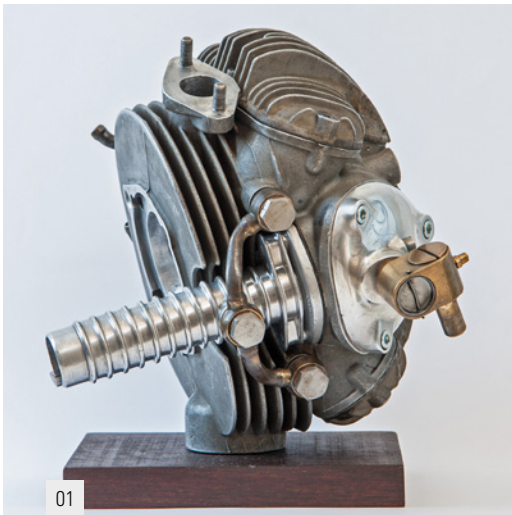




Fernando Cenna Desmo

Het finale verhaal

In mijn desmo-catalogus wordt de unieke Cenna Ducati getoond: de lege Ducati 175 koningsasserkop en het perspexmodel met de onderdelen uit deze kop. In dit artikel wil ik allereerst verslag doen van de nogal bizarre weg die gegaan is om deze kop uiteindelijk te kunnen verwerven en vervolgens wat er zoal bij kwam kijken om dat model te kunnen maken.



01

DOOR HENK CLOOSTERMAN

De eerste kennismaking met de Cenna-desmo was bij Teo Lamers, de Moto Guzzi-man. Toenmalige vriend Francisco Tjisse Klases en co-auteur van ons boek 'Desmodromie' en ik mochten destijds in 1986 in Teo's bibliotheek grasduinen. In zijn vijfdelige serie boeken 'Storia della motocicletta' vonden we in het deel 'gli ultimi 20 anni' informatie over de Azzariti, de 125 GP Ducati. Het betrof het systeem van de Tsjech Karel Horak en dat van Fernando Cenna. Een Italiaanse vriend stuurde op hetzelfde tijdstip een kopie uit Motociclismo met een advertentie van Cenna 'de Ducati-dealer voor Milaan en Provincie'. Cenna vermeldt er geen titel bij en in het zeer titelbewuste Italië zal hij derhalve geen ingenieursopleiding of zo hebben gehad. De titels van Francisco bleken later van grote positieve betekenis in onze contacten met de Laars! Cenna noemt zichzelf in de advertentie wel de techno-tovenaar, 'Il mago dell'elaborazione'. Vermeld wordt ook dat drie keer het Italiaanse kampioenschap is behaald met zijn Cenna Ducati's. Zo goed als zeker moeten dit non-desmo's zijn geweest, want volgens zijn zoon Carlo zou slechts één enkel prototype zijn gemaakt. Onder de streep lezen we nog iets over de verkoop van reserveonderdelen.

Op missie naar Italië

In de Lancia Y10 van Francisco reden we eind april 1993 voor een week naar Italië. Langs het meer van Genève en over de Grand St. Bernard-pas op weg naar Turijn. Een tamelijk secundaire route met, vlak na de pas, de grensovergang. Hier kregen we nog een ouderwetse paspoort- en bagagecontrole. Alles moest eruit en werd onderzocht. Een tamelijk intimiderende ervaring. In Turijn werd een bezoek gebracht aan het automobielmuseum waar een exemplaar van de beroemde Desmo-Mercedes W-196 staat (nr. 8). Ik kon toen niet vermoeden dat ik deze 19 jaar later op de Desmoshow in Budrio vanuit de vrachtauto over het rulle grind naar de expositietent mocht duwen. De volgende dag naar het FIAT Centro Storico. Daar wilden we checken of er nog een exemplaar van de Desmo-Fiat Tipo 801 uit 1920 bestond. Uiteraard waren we ook benieuwd of er nog meer documentatie over deze desmo-racer terug te vinden was, behalve de Engelse, Duitse en Italiaanse octrooiteksten en figuren die we eerder al in ons boek hadden verwerkt. Maar helaas, hier werden we niets wijzer. Er was vooraf al wel gecorrespondeerd en we hadden een keurig antwoord ontvangen. Hierin werd aangegeven dat het racehoofdstuk al in 1927 was afgesloten en er geen documenten uit die tijd bewaard waren gebleven. Ons bezoek was weliswaar aangekondigd, maar de keurige pakkenman was hiervan niet direct op de hoogte. En blijkbaar ook niet van de gewichtige titels die wij voerden; drs. Ing. en mijn zelfbedachte 'Bachelor of Documentation Sciences'. Dat was aan onze buitenkant ook niet te zien, want we liepen er, zeker voor Italiaanse begrippen, nogal tamelijk shabby bij in spijkerbroek, met rugzak in plaats van een dure aktentas. Deze goede man beoordeelde ons blijkbaar als minderwaardige toeristen en behandelde ons dienovereenkomstig. We kregen geloof ik amper nog de tijd om even rond te kijken. Zo kunnen Italianen dus ook zijn. Vervolgens door naar Milaan, waar Francisco Bruno Ducati bezocht, terwijl ik in de auto bleef wachten. Francisco had iets te bespreken over 'il mondo Ducatiano' en een voorstel om de 'Rivista Storica Della Ducati' bi-linguaal, in het Italiaans en Engels, uit te geven. Precies weet ik het niet meer.



02

- 01 De (lege) Cena-kop anno 2018.
- 02 Met de Lancia naar Italië.
- 03 Cenna advertentie.

Toen goed voorbereid bij Carlo Cenna langs. Alle adressen moesten we nog zonder navigatie zien te vinden! Het werd een zeer teleurstellende ontmoeting. De zaak bleek gesloten vanwege de lange middagpauze. Het was een onogelijk pijpenlaatje waar je je eigenlijk geen motorwerkplaats in kon voorstellen. De man kwam aangereden op een totaal afgejakkerde scooter. Ten hemel schreiend was het incident waarbij een jong gassie, 'ragazzo', binnenkwam tijdens ons 'interview' en Carlo, ondanks onze aanwezigheid, totaal verrot begon te schelden. Dat was niet bevorderlijk voor een goed verloop. Het werd te moeilijk om de affiniteit bij deze duidelijk depressieve man op het niveau van enige tegemoetkomingheid te krijgen. Dus werd het een afwijzend, verullend verhaal. Nee, deze zoon van



03



04



05



06



07



08



09

Fernando had geen kop en geen documentatie en er was, ondanks die advertentie, alleen sprake geweest van enkel een prototype. Met achterlating van een exemplaar van ons boek verlieten we tamelijk onthutst en veel sneller dan voorzien deze droeve locatie en situatie. Maar als troost en toetje resteerde nog wel een lang weekend Monza waar Alan Cathcart op de Bordi-designed Ducati Supermono mocht racen en waar Francisco nog een aantal Italiaanse racers voor de DCN-races wist te contracteren. Alan was van plan op Assen aan de DCN-races deel te nemen. We stelden hem voor dat hij op de heenweg vanuit Italië dan wel bij ons langs zou kunnen buurten om de desmocollectie te bekijken en wat over desmo en Ducati te praten. Daar had hij wel oren naar. Die middag was Piet Hogervorst, KNMV-keurmeester en mede-uitvoerder van mijn modellen, ook van de partij. In het gastenboek schreef Alan: "What a superb tribute to the desmo-principle, my congratulations in the 'Desmo-Museum!'"

- 04 Cenna Fernando.
- 05 Mercedes W196 Turijn museum.
- 06 Mercedes W196 in grind.
- 07 Fiat Centro Storiche Turijn.
- 08 De zaak van zoon Fernando Cenna.
- 09 Allan op Monza met een Supermono.



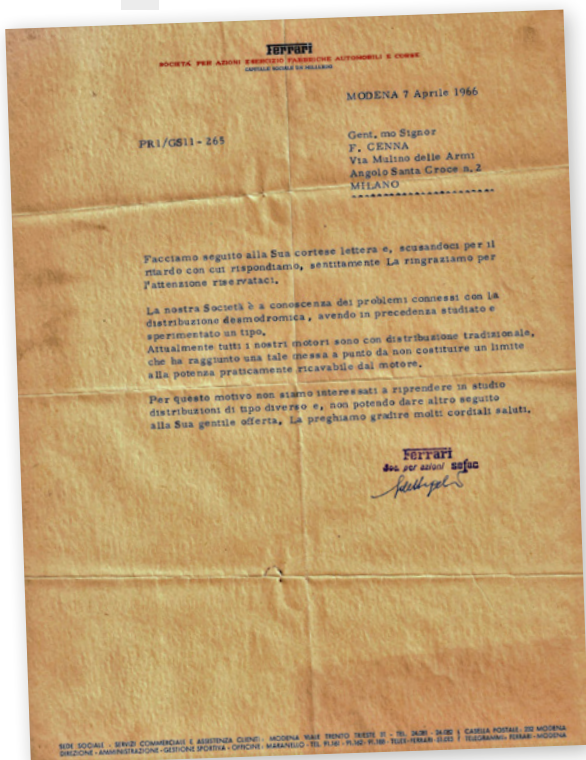
10



11

- 10 Tentoonstelling modellen in museum.
- 11 Vier pallets retour, inclusief de Cena-kop. "Foutje, bedankt."
- 12 Afwijzingsbrief Ferrari.
- 13 Model Cenna-desmo heden ten dagen.
- 14 Onderdelen uit de kop.
- 15 Cenna octrooifiguur.
- 16 Klepstelmechanisme.

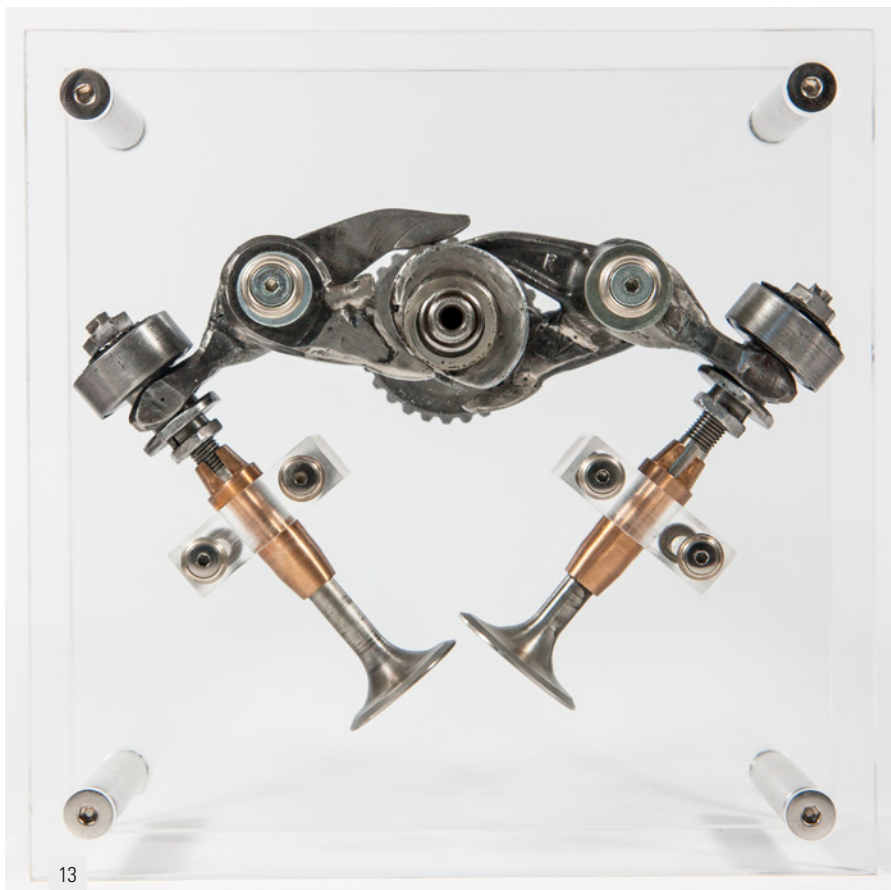
12



19 jaar later

Het is 26 april 2012 en op verzoek van het bestuur van het museum waar de desmo-show wordt gehouden zijn mijn vrouw en ik al een paar dagen vóór de opening aanwezig. De curator van het museum wilde namelijk het een en ander met mij doorspreken. Het voert hier te ver om dit in detail te bespreken. Het volstaat te vermelden dat het op ontoelaatbare 'Italiaanse toestanden' uitdraaide. Bij het langslopen van de tentoongestelde stukken schrok ik van de aanblik van de Cenna-kop met onderliggende documentatie. In tegenstelling tot tot een deel van mijn spullen stond deze wel onder een copertura, perspex kap. Natuurlijk was dit unicum kostbaarder dan de productiekoppen die ernaast stonden, maar toch. Later bleek dat mijn goede vriend en waardevolle contactpersoon Andrea dit buiten mij om had geregeld. Stel je voor: de 'eigenaar' van dit artefact die ik op mijn website al jaren met een blokje voor de ogen als crimineel heb afgeschilderd, zou ik elk moment hier tegen het lijf kunnen lopen. Extra stress. Deze Michele V. was destijds in 1993 door mij via Francisco en zijn contactpersoon Claudio op het spoor van de Cenna-desmo gezet. Uiteraard om te proberen deze kop te kunnen verwerven voor mijn desmocollectie. Deze jongeman wist de kop en alle originele documentatie van de inmiddels weduwe van Carlo Cenna te kopen en besloot deze vervolgens gewoon lekker voor zichzelf te houden. Gelukkig bleek hij niet aanwezig bij de Inaugurazione, de opening van de tentoonstelling. Wellicht net zo bang voor mij als ik voor hem? Een toevallige bijkomstigheid van deze kwestie was dat deze Cenna-kop, de zoveelste fout van de organisatie, niet retour ging naar Michele V., maar doodleuk mee kwam met de totale retourzending van mijn spullen. Dat waren vier pallets in juni 2013.

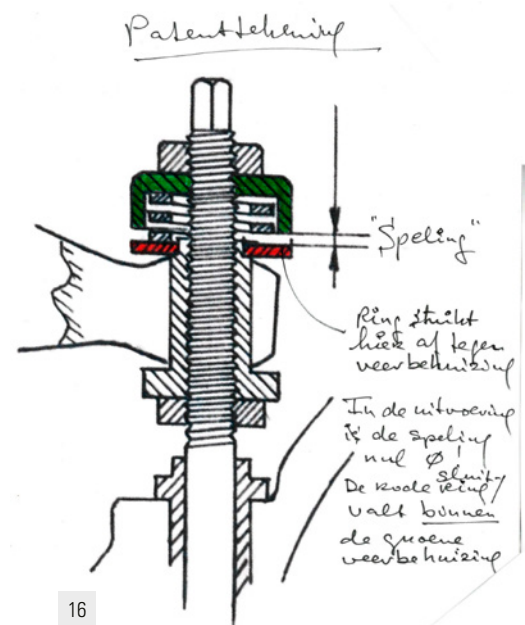
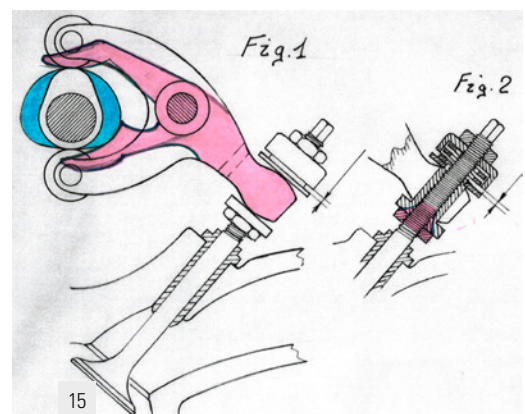
Met tussenkomst van Andrea bleek Michele V. genegen de kop te verkopen. Hij had er geen goed gevoel meer bij en was blij dat ik nu ook zijn foto van de website wilde verwijderen. Enige tijd later kreeg ik als verrassing nog een map toegestuurd. Hierin zaten de originele calques, het officiële octrooi en de correspondentie met Ferrari, Alfa Romeo, Maserati, Fiat en Innocenti, die allemaal afwijzend reageerden op Fernando Cenna's vinding. Iets wat hem overigens niet alleen is overkomen. Het is als buitenstaander bijna altijd onmogelijk om je uitvinding te vermarkten aan de auto- of motorindustrie!

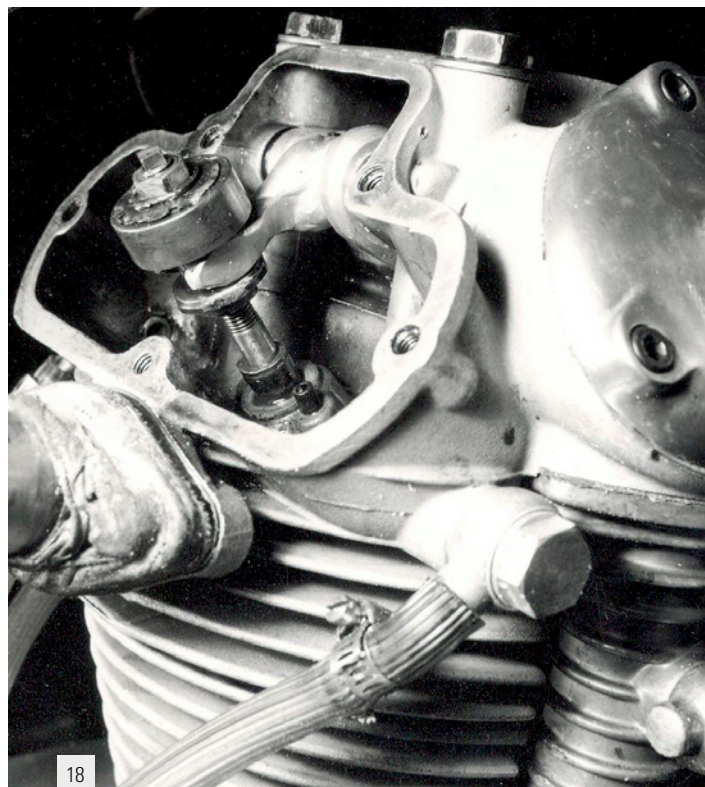
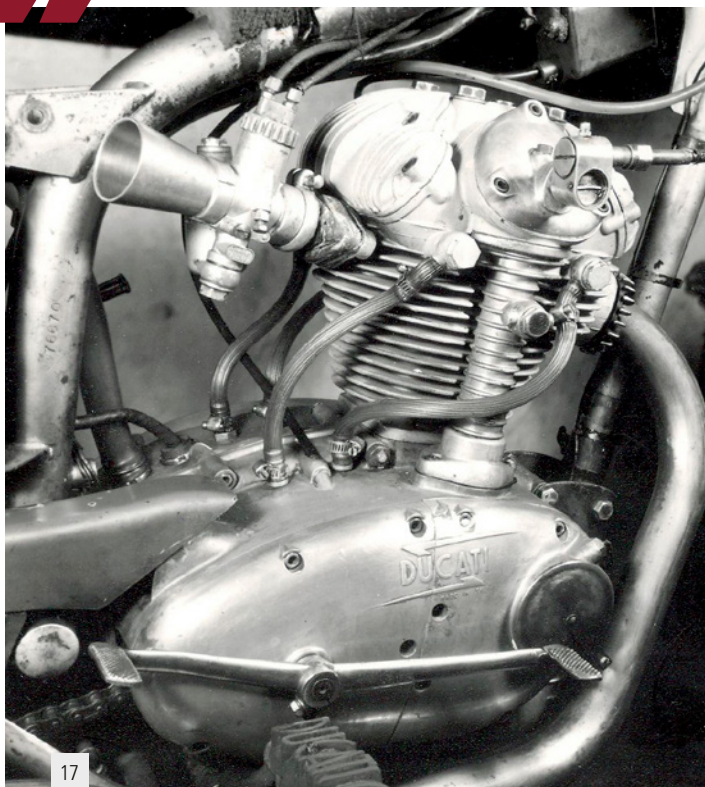


Prepareren van de kop

Had het verwerven al heel wat voeten in de aarde, het leegmaken van de kop en het hiermee realiseren van een model, zo nodig nog veel meer. Gelukkig had Michele V. nooit een vinger naar de kop uitgestoken. Alles zag er onberoerd uit. Zo'n 45 jaar had de boel dus de tijd gekregen om lekker vast te gaan zitten. De olie was in alle kieren en gaten gaan vastkoken. Ondanks mijn ervaring met ééncilinder Koningsassers werd het een hele opgave de boel te demonteren. Het verwijderen van het nokkenaslager-support was al meteen 'een dingetje'. De Ducati-nokkenas is niet door en door hol en je kunt er dus geen staaf doorheen steken om dat support los te tikken. Deze desmo heeft slechts één tuimelaarsje per klep. Toen deze eruit waren kon je de tuimelaars nog niet verwijderen, want ze waren niet over de hulpveerbehuizing, trommeltje, of langs de klep te krijgen. Dus die kleppen moesten er eerst maar eens uit. Makkelijker gezegd dan gedaan. De klep blokkeren was ook niet zo simpel. De klepschotels hadden groeven, ouderwets, maar dat bood niet voldoende grip. De klepstaal was bovenaan vierkant gefreesd. Hier paste precies zo'n CV-ontluchtungsleuteltje op, maar daar gingen er twee van 'naar de gallemeizen'. Dan toch maar eerst de nokkenas zien te verwijderen? Beide kegeltandwielen zaten totaal vastgekoekt. Ik heb de hele kop twee etmalen in de benzine ondergedompeld en de WD-40 liberaal gebruikt. Moer, linkse draad, gaf weinig problemen. Nokkenas ietsje uit het lager getikt en daarna het kegeltandwiel van de nokkenas getrokken. Spietje bleef vastgekoekt zitten. De Koningsas-tunnel gaf zich ook niet zomaar gewonnen. Toen deze eraf lag kon de nokkenas eruit. Het uitgangsmateriaal voor deze nokkenas was uiteraard nog een gewoon, uit 1966, non-desmo Ducati-exemplaar. Hiervan waren de nokken wat smaller gemaakt, tot 7 mm, en zijn er sluitnokken van 9 mm dik opgelast. Het ziet er niet bepaald professioneel uit, bak & braad. De patentuitvoering (Fig. 1) had rollers als nokvolgers. Hiertoe bood de Ducati-kop onvoldoende ruimte. Zelfs om de aangepaste uitvoering ruimte te geven moest Cenna stukken aluminium wegfrezen. Voor de openingsnokvolger is een standaard Ducati-tuimelaar gebruikt die door de helft, in lengterichting, is gedaan.

Het klepstelmechanisme bestaat uit een zevental onderdeeljes. Bovenaan de klepstaal zit een moertje. Hieronder een shimmetje met een naar binnen gerichte uitstulping, het 'pieleke'. Dit valt in de groef van de klepstaal. Daaronder zit nog een wat groter uitgevoerde shim met eveneens zo'n 'pieleke' en aan de buitenkant vier omgebogen halvemaanantjes die precies in de vier gaten van de veerbehuizing vallen. Dit met de bedoeling om het veerhuis te blokkeren tegen verdraaiing. Dit bestaat uit een cilindervormig lichaam waarin een





spiraalveer zit en wordt aan de onderkant door een sluitring afgesloten. Daar weer onder zit een klosje met binnen vertanding dat van bovenaf over het draad van de klepsteel is gedraaid. Hiermee wordt feitelijk de speling op nul ingesteld door dit klosje zover omhoog te draaien dat de tuimelaar vork klem komt te zitten tussen de afsluitring, rood in de tekening, en de onderkant van het klosje. Daaronder tenslotte zit de borgmoer met de twee sleuven. Mocht de sluit nok minder dan nul speling ondervinden, verder willen sluiten dan de klepzitting toelaat, dan kan dit door die hulpveer worden opgevangen.

Waardering en evaluatie:

Evenals met bijvoorbeeld het desmosysteem van Velocette / B.M.G. Motorcycles Ltd, is er ook door Cenna aan de ene kant veel aandacht besteed aan de uitvoering, maar zijn er aan de andere kant weer onbegrijpelijke tekortkomingen ingeslopen. Bij BMG bijvoorbeeld de dun uitgevoerde sluitvork die op de ongeharde plaatjes de sluitspeling, nul, binnen de kortste keren deed toenemen (zie de indenties). Cenna maakte wel extra olieafvoerleidingen, maar had wellicht beter op dat gat in het lager-support een extra olietoevoerleiding kunnen aanleggen. Zijn desmo-nokkenas heeft immers sluitnokken waar geen directe druksmering bij komt. De poging om deze te doorboren is blijkbaar mislukt. De gaatjes bereiken namelijk het centrale oliekanal van de nokkenas niet. Deze beide sluitnokken moeten het dus doen met de spatsmering van de openingsnokken! Zo te zien heeft Cenna gewoon gebruik gemaakt van de standaard nokken. Dus geen scherpere timing. De gekozen sluitnokvolger, de concave / holle vorm, lijkt niet echt geschikt voor het bereiken van hoge versnellingen of vertragingen. Vergelijk de tamme Cenna met de bruuske huidige Ducati-overgangen. De productie van de tuimelaars lijkt me erg moeilijk. Met name het in de juiste hoek aanlassen van de sluitnokvolger en het achteraf op maat slijpen van de concave vorm. Het uiteinde, de punt had wel wat meer vlees mogen hebben, want hier komen de meeste krachten op te staan. Dat zou bij de gewenste hogere toerentallen wel eens af kunnen breken.

Tot zover mijn bespiegelingen over weer een amateuristisch bedacht en uitgevoerde desmo. «

-
- 17 Cenna Ducati 1965.
 - 18 Cenna Ducati 1965 detail.
 - 19 Lasverbinding Cenna-desmo.
-