

Gesamteindruck

Rostbefall

- am Auspuff -
- an den Schweißnähten
des Rahmens sowie im Lenkkopf- und Schwingenbereich (bei Rollern müssen zur Prüfung meist Verkleidungsteile entfernt werden.
Also Schraubendreher mitnehmen.)
- an den Felgen/Speichen -
- am, unter und im Tank -
Rost ist meist ein optisches Problem. Wenn das betroffene Teil aber nicht mehr behandelt werden kann, ist u. U. ein Austausch nötig.

Flüssigkeitsaustritt

- am Motorblock
Zylinderfuß, -block, Ventildeckel (4-Takt-Motoren)
- an der Vorderradgabel
Ölaustritt zwischen Stand- und Gleitrohr
(ggf. Staubschutzmanschetten hoch-, bzw. herunterschieben – je nach Bauart)
- am Kardan-Winkeltrieb
Simmerring undicht
- am Vergaser -
- Getrenntschmierungssystem an Tank und Benzinbahn
Auch nach der Probefahrt kontrollieren. Undichtigkeiten können zwar beseitigt werden, die Arbeitszeit kann aber teuer kommen.

Schleifspuren

- an allen Kunststoffteilen, v.a. Verkleidungen an Rollern
ggf. Aufkleber lösen, je nach Hersteller sind Verkleidungsteile sehr teuer
- an Fußrasten und Endschalldämpfer -
- an Lenkerenden und Armaturen/Scheinwerfer -
- am Rahmen -
Schleifspuren deuten auf harte Fahrweise, Stürze oder Unfälle hin, also Vorsicht!

Detailprüfung 1

Räder & Reifen

- Drehbarkeit**
Räder müssen in beide Drehrichtungen frei und ohne Schleifgeräusche laufen. Kardangetriebene Hinterräder dürfen nicht haken oder "mahlen".
- Felgenschlag**
Prüfung durch Anhalten eines Schraubenziehers am Felgenrand.
- Speichenspannung**
Felgenrisse, Risse in der Nabe? Verfügt das Bike über Speichenräder, müssen selbstverständlich noch alle Speichen vorhanden sein und fest verschraubt sitzen. Man "hört" die Festigkeit der Speichen am Klang, wenn die Speichen angeklopft oder angezupft werden.
- Radspiel**
Radlager durch Kippbewegungen der Räder kontrollieren.
- Reifenprofil**
Damit nicht schon nach kurzer Fahrzeit neue Reifen fällig sind, sollte das Profil mindestens vier Millimeter tief sein. Sind gleich frische Sohlen fällig, sollte man den Kaufpreis runterhandeln, für einen Satz Reifen legt man nämlich je nach Motorrad 100 bis 300 Euro auf die Ladentheke.
- Reifentyp**
Übereinstimmung der Dimension und des Typs mit den Angaben im Fahrzeugschein?
- TÜV**
Der nächste TÜV-Termin, Fahrgestellnummer, Reifengröße, und alle nachträglichen Um- und Anbauten müssen mit den Angaben in den Fahrzeugpapieren übereinstimmen.
- Scheckheft**
Du solltest dir das Scheckheft für die durchgeführten Inspektionen zeigen lassen. Ist dieses sorgfältig geführt, darf dem Kilometerstand im Tacho geglaubt werden.

Kettenantrieb

- Verschleiß**
Lässt sich die Kette deutlich vom Kettenrad abheben, sind Kette und Kettenrad wahrscheinlich verschlissen. Letzteres erkennt man auch an spitz geformten Zähnen ("Sägezähne"). Wie weit sie sich gelängt hat, ist am hinteren Kettenrad per Handkontrolle überprüfbar. Die einzelnen Glieder dürfen sich nicht vom Zahnkranz abziehen lassen, ist hier ein großes Spiel vorhanden müssen in allernächster Zeit Kette, Kettenrad und Ritzel erneuert werden. Ein Spaß, der leicht 100 bis 200 EUR kosten kann.
- Übersetzung**
Kettensatz in Originalübersetzung?

Detailprüfung 2

Bremsen

- Bremsscheiben**
Oberfläche auf tiefe Riefen oder Absätze prüfen.
- Beläge**
Belagstärke mindestens 4 mm, Verschleißanzeige bei Trommelbremse. Vorsicht bei ungleichmäßig abgenutzten Belägen.

Fahrwerk

- Lenkkopflager**
Rad anheben, Gabel unten fassen und nach vorne und hinten drücken sowie von Anschlag zu Anschlag drehen. Dabei dürfen kein Spiel oder Hakeln spürbar sein.
- Lenkeranschlag**
Verformungen deuten meist auf einen Unfall hin.
- Telegabel**
Vorderradbremse ziehen und Telegabel stark ein- und ausfedern lassen. Auf den Standrohren darf sich kein Ölfilm bilden. Gabelholme auch auf Verwindungen prüfen.
- Hinterradschwinge**
Beide frei hängenden Holme (oder Einarmschwinge) von hinten zuerst seitlich, dann nach oben und unten bewegen. Spürbares Spiel könnte an einem defekten Schwingenlager liegen.
- Stoßdämpfer**
Heck des auf beiden Rädern stehenden Motorrads niederdrücken und loslassen. Nach einer halben Schwingung muss es (ohne „gurgelnde“ Geräusche) zur Ruhe kommen.

Elektrik

- Beleuchtungselemente**
Funktionsprüfung Stand-, Abblend- und Fernlicht, Rücklicht, Bremslicht, Blinker, Instrumentenbeleuchtung.
- Kontrollleuchten**
Verformungen deuten meist auf einen Unfall hin.
- Sicherheitssysteme**
Prüfung Hupe, Lichthupe, Killschalter, Unterbrecherschalter für Seitenständer usw.

Detailprüfung 3

Instrumente

- Tachometer**
Zitternder Zeiger deutet auf eine defekte Tachowelle hin.
Rückstellungsmöglichkeit des Tageskilometerzählers.
- Zusatzinstrumente**
Prüfe diese auf jeden Fall auf ihre Funktion.

Armaturen

- Bowdenzüge**
Prüfung der Leichtgängigkeit von Kupplung, Gas und Choke.
- Schalter**
Prüfe diese auf jeden Fall auf ihre Funktion.

Schlösser

- Schlüssel**
Vollständigkeit (Zündung, Lenkrad, Sitzbank, Helmschloss, Tankdeckel, Staufächer), Ersatzschlüssel.
- Schließfunktion**
Prüfung der Leichtgängigkeit.

Batterie

- Befüllung**
Säurestand o.k.? Batteriepole sauber?

Motor

Fallen bis hier alle Punkte positiv aus, wird der Motor angelassen. Startverhalten, Rundlauf und eventuelle mechanische Nebengeräusche lassen eine akustische Beurteilung des Antriebsaggregates und der Auspuffanlage zu.

Besteht Kaufinteresse, unternimm eine Probefahrt mit der Maschine.

Auch bei dieser Testfahrt, selbst wenn sie nur um den Häuserblock führt, Motorradbekleidung anziehen.

Dabei kann Brems- und Fahrverhalten, Bedienbarkeit des Getriebes und Motorgleichlauf überprüft werden.

Nach der Probefahrt wird der Motor noch einmal begutachtet.

Ist das Motorgehäuse mit Ölnebel bedeckt, ist vom Kauf abzuraten.