



# Moderne koningsasser?

Vandaag kocht ik de MO Sonderausgabe 17 (voorjaar 2014). Een Italië-special. Hierin staat op pagina 9 een kort bericht over de ombouw van de tandriem aangedreven Ducati's naar koningsasaandrijving. Deze ombouw is vooralsnog uitsluitend beschikbaar voor de (luchtgekoelde) 1000 cc motoren met dubbele ontsteking en voor de 1100 Evo's. Andere typen "zitten in de planning" (zie ook bijgaande scan van het bewuste verhaal, of kijk op [www.ducatisaarland.de](http://www.ducatisaarland.de)) In de ombouw gaat zo'n 6 uur werk zitten bij Moto Mondiale in Saarland en je verlaat de zaak € 5.900 lichter. Ik heb er verder nog niets over gelezen en ook geen contact met de firma gehad. En met groot respect voor de technische uitwerking 'an sich', hier mijn bescheiden mening in dezen.

DOOR HENK CLOOSTERMAN

Voor € 5.900 kun je tegenwoordig een hele mooie 2e hands Duc aanschaffen. Zelf zal ik nooit aan deze operatie beginnen, al zou ik bulken van het geld. Het is natuurlijk je reinste surrogaat en waarschijnlijk bedacht door mensen die (door generatieverschil?) de echte koningsasserbeleving gemist hebben. Op de website doelen de bedenkers en makers op die Ducatisten die het verdwijnen van de koningsas-aandrijving tot op de dag van vandaag betreuen.

Als koningsas rijder (bijna 40 jaar) en bezitter van een 1982 Darmah en daarnaast een echte Jarratello (Monster 600), ben ik realistisch genoeg om grote vraagtekens te zetten bij deze ontwikkeling. Je maakt van

een origineel fabrieksontwerp een of ander "hobby"-ontwerp. Technisch is het volkomen onnodig, want de Jarratello's zijn betrouwbaar, stil(ler) en hebben geen smering nodig. Ik vraag me trouwens af hoe de smering bij deze nieuwe uitvoering is geregeld en of terug ombouw mogelijk blijft, om over garantie nog maar te zwijgen. Het betreft dus feitelijk een puur cosmetische- visuele- en gevoels-aangelegenheid.

En daar zit nu juist de crux, want deze uitvoering verstiert het 90° L-concept van Ducati op een bijna blasfemische wijze! Deze uitvoering lijkt eerder op de 120° Moto Guzzi 500 Twin (1951), dan op een Ducati V-twin koningsasser. De boel zit er aan de buiten-

kant "opgeplakt" en de horizontaal liggende koningsastunnel matcht niet met de 10° omhoogstaande voorste cilinder. De koningsastunnels komen hier meteen vanuit een centraal punt, terwijl bij de echte koningsasser V-twins de tunnels geen zichtbare verbinding hebben, want er zit nog ruimte voor de ontsteking en later voor het oliefilter tussen. Met andere woorden; visueel lijkt het ook nergens naar. Je zult deze ombouw toch hebben laten uitvoeren. Dan zul je zeker bekijks hebben, maar ik ben er zeker van dat een echte Bevel-Head zijn schouder ophaalt en geen spaan van je (motivatie) heel laat. «

