

Hoher Unterhaltungswert

Die Inspektionskosten für eine Vierventil-Ducati sorgen immer wieder für Erheiterung.

Uli Baumann

22.05.1997

Ob vor der Eisdiele oder in Nachbars Garage, eine Ducati 851/888 ist immer einen Hingucker wert und hat auch nach Erscheinen der Ducati 916 ihre treue Fangemeinde. Allerdings sorgen die hohen Neupreise, die Gerüchte um die sprichwörtliche Unzuverlässigkeit und die horrenden Werkstattkosten dafür, das es meist eben nur bei dem Hingucker oder dem ewigen Traum vom italienischen Motorrad bleibt. Geunke oder traurige Wahrheit? Warten wir's ab, zunächst ein Rückblick auf die Modellgeschichte.

Begonnen hat der Vierventiler seine Karriere auf der Rennstrecke. Marco Lucchinelli startete 1987 auf einem Prototyp beim Battle of the Twins in Daytona und gewann - der Anfang einer langen Serie von Siegen die bis heute anhält. Als Ducati 851 fand der erste Vierventiler von Ducati seinen Weg 1988 auch auf die Straße. Das erste Modell von 1988 mit der klassischen italienischen Tricolore-Lackierung rollte noch auf - für heutige Verhältnisse ungewöhnlichen - 16-Zoll-Rädern. Ein Jahr später bereits fanden moderne 17-Zoll-Räder in der nun komplett rot lackierten Maschine Verwendung. Außerdem wurden die unpraktisch in die Verkleidung integrierten Spiegel im zweiten Jahr durch gewöhnliche Spiegel ersetzt. Über einen Soziussitz konnten sich erst die Besitzer einer 851 ab Baujahr 1990 erfreuen. Die sichtbaren Änderungen für das Modelljahr 1991 beschränkten sich auf die erstmalige Verwendung von japanischen Federelementen der Marke Showa. 1992 bekam die Ducati ein neues Design verpasst. Alle Formen wurden runder und der bisherige Alu-Tank musste einem klappbaren Stahlblechtank weichen. Die letzte Modellpflege erfuhr die Ducati im Jahre 1993. Erstmals kam der große 888-Motor auch in der Strada zum Einsatz. In den immer schon parallel angebotenen raren SP-Versionen als Basis für den Rennsport war er schon seit 1990 zu finden.

Der von Massimo Bordi neukonstruierte Motor ist gespickt mit allem was im Motorenbau gut und teuer ist. Eine elektronisch geregelte Einspritzanlage (die SP-Modelle und die erste Strada von 1988 sogar mit zwei Einspritzdüsen pro Zylinder), Zahnriemengetriebene Nockenwellen,

acht zwangsgesteuerte Ventile und Wasserkühlung sind die technischen Leckerbissen. Als einzig traditionelles Element wurde der Zylinderwinkel von 90 Grad beibehalten.

Die SP-Varianten der Ducati 851/888 waren für einen üppigen Aufpreis gegenüber dem Serienmodell unter anderem mit hochwertigen Federelementen von Öhlins oder Showa, höherverdichtenden Kolben, je einen Millimeter größerem Ein- und Auslaßventil, schärferen Nockenwellen, Gußbremsscheiben und einem leichten Aluminium-Rahmenheck für ihren Einsatzzweck ausgerüstet.

Es ist aber nicht zu verleugnen, daß diese Modelle nur mit Mühe für den Straßenbetrieb zurechtgemachte Rennmotorräder sind. Im Würgegriff der TÜV-Bestimmungen können die SP-Motoren keine rechte Freude bereiten. Für Leute, die ihre Zukunft nicht ausschließlich auf der Rennstrecke sehen, sind die Strada-Versionen aufgrund ihrer besseren GesamtAbstimmung die bessere Wahl. Neben den vielen offiziell in Deutschland verkauften Maschinen, fanden mindestens genauso viele den Weg per Eigenimport über die Alpen. Da die Maschinen aber technisch quasi identisch sind, leiden sie auch an den gleichen Problemen.

Hauptkritikpunkt am Fahrwerk der Ducati 851/888 ist die teigige Vorderradbremse. Eine Verbesserung bringt der Einbau von Stahlflexleitungen. Endgültige Abhilfe schafft aber erst die Umrüstung auf einen anderen Hauptbremszylinder. Wunderdinge werden hier von der 19er Brembo-Radialpumpe für 629 Mark berichtet, deren TÜV-Eintragung möglich ist. Auch dem Motor kann mittels eines anderen Eproms auf die Sprünge geholfen werden. Für 399 Mark inklusive TÜV-Eintrag kann der Chip beim Ducati-Händler erworben werden.

Bei den Modellen der ersten Jahrgänge kam es immer wieder zu Dampfblasenbildungen im Einspritzsystem, da sich die Abwärme des Motors unter dem Tank staut. Beseitigen läßt sich das Problem durch den Einbau einer Entgasungsanlage und diverser Hitzeabschirmungen. Ebenfalls mit Überhitzung hat der Spannungsregler zu kämpfen. Um die drehtahlabhängige Spannung der Lichtmaschine weitgehend konstant halten zu können, benötigt der Regler eine Mindestspannung von der Batterie. Ist diese zu schwach, können die Spannungsspitzen der Lichtmaschine vom Regler nicht mehr verarbeitet werden, und der Regler brennt durch. Kostenpunkt für einen neuen Regler: rund 350 Mark.

Ein Problem, mit dem sich der Ducati-Eigner arrangieren muß, ist die zu geringe Leistung der Lichtmaschine. Durch den Strombedarf der Einspritzanlage und anderer Verbraucher zeigt sich die Lichtmaschine, insbesondere die noch kleinere Anlage der SP-Modelle, häufig überfordert. Infolgedessen kann die Bordelektrik unter Umständen die Batterie so weit leersaugen, bis die Ducati den Dienst quittiert. Viele

Besitzer bauen sich deshalb eine kleine Steckdose für ein Ladegerät ein, um die Batterie im eingebauten Zustand laden zu können. Ein weiterer Grund für den hohen Strombedarf der elektrischen Anlage kann ein verstopfter Benzinfilter sein, der die Benzinpumpe zu Schwerstarbeit veranlaßt. Deshalb sollte der Benzinfilter im Rahmen jeder Inspektion gewechselt werden. Als weitere Modifikation empfiehlt sich der Einbau eines Schalters in den Lüfterstromkreis, um den Lüfter unabhängig vom Thermostat einschalten zu können und so dem Motor bei sommerlicher Stadtfahrt ausreichend Kühlung zu verschaffen.

Peinlich genau sollten die Wechselintervalle (alle 20000 Kilometer) der nur 70 Mark teuren Zahnriemen eingehalten werden, da ein gerissener Riemen in der Regel einen kapitalen Motorschaden nach sich zieht. In jedem Fall sollten die Zahnriemen auch bei geringer Laufleistung nach spätestens fünf Jahren gewechselt werden.

Über die Fahrgewohnheiten des Besitzers informiert der stehende Zylinder. Wurde öfter auf eine ausreichende Warmfahrphase verzichtet, so sorgt die rasche thermische Ausdehnung des Auspuffkrümmers für ein Kippmoment am stehenden Zylinder, was zu leichten Ölundichtigkeiten führt. War der Anbieter einer gebrauchten Ducati 851/888 viel und gern mit offenem Auspuff und leistungssteigerndem Eprom auf der Rennstrecke unterwegs gewesen, sollte das Motorgehäuse auf Haarrisse als Folge der Belastung durch zu hohe Drehzahlen hin überprüft werden.

Ein weiteres Augenmerk sollte der Ducati-Interessent auf eine lückenlose Wartung durch eine Fachwerkstatt legen. Da die Inspektionskosten mit rund 1000 Mark recht hoch sind, vernachlässigen einige Ducati-Besitzer die regelmäßige Wartung. Berechnet eine Werkstatt übrigens mehr als etwa 1000 Mark für eine einfache Inspektion, sollte sich der Ducati-Besitzer diese Kosten genau aufschlüsseln lassen. Denn alle Gerüchte, dass zum Ventile einstellen die Zylinderköpfe grundsätzlich demontiert oder gar der ganze Motor ausgebaut werden muss, sind ins Reich der Fabeln zu verweisen. Ducati schreibt zwar deren Ausbau vor, doch findige Werkstätten können durch den Einsatz von Spezialwerkzeug auf diesen Aufwand verzichten.

Wer sich für die rassige Ducati 851/888 interessiert, den werden die am Neupreis gemessenen günstigen Gebrauchtpreise erfreuen. Bei rund 15000 Mark beginnt der Einstieg in die Welt der italienischen Superbikes. Mit rund 4000 Mark Mehrkosten muss man rechnen wenn man eines der exklusiven SP-Modelle haben möchte. Laufleistungen über 20 000 Kilometer sind bei allen Modellen eher die Ausnahme. Wer allerdings eine 851 der ersten Serie erwerben möchte, der muss sich auf eine lange Suche gefasst machen, denn die meisten Maschinen dieses Jahrgangs sind schon als Sammelobjekte in irgendeiner Garage verschwunden.