



Bij het Zwolse Aral Motor Service verzamelden zich enkele tientallen Ducati 851/888's voor een meeting. In het midden de ex-888-SBK-racer van Andreas Meklau.

HET GELIJK VAN BORDI

Het prototype dook in 1987 voor het eerst op toen Marco Lucchinelli er mee deelnam aan de Battle of the Twins op het Amerikaanse Daytona en Laguna Seca. De Italiaan won en legde daarmee de basis onder het succes van Ducati's 851- en 888-modellen, waarmee Raymond Roche en Doug Polen begin jaren negentig drie achtereenvolgende WK Superbike-titels paktten. Dat de steeds zeldzamer wordende stamvader der Bolognese superbikes nog immer populair is, bleek tijdens een goedbezochte meeting in Zwolle.

| Tekst Jeroen Hidding; Foto's Henny B. Stern |



Naam: Wiebe Terpstra
Woonplaats: Driesum
Leeftijd: 41 jaar
Motor: Ducati 851 Tricolore Strada

"Dit is voor mij een van de mooiste machines die er ooit gemaakt zijn. Er zit

een complete SBK-racekit op, de bijbehorende slicks heb ik zelfs nog thuis staan. Ik ben er veertien jaar terug eigenlijk heel toevallig tegenaan gelopen bij een motorzaak, hiervoor reed ik altijd Japans. Er zijn er maar een paar honderd van gemaakt en het begint inmiddels een aardig zeldzaam ding te worden. Dat betekent wel dat ik er tegenwoordig wat voorzichtiger mee omspring en er wat minder mee rijd dan in de eerste paar jaar. Kuipdelen zijn bijvoorbeeld moeilijk te vinden, dus een schuivertje kan ik eigenlijk niet hebben. Deze doe ik in ieder geval nooit meer weg, maar ik zit wel aan iets te denken voor erbij, een leuke MV of zoiets."

Het had trouwens ook zo maar kunnen gebeuren dat de vloeistofgekoelde vierkleps 851 nooit het levenslicht had gezien. Jarenlang zwaaide de fameuze Fabio Taglioni de technische scepter bij Ducati, maar het was een publiek geheim dat de vader van de desmodromische klepbediening het ondanks diverse experimenten niet zo zag zitten in vierkleppers. Dit in tegenstelling tot Massimo Bordi, een jonge ingenieur die in 1978 bij Ducati kwam en als afstudeerproject aan de universiteit van Bologna een vierkleps cilinderkop had ontworpen. Bordi's kans kwam in 1985 toen het Cagiva-concern, onder leiding van de broers Claudio en Gianfranco Castiglioni, Ducati overnam en Taglioni al aan het afbouwen was richting zijn pensionering. De Castiglioni's wilden als opvolger van de luchtgekoelde tweekleps twin een moderne vloeistofgekoelde V-twin met vierkleps cilinderkoppen en, uiteraard, desmodromische klepbediening. Dit moest het blok worden dat Ducati succes moest gaan brengen in het nog in de kinderschoenen staande WK Superbike. In Massimo Bordi hadden ze de juiste persoon... het vierkleps-tijdperk was aangebroken en de 851 was in 1988 de eerste vrucht. En die sloeg in als een bom, want Marco Lucchinelli won in dat jaar meteen de openingsronde van het WK Superbike op het Engelse Donington Park. Later dat jaar volgde ook nog een overwinning op de Oostenrijkse >



Op het jack van een echte Ducatist mag de krabbel van Troy Bayliss natuurlijk niet ontbreken. De luxe SP-versies, met genummerd embleem, zijn de pareltjes onder de 851/888's.



Naam: Jan Binnendijk
Woonplaats: Waddinxveen
Leeftijd: 40 jaar
Motor: Ducati 851

"De meeste mensen zijn dwalende tot ze bekeerd worden. Ik ben een echte vierkleps apostel. Ik vond Ducati's vroeger altijd wel mooi, maar ze wisten me nooit echt te grijpen. Tot ik deze machine voor het eerst zag op de beurs van Utrecht. Die moest ik dus hebben. Deze 851 is in feite de basis onder het succes van Ducati en hij kwam destijds

precies op het goede moment, want Japanse sportfietsen werden in die jaren alsmaar schreeuweriger. Bovendien is het blok zo wezenlijk anders dan andere motorblokken, verfiend ook. Dat kan ik als gereedschapmaker enorm waarderen. Al het onderhoud doe ik ook zelf, kleppen stellen is voor mij therapie. Ik heb er zelf ook het een en ander aan verbouwd, maar de kunst is om dat subtiel te doen. In het kontje heb ik bijvoorbeeld een bagagevak met een inhoud van elf liter gemaakt. Een bak ruimte, ideaal voor mijn camera, EHBO-kit en mijn doosje sigaren."



Naam: René Zuidema
Woonplaats: Klein Ulsda
Leeftijd: 49 jaar
Motor: Ducati 851

"Mijn band met de 851 begon al na het lezen van het aller-eerste testverslag, eind jaren tachtig. Het was het begin van een nieuw tijdperk, zowel commercieel als sportief. Verkocht was ik, maar die dingen waren toen haast onbetaalbaar. Ik heb vervolgens twintig jaar Japans gereden voor ik deze 851 in 2003 kocht, eentje met een wit frame en witte wielen. Onder het mom van 'er moet toch meer zijn dan op een knopje drukken en wegrijden' heb ik er een Pan European op ingeruild. Dat heb ik geweten, want de Duc was de eerste machine die me na twee weken liet staan. Maar hij gaat voor geen goud weg. Kijk, Japanners maken ook geweldige fietsen, maar ik mis daar een stukje emotie bij. Het geluid en de passie die ik bij mijn Ducati ervaar zijn ongeëvenaard. Daarnaast zit ook Ducati als fabriek heel dicht op haar ridders. Een hechte gemeenschap en dat vind ik mooi!"





Naam: Lex Blok
Woonplaats: Duiven
Leeftijd: 45 jaar
Motor: Ducati 851

"Het was een rib uit mijn lijf toen ik deze 851 in 1995 kocht, maar ja, het was toch een jongensdroom, zo'n ding. Ik kwam van

een Kawasaki ZZR1100 af, dus qua vermogen was het wel een stapje terug. Maar ik heb het blok daarna wel wat gekieteld met andere cilinders en zuigers en afgedraaide drijfstangen. Had ik 108 pk aan het achterwiel. Ik heb er toen nog eventjes races mee gereden, tot de cilinderkoppen begonnen te liften en het koelwater er tussendoor naar buiten werd geperst. Heb er nog een hele tijd mee verdergereden, tot ik het zat was om steeds met een gietertje water bij te vullen. Ik heb toen een blok van een ST4S op de kop kunnen tikken en dat na héél véél passen en meten ingebouwd. Het hele opbouwen en ook de eerste keer starten, heb ik in de woonkamer gedaan. Vond de familie ook heel leuk... Alles bij elkaar zit er nu zoveel van mezelf in, dat 'ie ook niet meer weggaat."

Osterreichring. Een jaar later zat ex-GP-coureur Raymond Roche in het zadel van de fabrieks-851 en alhoewel de Fransman vijf zeges pakte, ging de titel dat jaar naar Honda's Fred Merkel. Maar in 1990 was het wel raak voor de kleine Roche. Met acht overwinningen was de eerste Superbike-wereldtitel voor Ducati een feit. De Amerikaan Doug Polen herhaalde dat kunstje in 1991 en 1992 met de Fast by Ferracci Ducati 888.

Ondertussen was de 851 ook in het territorium van de 'gewone' motorrijder, de straat, aan een stevige opmars begonnen. Alhoewel het allereerste begin met de klassiek Italiaanse Tricolore-kleurstelling uit 1988 een tikje stroef was. Dit eerste model had standaard 16-inch wielen en dat zorgde voor een enigszins onvoorspelbaar stuurgedrag. Maar dat smetje werd een jaar later weggepoetst met een switch naar moderne 17-inch wielen. Daarnaast werden onder andere ook >



Vingers in de oren, want de ex-SBK-racer van Andreas Meklau komt met donderend geweld tot leven.



Naam: Marc ter Huerne
Woonplaats: Enschede
Leeftijd: 38 jaar
Motor: Ducati 888

"Tja, dit is echt een jongensdroom. Ik heb hem nu een half jaar, deze SP4 uit 1992, en ik ben er nu al enorm aan verknocht. Ik heb hiervoor onder andere een 748 gehad, maar vergeleken met deze 888 is dat haast een Japanse machine. De 888 is een echte werkfiets, maar wel een plaatje om te zien. Het witte frame en het witte vlak met het nummer '1' op de flanken, dat vind ik echt super. Dit is voor mij een blijvertje en ik ben eigenlijk op zoek naar een motor voor erbij. De onderdelen worden steeds zeldzamer en daardoor rijd ik er al wel wat minder mee. Een 916SPS zou niet verkeer zijn bijvoorbeeld of een Superlight. Ik houd wel van aparte dingen met karakter, met een R1 doe je me geen plezier."



Naam: Jouke Braam
Woonplaats: Gorredijk
Leeftijd: 43 jaar
Motor: Ducati 888

"De 888 is de mooiste Duc die er is. Dat vond ik toen ik deze in 1993 nieuw kocht en dat vind ik nog steeds. De enkelzijdige ophanging van een 916 of 1198 vind ik niet mooi. Met een gewone swingarm is de 888 heel mooi symmetrisch. Ik heb er tot nu toe 75.000 kilometer mee gereden zonder revisie.

Echte problemen heb ik ook niet gehad. Er is onder garantie een nieuwe swingarm ondergekomen, omdat de eerste beschadigd was geraakt door een losgelopen moer. En ik heb roest in de tank gehad. Dat is behandeld en daarna nooit meer teruggekomen. Deze gaat ook nooit meer weg en ik heb er inmiddels een ST4S bij, waar ik de meeste kilometers op rijd. Maar de 888 heeft me echt overal gebracht: Schotland, Ierland, Man, Zweden. Daar is deze Duc eigenlijk heel geschikt voor, een heel complete en volle fiets."



Naam: Petra Bultman
Woonplaats: Elburg
Leeftijd: 46 jaar
Motor: Ducati 851

"Toen ik eens achter een vriend met een 851 reed en de koeien en schapen in de weilanden alle kanten op zag schieten,

wist ik dat ik zo'n ding moest hebben. Wat een puur geluid! Dit is officieel een 851, maar dan wel een allegaartje. Tank en frame zijn van andere bouwjaren, maar alles is wel origineel. In feite is het een lomp hok, maar dat vind ik ook het leuke er aan. Het leeft, en dat gevoel heb ik niet op de Suzuki die ik er nog naast heb. Onderhoudsbeurtjes zijn ook heel ontspannen, het is net een grote rode spaarpot. Ik zou er eigenlijk nog een varkensstaartje aan moeten maken. Ik heb afgelopen jaar getwijfeld om hem te verkopen, maar dat gaat niet meer gebeuren. Onderdelen worden wel steeds moeilijker te vinden, dus moet je nu inslaan. We kopen alles wat we tegenkomen. Mijn man heeft er bijna een dagtaak aan."



Naam: Peter Lebbink
Woonplaats: Holten
Leeftijd: 36 jaar
Motor: Ducati 851

"In 1991 las ik een stukje in een blad dat Ducati kampioen in het WK Superbike was geworden en daar stond een foto van een uitgekledde 888 Racing bij. Ik heb me daarna altijd afgevraagd hoe zo'n machine er met kuip uit zou zien. Een paar jaar later reed er in Zwolle een langs en toen ik dat geluid hoorde wist ik het zeker: zo een komt er gewoon. In 1999 kocht ik toen deze 851, mijn eerste motor ook. Toen ik hem kocht stond er 28.000 kilometer op de teller en dat zijn er inmiddels 137.000. Dat is waarschijnlijk de hoogste kilometerstand voor zo'n ding in Nederland. Echt grote problemen heb ik er niet mee gehad, een paar kleinigheidjes. Ik heb er wel veel aan verbouwd. Ik denk dat dit de enige 851 ter wereld is met een volledige Corsa G-nokkenasset. Die zit normaal op een 888. Daarmee heb ik 110 pk aan het achterwiel. Het is ook in alle opzichten een racer, die boven de 150 km/uur het lekkerst rijdt. Als er op een gegeven moment geen onderdelen meer te krijgen zijn, bouw ik er een 996-blok in en rijd ik door tot het frame het begeeft."

de in de stroomlijn geïntegreerde spiegels vervangen door conventionele exemplaren op stelen. En net als de fabrieksracer combineerde het straatmodel nu vuurrode kuipdelen met een maaagdelijk wit vakwerkframe en wielen. Een onweerstaanbare combinatie!

In 1991 bleven de uiterlijke wijzigingen beperkt tot de entree van Japanse onderdelen: veerelementen van Showa. Een jaar later werd het design wat verfijnder met meer rondere vormen en maakte de aluminium tank plaats voor een stalen exemplaar, dat bovendien omhoog te klappen was. De laatste wijziging volgde in 1993 toen ook de Strada-versie het grotere, 104 pk sterkere 888-blok (851: 93 pk) kreeg, dat sinds 1990 ook al in de zeer exclusieve SP-versies zat. Deze SP vormde de basis voor de racerij en was onder andere voorzien van hoogwaardige Öhlins- of Showa-vering, grotere in- en uitlaatkleppen, zuigers met een hogere compressie, scherpere nokkenassen en een lichter aluminium subframe. Het zijn met name deze SP-versies die inmiddels een behoorlijke cultstatus hebben bereikt en in menig schuurtje staan als appeltje voor de dorst. In 1994 kwam er een einde aan het 851/888-tijdperk en maakte een waardige opvolger zijn entree: de nog immer bewierookte 916, waarbij de techniek van Bordi werd verpakt in het tijdloze design van Massimo Tamburini. De basis onder de volgende tien (!) Superbike-wereldtitels was gelegd. <

Kijk voor meer foto's en een filmpje van deze meeting op www.motoplus.nl



Als eigenaar van een non-conformistische Ducati heb je natuurlijk lak aan de regels (foto boven). Liefde maakt sommige 851-rijders niet helemaal blind.



Naam: Jean Custers
Woonplaats: Nuth
Leeftijd: 49 jaar
Motor: Ducati 888 SBK-machine Andreas Meklau, 1993

"De eerste keer dat ik met dit soort machines in aanraking kwam, was tijdens het WK Superbike in Assen. In de tijd dat mannen als Polen en Falappa nog reden. We waren 1.000cc viercilinders gewend, maar die Ducati V-twin was overonderend. Wat een geluid en geweld! Deze ex-Meklau, een klantenfiets

van Ducati, is eigenlijk per toeval bij me terecht gekomen toen ik in 2006 in aanraking kwam met de vorige eigenaar, een bekende van Andreas Meklau. Ik kocht de machine als restauratieproject met het doel om hem weer compleet origineel te maken. Daar ben ik vijf jaar mee bezig geweest en de onderdelen heb ik uit acht verschillende landen gehaald. Uit Amerika zelfs een setje Ferracci-zuigers, nog keurig in de Cagiva-doesjes van toen. Hij is net klaar, 926 cc, 145 achterwiel-pk's en 140 kilo schoon aan de haak. Maar ook nu 'ie klaar is, blijven er maar euro's in dit project gaan. Maar het is me iedere euro waard geweest."