



Model triple-nocker desmo-systeem van de Ducati 125GP uit 1956

(Replica door Zappoli Pazzaglia)

Livio Lodi, de curator van het Ducatimuseum mailde me een paar maanden vóór de WDW (2016) met de vraag of ik mijn 125 triple-nocker model wilde afstaan. Ze wilden dat model in hun nieuw in te richten museum exposeren met de bedoeling het (WDW)publiek de werking te demonstreren.

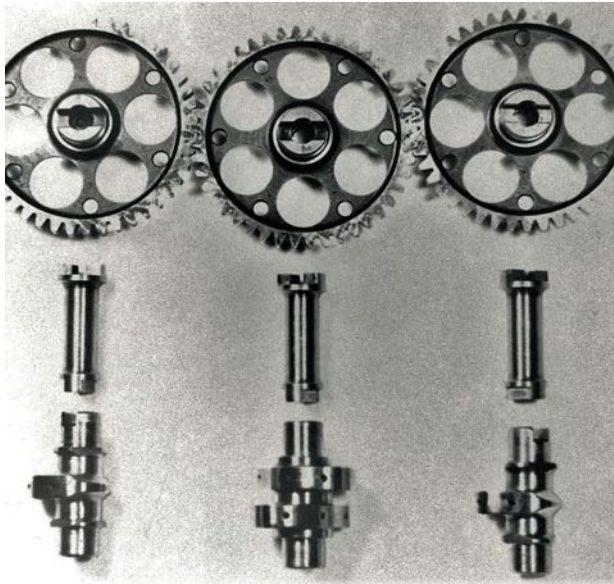
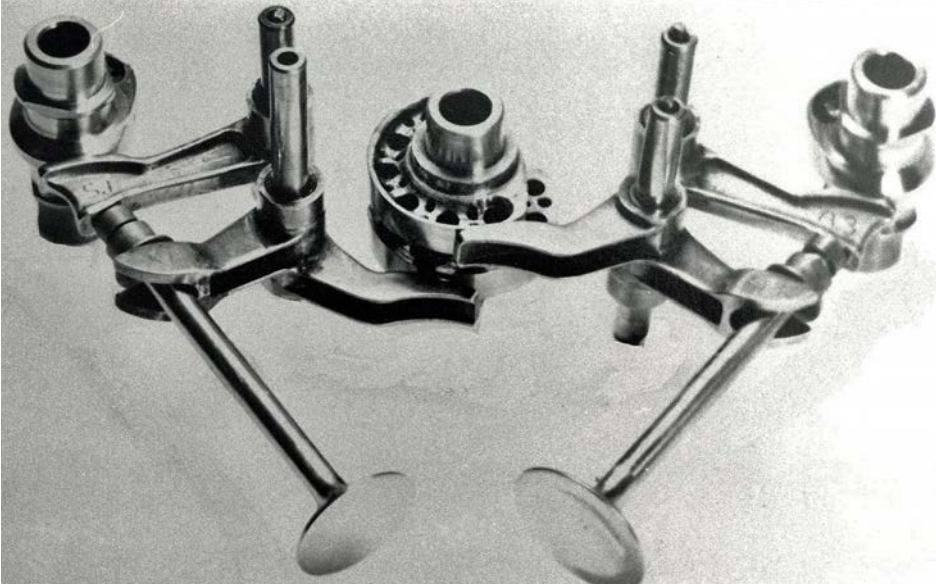


DOOR HENK CLOOSTERMAN

Als tegenprestatie was Ducati genegen mij het Ducati DVT-systeem te doneren. Ik heb daar toen negatief op geantwoord en ze uitgedaagd gewoon zelf zo'n model te produceren, want tekeningen, onderdelen, technische knowhow en vaardigheden daar aanwezig. Een paar maanden later (eind juni) kreeg ik een aardig mailtje met foto's van het model in handen van de trotse makers en een uitnodiging om het nieuwe museum te bezoeken.

De openingsnokken zijn extreem afgefreesd daar waar ze geen stress ondervinden. Dit zien we nu in de raceblokken (sinds de D16) en inmiddels ook in de vierkleps-productiemotoren terug.

Ik herken in dit typisch Italiaans, eigenzinnig en esthetisch ontworpen model originele onderdelen, zoals de tandwielen, de slepers en sluittuimelaars. Prachtig zoals destijds die tandwielen lichter zijn gemaakt. De tuimelaars zijn niet massief, maar hol. De opening-



snokken zijn extreem afgeweesd daar waar ze geen stress ondervinden. Dit zien we nu in de raceblokken (sinds de D16) en inmiddels ook in de vierkleps-productiemotoren terug. Weliswaar niet bij de openingsnokken, maar uitsluitend bij de sluitnokken. Deze zijn nu ook veel groter van diameter geworden en daar is dan ook meer gewichtswinst te halen.

Het model is zo ontworpen dat het tegen een wand/paneel in het museum kan worden bevestigd. Het heeft een grote vierkante doorzichtige perspex achterplaat waarvan de zijden ongeveer zo'n 25 cm zijn, en in het midden smaller (ongeveer 15 cm) is gemaakt (soort zandloper) om dan onderaan weer net zo breed te zijn als boven. In deze plaat lopen de drie nokkenassen in kleine kogellagers. Ter hoogte van de tandwielen en nokvolgers is een tweede plaat ervoor gemonteerd door middel van twee pilaartjes. Deze tweede plaat is even breed als de achterplaat, maar zit wat lager en is slechts zo'n 10 cm hoog. Deze loopt boven en onder het pilaartje schuingefreesd af. Hierin zitten de drie contra-lagers voor de nokkenassen. In het vooraanzicht zit de (grotere) inlaatklep rechts en de (kleinere) uitlaatklep links. De kleppen rusten in sluitstand tegen klepzittingen die in een extra blok perspex tussen de achter- en voorplaat zit geklemd en/of anderszins is bevestigd aan de achterplaat.

In dit blok zitten ook de klepgeleiders en kleppen opgenomen. Er is voor een simpele aandrijving gekozen. Aan de achterzijde zit op de sluitnokkenas een poelie die door een enkelzijdig getande riem wordt bediend. Bij het rechtsom draaien van de draaiknop (t.b.v. een realistische timing) draait de sluitnok rechtsom en de beide openingsnokken linksom. Zoals ook in mijn model, dat hiervoor gebruik maakt van een dubbelzijdig getande riem en poelies op alle drie de assen, want een aandrijving zonder tandwielen. Het is ontworpen om de bezoeker het systeem doordraaibaar te demonstreren, zij het uiteraard met heel lage 'toerentallen'.**«**

