerande och förväntansfullt inför jungfruturen på Kinnekulle ring. Ja, äntligen börjar man (jag) få lite utdelning efter allt slit. Diamanten var nu slipad, och skriver den 10 maj -87 DUCATI 125 GP Bialbero...är...FÄRDIG!!!

Slut på del 1.





Italiensk Ingenjörskonst.



Foto: Biscaya



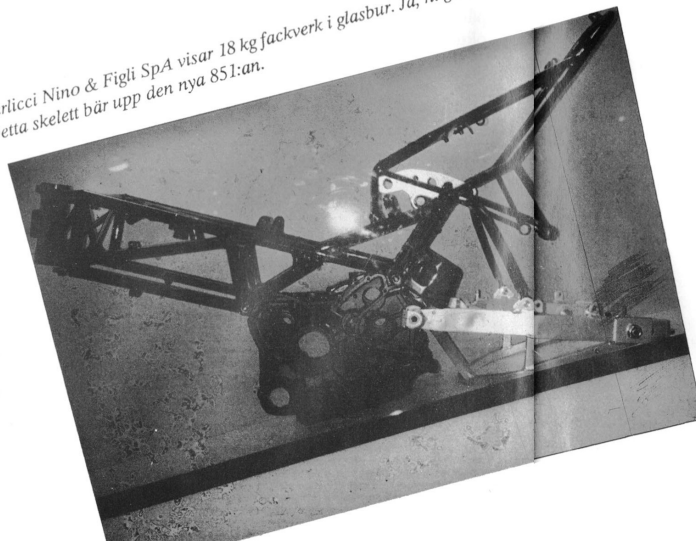
På vilka andra seriehojar hittar man stålomspunna bromsslängor som standard?

SISTEMI DI INIEZIONE/ACCENSIONE ELETTRONICA I.A.W.

MAGNETI MARELLI **WEBER**

I Magneti Marelli SpA:s monter förevisas datoriserat motorkontrollsystem, Weber-IAW utvecklats på F1-banorna. Applicerat på en viss V2-motor. (Vem leder utvecklingen??)

Verlicci Nino & Figli SpA visar 18 kg fackverk i glasbur. Ja, ni gissar rätt. Detta skelett bär upp den nya 851:an.



Gilera Saturno. 1 cyl 500cc. Foto: Biscaya

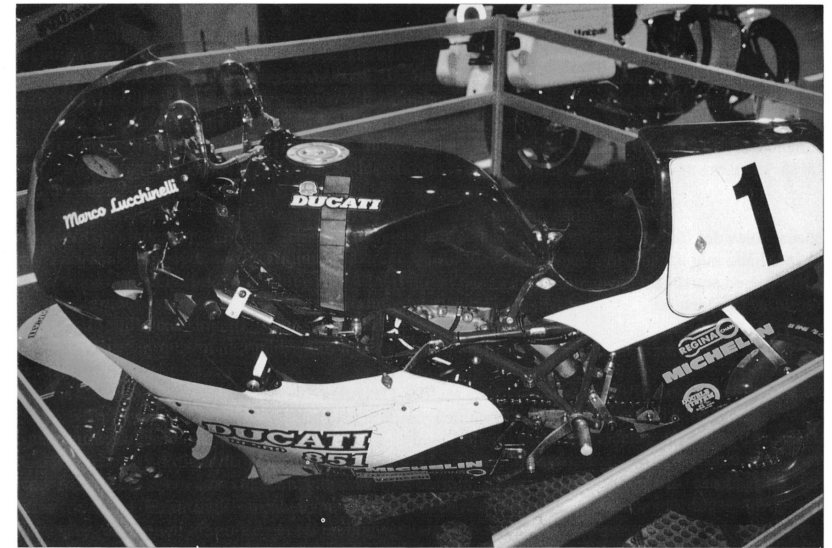




88-års F1:a. Santamonica med 40 mm Dell'Orto och 16" Marvic skruvade treckerfjälgar.



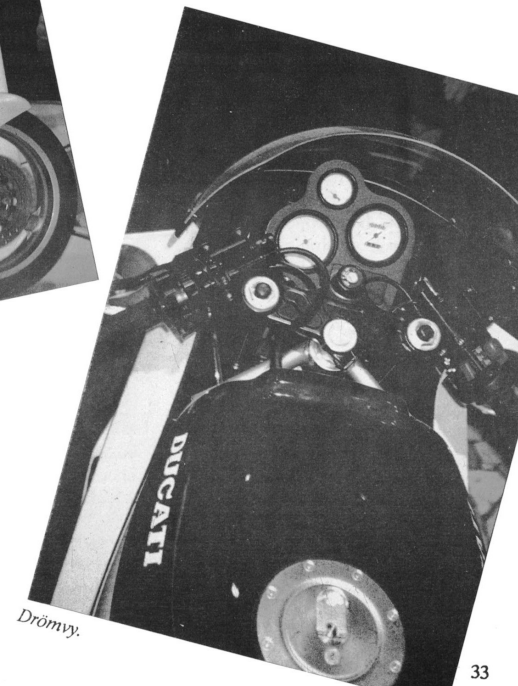
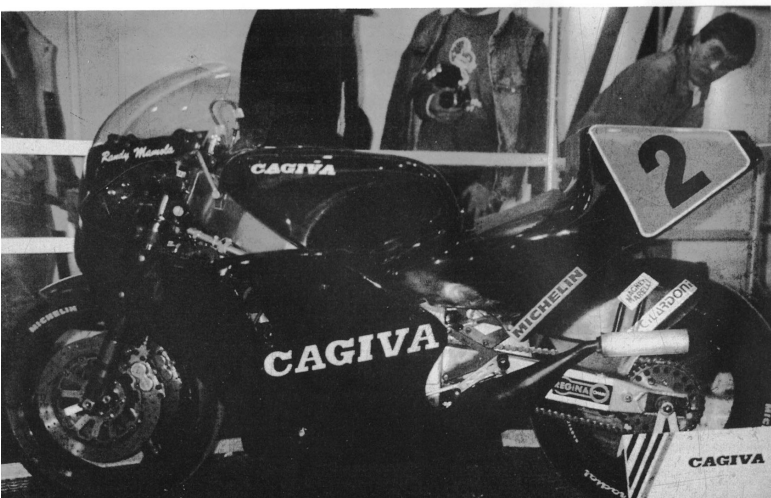
Pärlemovit Paso. 88-års snik-Ducce.



Marco:s berömda racer vilken banat väg för seriemodellerna.



8 V CORSA



Drömy.

En regnperiod med Cagivan

av Ronny Andersson

Det hela började redan i november -86, då Pantahn fick lämna plats för den nyinköpta Zagivan, som folk säger. Det är inte lätt med exotiska språk. Resten av vintern ägnades åt att skruva isär, och torrbryta så läpparna var alldeles snustorra.

I slutet av februari blev det för mycket, då kunde jag inte hålla mig längre. På med tändningen, in med startknappen, och kan ni tänka er, den startade! Bra grejor.

När man läst instruktionsboken i fyra månader så vet man, att det är bara till att ge järnet. Från början. Själv smög jag omkring i flera hundra mil. Smög var rätta ordet, för den lät ingenting, i originalskick. Bedrövligt. Så ett 2-1 system inköptes, kromades, och skruvades dit. Mycket bättre. Jag är dock inte säker på att grannarna höll med mig, men vem bryr sig?!

Efter de första turerna höll jag på att få frispel på alla "ljud" från motorn. Det är helt klart att en ny Pantah-motor låter annorlunda, än en som gått 5000 mil. Dessutom tyckte jag att varenda skruv satt löst, men det var inte så farligt, bara några bultar till motorn och några till framhjulet. Smågrejor.

Tiden gick, milen rullade, servicar gjordes, och sen var det dags för det stora eldprovet. Isle of Man. Hade åran att få skjutsa Elenica både dit och hem. (Blev inte av med henne.) Under vissa sträckor drog hon under 0,4! Højen alltså, inte Elenica. Väl ute på ÖN, mādde hon ypperligt av den spygröna bensinen. Hon gick dock inte utan denna smakfullt färgade vätska, vilket vissa märkte uppe i bergen. Men det var i alla fall fin utsikt....

Isle of Man behöver knappast någon närmare beskrivning. Att flyga över Ballaugh Bridge, lukta på instrumenten nedför Creg Ny Baa, vråka på för fullt in i Laurel Bank, gick alldeles utmärkt även med en TL. Vad TL står för har jag ingen aning om. Kan vara touring, för det är den bra på. Fin kåpa, låg soppaförbrukning, skapliga bakdämpare, ok sadel, även för passagerare, gör den till en fin

långdistanshöfartsracer. Det fick vi prova på, på den omtalade hemresan.

Så här långt kan man konstatera att den startar och är bra på långfärder. Men går den och svänga med? Inte, enligt Bike-katalogen, men det går. Jag har provat.

Trots att de lovat regn, ställde jag styret mot Gelleråsen. Vid den här tiden på säsongen satt det nya sulor på, Dunlop bak, Pirelli fram. Helt OK kombination. Med sidostödet släpande i varenda vänstersväng, pressade jag, så gott jag kunde, Caligulan till det yttersta, och den visade sig stå ganska bra i förhållande med de andra Duccarna. En Ingentingattha 750 med 85 hk, fick faktiskt ge sig på rakan, inte illa pinkat av en trähäst.



även framgaffeln kunde varit lite kraftigare. Styret är för brett, och sidostödet skrapar i, när man leker J Dunlop. Sidostödet är otroligt praktiskt, precis som klockan, av märket Veglia, den går t o m rätt. Bra att ha när morsan har pastan på spisen.

Vita Veglia är helute! SVARTA skall det vara!

Efter att ha snurrat ett halvt varv runt jorden, kan jag bara tycka att det är en bra och prisvärd motorcykel. Man kan bli lite efter på rakan, men det är bara att bromsa lite senare in i svängen....

FAKTA:

Motor: Svart Pantah
Storlek: 650 cc
Hk: Mellan 50 och 100
Klocka: Ja
Bensinförbrukning: Lite
Toppfart: 182,371 mph

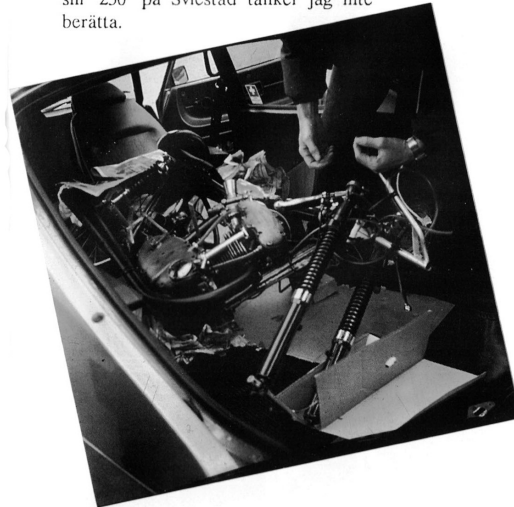
UTRUSTNING:

Värme i röva: Nej
Stereo: Nej
Atthålllasigihandtag: Ja
Pris på streeatan: 1/2 Paso

STÅNKANS ÅR

av Mats Håkansson, 209

När Torbjörn Lindgren lyfte ut en Ducati GP 125 från kofferten på sin Saab, inledde han ett fantastiskt år för för Ducati stänkorna. Den tråkiga händelsen när Mikael Kyander rasade sin 250 på Sviestad tänker jag inte berätta.



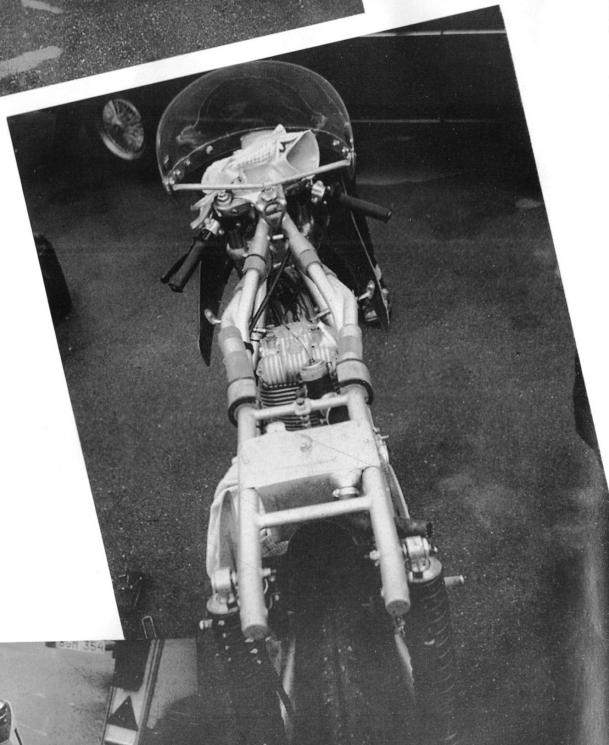
En som inte vann, men som försvarade Ducatis färger med bravur på Knutstorp i Juli, var en trevlig Montaineer ägare från Flen.

Mikael Kyander Foto: Irene Sjödah

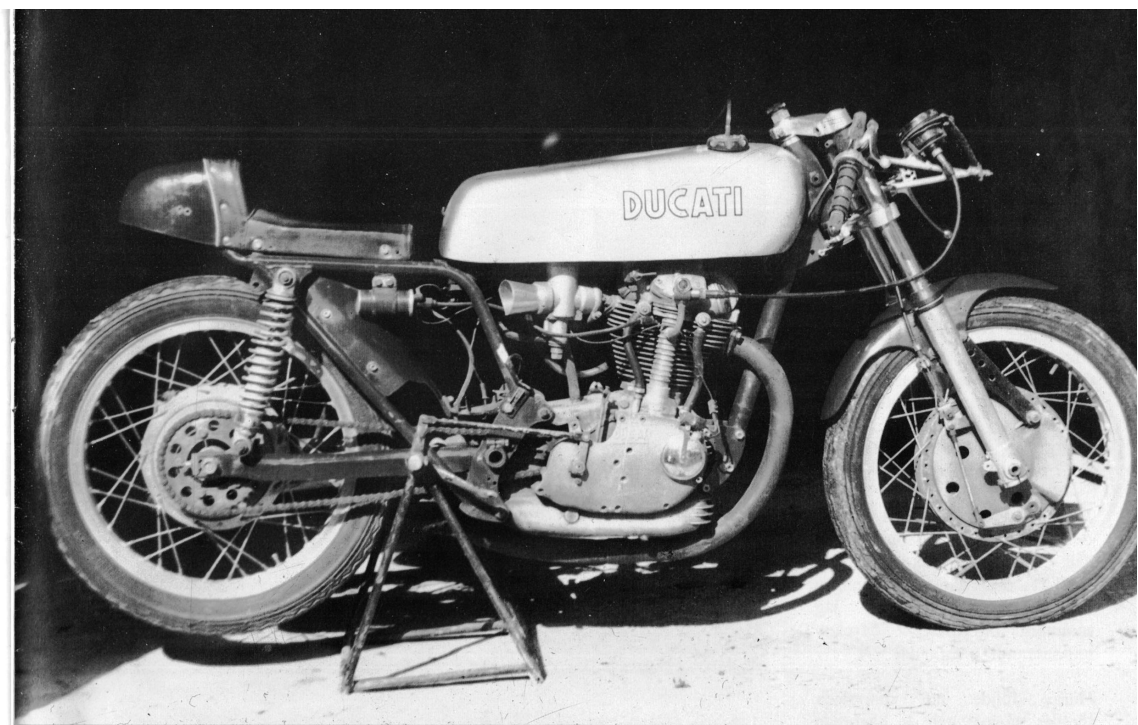
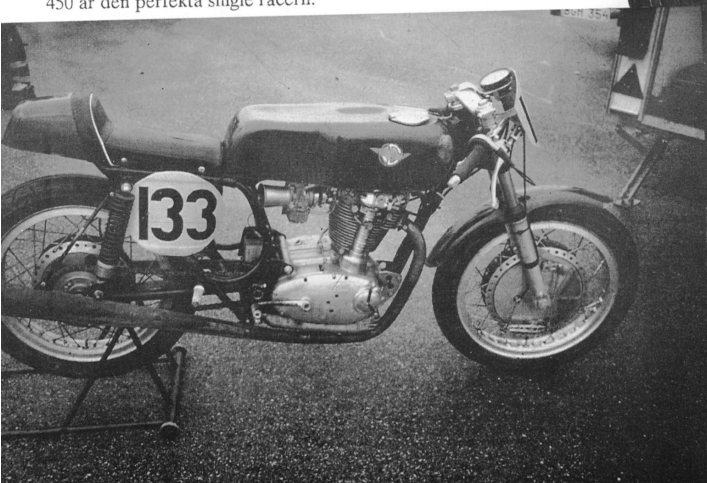




Hur vacker en Seeley ram är byggd, upptäckte jag på 22-års racet när jag såg Benny Mortensens Ducati-Seeley 450 (fd Yamsel).



Personligen anser jag att Bo Lindgren 450 är den perfekta single racern.

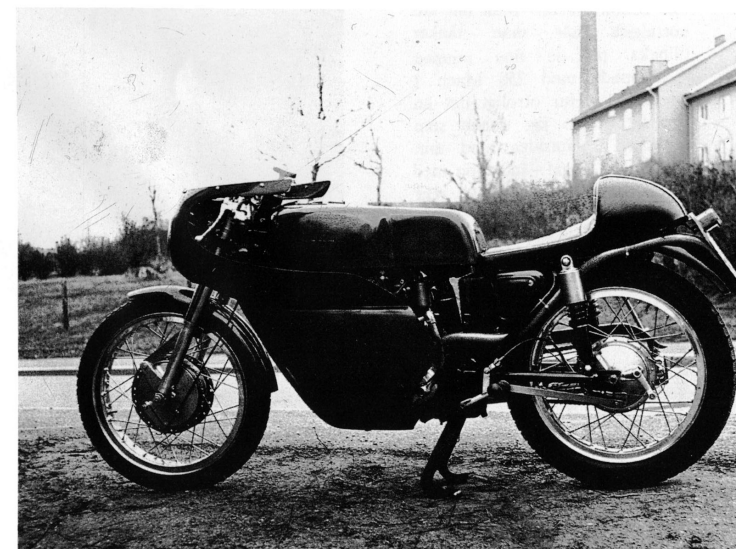


Till sist ett par tänkvärda ord från Mick Walker, saxat ur Classic Mechanics: "en Ducati Single är mer lämpad som racer än som landsvägshoj."

Ducati Mach 1 -64

av Torbjörn Lindgren

DUCATI MACH 1 -64 vilken före mig ägdes av Robban Lavér. Han modifierade cykeln till racer och med densamma körde han till sig fina placeringar (för att vara en så liten hoj), samt efter den fina debutantsäsongen 1970, klassade Robban upp sig till A-förare på ett mycket spektakulärt vis. Genom att satsa mycket hårt ända in i det sista på Svjestad (där jag var funktionär!) i den långdragna målsvängen, så att han kom utanför banan och en jättekrasch var ett faktum. Det såg mycket otäckt ut när Robban och cykeln voltade flera varv och delar spreds över hela fältet mot nuvarande väg/parkering.



Ducati Mach 1 -64

av Torbjörn Lindgren

Som tur var klarade sig Mr. Lavér med lite blåmärken, men hojen var det desto värre med! Eftersom jag var lite intresserad av Duccen på ett tidigare stadium, frågade jag Robban lite försynt om den ev. var till salu? Mjaaa..., senare fram mot vintern blev det affär av, dvs på de återstående delarna efter kraschen: ram, motor och originaldelar för vägbruk. Inga plastprylar eller hjul mm, allt var i mycket dåligt skick.

Jag började omgående att bygga den så nära original som möjligt. Till landsvägsbruk vintern 1970-71 och när väl säsongen 1971 var över kunde jag summera intrycken: Mycket imponerande prestation!

Härav följde att spargrisen tömdes på nytt och de hägrande prylarna hos VIC-CAMP Motors beställdes. En hel sats med racingdelar, varvid jag förvandlade Duccen till en exakt kopia av produktionsracern. Den som de tävlade med mycket framgångsrikt med i England (förare var inga mindre än P.Smart, D.Chadwick, C.Mortimer m.fl....)

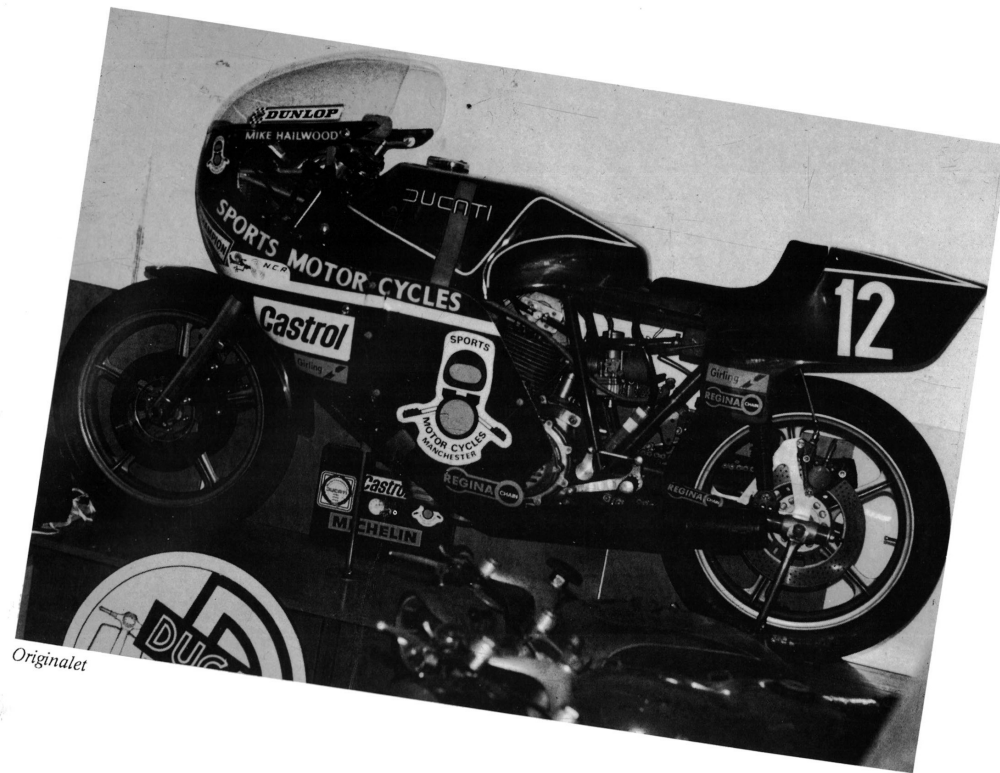
Vid "jungfruturen" togs dessa bilder våren -72, synd att man inte behöll cykeln! Man blir lätt nostalgisk när man tänker tillbaka på de fina minnen förknippade med 250 Mach 1 Ducati....! Hur otroligt det än kan låta hade jag denna som brukshoj! Jämsides med min körning på bana! Inte nog med att den varit väldigt lyckad rent visuellt...den gick som f-n! Eller vad sägs: betydligt snabbare i toppfart än de dåvarande 500-750 cyklarna (gathojar), ex dåvarande H-nda 750!!!



Tyvärr blev jag tvungen att sälja underverket pga lumpen och sedan fick Mach 1 en mindre värdig omvårdnad, tyvärr... tills jag spårade upp hojen i

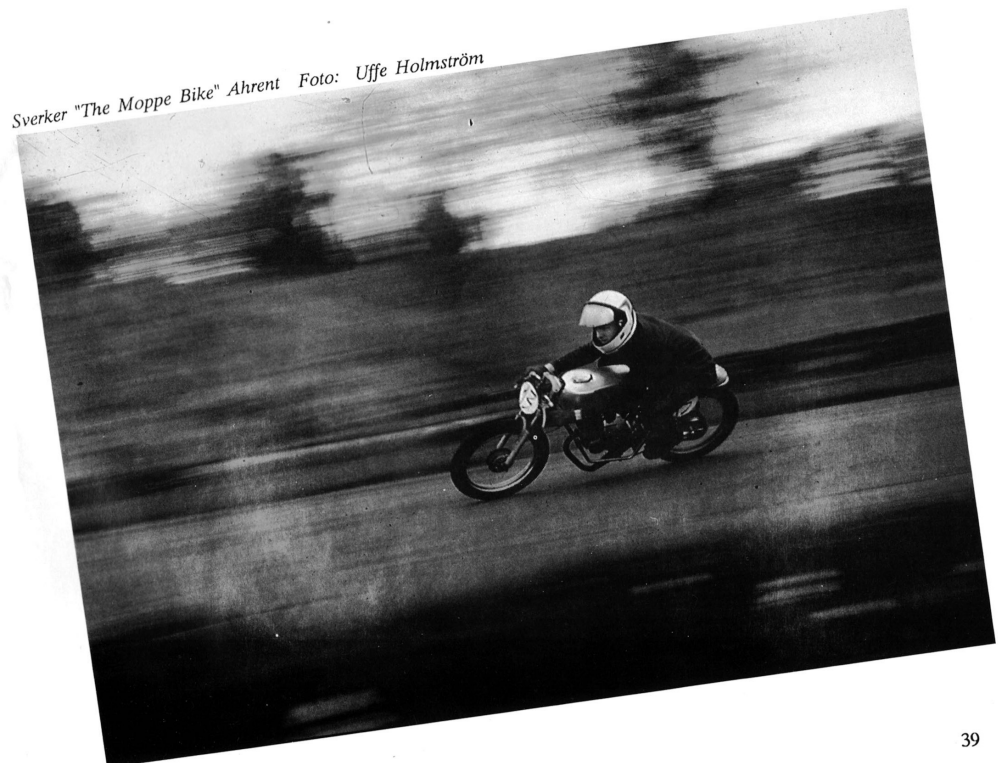
Stockholm åt en kompis. Vilken jag dessutom hjälpte att renovera Duccen till VIC-CAMP-design igen. "Mary go round"!!

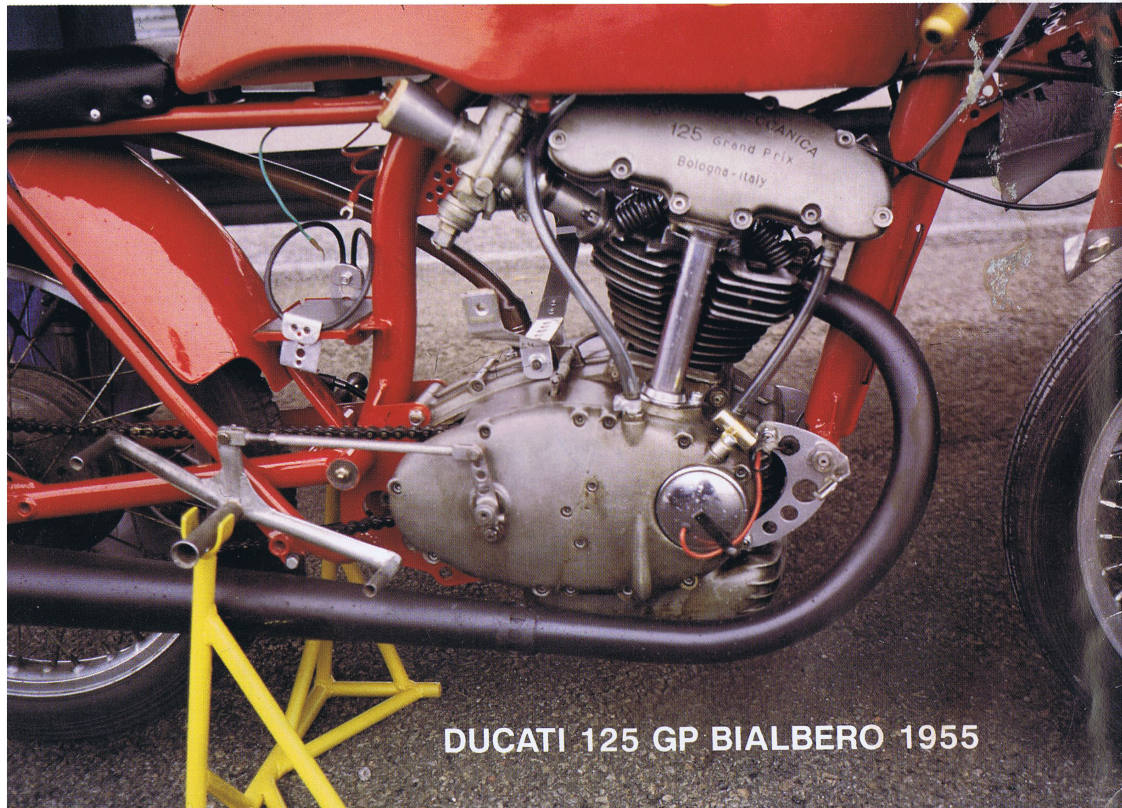
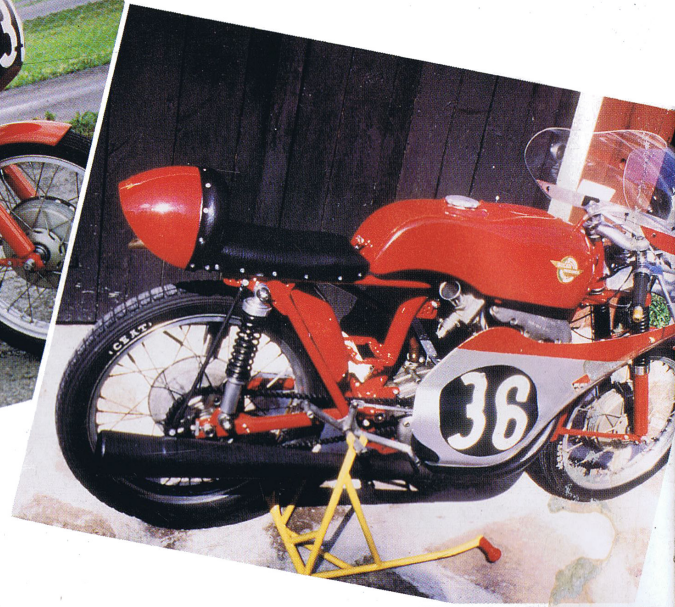
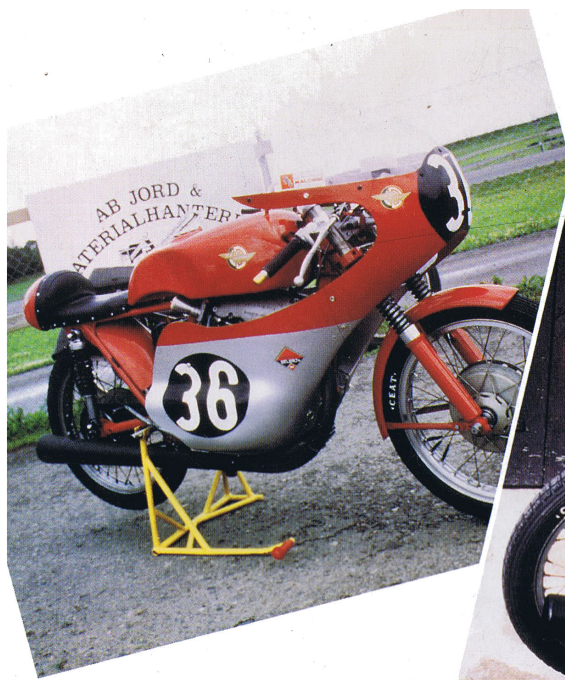
Un saluto di DUCATISTI ÖLANDESII!



Originalt

Sverker "The Moppe Bike" Ahrent Foto: Uffe Holmström





DUCATI 125 GP BIALBERO 1955