

Checkliste für gebrauchte Motorräder

Besichtigung im Stand

Allgemeine Optik Gepflegter Allgemeinzustand? Lackschäden? Schäden, die auf einen Unfall hindeuten? Abnutzungserscheinungen, die nicht mit dem Kilometerstand zu vereinbaren sind?

Motor (am besten nach einer Probefahrt)

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

Lecks im Wasser- oder Ölkühlsystem?

Spröde Schläuche?

Ansauggummis spröde?

Rostkrümel im Benzinfilter? Dann Rost im Tank!

Auspuff

Bei Zubehörauspuff: Eingetragen oder EG-ABE?

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

Ist Rost zu entdecken?

Sind Unfallspuren zu sehen?

Armaturen

Läßt sich der Tageskilometerzähler zurückstellen?

Funktionieren Haupt-, Rück-, Bremslicht, Blinker, Hupe?

Unfallspuren im Lenkerbereich?

Schlüssel

Alle vorhanden?

Funktioniert das Lenkschloß?

Funktionstest aller Schlösser.

Hydraulikleitungen

Überaltert (über 4 Jahre)?

Spröde? Weich?

Bowdenzüge

Leichtgängig?

Nachstellmöglichkeit bereits ausgeschöpft?

Verkleidung

Risse?

Sturzschäden (evtl. unter Aufkleber versteckt)?

Ist es die Original-Verkleidung (auch auf die Scheibe achten)?

Wenn nicht: Sind die Teile eingetragen bzw. ist eine ABE vorhanden?

Tank

Mit der Taschenlampe hineinleuchten: Rostspuren?

Lenkanschlag

Unbeschädigt?

Ansonsten besteht starker Verdacht auf einen Unfall.

Lenkkopflager

Motorrad aufbocken und Vorderrad entlasten, Lenker von Anschlag zu Anschlag drehen: Muß leichtgängig und ohne Einrasten möglich sein.

Motorrad mit dem Vorderrad gegen eine Wand stellen und mehrmals kurz am Lenker Richtung Wand drücken: Es darf nicht klackern.

Gabel, Standrohre

Mit den Fingern die Standrohre auf- und abfahren: Trocken? Sonst Dichtringe defekt!

Rostpickel am Standrohr (reibt Dichtring auf)?

Taucht Gabel satt ein und federt gedämpft wieder aus?

Vorderrad

Hat das Radlager Spiel?

Reifen mit beiden Händen quer zur Fahrtrichtung ruckeln; soll spielfrei sein!

Läuft das Rad gerade oder hat es „Schlag“?

Wenn Speichenrad: Sind die Speichen korrekt gespannt? (Speichen mit Schraubendrehergriff anklopfen: Müssen alle gleich klingen.)

Fehlen Speichen?

Rost?

Wenn ComStar-Rad (Honda-Verbundfelge): Nieten dürfen nicht lose sein.

Reifen vorn

Profiltiefe mind. 1,6 mm. Reifen brüchig?

Richtiger Reifentyp nach Fahrzeugbrief?

Bremse vorn

Bremsscheiben riefig (Prüfung mit Fingernagel)?

Bremsscheibe unter Verschleißmaß (mit Mikrometerschraube messen)?

Bremsbelag bereits an der Verschleißmarkierung (oder unter 4 mm Stärke)?

Bremsflüssigkeit

Überaltert? (braune Verfärbung)

Hauptständer

Im aufgeböckten Zustand muß ein Rad freischweben, sonst Ständer oder Anschlag verbogen.

Seitenständer

Muß selbständig einklappen oder Kurzschlußschalter muß das losfahren bei ausgeklapptem Ständer verhindern. Doppelte Feder muß vorhanden sein.

Kette, Kettenräder

Läßt sich die Kette nach hinten deutlich vom Kettenrad wegziehen?

Wenn ja: Verschlissen!

Schon bis zum Anschlag nachgespannt?

Durchhang bei verschiedenen Stellungen des Hinterrads prüfen. Wenn sich der Durchhang än-

dert: Kette verschlissen. Gefahr für das Getriebeausgangslager!

Hat das Kettenrad „Haifischzähne“?

Wenn ja, ist nicht nur das Kettenrad, sondern wahrscheinlich auch noch das Ritzel und die Kette verschlissen.

Kardan

Ölundichtigkeiten im Antriebsstrang?

Dreht das Hinterrad ohne mahlende Geräusche oder haken?

Schwinge

Bei aufgebocktem Motorrad quer zur Fahrtrichtung rütteln. Es darf kein Spiel fühlbar sein.

Federbeine

Undichtigkeiten?

Funktion (Darf beim Ausfedern nicht nachwippen)?

Rost an der Dämpferstange?

Zentralfederbein

Bei aufgebocktem Motorrad an der Schwinge hoch und runter ruckeln. Wenn Spiel fühlbar ist, sind die Umlenklager verschlissen. Federbein darf beim Ausfedern nicht nachwippen!

Ist die Umlenkhebele von außen verrostet und fettfrei, laufen die Lager selbst wahrscheinlich auch trocken.

Undichtigkeiten? (Taschenlampe benutzen)

Hinterrad

Hat das Radlager Spiel? Reifen mit beiden Händen quer zur Fahrtrichtung ruckeln; soll spielfrei sein!

Wenn Speichenrad: Sind die Speichen korrekt gespannt? (Speichen mit Schraubendrehergriff anklopfen: Müssen alle gleich klingen.)

Fehlen Speichen?

Wenn ComStar-Rad (Honda-Verbundfelge): Nieten dürfen nicht lose sein.

Bremse hinten

Bremsscheiben riefig (Prüfung mit Fingernagel)?

Bremsscheibe unter Verschleißmaß (mit Mikrometerschraube messen)?

Bremsbeläge verschlissen?

Wenn Trommelbremse: Verschleißzeiger schon am Limit? Wenn ja: Beläge verschlissen.

Reifen hinten

Profiltiefe mind. 1,6 mm. Reifen brüchig?

Ist der montierte Reifen eingetragen?

Räderflucht

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

Unter der Sitzbank

Zustand der Batterie (Pole, Flüssigkeitsstand, Batteriekasten)?

Schlauch dran?

Säureschäden?

In welchem Zustand sind die Steckverbinder der Kabel ?

Probefahrt

Startverhalten bei kaltem Motor testen.

Motorlauf, Leistung

Nimmt der Motor sauber Gas an und dreht ruckelfrei und ohne „Leistungslöcher“?

Stimmt die Leistungsentfaltung?

Wird die Endgeschwindigkeit erreicht (nur bei entspr. Straßenverhältnissen testen)?

Kupplung

Rutscht sie beim Beschleunigen im großen Gang? Wenn ja, muß sie nachgestellt werden oder die Beläge und/oder Federn sind verschlissen.

Schiebt das Motorrad im ersten Gang trotz voll gezogener Kupplung? Wenn ja: Beläge verklebt oder falsch eingestellt oder Stahllamellen verzogen.

Lastwechsel

Helfer fährt hinterher. Wenn unter Last, also beim Gasgeben, blaue Fahnen aus dem Auspuff kommen, sind die Kolbenringe verschlissen. Tritt dagegen beim Lastwechsel und im Schiebebereich (Gas wegnehmen) Blaurauch auf, sind die Ventilschaftdichtungen im Eimer. Knallt es beim Gaswegnehmen, kann der Auspuff undicht sein.

Bremsen

Mehrmals hintereinander bremsen. Der Druckpunkt darf sich nicht verändern / verschieben..

Fahrwerk

Zieht das Motorrad einseitig (ev. vorsichtig Lenker bei ca. 60 km/h loslassen)?

Schlingern bei höheren Geschwindigkeiten(Lenk- Schwingenlager, Reifen abgenutzt, ev. aber auch Rahmen verzogen)?

Instrumente

Zeigen Tacho und Drehzahlmesser realistische Werte an? Starkes Nadelzittern deutet auf Defekte hin.

Geräusche

Mahlt die Kette? Wenn ja: ungleichmäßig gelängt.

Bei Kardantrieb: harte mechanische Geräusche bei Lastwechsel lassen teure Reparaturen erwarten.

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

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

Klappert der Kupplungskorb (Geräusch verschwindet bei gezogener Kupplung)?

Sonstige Geräusche, die auf einen Schaden (evtl. teure Reparatur) hindeuten?

Ist der Auspuff zu laut?

Papiere / Kfz-Brief

Stimmt die Fahrgestellnummer im Brief mit der auf dem Typenschild überein?

Wie viele Vorbesitzer hat die Maschine?

Ist es noch der erste Brief?

TÜV

Wann ist die nächste Hauptuntersuchung fällig?

Eintragungen

Ist sämtliches abnahmepflichtiges Zubehör im Kfz-Brief eingetragen, oder sind die zugehörigen ABE-Bescheinigungen vorhanden?

Vorrübergehende Stilllegung

Ist das Fahrzeug länger als ein Jahr abgemeldet gewesen? Wenn ja: Baurat fällig.

Service-Heft

Sind die Inspektionen von der Werkstatt eingetragen?

Reparaturen

Wenn der Verkäufer größere Reparaturen angibt: Sind diese per Rechnung belegbar?

Diese Checkliste hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ist ohne Gewähr. Besser beurteilen können das natürlich die Profis in der Werkstatt oder das ADAC Prüfzentrum.