

Tipps für den Gebrauch-Motorradkauf

Motorblock

Sind Ventildeckel, Ölwanne, Zylinderkopf und -fuß sowie Motorseitendeckel dicht?

Falls vorhanden: Leckt das Wasserkühlsystem?

Stimmt der Ölstand?

Motorseitendeckel mit Unfallspuren?

Kompressionsvergleichsmessung: Die Zylinder dürfen untereinander nicht mehr als ein bar Differenz haben.

Elektrik:

Funktionieren sämtliche Kontrollleuchten der Instrumente sowie Blinker, Hupe, Tankanzeige, Fern- u. Abblendlicht, Stand- und Bremslicht (bei Betätigen von Hand- und Fußbremshebel?)

Radlager:

Spiel bei entlastetem Rad prüfen. Rad mit beiden Händen umgreifen und versuchen, quer zur Fahrtrichtung zu rütteln. Bei fühlbarem Spiel sind die Lager hinüber.

Auspuff:

Ist Rost vorhanden?

Sind Unfallspuren zu sehen?

Mit dem Handballen gegen den Schalldämpfer schlagen: Wenn es klappert, sind vermutlich innen Bleche lose.

Ist der Auspuff original beziehungsweise besitzt er eine Betriebserlaubnis? Andernfalls muss er im Fahrzeugschein eingetragen sein.

Armaturen:

Unfallspuren an den Griffen oder Hebeln?

Funktionieren Hauptscheinwerfer, Blinker, Hupe, Rück- und Bremslicht?

Lässt sich der Tageskilometerzähler zurückstellen?

Funktionieren alle Kontrollleuchten?

Funktioniert der Killschalter?

Schlüssel:

Alle vorhanden?

Wenn Einheitsschließung: Passt der Schlüssel für alle Schlösser?

Funktioniert das Lenkschloss?

Bowdenzüge:

Sind sie leichtgängig?

Verkleidung:

Hat sie Risse?

Sind die Verkleidungsscheibe und das Unterteil original beziehungsweise eingetragen?

Tank:

Mit der Taschenlampe hineinleuchten: Gibt es Rostspuren?

Lenkkopflager:

Motorrad aufbocken und Vorderrad entlasten, Lenker von Anschlag zu Anschlag drehen: Es darf kein Rasten zu spüren sein.

Das Vorderrad gegen eine Wand stellen und mehrmals kurz hintereinander am Lenker

Richtung Wand drücken: Es darf nicht klackern.

Ist der Lenkansschlag unbeschädigt? Sonst Verdacht auf Umfaller oder gar Unfall.

Standrohre:

Sind sie dicht?

Sind sie gerade? Prüfung mit Profil aus Leichtmetall. Wenn es kippelt, sind die Standrohre verspannt eingebaut worden oder krumm.

Räder:

Hat das Radlager Spiel? Reifen mit beiden Händen oben umgreifen und wackeln, versuchen, sie quer zur Fahrtrichtung zu bewegen.

Wenn Speichenrad: Sind alle Speichen vorhanden und korrekt gespannt? Speichen mit Schraubenziehergriff anklopfen: Sie müssen sich alle gleich anhören.

Motorrad aufbocken, Lenker gerade stellen. Aus einigen Metern Abstand gebückt von vorn schauen: Fluchten die Räder? Wenn nicht, ist das Hinterrad schief eingebaut oder eventuell der Rahmen verzogen.

Reifen:

Ist genug Profiltiefe vorhanden?

Sind die montierten Reifen eingetragen?

Bremsen:

Haben die Bremsscheiben Riefen? (Prüfen mit Fingernagel)

Sind die Bremsbeläge verschlissen?

Ist genug Bremsflüssigkeit vorhanden?

Sind die Leitungen dicht?

Sind eventuell nachträglich eingebaute Stahlflex-Bremsleitungen eingetragen?

Wenn Trommelbremse: Sind die Verschleißanzeiger schon am Limit?

Hauptständer:

Ist das Motorrad aufgebockt, dann sollte das Hinterrad den Boden nicht berühren, sonst ist der Hauptständer verbogen.

Seitenständer:

Klappt er weg? Oder lässt sich das Motorrad mit ausgeklappten Seitenständer anfahren?
Wenn ja, kann je nach Motorradtype der Kurzschlusschalter kaputt sein.

Kette:

Wie ist ihr Pflegezustand (Durchhang, Schmierung)?

Zeigt das Kettenrad Haifischzähne? Wenn ja, Kettenrad und wahrscheinlich Ritzel und Kette verschlissen.

Ist der Kettenspanner schon fast am Ende der Einstellskala? Wenn ja, Kette verschlissen.

Lässt sich die Kette nach hinten deutlich vom Kettenrad wegziehen? Wenn ja, verschlissen.

Motorrad aufbocken, Durchhang bei verschiedenen Stellungen des Hinterrads fühlen. Wenn sich der Durchhang stark ändert, ist die Kette ungleichmäßig gelängt.

Schwinge:

Bei aufgebocktem Motorrad quer zur Fahrtrichtung rütteln. Wenn Spiel fühlbar ist, sind die Schwingenlager entweder lose oder verschlissen.

Umlenkhebel:

Bei aufgebocktem Motorrad an der Schwinge hoch und runter ruckeln. Wenn Spiel fühlbar wird, sind die Umlenklager verschlissen.

Sichtprüfung der Umlenkhebel. Ist die Hebelelei von außen verrostet und fettfrei, ist innen wahrscheinlich auch kein Fett.

Stoßdämpfer:

Dichtheit prüfen. Es darf von außen kein Öl zu sehen sein. Funktionskontrolle: Motorrad von Helfer am Lenker halten lassen. Motorrad hinten einfedern und hochschnellen lassen. Darf keine gurgelnden Geräusche machen und nicht nachschwingen.

Unter der Sitzbank:

In welchem Zustand sind die Kabelverbindungen?

Wie sieht die Batterie aus (Pole, Flüssigkeitsstand, Batteriekasten)?

Sind Bordwerkzeug und Handbuch vorhanden?

Anlassen:

Ist der Motor kalt oder wurde er vom Verkäufer vorsichtshalber warm gefahren?

Kupplung:

Rutscht sie durch beim Beschleunigen im großen Gang? Wenn ja, muss sie nachgestellt werden oder die Beläge sind verschlissen.

Schiebt das Motorrad bei eingelegtem ersten Gang trotz voll gezogener Kupplung? Wenn ja, Beläge verklebt oder Kupplung falsch eingestellt.

Freihändig fahren:

Zieht das Motorrad zu einer Seite? Wenn ja, eventuell Rahmenschaden.

Geräusche beim Fahren:

Mahlt die Kette (ungleichmäßig gelängt)?

Singt oder heult das Getriebe im fünften Gang? Kommt häufig bei Einzylinder vor. Wenn ja, Zahnradpaar verschlissen.

Rasselt der Motor bei niedrigen Drehzahlen? Vielleicht Steuerkette oder deren Spanner verschlissen.

Lastwechsel:

Helfer fährt hinterher. Wenn unter Last blaue Fahnen aus dem Auspuff kommen, sind die Kolbenringe verschlissen. Tritt dagegen beim Lastwechsel und im Schiebebetrieb Blaurauch auf, sind die Ventilschaftdichtungen im Eimer.

Wenn es beim Gaswegnehmen knallt, ist vermutlich der Auspuff undicht.

Kurzschlusschalter:

Falls vorhanden: Stirbt der Motor plangemäß beim Ausklappen des Seitenständers ab? Bei manchen Motorrädern erst beim Gangeinlegen und/oder Einkuppeln.

Armaturen während der Fahrt:

Zeigen Tacho und Drehzahlmesser an?

Funktioniert die Dämpfung oder zittern die Zeiger?

Quelle: Perfekt fahren mit Motorrad - Motorbuchverlag