



Koppensnellers

Rectificatie en aanvulling Strada 2

De oplettende kijker zal het zijn opgevallen dat de twee foto's in de rechter kolom op pagina 59 van de twee- en de vierklepper per ongeluk door de redactie zijn omgedraaid. Dit is wel jammer, maar niet gelijk reden voor een aanvullende opmerking in deze Strada natuurlijk. Er is echter toch nog iets wat ik met jullie wil delen en dat zijn wat correcties / aanvullingen op de beweringen met betrekking tot de MTRM van Carlo Mazzucato 'met Pantah-kop (1974)' uit de vorige Strada op pagina 56/57.

DOOR HENK CLOOSTERMAN

Oud Ducaticlublid, restaurateur van konings-assers en (motorfiets)historicus Robert Buijs was ervan overtuigd dat die MTRM geen Ducati-Pantah kop heeft, dan wel überhaupt zou kunnen hebben. Volgens Robert leken een aantal kenmerken absoluut niet op een Pantah-kop en ook het jaar 1974 zou zeker niet kunnen. Ik moest gaan her-rechercheren en dat leverde een aantal interessante bevindingen op. Ook Bennie Ludolphy deed in dezen weer een duit in het zakje.

Allereerst was het jammer dat alleen een foto van de rechterzijde van de MTRM te zien was. Een foto van de andere kant had een nog lagere resolutie dan een aantal ingestuurde foto's. Dit bestand was echt te klein om in de Strada te plaatsen. Gelukkig heb ik later een betere foto weten te bemachtigen (zie nu hieronder links). Juist deze foto had mij (al te makkelijk) op het verkeerde been gezet. Met daarbij natuurlijk de genoemde kenmerken: "getande riem" en "desmodromie". Ik wist dat het prototype Pantah pas in 1977 op de beurs van Milaan werd getoond. Maar er was daarvoor ook al sprake van de Utah & de Rollah.

In mijn artikel stond:

"Er zit duidelijk een Pantahkop op en geen "doppio albero a camme" (DOHC). Carlo Mazzucato was er snel bij om de Pantahkop

te gebruiken, want zoals we weten kwam deze pas in 1977 op de markt. Maar hij zal wel een goed contact met de Ducati-fabriek hebben gehad. Mogelijk heeft hij zelfs de al sinds 1970 (prototype Pantah) bestaande kop van de éencilinder Utah en Rollah mogen gebruiken."

Dit was inderdaad allemaal wat al te kort door de bocht: Het klopt dat in tegenstelling tot wat in de bronartikelen beweerd wordt het een SOHC betrof en geen DOHC. So far so good! Maar als Cathcart het heeft over 'the early 70's', mag ik het (sorry!) niet verabsoluteren naar exact het jaar 1970. Alan schrijft in het samenvattende artikel (4): "De ontwikkeling van de Utah begon waarschijnlijk al in de vroege jaren zeventig ...". Als dat al klopt, dan zou het puur theoretisch mogelijk kunnen zijn geweest dat Mazzucato aan een hele Ducati-kop zou hebben kunnen komen. Del Biondo had ooit ook bij Taglioni een witvoetje (lees: onderdelen en technische tekeningen) weten te halen. Maar veel waarschijnlijker is dat Mazzucato met voorhanden zijnde desmo-onderdelen een eigen kop heeft gefabriceerd. Dat deze er qua algemene lay-out als een Ducaticop uit ging zien is niet zo vreemd, want hetzelfde binnenwerk bevattend. Als dan ook nog Ducati-kleppendeuksels worden gebruikt, kun je als halve leek snel op het verkeerde

been staan. Robert viel het bijvoorbeeld wel op dat de boutgaten, oliekanalen, koelvinnen en de schroefflens van het inlaatspruitstuk niet overeenstemmen. Het argument dat de Pantah pas in 1979 te koop kwam vind ik niet zo relevant. Dan praat je over een hele motorfiets met frame, nieuw blok (met de achtervork opgenomen in het blok) en uiteraard de desmokop. Die laatste zou best (veel) eerder beschikbaar kunnen zijn geweest.

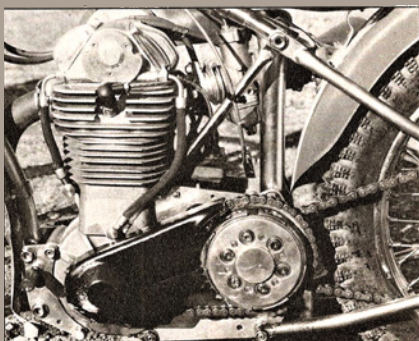
Zoals de meeste Ducatisti wel weten bestaan er vele mythes rond ons merk. Wat er allemaal achter de schermen heeft afgespeeld zullen wij als eenvoudige buitenstaanders wel nooit kunnen achterhalen. Ik hoop deze kwestie hiermee voldoende te hebben rechtgezet. «

Nawoord

Natuurlijk zou je ook kunnen proberen bij de echte bron (meneer Mazzucato himself, of nazaten) om opheldering te vragen. Dit heeft Bennie Ludolphy geprobeerd. Hij mailde me: "Ik heb in het verleden pogingen gedaan om meer over dit blok te weet te komen, maar steeds zonder succes. Mazzucato heeft vroeger een ernstig ongeluk gehad en reageert nergens op. De man die mij de foto's stuurde, Gianni Tomba, is al lang geleden overleden. Misschien heb jij goede contacten in Italië die meer weten."

Bronnen:

1. *Italy launches new engine; In: Speedway Star, 3 – 1977*
2. *MTRM 500: Prima moto da speedway tutta italiana / Luigi Gambato In: Motociclismo 1977, p. 258 – 260*
3. *Cathcart, Alan Ducati: The Untold Story; Cop. 1987, p. 43.*
4. *Cathcart, Alan; Ned. Bewerking Co Wicherard; "De Verloren Ducati's" In: ?, (1988?) p. 172 – 175 (specifiek p. 174)*
5. <https://cybermotorcycle.com/archives/speedwaybikes/mtrm.htm>



De foto van de MTRM (links) - let ook op de geribbelde kleppendeuksel - die me op het verkeerde been zette.

De foto van hetzelfde blok van de MTRM uit Strada 2 (rechts) is hoogstwaarschijnlijk van een latere en iets aangepaste uitvoering.

