

# EEN DUCATI 749 VOOR ELKE DAG

Een Ducati 749 Dark voor dagelijks gebruik is niet de motor die het eerst bij je zal opkomen. Voor Clara Spoorenberg is het heel normaal. Ze heeft geen auto en verplaatst zich zomer en winter op de zware Duc.

**H**oewel motorrijden bij de familie Spoorenberg geen gemeengoed was, heeft Clara van jongs af aan interesse gehad voor motoren. Sterker nog: zij heeft een schuur vol Ducati's. Voor haar studententijd behaalde de nu 43-jarige Clara al haar motorrijbewijs. De eerste motor die ze kocht, was een oude Honda CM450e. "Dat was mijn eerste en enige Japanner. Niet dat ik iets tegen Japanners heb, maar alle andere motoren daarna zijn Europese motoren geweest, te beginnen met een Triumph T100C. Die motor was helemaal gerestaureerd toen ik hem kocht. Daar heb ik drie jaar mee rondgereden, waarna ik het eigenlijk zonde vond om de motor in de winter nog verder af te raggen. Ik heb de Triumph nog steeds en ik denk niet dat ik hem ooit nog zal verkopen. Alleen bij mooi weer komt de Triumph nog wel eens buiten."

## BIJZONDER

Als het om haar keuze voor motoren gaat, heeft Clara Spoorenberg een specifieke smaak. "Ik rij het liefst op een motor die je niet op elke hoek van de straat tegen zult komen. Na de Triumph ben ik met een Ducati 750

Supersport Nuda gaan rijden. De Duc beviel me goed, zodat het logisch was dat de opvolger weer een Duc werd. Mijn keuze viel op een 900 Supersport Carenata. Een geweldige motor, maar helaas was er in de winter niet mee te rijden. Bij koud, vochtig weer trad er ijsvorming op in de carburateurs. Dat vindt zo'n blok niet lekker. De motor kon er dan soms plotsklaps mee ophouden. Dat was levensgevaarlijk. Deze motor en de vorige Ducs had ik gekocht bij Star Twin in Loenen en daar was het ook dat ik mijn volgende motor, een Benelli 1130 TNT, zag staan. Een geweldige motor om te zien en nog spectaculairder om mee te rijden. Als hij liep tenminste, want dat was het probleem met deze fraaie driecilinder. Na minder dan een jaar zat er niks anders op dan deze onbetrouwbare tweewieler in te ruilen op toch maar weer een Ducati. Bij Star Twin werd ik geattendeerd op een 749 Dark. Dit was de eerste en enige motor die ik ooit nieuw heb gekocht. Een 749 is niet zo'n heel bijzondere motor, maar de uitvoering in matzwart maakte hem toch weer wat anders dan de andere Duc's. Verder heb ik nog de Triumph T100C,



**Clara Spoorenberg:**  
"Ik heb me vanaf het begin direct thuis gevoeld op de Ducati 749."



In het dashboard bevindt zich ook een voltmeter en die weet ik maar weinig af van de apparatuur die Van Steeuwen gebruikt.

## VROUW EN MOTOR

naam	Clara Spoorenberg
woonplaats	Culemborg
leeftijd	43
beroep	waterbouwer
rijdt sinds	1990
droommotor	Triumph Trophy uit 1969
motor	Ducati
type	749 Dark
bouwjaar	2006
aangeschaft	2006 (nieuw)
huidige stand	155.900 km
nieuwsprijs	€ 13.500
dagwaarde	circa € 4000
rijstijl	rustig
gebruik	woon-werk
brandstofverbr.	1:17
olieverbruik	nihil
onderhoud	motorzaak en zelf



Dat de balhoofdvlagers aan vervanging toe zijn, was goed te voelen.

een goudgele BMW R100RS en een Moto Guzzi 1000SP met zijspan. Afgezien van mijn Triumph is alles te koop." Dat Clara Spoorenberg een avontuurlijke motordame is, blijkt niet alleen uit haar keuze voor motoren, maar ook uit haar bezigheid als zijspanbakkenist bij races met klassiekers. "Ik hield altijd al van classic-motoren en kwam zo ook geregeld op classic-racedwedstrijden. Daar mag je gewoon door het rennerskwartier slenteren. Op één van die wedstrijden werd ik door een man aangesproken met de woorden: 'Jij bent wel geschikt'. Ik wist eerst niet wat hij bedoelde, maar hij wees naar een bordje in een zijspan met de tekst 'Bakkenist(e) gezocht'. Mijn eerste reactie was 'Dat lijkt me wel leuk' en ik maakte een afspraak om het een keer te proberen. Tien jaar lang heb ik met dezelfde zijspanrijder door Neder-

land en grote delen van Europa getoerd om classic-demo's en ook echte wedstrijden te rijden. Ik heb in die tijd veel over de techniek geleerd en veel vriendschappen in het classic-motorwereldje gemaakt. Ik heb ook wel de nodige blauwe plekken opgelopen als het eens fout ging, maar dat hoort er nu eenmaal bij. Omdat ik voor de nabije toekomst andere plannen heb en er een nieuw zijspan is gebouwd, heb ik besloten te stoppen als bakkenist."

**STORINGEN**

Dat Clara bijna 156.000 kilometer met de Ducati heeft gereden, wil niet zeggen dat de Duc nooit voor problemen heeft gezorgd. "De eerste twee jaren verliepen probleemloos, maar toen ontstonden de eerste elektrische problemen. Toen ik Star Twin belde om te vragen of ze er daar naar wilden kijken,



De ketting heeft inmiddels zijn beste tijd gehad.



De uitlaatbocht van de achterste cilinder wordt soms roodgloeiend.



Omdat het voorspatbord aan de kortekant is, gooit het voorwiel veel troep omhoog, tot in de vuldop toe.



De Spark-uitlaat produceert een mooi Ducati-geluid.



Een trekbandje is nodig om te voorkomen dat om de haverklap het achterlicht los trilt.

was het eerste wat de monteur vroeg: 'Heb je ermee in de regen gereden?' Een beetje verbouwereerd zei ik dat ik niet wist dat hij daar niet tegen kon, maar dat ik ook niet kon beloven dat ik het nooit meer zou doen. Diezelfde monteur had mij ook wel eens in de winter, als ik voor een onderhoudsbeurtje kwam, gevraagd of ik geen pekel fiets had. Op het antwoord dat de Duc mijn pekel fiets is, trok hij heel erg ver zijn wenkbrauwen op. Ja, met een Triumph uit 1969 ga je echt niet in de pekel rijden! Over het onderhoud bij Star Twin ben ik altijd zeer tevreden geweest. Ze probeerden er bij beurten zoveel mogelijk rekening mee te houden dat ik er ook de wintermaanden mee door moest zien te komen. Dat mijn motor de laatste jaren wordt onderhouden bij Ducati Zaltbommel heeft puur met mijn verhuizing te

maken. Ook over deze motorzaak ben ik zeer te spreken. Maar mijn Duc blijft er wel eentje met kuren. Zoals de keer dat ik strandde op de A12 omdat de motor er tijdens het inhalen van een vrachtwagen ineens mee stopte en de ANWB me kwam helpen. Ik had zelf al de zekeringen in het dashboard gecheckt, maar daar zat de storing niet in. Vanwege de smalle vluchtstrook vond die gast van de ANWB het niet verantwoord om de kuip verder te demonteren. Omdat het vrij koud was, besloot hij dat het niet veilig was om mij zo alleen achter te laten tot de sleepwagen er was en dat hij de motor moest 'bewaken'. Wat betekende dat ik lekker warm in de auto mocht wachten. Tijdens het wachten keek de ANWB'er in zijn digitale archief naar de geschiedenis van mijn kenteken. 'O, je hebt al vaker elektronische storingen gehad',



De remolie van de achterrem is aan vervanging toe.

zei hij, toen hij zeker drie eerdere voorvallen tevoorschijn toverde. Gelukkig kon hij niet meer dan een jaar terugkijken en konden we er allebei om lachen. Het heeft overigens een hele poos geduurd alvorens duidelijk werd wat nu de oorzaak was. Het probleem bleek corrosie van een deel van de kabelboom te zijn. Sinds een deel van die kabelboom is vervangen, zijn de onverklaarbare storingen achterwege gebleven."

**PRIJZIG**

Clara rijdt de meeste kilometers met haar Ducati 749 voor woon-werkver-

keer. Dat betekent dat het gros van die kilometers op de snelweg wordt gereden. "Afgezien van een vakantie naar Noorwegen is de 749 niet veel voor dit soort doeleinden gebruikt. Veel van mijn vrije dagen gingen op aan lange weekeinden naar de classic-races en zeilvakanties. Je moet nu eenmaal keuzes maken. Met een brandstofverbruik van 1 op 17 is de Duc best zuinig te noemen, maar dat ligt ook wel wat aan mijn rijstijl. Gaat het harder dan 130, dan neemt het brandstofverbruik flink toe. Olie verbruikt de motor niet. Met een achterband doe ik gemiddeld 20.000 kilometer en een voorband

30.000 kilometer. Ik gebruik dan wel een wat slijtvastere band, een Pirelli Diablo. Hieruit blijkt wel dat ik niet het uiterste van mijn Ducati verg. Afremmen doe ik bijna altijd op de motor. Daarom zijn bij 155.000 kilometer pas voor het eerst de remblokkjes aan de voorkant vervangen. Die waren met € 250 wel duur, maar dat is minder erg als ze zo lang meegaan. De remblokkjes achter slijten harder. Ik gebruik ook wat meer de achterrem. De schijf is achter al een keer vervangen. Dat kwam omdat de schijf krom was getrokken vanwege een klemmende remzuiger. Over de levensduur van de ketting heb ik evenmin te klagen. Met handmatig smeren - maar wel op tijd - haal ik zo'n 30.000 kilometer. De beurten zijn geen goedkope aangelegenheid. Om de 10.000 kilometer ben ik zo'n € 900 kwijt. Kleppen stellen en om de 20.000 kilometer een nieuwe distributieriem drijven de prijs op. Dat is dan zonder banden, kettingset of andere speciale reparaties. Maar je hoort mij niet klagen, plezier mag wat kosten. Bovendien heb ik geen auto. Het geld dat ik daardoor bespaar, steek ik in de motor. Omdat ik zoveel kilometers rij - ik denk bijna het dubbele van de gemiddelde Ducati-rijder - ben ik op jaarbasis aardig wat geld kwijt aan onderhoud. Maar als de motor in vertrouwde handen is, is dat niet zo'n probleem." Naast het normale onderhoud zorgt



**"MET EEN SLECHTE MOTOR GA IK DE WEG NIET OP."**

EERDER IN MOTOT3	
6/2003	test 749
22/2003	rijndruk 749S
RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK	
2003	circa € 5000
2004	circa € 5500
2005	circa € 6000
REPARATIES EN PROBLEMEN	
20.000 km	elektrische storingen (garantie)
29.000 km	elektrische storingen
48.000 km	koppelingshuis en -platen vervangen
60.000 km	elektrische storingen, deel kabelboom vervangen
71.000 km	achterwiellagers vervangen
77.000 km	aansturing koppeling vervangen
89.000 km	balhoofdvlagers vervangen
90.000 km	voorkop door kroonplaten gezakt
100.000 km	koppelingshuis en -platen vervangen
123.000 km	balhoofdvlagers, schijfrem achter en voorwiellagers vervangen
135.000 km	accu vervangen
144.000 km	koppelingshuis en -platen en aansturing koppeling vervangen
150.000 km	ECU vervangen (door tweedehandse)
154.000 km	voor de eerste keer remblokken voor vervangen
GEMONTEERDE ACCESSOIRES	
- bagagerekje gemaakt door Star Twin	
- tanktas	
- Spark-uitlaatsysteem	



ook de (droge) koppeling voor een regelmatig terugkerende kostenpost. Koppelingshuis en koppelingssplaten zijn al drie keer vervangen. "En dan krijg ik nog te horen dat ik er heel lang mee doe", vertelt Clara. "Als ik mijn vaste monteur bij Ducati Zaltbommel moet geloven, is een levensduur van 30.000 kilometer normaal te noemen. Samen met de zuigerunit die de koppeling bedient, praat je dan over een extra kostenpost van circa € 750. Dat zijn kosten waar je niet op zit te wachten. Maar het kan nog erger, zoals die keer dat ook de rem- en koppelingpomp op het stuur moesten worden vervangen. Er trad drukverlies op. Samen met een grote beurt was die reparatie goed voor ruim € 1600. Het balhoofdlager is inmiddels twee keer vervangen en de laatste grote onkostenpost was de vervanging van de ECU en een bobine. Gelukkig hebben ze voor mij een gebruikte ECU gevonden. Die kostte me € 300 in plaats van zo'n € 700 nieuw. Na elke winter worden bij mijn motor alle gevoelige relais vernieuwd. Die relais zitten op plaatsen waar pekkel vrij toegang heeft. Bovendien zijn de relais van het soort waarin gemakkelijk pekkel of vocht kan binnendringen. Om te voorkomen dat ik door zo'n kapot relais stil kom te staan of te maken krijg met een motor die niet wil starten, worden ze telkens preventief vervangen. Daar ben ik heel blij om. Dat is ook het voordeel dat je hebt als bij een motorzaak steeds dezelfde monteur aan je motor sleutelt."



Sporadisch wordt de Ducati gebruikt voor vakantie, zoals hier in Noorwegen.

### PECH

Een minder prettige ervaring met de Ducati hield Clara over aan wat een leuk weekeindje Antwerpen had moeten worden. "In het centrum van Antwerpen en dan vooral in het havengebied liggen zeer slechte wegen met kinderkopjes en gaten. Niet ideaal voor een motor en al helemaal niet voor een sportieve Ducati. Het is dan ook een kunst om de diepste kuilen te ontwijken, maar één gat zag ik over het hoofd. Ik knalde daar vol in en de klap was zo groot dat de beide vorkpoten spontaan door de kroonplaten omhoog schoven. Wonder boven wonder ben ik daarna niet gevallen en was er vroeg in de ochtend heel weinig verkeer op de weg, zodat ik veilig de kant van de weg bereikte. Maar dat was wel even schrikken. Vanuit Zaltbommel zijn ze mijn motor komen ophalen. De vork-

poten konden weer op hun plek worden gezet, maar ik vertrouwde het na die zware klap niet om verder te rijden. De motor is na dit voorval grondig nagekeken en er bleek gelukkig verder niets aan de hand te zijn." Niet lang daarna ging er opnieuw iets mis zonder dat de bestuurster daar iets aan kon doen. "Het was op een buiten-

weg toen een busje voor me stopte. Ik stopte ook en wachtte tot de bestuurder wilde afdraaien. Tenminste, ik dacht dat hij dat van plan was. Maar in plaats van afdraaien reed de chauffeur plotse-ling vol gas achteruit. Ik riep zo hard ik kon, maar hij hoorde niks. Voor ik het wist zat de bumper boven op het voorwiel en lag de kuip aan diggelen. Ik bleef maar roepen, maar weer hoorde de chauffeur niks. Hij reed opnieuw naar voren en ging toen kijken wat er aan de hand was. Wonderbaarlijk genoeg ben ik niet omgevallen, maar ik kon wel janken toen ik de beschadigingen zag. Was dat het einde van mijn mooie Ducati? Gelukkig was er een omstander die alles had gezien, waardoor het later met de verzekering allemaal goed is gekomen. Maar zo zie je maar: ook al let je zelf nog zo goed op in het verkeer, als anderen dat niet doen, ben je als motorrijder toch al snel de klos."

### OP DE BRUG

De Ducati 749 Dark is voorzien van een door Star Twin speciaal voor deze motor gemaakte uitlaat en dat is te horen als Clara met haar Duc de parkeerplaats bij Van Sleuwen Motoren in Volkel op rijdt. Niet dat de motor veel lawaai maakt, maar je kunt nu tenminste horen dat er een echte Duc in aantocht is. "Het originele geluid was me



De remschijven zijn na 155.000 kilometer nog de originele. De remblokken hielden het zelfs ruim 150.000 kilometer vol.



'Sproeten' vanwege het kettingsmeren.



Geen speling op het achterwiellager.

### GOED OM TE WETEN

De Ducati 749 is het kleinere broertje van de 999 en werd gebouwd tussen 2003 en 2006. Erg populair is de 749 bij het Ducati-publiek nooit geweest. De 749 is er in vier varianten: 749, 749 Dark, 749S en 749R. Deze laatste is de race-uitvoering. Het eerste jaar had de kuip van de 749 grotere luchthappers voor in de kuip die smal naar boven doorlopen. Bij latere uitvoeringen zijn die luchthappers kleiner. De motor heeft veel gemeen met de 999. Verschil is kleinere achterband, kleinere cilinders, andere cilinderkappen. De 848 werd in 2008 gezien als de opvolger van de 749.

net iets té beschaafd", aldus de eigenaresse. Na zijn proefritje merkt Van Sleuwen op dat de 749 een veel smeuiger motorkarakter heeft dan de meeste andere Ducati's waarop hij wel eens heeft proefgereden. "Dat is ook precies de reden waarom ik van deze motor hou, al is filerijden met minder dan 3000 toeren best nog wel eens lastig", aldus Clara. Het balhoofdlager is bij de 749 al twee keer vervangen en er is niet veel fantasie voor nodig om te voelen dat dat binnen afzienbare tijd weer een keer moet gebeuren. "Al heb ik er tijdens het rijden weinig van gemerkt. Maar met het voorwiel los van de grond is het duidelijk voelbaar. Zeer waarschijnlijk een gevolg van veel rechtuit rijden op de snelweg met een constante belasting op hetzelfde punt", vertelt keurmeester Van Sleuwen. Naast de balhoofd-lagers zijn ook de wiellagers (voor en achter)

### OOK EEN MARATHONMOTOR?

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt én ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectie door onze specialisten! Stuur een mail aan [marathonmotor@mpsadventure.nl](mailto:marathonmotor@mpsadventure.nl) met je contactgegevens en informatie over je motor zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op [www.mpsadventure.nl](http://www.mpsadventure.nl).

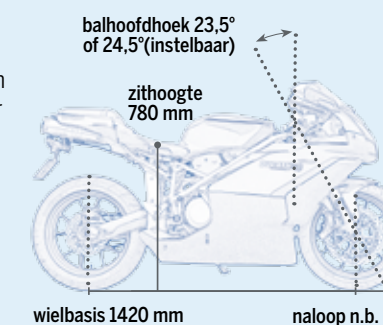


De twee passies van Clara Spooenberg: een Ducati en een zeilboot.

### "HET ORIGINELE GELUID WAS ME NET IETS TÉ BESCHAAFD."

al eens vervangen. Nu is alles in orde. De koppeling (al drie keer vervangen) voelt goed en het blok loopt soepel. "Nooit problemen met de koude start en ik let goed op dat ik de motor eerst rustig op temperatuur laat komen voordat ik het blok ga belasten", vertelt Clara. De voorste remschijven zijn na 155.000 kilometer nog lang niet versleten. Dat onderstreept de opmerking dat Clara bijna altijd afremt op het blok. Noemenswaardig is dat de remblokken aan de voorkant pas bij 150.000 kilometer zijn vervangen. Nieuw record? De levensduur van de remblokken achter was korter (20.000 kilometer), omdat er een nieuwe schijf werd gemonteerd. De blokken achter zitten er nu al bijna 100.000 kilometer op. De kuipdelen (waarvan een deel plus de koplampunit en voorspatbord na het ongeval zijn vervangen) zien er nog goed uit en hebben qua pasvorm niet ingeleverd. De vervangingsuitlaat bestaat van voor tot achter uit roestvrijstaal. Dat is maar goed ook met alle pekkelritjes. Het aluminium van de Duc is vrij goed bestand tegen invloeden van buitenaf. Het ziet er weliswaar niet meer uit als nieuw, maar zwaar aangevretten is het evenmin. Van enige olie-lekkage (behalve dan wat smeersel van de ketting) heeft de 749 geen last. Speciale aandacht verdient het achterlicht. "Sinds de opkomst van led-lampjes kan ik de verlichting heel houden", vertelt Clara. "Gewone lampjes houden het nog geen week vol. Die trillen allemaal stuk. Zelfs de eerste led-lampjes gingen nog kapot, maar met het beter worden van de ledjes heb ik steeds betere achterverlichting gekregen. Het glas van het achterlicht heb ik wel geborgd met een trekbandje, want ook dat trilt anders direct los. Met de verlichting voor, de claxon en het contactslot heb ik nooit problemen."

Een middenbok heeft de 749 niet, maar wel een jiffy. Die valt niet bij iedereen in de smaak, omdat de motor op omvallen lijkt te staan, maar Clara heeft daar nooit last van gehad. Een voltmeter in het dashboard laat zien hoe het met de laadstroom is gesteld. Het display toont 13,8 volt, de voltmeter van Van Sleuwen geeft iets hoger aan. Daar valt mee te leven. Alle bedieningsorganen voor handen en voeten verkeren in prima staat, gaan niet stroef en vertonen geen overmatige speling. De radiator ziet er op zich in orde uit, maar een groot deel zit dicht door modder en zand. Op zich niet verwonderlijk met een (standaard) half voorspatbord. Dat haar motor technisch in goede staat is, ook al zit deze weer tegen een beurt aan, wist Clara. "Met een slechte motor ga ik de weg niet op. Dat mijn Duc met dik anderhalve ton niet zo heel veel meer waard is, besef ik ook. Als dit verhaal in MOTO73 staat, heb ik mijn 749 misschien verkocht. Niet omdat ik de motor beu ben, maar omdat ik samen met mijn vriend per zeilboot een wereldreis ga maken. Naast motor-



rijden is zeilen mijn tweede passie. Omdat we niet weten hoe lang we weg-blijven - ik heb mijn baan opgezegd - zal er van motorrijden de komende tijd heel weinig komen. Maar ik verwacht dat er veel andere leuke dingen voor in de plaats gaan komen." ☞



Met de onderkant van het duozitje is niks mis, al vraagt Clara zich wel af waar het staalkabeltje voor dient.

### TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR	
bouwwijze	90°-L-twin
koelsysteem	vloeistof
brandstofsyst.	injectie
kleppen per cil.	4
boring x slag	90 x 58,5 mm
cilinderinhoud	748,14 cc
max. vermogen	103 pk @ 10.000 tpm
max. koppel	77 Nm @ 8500 tpm
aantal versnel.	6
sec. overbr.	ketting
RIJWIELGEDEELTE	
frame	stalen vakwerkframe
voorvering	upside-downvork
achtervering	mono
veerweg v/a	125/128 mm
bandenmaat v/a	120/70-ZR17, 180/55-ZR17
voorrem	twee 320mm-schijven
remklauw	vierzuiger
achterrem	240mm-schijf
remklauw	dubbelzuiger
MATEN EN GEWICHTEN	
drooggewicht	188 kg
tankinhoud	15,5 liter