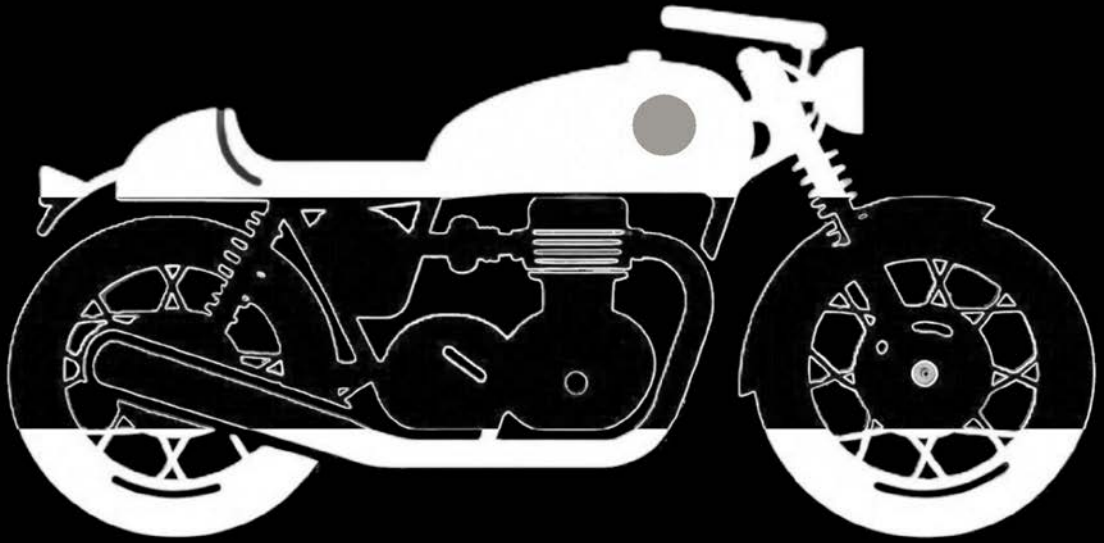
Gebrauchtkauf

Motorrad



Von A wie Abzocke bis Z wie Zulassung

90rage motorcycles

Impressum

Gebrauchtkauf Motorrad - Von 'A' wie Abzocke bis 'Z' wie Zulassung

Dieses Werk ist ein exklusives Begleitheft zum Hauptwerk #motorbike #bikerepair. Nicht für den Einzelverkauf!

Herausgeber & Autor: gÖrage motorcycles, Ulrich Brügmann, Gorch-Fock-Str. 13, 24601 Wankendorf, Tel.: +49 4326 288 9397,
E-Mail: office@goerage.net, Web: https://goerage.net.

Haftungsausschluss

Bei der Erstellung dieser Broschüre wurde mit größter Sorgfalt vorgegangen. Dennoch lassen sich Fehler oder Irrtümer nicht gänzlich ausschließen. Die Nutzung der Checklisten und Tipps erfolgt ausdrücklich auf eigene Gefahr. Die Haftung des Autors, Verlags sowie des Projekts gÖrage.net / gÖrage motorcycles für Schäden jeglicher Art ist ausgeschlossen, es sei denn, sie beruhen auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Dieser Ausschluss gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit sowie bei Ansprüchen nach dem Produkthaftungsgesetz. Anregungen, Kritik und Fehlerhinweise sind immer willkommen. Die bereitgestellten Informationen werden ohne Rücksicht auf einen eventuellen Patentschutz veröffentlicht. Warennamen werden ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit benutzt. Alle erwähnten Bezeichnungen, Marken und Angaben zu geschützten Produkten sind Eigentum der jeweiligen Inhaber; eine gesonderte Auflistung erfolgt nicht.

Copyright

Dieses Werk ist einschließlich aller Inhalte urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte vorbehalten. Nachdrucke oder Reproduktionen (auch auszugsweise) in irgendeiner Form (Druck, digitale Kopie, Fotokopie oder andere Verfahren) sowie die Einspeicherung, Verarbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung mit Hilfe elektronischer Systeme jeglicher Art gesamt oder auszugsweise sind ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung der Rechteinhaber untersagt. Ausdrücklich darf kein Teil dieses Buches in irgendeiner Weise zum Zweck des Trainings künstlicher Intelligenztechnologien oder -systeme unautorisiert verwendet oder reproduziert werden. Alle Übersetzungsrechte vorbehalten. Bilder und Grafiken stammen von Lukas Heikendorf, Ulrich Brügmann, gÖrage.net bzw. gÖrage motorcycles und wurden von einer KI (Gemini) verfremdet bzw. bearbeitet.

©2026 gÖrage motorcycles, Ulrich Brügmann, Lukas Heikendorf.

Produktmanagement, Herstellung, Satz und Digitalisierung, Redaktion, Coverfoto, Titelgestaltung: Ulrich Brügmann.

Druck: Gedruckt in Deutschland.

Hinweis: Die verwendeten Kurzlinks werden von t1p.de bereitgestellt, einem eigenen Aussagen zufolge in Deutschland betriebenen, datenschutzfreundlichen Dienst, der alle Links auf Malware- und Phishingbefall prüft. Für die einzelnen Web-Inhalte sind ausschließlich die Betreiber der jeweiligen Internetseiten verantwortlich. Zum Zeitpunkt der Drucklegung waren keine sichtlich illegalen Inhalte auf den Webseiten vorhanden.

1. Die Sache mit Gebrauchtmotorrädern: 5
Stichworte: Wertverfall, Young-/Oldtimer, Privat vs. Händlerkauf, Kaufplattformen, Kaufvorbereitungen
2. Checkst du? 12
Ist-Zustand abmetern 12
Lack- und andere Oberflächen 13
Unfallschäden 15
Motorblock 17
Kilometerstand 19
Elektrik 20
Verschleißteile - Antrieb 21
- Bereifung 24
- Federung 28
- Bremsen 29
- Lager 30
Sitzbank, Zubehör, Austauschteile, Sonstiges 32
E-Motorräder (Motor, Akku) 34
Probefahrt 35
Papierkram 38
Betrugsversuche 40
3. Die echt echte Praxis vor Ort 42
Checklisten Sichtprüfung/Teststrecken 43
4. Zulassung und Überführung 44
Überführung im Inland 45
(Online-)Anmeldung 45
Überführung aus dem Ausland 48
Kennzeichen 49
Motorradtransport 52
5. Doch 'ne Gurke gekauft? 55
6. Motorradverkauf 57
Wo verkaufe ich mein Bike am besten? 57
Wann ist der günstigste Verkaufszeitpunkt? 58
Welchen Preis kann ich verlangen? 59
Wie soll ich mein Motorrad anbieten? 59
Betrugsversuche 61
Weitere Tipps zum Verkauf 62
Anhang 63
Verweise 63
Literatur 65
Gebrauchtkauf-Checkliste (die fette) 66
Schlagwortregister 72

Buchversion: 14.10.2026
Besuch' uns / Check' auf Updates: https://goerage.net
Support: https://goerage.net/support



ÜBER …

… DIESES BOOKLET

Dieses Werk ist ein exklusives Begleitheft zum Hauptwerk ‚*#motorbike #bikerepair – So durchschaust, wartest, pflegst und reparierst du dein Motorrad*'. Es ist nicht für den Einzelverkauf bestimmt und nur auf *https://goerage.net/* erhältlich. Hast du es aus anderen Quellen erhalten, **besuche bitte die Website und lade dir die aktuelle digitale Version herunter**. Wie das Hauptwerk wird auch diese Broschüre mehrmals pro Jahr aktualisiert.

… DEN AUTOR



„Ein Motorrad ist mehr als nur ein Fortbewegungsmittel – es ist Technik, die man spüren und verstehen kann."

Uller Bessin, Autor von *#motorbike #bikerepair*, verbringt seine Freizeit seit Jugendtagen damit, Bikes zu zerlegen, zu warten und zu optimieren. In dieser Zeit lernte er, dass der Kauf von Motorrädern nicht selten wie das Fischen in trüben Gewässern ist und einen Ratgeber gut vertragen kann, der kräftig mit dem richtigen Wissen unter die Arme greift.

Passivem Kaufverhalten abgeneigt, möchte er, dass du beim Gebrauchtkauf die richtigen Fragen stellst und Mängel erkennst, bevor sie teuer werden. Sein Ziel ist, dass du dich nicht auf dein Glück verlassen *musst*, sondern auf deinen Blick für die Technik verlassen *kannst*.

Es geht los: Du bist dir grob im Klaren, wo dich dein Abenteuer Motorrad hinführen soll: mit einem chilligen Cruiser auf die Landstraße, einer hippen Scrambler ins nächtliche Stadtleben, einer messerscharfen Sportmaschine auf die Autobahn, einer wuseligen Enduro ins Gelände oder einem Brot- und Butter-Möpp überall hin[01]. Manchmal ist sogar ein Label auf deine Vision gepappt: Honda, Ducati, KTM, Yamaha, Mash … was immer.



Ist das geklärt, stecken deine Wünsche in Abstimmung mit deinem **Geldbeutel** die Realität ab, in deren Grenzen du dich bewegen darfst. Je fetter dabei dein Portemonnaie, desto geschmeidiger nähern sich Erstere (Wünsche) Letzterem (Realität) an. Herrscht hingegen Ebbe im Beutel, versuche, durch Verzicht und/oder Arbeit aufzuwiegen, was an Barem fehlt. Oder, in simplen Scores für Anschaffungskosten, Arbeitsaufwand und Verzicht:

- **Schnuckelige Neuware:** Geht richtig ins Geld; dafür muss man aber auf nur wenig verzichten (je nach Ausstattung) und schon gar nicht dran rumbasteln.
- **Gute Gebrauchte:** Mittelhohe und relativ gleichmäßig verteilte Anschaffungs-, Verzichts- und Arbeitsscores.
- **Basis-Bike für Um- oder Aufbau:** Geringer Anschaffungs-, mittelhoher Verzichts- und hoher Arbeitsaufwandsscore.
- **Versifftes Rat Bike:** Geringe Anschaffungskosten, aber hoher Verzichtsscore. Sehr geil: geringer Arbeitsaufwand (außer TÜV und Safety), weil das Teil sowieso aufgefahren wird.





Übersetzt: Wer am Anfang seines Erwerbslebens steht, hinten rüber gefallen ist (Bürgergeld/Grundsicherung) oder die Familie über die Runden bringen muss, für den/die steht Neuware nicht zur Debatte und der Fokus rückt eindeutig Richtung Gebrauchtbikes.

Hierbei gilt, ganz klar: Je geringer die Ansprüche, desto günstiger wird's.

Die Sache mit Gebrauchtmotorrädern

JUNGSPUNDE





Bis zehn Jahre alte Moppeds liegen zur Freude ihrer Besitzer gut im Kurs, besonders, wenn sie penibel gepflegt dastehen und wenig bewegt wurden.

Glücklich machen sie auch den Käufer, denn der Einsparfaktor ist spürbar, auch bei ehemals beliebten Bestellern im Massenmarkt. Lässt man sich obendrein nicht von zweistelligen Jahresringen ins Bockshorn jagen und fasst 11 bis 15 Jahre alte Bikes ebenfalls ins Auge, sind noch bessere Konditionen drin, eine relativ günstige Ersatzteil- und Zubehörlage inklusive.

YOUNG- UND …

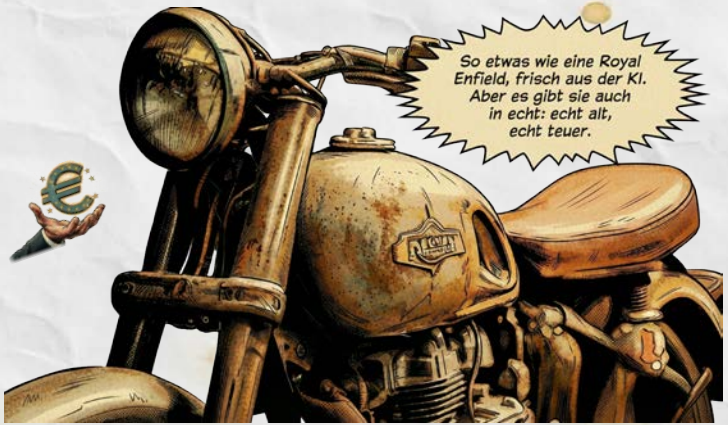
Nach den Jungspunden sind die sogenannten **Youngtimer** die nächste Beutegruppe Richtung ‚Günstig'. Hierbei handelt es sich um Motorräder mit 15 bis maximal 30 Jahren auf der Steuerkette, die definitiv nicht mehr die Jüngsten sind, aber auch noch keine Oldtimer.

Unter Youngtimern warten oft sehr gute Schnäppchen und, bei guter Pflege, Renditen. Denn während die frisch aus die Läden gespülten Jungspunde bis zu einem bestimmten Alter Wert verlieren, bewegen sich betagte Youngtimer unaufhaltsam Richtung Oldtimer.

Einmal dort angekommen, werden die guten Stücke dann plötzlich interessant für Liebhaber und Fahrzeugspekulanten und wessen Bike bis hierhin durchgehalten hat, der kann es für verhältnismäßig gutes Geld weiterverkaufen.

Aber Achtung: Arbeitsaufwand droht, denn Motorräder wie Menschen haben einen Hauptfeind: die Zeit. Selbst einem im Lack tadellos dastehenden Garagenmopped können dezente 15 Jahre bereits unschön zugesetzt haben: Gummiteile werden porös, Plastikteile härten aus und brechen und viele Lager wollen in diesem Lebensalter ebenfalls ersetzt werden. Die entsprechenden Ersatzteile sind zwar oft relativ günstig zu bekommen, die Zeit zur Restauration muss man allerdings einplanen – oder den Gegenwert in harter Währung, wenn man die Arbeiten machen lassen will.

Wenig überraschend können Werkstattkosten je nach Modell von „*Geht ja noch*" über „*Drastisch*" bis zu „*Seid ihr bescheuert?*" gehen. Abgesehen von übertriebenen Ersatzteilkosten bei beliebten Marken sind es vor allem Posten wie Ventilspieleinstellungen, die dir den Geldbeutel leersaugen. Ducatis Desmoservice führt dabei die Hitliste an (der weit über 1.000.- Euro kosten kann), aber auch klassische Einzylinder und verbaute Vierzylinder verlangen ihren Tribut.Check einfach beim verkäufer, wie hoch die teuersten Wartungskosten angesiedelt sind.



… OLDTIMER

Nach echten **Oldtimern** Ausschau halten, lohnt hingegen nicht wirklich, wenn jemand weder Sammler noch Fan ist und normale Vorstellungen von vernünftigen Kosten/Nutzen-Verhältnissen hat.

Wer sich in diesem Markt bedient, um ein Gefährt für den gewöhnlichen Einsatz zu erwerben, putzt sich wahrscheinlich auch mit Kokain die Zähne. Oldtimer sind teuer in Anschaffung und Wartung, die richtig alten meist wenig praktisch im Fahralltag und obendrein werden sie mit der Zeit stetig teurer, was Ersatzteile betrifft.

MARKT UND PREISE

Einen guten **Marktüberblick** gewinnt man/frau am besten dort, wo viele Privatverkäufe stattfinden, der Bequemlichkeit halber vor allem im Internet, also auf Plattformen wie *kleinanzeigen.de*, *mobile.de*, *autoscout24.de* und *1000ps.de* (bzw. *1000ps.at*, *willhaben.at* und *autoscout24.at* in Österreich). Weitere Anlaufstellen sind unter anderem *quoka.de* und *kleinanzeigen.oldtimer-markt.de* bzw. *classic-trader.com*.

Dort im Gebrauchtmarkt gewinnt man auch eine Vorstellung über **die aktuellen Preise**, in etwa so wie über die *Schwacke-Liste-Zweirad*[02], die seit gefühlt 800 Jahren über den Wert gängiger Motorradmodelle aufklärt. Aber halt nur in etwa, da sie sich auf unfallfreie, betriebs- und verkehrssichere Fahrzeuge bis zu einem Alter von 12 Jahren beschränkt und ältere kurzerhand zu Liebhaberstücken umdefiniert. Warum, weiß niemand so genau, aber weil es so ist, wird sie oft links liegen gelassen und die Preislagen (und das nicht nur für den ‚betagten' Rest) über den Kleinanzeigenmarkt für Gebrauchtfahrzeuge[03] ermittelt.

Klare Ansagen findet man auch beim ADAC-Preisrechner[02] für Gebrauchte.



PRIVAT VS. HÄNDLER

Der größte Vorteil beim **Kauf bei einem Händler** ist die vom Gesetzgeber vorgeschriebene einjährige **Sachmängelhaftung** (plus eine eventuelle Garantie), erst recht, wenn beim Käufer schraubertechnisch nur wenig Interesse vorliegt. (Allerdings: Kläre bei einem Händlerkauf unbedingt, ob das Motorrad gewerblich (= Haftung) oder im Auftrag eines Dritten (= keine Haftung) verkauft wird.)

Privat angebotene Bikes auf der anderen Seite sind in der Regel **günstiger zu haben** – was jedoch nicht bedeutet, im Privatmarkt automatisch auch die faireren Preise vorzufinden, denn realistisch gesehen, steht Gewinnmaximierung hier ebenso an erster Stelle: Bei den Geldschneidern sowieso, die dir von Natur aus den lumpigsten Schrott zum höchstmöglichen Preis andrehen wollen, aber auch bei den emotional an ihr Bike gebundenen Idealisten und den Normalbikern, weil, naja, die Zeiten werden halt schlechter und das Geld knapper.

Immerhin: Letztere lassen sich prinzipiell an reale Werte (und faire Verkaufssummen) heranführen, Erstere solltest du aber erkennen und mit Sachkenntnis begegnen lernen – oder gleich das Weite suchen, um Lebenszeit zu sparen. Gleiches gilt für professionelle Betrüger, denen weiter unten ein eigener Abschnitt gegönnt ist.

Übrigens: Auch **Selbstständige** wie Rechtsanwälte, Ärzte etc. gelten als Unternehmer. Verkaufen sie ihr überwiegend betrieblich gefahrenes Fahrzeug, ist dies **kein Privatverkauf**! Dann gelten die gleichen gesetzlichen Vorgaben wie beim Händlerkauf.

	Händler	Privatverkauf
Sachmängelhaftung/Gewährleistung:	Gesetzlich vorgeschrieben, meist 12-24 Monate.	Kann (und wird meist) komplett ausgeschlossen.
Widerrufsrecht:	Nur bei Fernabsatz (Online/Telefon).	Existiert in der Regel nicht.
Vorteil:	Verkauf evtl. mit Inspektion und Aufbereitung.	Günstigere Preise.
Nachteil:	Höhere Preise.	*Gekauft wie gesehen* – Kauf ist Vertrauenssache.

NÜTZLICHE EINSTELLUNGEN



Geh‘ nicht davon aus, dass du losziehst wie zu Ikea, dein Gerät aus dem Regal rollst und fertig. Es kann dauern – wobei jeder Gebrauchtkauf ein Abenteuer für sich ist. Immerhin, mit der Zeit spielt sich Gewöhnung ein und du erweiterst die zuvor geltenden Grenzen, während die Motorräder an dir vorüberziehen.

Um dich vorzubereiten, nachfolgend eine erste Liste mit wichtigen Tipps und No-Gos. Der Rest folgt stückweise in den einzelnen Abschnitten zum Thema.

1. Probefahrt einplanen: Ziehe eine Probefahrt auch bei reinen Teileträgern in Betracht, da du für defekte Teile mitzahlst – und was nützt dir ein ‚nur gerutschtes‘ Mopped als Ersatzteillager, wenn Rahmen, Motor oder andere Wesentlichkeiten hinüber sind?

2. Ungeduld zügeln: Übe dich in Geduld und schlage nicht gleich beim ersten Bike zu, das dich mit sattem Sound betört. Das Angebot ist vielfältig, sommers wie winters, und überstürztes Einschlagen unnötig; dein Bike findet dich, da brauchste keine Angst haben. Selbst wenn du eine Gelegenheit einmal versemmelst: Es wird eine andere kommen. Dann schlägst du zu und drehst dich nicht mehr um.

3. Hör‘ auf dein Bauchgefühl, wenn du eine Maschine besichtigst. Also, nicht im Sinne von „*Ja, sieht geil aus, nehm‘ ich*“, sondern eher:

- *Klingt der Verkäufer glaubwürdig?*
- *Werden Fragen weggebügelt?*
- *Gibt es deutliche Diskrepanzen zwischen der Anzeigenbeschreibung und dem Aussehen der Maschine vor Ort?*

Die Sache mit Gebrauchtmotorrädern

Hast du ein schlechtes Gefühl, mach‘ dich vom Acker. Außerdem nehme nach Möglichkeit eine(n) Freund(in) mit zur Besichtigung. Vier Augen sehen mehr als zwei – und zwei zusätzliche Hände helfen ungemein, wenn es darum geht, Dinge abzuklopfen, die alleine schlecht zu bewältigen sind. Lagertests bspw.

4. Nicht Rechenfaul sein: Überschlage die Folgekosten, die ein ‚gutes‘ Angebot nach sich ziehen könnte:

€ **Wie viel Bike-Substanz bekommst du für dein Geld**, bzw. wie viel Bike muss gewartet, repariert und nachgerüstet werden, bevor das gute Stück auf die Straße darf?

€ **Was davon kannst du realistischerweise selbst erledigen** und welche Arbeitskosten könnten für den Rest anfallen? Danach packe 30 bis 40 % oben drauf (praktisch *jeder* Neu- oder Umbau kommt teurer als zunächst ersichtlich) und addiere das Ergebnis zum Kaufpreis hinzu.





NÜTZLICHE DINGE

Utensilien zur Besichtigung:

- **Taschenlampe** (damit dir weniger Unrat entgeht, Kratzer beispielsweise), vielleicht auch ein kleiner Taschenspiegel.
- **Klamotten/Helm/Personalausweis** (sonst gibt's keine Probefahrt).
- **Taschentücher** oder **sauberer, weißer Lappen**.
- **Werkstatt-** oder **Plastikhandschuhe**.
- **Körperklaus** (oder ein anderer kräftiger Freund zur Unterstützung).





Checkst du?

Bleibst du vor Ort, weil dein Interesse geweckt wurde und der Verkäufer verlässlich erscheint, inspiziere das Bike zunächst oberflächlich auf den ersten Eindruck, den es macht.

Lohnt es daraufhin, das Mopped näher in Augenschein zu nehmen, gehe in die Details, immer auch mit der Frage im Hinterkopf, ob es sich um eine Unfallmaschine handeln könnte.



IST-ZUSTAND ABMETERN

Steht das Bike gepflegt da? Verkäufer, die ihr Mopped nicht einmal zum Verkauf säubern, halten womöglich auch sonst nichts von Wartung, Pflege und Werterhalt. Gut, Tank, Seitenteile und Scheinwerfer sind schnell poliert, aber die unbequemen Stellen offenbaren die Sorgfalt, mit der vorgegangen wurde.

Gute Anhaltspunkte zum Einschätzen des Pflegegrads liefern bspw. Dreckränder an den Innenseiten der Spiegel und schwer zugängliche Komponenten wie Zylinderrippen.

Außerdem kann **Dreck** hier und dort **Schäden kaschieren** und wurde aus gutem Grund nicht beseitigt. Sortiere deshalb Sprüche wie *„War auf Montage“* oder *„Keine Zeit, deshalb verkaufe ich ja“* unter … naja … *Sprüche* ein, selbst wenn sie stimmen sollten, und reagiere nicht drauf.



Umfaller mag keiner, **Rutschpartien** noch weniger und auch **Kratzer vom Rangieren** in engen Garagen gehören leider zum Leben mit Motorrädern.



Allerdings: Nichts davon muss problematisch sein. Ärgerlich bestimmt, aber meist ohne fatale Auswirkungen – was so manchen Verkäufer in die Versuchung bringt, einen Unfall ebenfalls als ‚*dummen Umfaller*', ‚*Rangierpech*' oder ‚*Erbe vom Vorbesitzer*' umzudeuten.

Habe deshalb ein waches Auge auf im Zusammenhang eindeutige, also gemeinsame Indizien (wie bspw. verkratzte Bereiche auf der gleichen Fahrzeugseite), die Licht ins Dunkle bringen können.

Lack- und andere Oberflächen

Treten Kratzer und andere kleine Schäden nicht vereinzelt an dem einen oder anderen Bauteil auf, sondern ebenso an anderen seitlich herausragenden wie Lenkerenden, Motorseitendeckeln, Brems- und Fußhebel, Blinker, Fußrasten, Spiegel und Auspuff, weisen sie mindestens auf eine unschöne Rutschpartie hin. ‚*Unglücklich nach hinten gerollt*', ‚*beim Rangieren nicht aufgepasst*' oder ‚*beim Basteln unvorsichtig gewesen*', ist dann eher nicht der Fall.



Übrigens: Jetzt ist auch ein guter Zeitpunkt, in den Tank zu leuchten und auf Rost zu prüfen

Checkst du?

Generell gilt: Oberflächliche Kratzer wie von einem Tankrucksack oder dessen Befestigungen sowie Dellen, die sich auf Arbeitseinsätze ohne Abdeckung zurückführen lassen, erfreuen Leute mit Verhandlungsgeschick. Deutlich sichtbare Schönheitsmakel am Tank, der Verkleidung oder anderen größeren Flächen können den Preis spürbar drücken.

Preisnachlässe provozieren auch **Tank-Tribals** oder andere Aufkleber. Sie können Ausdruck einer Klebeleidenschaft sein, keine Frage, sie werden aber ebenso oft genutzt, unschöne Kratzer/Dellen zu verbergen. Außerdem können sie beim Abziehen den Klarlack aufreißen, womit dann auch diejenigen Aufkleber, die nichts zu verbergen haben, für unschöne Überraschungen sorgen.

(Fehlt dir das Verhandlungstalent, die Steilvorlage ‚Tank-Tribal' umzusetzen, wäge ab, ob du mit den (eventuellen) Mängeln leben oder auf eigene Rechnung beseitigen willst. Ist Letzteres der Fall, errechne den voraussichtlichen Kostenaufwand (plus 30 bis 40 %, weil's immer teurer kommt) und addiere ihn zum Kaufpreis.



UNFALLSCHÄDEN!

Hast du den Verdacht, dass es sich bei vorhandenen **Kratzern und Dellen im Tank** um mehr als dumme Zufälle oder versehentliche Fehlbehandlungen handelt, fahnde nach weiteren visuell erkennbaren **Schäden an der Verkleidung** (Risse, Brüche, Abschabungen) und frage ausdrücklich nach den Ursachen!

Auch widme Kratzern an Auspuff, Rahmenunterzügen, Gabel und Motor besondere Aufmerksamkeit, da diese Komponenten nur selten ausgetauscht werden – im Gegensatz zu Kleinteilen wie Spiegel, Blinker usw., die vergleichsweise günstig sind und problemlos im gewechselt werden können. So können Kratzer und/oder Schleifspuren am Rahmen (bspw. an den Unterzügen) zwar durchaus Off-Road-, aber leider auch unfallbedingt sein**.**

Selbst Zwangsoptimisten sollten bedenken, dass abhängig vom Motorradtyp (bspw. Sportbikes in Leichtbauweise) sogar banale Umfaller zu Rahmenschäden führen können[05].

WICHTIG. Der Rahmen darf nicht nachträglich bearbeitet sein und die Schwingenarme müssen parallel zueinander stehen!

RAHMEN UND SCHWINGE

Soweit sichtbar fahnde (am besten mit Taschenlampe) sowohl am Rahmen als auch an der Schwinge visuell nach Rost, Risse, Farbunterschiede, Schleifspuren und sonstige Schäden, insb. an den Schweißnähten. Kleinere oberflächliche Felder aus Flugrost sind meist unproblematisch (weil oft alters-, wetter- oder pflegebedingt), ebenso kleinere Lackabplatzer mit leichtem Rost, Rost an Anbauteilen und Schrauben sowie kleinere Bereiche ohne Verformungen.

Erste **Verdachtsmomente auf einen Unfall** können hingegen sein:

- Rost an reparierten oder nachlackierten Bereichen
- ungleichmäßige Schweißnähte oder sichtbare Nachschweißungen
- Beulen, Knicke oder Wellen im Rahmen
- frischer Lack nur auf Teilbereichen des Rahmens
- Rost rund um Risse oder Spannungsstellen
- asymmetrische Spaltmaße bei Verkleidung oder Schwinge
- schlechter Geradeauslauf (Bike zieht zu einer Seite = mglw. Rahmen verzogen)
- ein schief stehendes Hinterrad (-> Radflucht prüfen).

‚Beweise' für einen Unfall lassen sich über Roststellen nur bedingt konstruieren, das ist richtig, ein Rahmen kann auch gerichtet und neu lackiert sein. Aber am Ende geht es nicht darum, irgendjemanden irgendein Fehlverhalten nachzuweisen. Es geht darum, ungute Gefühl zu beruhigen oder zu bestätigen (und besser auf ein Bike zu verzichten und dafür im Zweifel safe zu sein).

Checkst du?

☐ LENKANSCHLAG

Gute **Hinweise auf Sturzschäden** liefert eine visuelle Überprüfung der linken und rechten **Lenkanschläge** an der unteren Gabelbrücke. Ist einer verzogen, Lack abgesplittert oder wurde mit einem Schweißgerät dran rumgefummelt, breche die Besichtigung ab.

Verdecken die Verkleidung oder andere Komponenten die freie Sicht auf die Lenkanschläge, überprüfe zumindest, ob die Lenkerenden links und rechts gleich weit vom Tank entfernt sind, wenn die Lenkung komplett in die eine und dann in die andere Richtung eingeschlagen wird. Eventuell reicht aber bereits eine Taschenlampe.

Falls nicht, lasse dir bei einem Kauf ausdrücklich bestätigen, dass die Anschläge OK sind und hole die Überprüfung unbedingt später nach.



Da du vor Ort kaum Möglichkeiten zur Rahmenvermessung mit Laser oder Lehren hast, ziehe dich beim geringsten Verdacht auf Fahrwerksschäden zurück. Bewerte bereits kleine Risse im Lack an den Schweißnähten als Folgen einer Überlastung oder eines Unfalls. Weiteren Aufschluss über eventuelle Fahrwerksprobleme kann eine Probefahrt geben, evtl. mit Unterstützung durch erfahrene Freunde oder einer bei der Probefahrt angelaufenen Werkstatt.

RADFLUCHT ☐

Zur Überprüfung der Radflucht, also ob Vorder- und Hinterrad in Flucht zueinander stehen, bocke das Mopped zunächst auf (oder lasse es im Stand halten).

Richte den Lenker gerade und betrachte gebückt den Radstand in Höhe der Flanken des Vorder- und Hinterrads aus einigen Metern Entfernung von schräg vorne oder hinten.

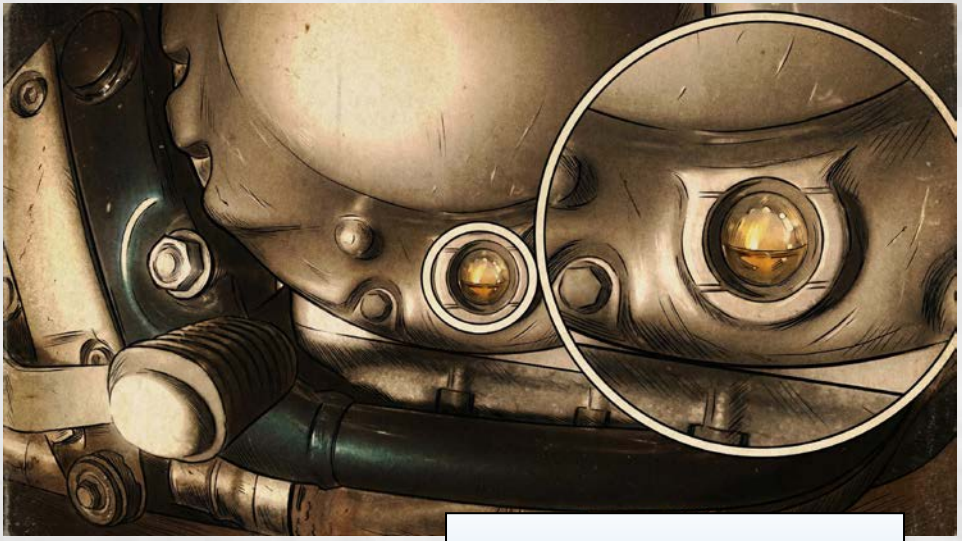
Die Räder dürfen nicht schief zueinanderstehen!

Tun sie es leider doch, ist ein **Rad schief eingebaut,** die **Schwinge verbogen** oder der **Rahmen verzogen**. Nur eines davon lässt sich kurzerhand beheben.

MOTOR

ÖLSTAND

Stimmt der Ölstand? Die meisten Motoren sind für die Überprüfung mit Schaugläsern und Min/Max-Markierungen ausgestattet, der Rest mit Messstäben (fehlt das Schauglas, bitte den Verkäufer, den Messstab kontrollieren zu dürfen).



Der Ölstand sollte bei warmem Motor zur unteren Markierung tendieren, bei kaltem zur oberen (von der Mitte aus gesehen). Ist er korrekt, ist es ein Indiz für gute Pflege, ist er zu niedrig, für Vernachlässigung, und ist er zu hoch (schädlich) für Unkenntnis.

Machst du später eine Probefahrt, **wiederhole die Ölstandsprüfung** nach dem Abstellen. Gebe dem Öl hierbei zwei Minuten Vorlauf, damit es in die Wanne zurückkehren kann

Anzeichen im Schauglas:

- **Frisch eingefülltes Öl** zeigt sich relativ hell und klar.
- **Älteres Öl** sieht dunkel aus.
- **Bei Schaumbildung** (Schaum schmiert nicht!), hake nach, warum: Zu viele Kurzfahrten (tolerierbar), zu viel Öl eingefüllt (schlechte Pflege) oder Wasser im Öl (defekte Dichtungen)?

Checkst du?

ÖLLECK

Nach der Prüfung, was an **Öl drinnen ist**, checke, ob **etwas davon** an irgendwelchen Stellen **austritt**:

Sichtprüfe hierzu den Ventildeckel (1), den Zylinderkopf (2) und Zylinderfuß (3), die Ölwanne (4, ja, musste dich tief bücken), die Ritzelabdeckung (5) sowie die Seitendeckel (6) auf Ölaustritt, Risse und Brüche.



UNDICHTIGKEITEN

Prüfe bei der Gelegenheit die Schläuche der **Öl- oder Wasserkühlung** sowie die **Benzinleitungen** und **Vergaser bzw. Einspritzer** auf Undichtigkeiten.

AUSPUFF



Klopfe mit der flachen Hand auf den Endtopf, um korrodierte Dämpfer zu entlarven (sie klappern dann im Rohr).

Kommt der Auspuff generell zu laut rüber, checke auf Rostlöcher (oder nachträglich gebohrte Öffnung, wg. Sound) sowie intakte Dichtungen. Sind Letztere defekt, befindet sich Ruß an den Verbindungen der Rohre.

Bei einer Austauschanlage achte darauf, dass mindestens eine E-Zulassung vorhanden ist und diese auch zum vor dir stehendem Motorradmodell passt.

KILOMETERSTAND

Kilometerstand hoch? Normal- und Vielfahrer kommen auf 5.000 bis 20.000+ Kilometer – pro Saison. Was für heutige Bikes kein Problem darstellen sollte, denn moderne Motoren sind erfreulich zuverlässig und Laufleistungen von 100.000 Kilometern und mehr durchaus drin.

Demgegenüber: Willst du auf Nummer Sicher gehen, akzeptiere ein Motorrad mit über 80.000 Kilometern auf der Uhr nur, wenn es nachweisbar gut gewartet bzw. der Motor überholt worden ist.



Kilometerstand niedrig? Es gibt Motorradfahrer, die sitzen für ihr Leben gern in der Garage, trinken Bier, polieren jeden Fleck weg und sehen sich ansonsten an ihrem Bike satt. Ist nachvollziehbar, dummerweise kann ein Mopped aber auch zu Tode gepflegt werden, da längere Standzeiten nicht zwingend zuträglich sind. Ein Minimum an gefahrenen Kilometern sollte vorhanden sein, bei zehn Jahre alten Bikes so um die 25.000 km - was aber natürlich auch vom Modell abhängt.

Gesunder Menschenverstand rules: Nicht immer ergeben Verkäuferaussagen hinsichtlich des Kilometerstands Sinn, auch wenn der Tacho mitzuspielen scheint. Deshalb gegenchecken:

Ältere analoge **Zählwerke gehen nur bis 99.999 Kilometer** und können erstaunlich wenige 35.000 Kilometer bezeugen für ein Motorrad, das 25 Jahre alt ist – statt die eher glaubwürdigen 135.000. Außerdem: Motorradtachos lassen sich selbst von Laien im Handumdrehen austauschen, dafür benötigt es keinen Meistertitel, und das richtige digitale Werkzeug bringt jeden elektronischen Kilometerzähler auf jeden beliebigen Wert.

Wichtig kann daher der Gesamteindruck werden, den du vom Bike samt Verkäufer gewinnst, sowie von weiteren Anhaltspunkten wie die Zahl der Vorbesitzer und der Durchschnittswert der gefahrenen Kilometer pro Jahr (der **bundesdeutsche Durchschnitt** liegt bei rund **2000 Kilometer/Jahr**).

Hilfestellungen leisten Servicehefte und Werkstattrechnungen über Inspektionen, da die zum Inspektionszeitpunkt vorliegenden Kilometerstände verzeichnet sind. Bei Elektro-Motorrädern dränge ferner darauf, Einsicht in die die Logfiles zu erhalten, die sie die Ladehistorie des Akkus dokumentieren. Auch dort sind in der Regel Kilometerdaten vermerkt.

Checkst du?

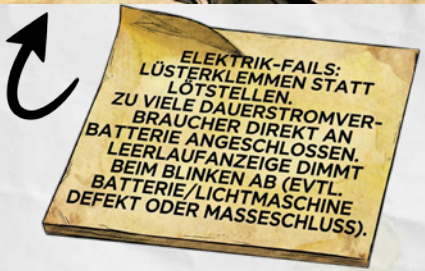
ELEKTRIK

Aktiviere die Zündung (der **Zündschlüssel** sollte sich **ohne Hakeleien** drehen lassen können). Frage außerdem, ob **alle Schlüssel vorhanden sind** und überprüfe, ob das **Lenkschloss** bei komplett nach links eingeschlagenem Lenker die Bewegungsfreiheit der Gabel zuverlässig **sperrt** (Wegfahrsperre).

Überprüfe (bei aktivierter Zündung) die Funktionen der elektrischen Anlage:

- ✓ **Abblend-, Stand-, Fernlicht** sowie **Instrumentenbeleuchtung** und Zubehör wie Nebelscheinwerfer.
- ✓ **Blinker**, Abschaltautomatik des Blinkers (falls vorhanden) und Warnblinker.
- ✓ **Kontrollleuchten** des Cockpits wie die Leerlaufanzeige, ABS, ÖI, etc. Checke bei ruhendem Motor sowie bei laufendem. Bedenke hierbei, dass die ABS-Leuchte erst im Fahrmodus ab ca. 20 km/h erlischt.
- ✓ **Bremsschalter** (hinten/ vorne) sowie **Hupe, Starter** und **Kill-Schalter**.
- ✓ **Menüschalter** für Bordcomputer, Uhrzeit, Fahrmodi, ABS usw. (dies macht besser der Verkäufer). Sind Fehler- oder Wartungsmeldungen auf dem Display sichtbar?
- ✓ Bei modernen Bikes: Funktioniert **Keyless-Go und Handyanbindung**?
- ✓ Bei Elektro-Motorrädern: Nehme eine **Funktionsprüfung des Ladesystems** vor.





Beachte beim Starten des Motors: Kommt er sofort oder müht sich eine lasche Batterie ein paar Runden? Gut gewartete Akkus bringen die Power zum Starten voll zum Einsatz und halten die Kraft auch über einen längeren Zeitraum, wenn der Motor nicht sofort anspringen mag.

Schaltet sich der Motor automatisch ab, wenn du den **Killschalter** betätigst bzw. bei ausgeklapptem Seitenständer und gezogener Kupplung einen Gang einlegst?



VERSCHLEISSTEILE

Anschließend analysiere den Zustand der wichtigen Verschleißteile; zum einen, weil ein baldiger Austausch zum Anschaffungspreis hinzukommt, zum anderen, weil ihr Zustand einen Eindruck von der Pflege liefert, die einem Motorrad gegönnt wurde. Sind Reifen, Kette, Kettenrad, Ritzel und Bremsen sichtbar abgerockt, besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass ein Dauer-Wartungsstau vorliegt und es mit anderen Verschleißteilen wie Lager und Federung ebenfalls schlecht bestellt ist.

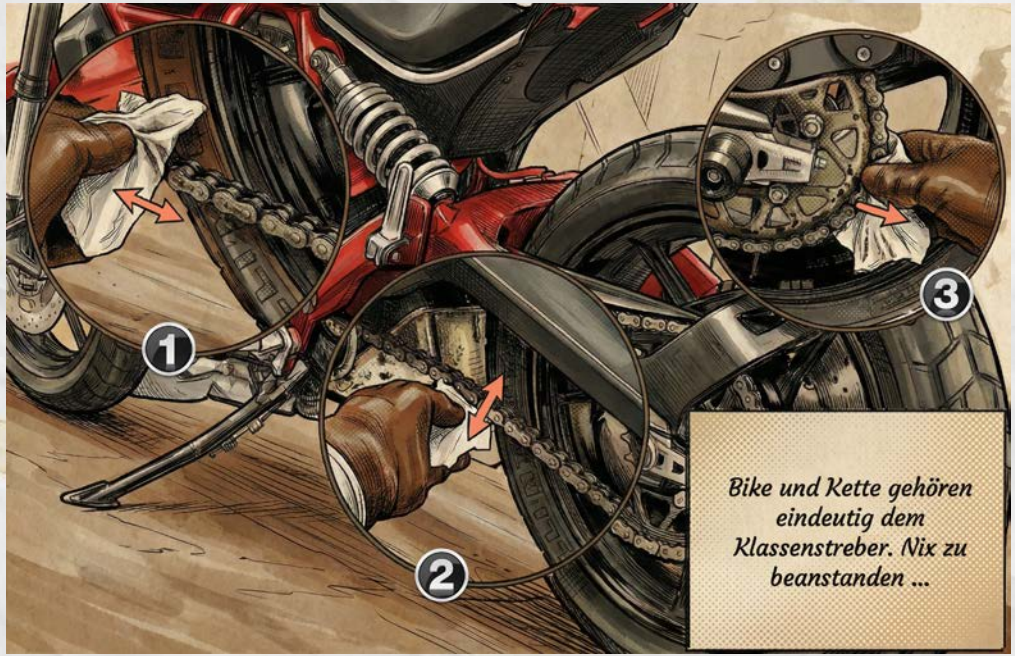
KETTE

Um den generellen **Kettenzustand (1)** zu beurteilen, ziehe einen Lappen mit dem Finger über die *Innenseite* der Kette. Achte hierbei auf **einzelne steife Kettenglieder**, die dadurch auffallen, dass sie sich dem geraden Verlauf der Kette widersetzen (deutet auf schlechte Wartung hin).

KETTENZUSTAND (I)

Befindet sich Fett auf dem Taschentuch, ist das OK (auch wenn es schwarz ist). Hältst du hingegen nur Dreck in den Händen, wurde die Kette länger nicht gewartet. Ist es gar Rost, wird es höchste Eisenbahn, dass sie in gute Hände kommt, um bessere Tage zu erleben.

1.ANTRIEB



Checkst du?

☐ KETTENDURCHHANG (2)

Überprüfe den **Kettendurchhang (2)**. Ob er *perfekt* eingestellt wurde, ist dabei nicht wichtig, eher, ob sich einer der folgenden Extremfälle erkennen lässt:

Ist die Kette **stramm**, ist sie (nur für den Verkauf?) **zu stark gestrafft** worden. Eine stramm gespannte Kette übt Druck auf das Getriebeausgangslager aus und kann zu Lagerschäden und Ölverlust führen, im Extremfall kann sie reißen.

Hängt die Kette zu weit durch und ist selbst dann sichtbar locker, wenn jemand aufsitzt, ist sie übergeworfen wie ein alter Schal und zeugt von der Nachlässigkeit des Besitzers hinsichtlich normaler Wartungsaufgaben.

Überprüfe auch die seitliche Bewegung, also von links nach rechts, wobei die Kette keinesfalls am Rad oder dem Ständer anschlagen darf.

Prüfst du bei aufgebocktem Motorrad den Durchhang **in verschiedenen Stellungen** des Hinterrads (Rad drehen), dürfen die Ergebnisse nicht zu stark voneinander abweichen. Tun sie es, ist die Kette ungleichmäßig gelängt.

☐ KETTENLÄNGUNG (3)

Beurteile die **Kettenlängung (3)**. Die Kette darf sich **maximal ein Stück weit** (um die drei Millimeter) vom Kettenrad abziehen lassen (Punkt 3 im Bild).

Sind es mehr, ist die Kette gelängt und gehört ausgetauscht – zusammen mit Kettenrad und Ritzel, da in der Regel alle Elemente des Kettenantriebs gleichzeitig gewechselt werden. Schau dir auch das Laufbild der Rollen an. Sind sie einseitig glänzend, fluchtet das Hinterrad nicht (Schwingenmarkierungen sind oft ungenau!).

☐ KETTENRAD & RITZEL

Das **Ritzel** liegt hinter einer Abdeckung und ist somit im Prinzip außer Sichtweite, meist befindet es sich aber in einem ähnlichen Zustand wie das **Kettenrad**, wenn beide Komponenten gleich alt sind.

Die Zahnräder sollten **relativ stumpf sein** und nicht wie Haifischflossen aussehen. (Im Laufe der Zeit werden die Zähne durch Abnutzung spitzer und kürzer sowie seitlich abgenutzter und ist es sichtbar der Fall, müssen sie in Kürze ausgetauscht werden.) Was das Ritzel bei dieser Geschichte betrifft, kannst du versuchen, einen Blick von hinten zwischen die Kette (via Taschenlampe) zu erhaschen oder halt, indem du den Verschleiß anhand des Kettenrads schlussfolgerst.



☐ KETTENSPANNER

Überprüfe die beiden **Kettenspanner** links und rechts 1) ebenfalls auf Längung und 2) auf identische Werte.

- Zu 1): Ist die letzte Markierung des Kettenspanners erreicht, lässt sich die Kette zwangsläufig nicht weiter einstellen; ihre Maximallängung ist erreicht.
- Zu 2): Stimmen die Markierungen beider Kettenspanner nicht überein, steht das Rad schief.



ZAHNRIEMEN ☐

Bei einem **Zahnriemenantrieb** prüfst du auf **korrekte Spannung, Ausfransungen und Rissbildungen**. Frage nach einem Beleg hinsichtlich des letzten Austausches.

Im Gegensatz zu Ketten müssen bei Zahnriemen Zeitintervalle eingehalten werden, da das Gummi altert. Außerdem: Sitzt der Riemen genau mittig auf der Riemenscheibe?

KARDAN ☐

Drehe das Hinterrad in beide Richtungen. Dabei dürfen keine Stockungen fühlbar und keine mahlenden Geräusche hörbar sein. Achte ferner auf Ölnebel am Kardangehäuse, den Simmerringen und den Gummimanschetten (dann tritt Öl an den Winkeltrieben aus, das Kardangetriebe selbst läuft trocken).

2. BEREIFUNG

Zentrale Frage: Überstehen die Reifen eine weitere Saison oder würde die Rennleitung bereits jetzt abwinken, wenn ihr die Stollen unterkämen? Zur Beantwortung achte auf folgende Eigenschaften:

PROFIL

In deutschen Landen gilt ein **Restprofil von 1,6 Millimeter** als niedrigster Grenzwert. Alles, was darunter liegt, muss ausgetauscht werden. Die zur Profilbeurteilung integrierten **Indikatoren** in der Lauffläche bilden meist aber nur den US-amerikanischen Grenzwert von 0,8 mm ab.



Hast du bei einer Besichtigung keinen **Profilmesser** dabei, verwende eine 1-Euro-Münze (deren Rand ungefähr 3 Millimeter stark ist) oder verlasse dich auf den optischen Eindruck, den du beim Inspizieren gewinnst.

Hierbei gilt: **Knappes Profil ist wie keines** zu behandeln, da der Austausch des Reifens in Kürze erfolgen muss. Haben möchtest du auch keine ‚eckig' gefahrene Puschen, die in der Mitte wenig und am Rand viel Profil aufweisen.

SCHLAG

Knie' dich vors freie Vorderad, drehe es anständig, suche dir einen Fixpunkt an Gabel oder Motor und achte bei dem sich drehenden Rad auf Schlenker zur Seite (Seitenschlag) bzw. nach oben (Höhenschlag).

Am Hinterrad verwende einen Kabelbinder, lege die Spitze an den Reifen und drehe das Rad von Hand (siehe auch das Thema ‚Felge' auf Seite 27).

LUFTDRUCK

Ein falscher Reifendruck verfälscht nicht nur die Ergebnisse der späteren Testfahrt, er ist auch ein Indiz für die tägliche Aufmerksamkeit, die dem Motorrad widerfuhr. Abweichungen im 0,0x-Bereich sind dabei keine Dramen, aber bei Werten, die um mehr als 0,2 Bar über oder unterhalb des empfohlenen Luftdrucks liegen, frage nach, warum.

Hast du keinen **Luftdruckprüfer** dabei, erledige diesen Teil bei der Probefahrt an der Tanke.

Hinweis: Natürlich benötigst du für diese Aktion die richtigen Werte des Motorrad- oder Reifenherstellers für das jeweilige Modell.

- **Reifen warm?** Checke zunächst, ob die Reifen bereits warmgefahren wurden, zum Beispiel von anderen Interessenten. Ist die Socke wärmer als handwarm (etwa 30 Grad), addiere bis zu 0,5 Bar zum gemessenen Wert.
- **Luftdruck zu hoch?** Frage nach den Gründen. Manche Biker erhöhen den Luftdruck, wenn sie bei normalem Druck ein instabiles Fahrgefühl zu beklagen haben oder es sich zumindest einbilden.
- **Luftdruck zu niedrig?** Vernachlässigung.

REIFENALTER

Jeder Reifen verfügt über eine vierstellige **DOT-Nummer** auf der Reifenkante, die Woche und Jahr der Produktion angibt. '*1515*' bedeutet zum Beispiel, dass der Pneu in der 15. Kalenderwoche im Jahr 2015 hergestellt worden ist.



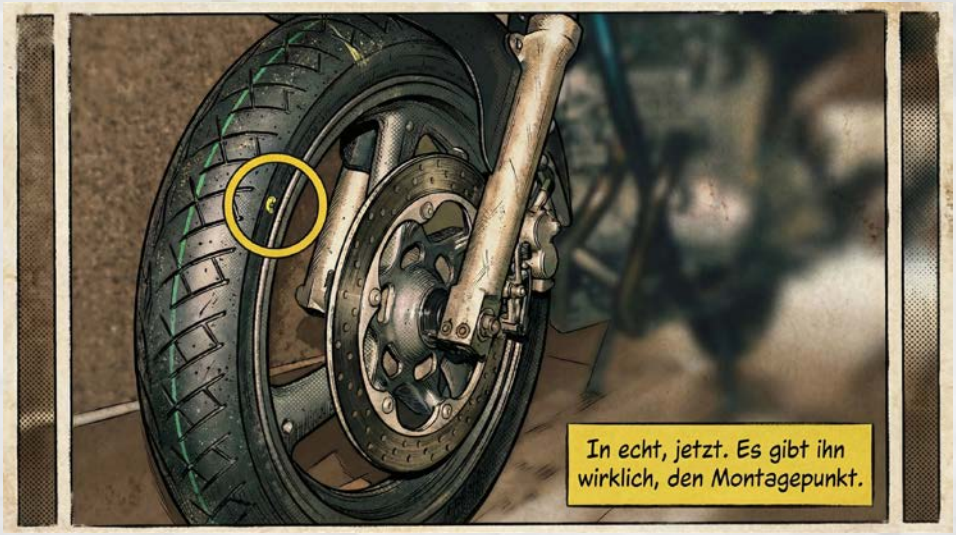
Laut Reifenindustrie sollte ein Reifen **maximal 5 Jahre genutzt** und dann getauscht werden, egal wie gut das Profil noch ist (die Beispielpelle hätte folglich bis 2020 unkommentiert auf den Straßen rollen dürfen). Als Gründe werden angegeben, dass die Gummimischungen **altern, verhärten und ihre Haftfähigkeit verlieren** – was zum Abschmieren beim Bremsen oder in Schräglage führen kann.

REIFENZUSTAND

Ergibt die Sichtprüfung, dass ein Reifen **rissig und/oder spröde** ist, ist es unerheblich, ob er genügend Profil hat oder sich noch innerhalb seines Haltbarkeitsfensters befindet. Er gehört ausgetauscht.

Das gilt auch für das Gegenteil, wenn das Gummi glänzt. Dann ist der Reifen sehr wahrscheinlich **verhärtet und verglast**; eine Druckprobe mit dem Fingernagel kann hier Klarheit bringen.

Je härter der Reifen, desto weniger ist das Gummi von der Attacke beindruckt.



REIFENMONTAGE

Zeigt der **Montagepfeil** auf der Reifenflanke in Fahrtrichtung? Falls nicht, wurde der Reifen falsch aufgezogen.

Ähnliches gilt für den **Auswuchtpunkt**, eine farbige, meist gelbe oder rote Punktmarkierung, die in etwa über dem Ventil liegen sollte. Er kennzeichnet die Stelle, an der ein Reifen etwas weniger Material aufweist, um das Ventilgewicht auszugleichen. Ist er verrutscht, ist das zwar per se nicht übermäßig dramatisch, wurde aber nicht drauf geachtet und nachlässig ausgewuchtet, kann eine gewisse Unruhe im Lauf nicht ausgeschlossen werden – egal wie viele Gewichte auf die Felge geklebt worden sind.

☐ REIFENFREIGABE

Überprüfe, ob die aufgezogenen Reifen den **Vorgaben in den Fahrzeugpapieren** entsprechen. Abweichungen hinsichtlich Dimensionen und (bei älteren Motorrädern) Herstellerbindungen sind nur erlaubt, wenn die Reifen samt Motorrad zur Abnahme bei einer Prüfbehörde vorgeführt und die Änderungen eingetragen wurden.

Die früher üblichen Unbedenklichkeitszeugnisse reichen nicht mehr als behördenfeste Absicherung, lasse dir also keine Hersteller-Reifenfreigabe (wahlweise *Serviceinformation für Reifen* oder *Herstellerbescheinigung*) als ausreichende Bestätigung unterjubeln.

(Auch dann nicht, wenn der Verkäufer dir versichert, dass der aufgezogene Reifen zugelassen sein *muss*, weil das in den Papieren erwähnte Produkt nicht mehr hergestellt wird. Auch in diesem Fall muss der Ersatzreifen bei einer Prüfbehörde vorgestellt und abgenommen worden sein. Kurz: Findest du für vom Fahrzeugschein abweichende Reifendimensionen keine offizielle Prüfbestätigung, dürfen sie nicht gefahren werden und die ABE des jeweiligen Bikes ist erloschen.)



☐ FELGEN

Halte einen Kabelbinder an die Gabel bzw. die Schwinge, so dass die Spitze die Felge berührt. Der Abstand muss beim Drehen des Rades horizontal und vertikal gleich bleiben.

Schwankt der Abstand, hat das Rad Höhen- und/oder Seitenschlag (max. 1,5 bis 2 mm sind bei einigen Modellen eventuell tolerierbar).

Prüfe ferner auf Risse, Verformungen und Lackschäden (hier auch auf unterliegende Korrosion achten), insbesondere die Felgenhörner.



☐ SPEICHEN

Überprüfe **Vollzähligkeit und Spannung der Speichen**. Für Letzteres klopfe mit einem Schraubendreher oder Ähnlichem auf jede einzelne Speiche; sie müssen sich alle gleich anhören.

Die Radnabe muss gerade und rissfrei sein. Auch dürfen sich die Speichenköpfe nicht in die Nabe bzw. die Felgenlöcher eingearbeitet haben.

Bei **Com-Star-Rädern von Honda** ist darauf zu achten, dass alle Nieten fest sind.



Checkst du?

3. FEDERUNG

FEDERBEIN

In vielen älteren Motorrädern verrichten auch 20 Jahre nach Verlassen des Laufbands die originalen Federbeine wacker ihre Arbeit. Ob zufriedenstellend, wird die Probefahrt zeigen, zunächst checke das gute Stück aber visuell auf ernsthafte technische Mängel.

Befindet sich ein **feiner Ölnebel** an der **Dämpferstange**, können Dichtungen defekt sein. Läuft sogar sichtbar Öl aus, hat das Federbein das Ende seiner Fahnenstange erreicht. Dies gilt für einfache Federbeine, bei denen nur die Vorspannung angepasst werden kann, ebenso wie für aufwändigere, bei denen ferner die **Einsteller für Druck- und Zugstufe** auf Leichtgängigkeit und **Undichtigkeiten** geprüft werden sollten. Ähnlich der **externe Ausgleichsbehälter**.

Zur **Funktionskontrolle von Federbeinen** drücke das Motorrad hinten herunter und lasse es hochschnellen (hierzu muss eine zweite Person das Bike am Lenker festhalten und gerade ausrichten). Das Federbein sollte sämig und ruckfrei ausfedern; federt es nach oder macht Geräusche, ist es defekt.



GABEL

Zum Check, ob die **Dichtungen (Simmerringe) der Gabelholme** kein Öl entweichen lassen, ziehe die Handbremse und tauche die Gabel mehrmals kräftig ein.

Danach wischst du mit dem Finger über das Metall oberhalb der Staubkappen (bzw. unterhalb bei Upside-Down-Gabeln). Austretendes Öl erfühlst du sofort als Film auf dem jeweiligen Gabelholm, im fortgeschrittenen Stadium lassen deutliche Ölspuren keine Zweifel mehr aufkommen (feine Linien aus hochgeschobenem Dreck und Reinigungsmittel sind unproblematisch).



Zur **Funktionskontrolle der Gabel** ziehe die Vorderradbremse und tauche die Gabel ein. Sie sollte ruckfrei sämig ein- und ausfedern. Achte auch auf Geräusche aus dem Inneren der Gabel wie feines Knacken oder Schaben.

Was den sichtbaren Zustand der Gabel betrifft, achte auf **Kratzer**, **Dreck, Insektenreste** und **Rostpickel auf den Holmen**. Diese sind nicht nur unschön, sondern Gift für die Simmerringe, da sie mit jedem Eintauchen an der Dichtung schmirgeln (sofern sie innerhalb des Eintauchbereichs der Gabel liegen).

Hast du etwas Gerades zur Hand, lege es längsseitig vorne und hinten an die Gabelstandrohre (die blanken, inneren Rohre). Kippelt dein ‚Messinstrument', sind die Rohre verspannt oder krumm (der Gegenstand muss aber wirklich gerade sein, bspw. ein Spiegel oder eine Glasplatte!).

4. BREMSE

BREMSBELÄGE

Überprüfe mit der Taschenlampe die **Stärke der Bremsbeläge** (min. 3 mm) sowie den **Zustand der Bremsscheiben** vorne und hinten. Die Scheiben sollten möglichst glatt, ohne tiefe Riefen und nicht verzogen sein. Riefen ertastest du simpel mit den Fingern oder einem Fingernagel.

BREMSSCHEIBE

Um eine Bremsscheibe auf **Freilauf zu prüfen**, benötigst du Unterstützung: Eine(r) sorgt für ein freies Rad, der/die andere lässt es rotieren. Es sollte mindestens eine Umdrehung alleine schaffen, ansonsten ist möglicherweise ein Bremskolben schwergängig oder festgerottet.

Achte darüber hinaus auf wechselnde Schleifgeräusche und während der Probefahrt auf spürbares Bremspumpen. Beides deutet darauf hin, dass die Bremsscheibe Schlag besitzt.



BREMSFLÜSSIGKEIT

Kontrolliere den **Bremsflüssigkeitsstand** und frage den Besitzer nach dem **Alter von Bremsflüssigkeit und Bremsleitungen**.

Bremsflüssigkeit bindet mit der Zeit Wasser, während Bremsleitungen (außer Stahlflex) dazu neigen, sich auszudehnen. In beiden Fällen lassen sich die Bremsen dann nicht mehr genau dosieren, weshalb sowohl die Flüssigkeit meist alle ein bis zwei Jahre (abhängig vom Fahrstil) als auch die hydraulischen Leitungen alle drei Jahre erneuert werden.

Davon abgesehen: Undicht oder porös dürfen sie auf keinen Fall sein. Achte ferner auf Freigängigkeit der Leitungen und Undichtigkeiten (meist am Vorratsbehälter, den Leitungsanschlüssen und/oder den Bremszangen).

KOMBIBREMSE

Prüfe beim Kauf einer Gebrauchten mit Integral-ABS unbedingt die Wartungshistorie. Wenn die Bremsflüssigkeit im Modulator altert, korrodieren die feinen Ventile – und ein neuer Modulator kostet oft mehr als das halbe Bike wert ist.

5. LAGER

RADLAGER

Um das **vordere Radlager** zu prüfen, bitte den Verkäufer, das Bike hinten über den Hauptständer runterzudrücken.

Packe das Vorderrad mit einer Hand in etwa auf 7 Uhr, stabilisiere die Gabel mit der anderen Hand und versuche, das Rad quer zur Fahrtrichtung hin und her zu rütteln, wobei kein Spiel fühlbar sein darf.

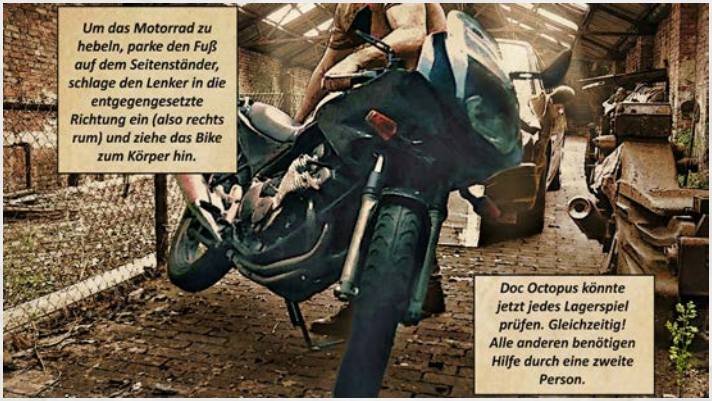
Stabilisiert eine dritte Person die Gabel, kannst du das Rad direkt mit beiden Händen ‚fünf vor Fünf' auf der Uhr greifen und im Wechsel mit einer Hand ziehen und der anderen drücken.

Oft sind defekte Vorderradlager bereits hörbar, wenn du das Rad frei drehst (es sei denn, die Bremsscheibe funkt mit eigenen Geräuschen dazwischen), allerdings benötigst du hierfür ein wenig Erfahrung.

Davon abgesehen gilt: Dreht sich das Rad bei freier Bremse nur schwer, ist das Lager hinüber.



Ist kein Hauptständer vorhanden, versuche, am stehenden Mopped an den Rädern zu rütteln. Unter Umständen ist der Verkäufer auch bereit und fähig, das Mopped über den Seitenständer **Cirque-du-Soleil-mäßig** in die Luft zu hebeln, damit das Rad gedreht werden kann.



Hinterrad: Zur Prüfung des **Hinterradlagers** greife mit einer Hand den Reifen oben oder hinten und mit der anderen die Fußraste.

Versuche, das Rad quer zur Fahrtrichtung in den Achslagern zu bewegen, um Spiel zu identifizieren. Simples Drehen ist nicht zielführend, da die mitlaufende Kette verdächtige Geräusche übertönt und den freien Lauf ausbremst.

SCHWINGENLAGER

Ist ein Hauptständer vorhanden, versuche, die **Schwinge quer zur Fahrtrichtung** nach rechts oder links zu drücken, um **Seitenspiel** zu erfühlen. Checke dabei auch auf sichtbare Unfallschäden an der Schwinge.

UMLENKUNG

Um **Höhenspiel in der Umlenkung** zu diagnostizieren, ziehe das Hinterrad hoch. Lässt sich die Schwinge ein paar Millimeter bewegen, bevor Druck am Federbein anliegt, besteht Spiel, möglicherweise durch verschlissene Umlenklager.

LENKKOPFLAGER

Den Zustand des **Lenkkopflagers auf Spiel oder Defekte** einzuschätzen, ist im Gegensatz zum Kampf mit dem Vorderradlager relativ easy:

Hauptständer vorhanden: Zum Erspüren von Lagerspiel bockst du das Mopped auf, lässt es hinten runterdrücken (damit das Vorderrad frei wird) und presst mit beiden Händen die Gabelfüße an der Radachse abwechselnd nach hinten bzw. ziehst sie nach vorne.

Knackt es, ist (mindestens) Spiel im Lenkkopflager vorhanden (meist viel, weil wenig Spiel so nur mit sehr viel Feingefühl erspürt werden kann). Unter Umständen ist es auch defekt.



Nur Seitenständer vorhanden: Bist du alleine oder steht nur ein Seitenständer zur Verfügung, stelle das Vorderrad an eine Wand und drücke den Lenker mehrmals kurz und kräftig Richtung Wand.

Zu hören sein darf wieder nur das Eintauchen der Gabel. Knackt es, ist Spiel vorhanden oder das Lenkkopflager defekt.

Für eine weitergehende **Prüfung des Lenkkopflagers auf Defekte und Rastpunkte** wird der Lenker in eine gerade Position gebracht und von rechts bis zum Anschlag nach links und zurück gedreht. In beiden Fällen muss die Lenkung locker und ohne zu haken erfolgen. **Hinweis:** Zur Prüfung muss das Vorderrad frei bewegt werden können, entweder indem die Maschine hinten runterdrückt wird oder indem jemand das Bike über den Seitenständer hochhebelt. Steht das Vorderrad auf dem Boden, lassen sich kaum Defekte identifizieren.

Fühlt sich der **Lenkweg schwergängig** an (ohne dass Bowdenzüge, Brems- oder Kupplungsleitungen bzw. Kabel dafür verantwortlich sind), ist das Lager zu fest angezogen. Erfühlst du obendrein **Rastpunkte beim Drehen des Lenkers**, ist das Lager hinüber und sollte ausgetauscht werden.

Checkst du?

SONSTIGES

SITZBANK



Klaffen Risse oder Löcher in der Sitzbank? Kleinere Schäden sind dabei hässlich, aber unproblematisch, wenn sicher ist, dass sie nicht weiter aufreißen. Bei größeren oder ungünstig gelegenen kann sich jedoch der Schaumstoff voll Wasser saugen – wenn nicht bereits geschehen.

Auch gut zu wissen: **Klemmt die Sitzbankverriegelung?** Unbedingt nachhaken, denn falls ja, könnte dies auf einen verzogenen Heckrahmen hinweisen. Ansonsten gilt: Auch den Raum unter der Sitzbank begutachten!

VERLEGUNG DER ZÜGE

Sind die Bowdenzüge eingeklemmt, bewegen sie sich entsprechend stockend in den Führungen.

Dies mag bei der Kupplung nicht notwendigerweise tragisch sein und nur deine linken Unterarmmuskeln anwachsen lassen, beim Gaszug können verklemmte Leitungen aber unangenehme Folgen zeigen: Wenn du beispielsweise Gas wegnehmen willst, aber trotzdem weiterrauschst, weil der Zug in der eingeklemmten Stellung verhakt ist!

Prüfe deshalb alle Züge auf **Leichtgängigkeit** und zusammen mit Kabel und hydraulische Leitungen auf generelle **Freigängigkeit**.

ZUBEHÖR EXTRAS AUSTAUSCHTEILE

Neben einer Tiererlegung gilt generell für alle **Austauschteile**: Der Wert eines Bikes richtet sich im Normalfall am Originalzustand aus, bestenfalls noch an echten technischen Verbesserungen wie beispielsweise freigeschaltete oder nachgerüstete Extrafeatures.

Individualisierungen hingegen, egal ob ästhetischer oder technischer Natur, drücken stattdessen den Preis, weil die persönliche Vorlieben des Verkäufers nicht zwingend auch jene potenzieller Käufer sind. (Man weiß halt nie, was in Zukunft noch mit dem Bike geschehen soll. Möglicherweise merkst du bspw. im Fall einer Tieferlegung nach einiger Zeit, dass du mit weniger *Stand*sicherheit besser *fährst* und würdest dann gerne den Originalzustand restaurieren.)

Für **Zubehör und Sonderausstattung** gilt**:**

- Funktioniert das verbaute Zubehör wie Koffer (Befestigung, Verschluss, Schloss), Heizgriffe, USB- und/oder Bordnetzbuchsen, Nebelscheinwerfer, etc.?
- Ist eventuelle Sonderausstattung wie Traktionskontrolle, Fahrmodi, Tempomat, Schaltassistent, Anti-Hopping, adaptives bzw. automatisches Fahrwerk freigeschaltet und fehlerfrei? Nimm dir während einer Probefahrt die Zeit, alle Schalter und elektronischen Optionen auf Funktion durchzuchecken, mindestens aber auf korrekte Cockpit-Anzeigen.

☐ Haupt- und Seitenständer

Ist der **Mittelständer durch die Last der Jahre** verbogen, berührt mglw. das Hinterrad bei aufgebockter Maschine den Boden. Dann fällt das Aufbocken an sich zwar leichter, aber so richtig sinnvoll ist das Teil nicht mehr zu verwenden.

Auch eine Prüfung wert: Der Abstand vom eingeklappten Mittelständer zur Kette. Ist der Ständer verbogen und/oder die Halterung ausgeschlagen, kann er der Kette gefährlich nahekommen



Beim **Seitenständer** ist darauf zu achten, dass er voll funktionsfähig ist und den Motor beim Einlegen eines Gangs sofort stilllegt, wenn er ausgeklappt ist.

Befindet er sich nicht mehr im Originalzustand, weil er bspw. nach einer Tieferlegung verkürzt werden musste, sollte dies professionell und nicht simpel mit der Flex erfolgt sein.

Übrigens: Bei handelsüblichen Tieferlegungs-Kits ist oftmals ein angepasster Seitenständer Teil des Lieferumfangs, der gegen das Original getauscht wird. In dem Fall wäre es prima, wenn der Verkäufer das Originalteil noch besitzt und als Zubehör mitgibt.

ELEKTRO-MOTORRÄDER

Die meisten Komponenten bei E-Motorrädern entsprechen ihren Pendants bei den Verbrennern, also Dinge wie Lager, Antrieb, etc. Um andere braucht man sich gar nicht erst kümmern, halt alles, was mit Verbrennermotoren samt Luftsystem, Benzinsystem und Abgasanlage zu tun hat.

E-MOTOR

Beim **E-Motor** ist vor Ort wenig überprüfbar, da er meist nur drei bewegliche Komponenten kennt und zwei davon Lager sind, die die dritte einbetten. Defekte hier sind sofort aufgrund der Geräuschkulisse identifizierbar. Eine weitere Komponente ist die Flüssigkeitskühlung, die man hinsichtlich Dichtungen und Kühlflüssigkeitsstand abmetern sollte.

AKKU

Dem Akku gebührt hingegen besondere Aufmerksamkeit. Hier ist es wichtig, den sogenannten ***State of Health* (*SoH*)** einzuschätzen, also den **Gesundheitszustand des Akkus**.

Dummerweise erlauben nicht alle Modelle das einfache Auslesen des *SoH* via ODB-Schnittstelle, so dass man im Prinzip auf sein Bauchgefühl angewiesen ist. Immerhin, es gibt die **Logfiles**, die die einzelnen Ladezustände (*SoC*, *State of Charge*) eines Akkus über einen bestimmten Zeitraum (meist bis zu einem Jahr) dokumentieren. Hast du Zugriff auf diese Files (nachfragen) und weißt du in etwa, wie ein Akku behandelt werden sollte (beneidenswerterweise immer unter Strom sein), kannst du dir zumindest einen gewissen Rahmen zur Einschätzung zusammenbasteln.

Wichtige Eckwerte sind:

- Wann und wie lange stand das Bike bei welchem Ladezustand?
- Wann und wie lange wurde es gefahren?
- Ist das Motorrad *regelmäßig* geladen worden?
- Mit welcher Ladeleistung?
- Über ein Schnellladegerät? Wenn ja, wie häufig?
- Auch mit Gleichstrom geladen? Wenn ja, wie häufig?
- Wurde der Akku *immer* vollgeladen oder meist nur bis zu 80 % (was oft empfohlen wird)?



Bei E-Bikes, die meist herumstehen und nicht geladen werden, leidet der Akku, insbesondere in den kalten Tage im Winter. Dann wird auch die Frage wichtig, ob für den Akku noch Garantie besteht (ist ein Hersteller großzügig, können bis zu fünf Jahre drin sein). Der Gebrauchtmarkt füllt sich zwar so langsam mit E-Bikes, da sie bereits etliche Jahre auf den Straßen unterwegs sind, aber fünfstellige Beträge für eine Maschine auszugeben, deren Akku vielleicht nur noch ein halbes Jahr Garantie aufweist, ist ein Risiko.

Hinweis: Kläre vor dem Kauf, ob die **THG-Quote** für das Verkaufsjahr bereits zertifiziert wurde (THG = Treibhausgasminderungsquote für Elektrofahrzeuge).

PROBEFAHRT

Als letzter Check vor dem Erwerb steht eine Probefahrt an, idealerweise eine Stunde lang, inklusive Autobahnfahrt – was jedoch am Widerstand der meisten Verkäufer scheitern dürfte. Immerhin: Die allermeisten Punkte prasseln auch bei kürzeren Fahrten auf dich ein und können kaum übersehen werden.

Übrigens: Eine beidseitig auszufüllende Vereinbarung über eine Probefahrt hält der ADAC zum Download bereit[06]. Davon abgesehen einige dich mit dem Verkäufer über Dauer und Strecke, Versicherungsschutz, Selbstbeteiligung und den spätesten Rückgabezeitpunkt.



EINCHECKEN

Checke vorm Anlassen, ob der Motor kalt ist oder vor der Besichtigung warm gefahren wurde (damit er bspw. weniger zickt). Dann starte und achte auf Folgendes:

- Springt der **Motor zügig an** oder benötigt er einige Runden, bevor er kommt?
- Läuft der Motor nach dem Anlassen **rund und ruhig**? Bei älteren Vergaser-Moppeds mit Choke möglicherweise nicht, wenn die Kaltstarthilfe zu früh zurückgestellt wird, aber das ist normal und gibt sich bei warmem Motor.
- Sind auffällige metallische Geräusche zu hören? OK, zugegeben, nahezu der gesamte Motor besteht aus Metall und wie soll er sich sonst anhören? Aber ungewöhnliches Rasseln, Pfeifen, Klackern und/oder Klappern fällt in aller Regel auch ungeübten Ohren auf.
- Springt der Ventilator der Wasserkühlung an, wenn der Motor warm ist?
- Erlöschen alle Kontrollleuchten (außer die ABS-LED, die erst beim Fahren ausgeht)? Glimmt bspw. die Ladekontrollleuchte weiter, sind Defekte an Batterie oder Lichtmaschine anzunehmen.

WICHTIG, DIE BREMSE!
Bevor du deine Probefahrt beginnst, überzeugst du dich mehrmals von der Funktionsfähigkeit der Bremsen, erst im Stehen, dann mit langsamer Geschwindigkeit:

Lässt sich das Motorrad **gut dosiert zum Stehen** bringen? Hat die Bremse einen e**indeutig definierbaren Druckpunkt** oder lässt sich der Hebel weich durchziehen? **Schleifen die Bremsscheiben** oder **sind sie verzogen?** Letzteres hörst du am wechselnden Schleifen der Scheibe, fühlst es aber auch, weil der Bremshebel pumpt und es beim Bremsen ruckelt.

Checke bei der Gelegenheit auch **Kupplungshebel, Gasgriff** und **Fußbremshebel** auf genügend **Spiel, Leichtgängigkeit, Bewegungsfreiheit** und einer ausreichend lockeren **Lagerung** der Armaturen.

Checkst du?

MOTORLAUF

Nach dem Bremsentest zieh‘ deine Runden und lasse das Motorrad auf dich wirken:



WARMLAUF

Verändert sich die Leerlaufdrehzahl bei warmem Motor unregelmäßig, bspw. an der Ampel? Dies beruht in aller Regel auf fehlerhaften Einstellungen, die überprüft werden sollten. Rasselt der Motor im Stand, kann die Steuerkette abgenutzt sein.

GASANNAHME

Stottert/ruckelt die Gasannahme bzw. der Durchzug bei warmem Motor, deutet dies ebenfalls auf fehlerhafte Einstellungen hin, ebenso die bei anderen Verkehrsteilnehmern unbeliebten Knallmomente, die beim Gaswegnehmen auftreten.

KUPPLUNG

Ist die Kupplung verschlissen oder schlecht eingestellt, schiebt sich das Mopped bei gezogenem Hebel im ersten Gang nach vorne und/oder rutscht im hohen Gang beim Beschleunigen durch. Hinweis: Verwechsle eine schlecht trennende Kupplung nicht mit dem Ruck, der bei vielen Bikes beim Einlegen des ersten Gangs durch den Körper rauscht. Bei Harleys zählt eine mutierte Variante gar zur Modelllegende und ist völlig harmlos.

ANTRIEB

Mahlt die Kette bzw. empfindest du sie allgemein als zu laut? Dann ist sie entweder (nur) trocken oder ungleichmäßig gelängt. Reagiert ein Kardan beim Lastwechsel mit ‚harter‘ Symptomatik, steht eine Reparatur in nächster Zukunft ins Haus.

ABGAS

Bläulicher Rauch aus dem Auspuff lässt verschlissene Motorteile wie Kolbenringe oder Ventilschaftdichtungen vermuten (leider wird dies nur bei Lastwechseln während der Fahrt auffällig sichtbar, weshalb du jemanden benötigst, der hinter dir fährt). Eine starke **weißliche Wolke** deutet auf Kühlwasser im Brennraum hin.

FAHRVERHALTEN

Fühlst du dich sicher auf dem Bike oder empfindest du das Fahrverhalten als schwammig, bzw. zu weich (Federung checken)? Neigt das Bike zum Pendeln bei höheren Geschwindigkeiten oder fährt es, als ob sich ein Sozius seitlich verlagert (Lenkkopflager prüfen)? Reagiert die Federung sensibel genug?

Geradeauslauf: Traust du dir eine Freihandfahrt zu, überprüfe den Geradeauslauf bei 50 bis 80 km/h. Zieht das Bike dabei zu einer Seite oder will es sich hochschaukeln? Falls ja, kann der Reifenluftdruck zu niedrig oder die Gabel verspannt/verbogen sein, ein Lagerschaden vorliegen, die Radflucht nicht stimmen oder gar ein Rahmenschaden vorliegen. (Übrigens: Freihandfahrten sind im öffentlichen Verkehrsraum verboten …)

Belastung: Kommt dir das Bike sicher vor, teste das Verhalten unter Belastung zwischen 80 und 130 km/h. Lasse das Motorrad bei rund 60 bis 90 km/h rollen und öffne die Fäuste (halte die Hände aber zugriffsbereit). Flattert der Lenker, deutet es bspw. auf Probleme bei Gabel, Reifen, Luftdruck hin.

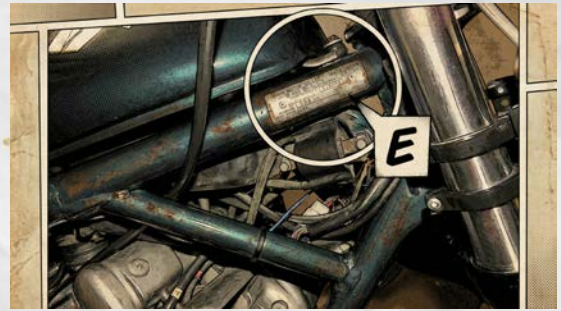
Achte ferner beim Überfahren von Querfugen/Bodenwellen auf ungewöhnliche Geräusche wie Knacken, das sonst nicht zu hören ist (mglw. ein Lenkkopf-/Lagerproblem).



Rechne damit, dass zwischen 110 und 140 km/h Hochgeschwindigkeitspendeln (Sturzgefahr!!) auftreten kann. Der ADAC rät in seiner Gebrauchtkaufbroschüre[07], dann mit der Fußbremse abzubremsen und dem Impuls zu widerstehen, blitzartig vom Gas zu gehen.

PAPIERKRAM

Ohne die richtigen Papiere richtig ausgefüllt bleiben alle Räder spätestens bei der Zulassung stehen. Denn ist das Bike bspw. gestohlen, hilft es dir wenig, dass du es gleich vom Verkaufsort mitgenommen hast. Sorge also dafür, dass es kein böses Erwachen gibt ...



EIGENTUMSNACHWEIS ☐

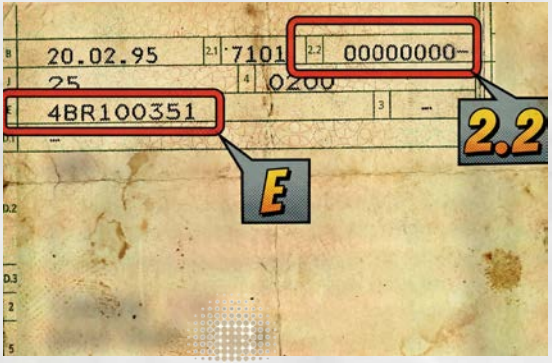
Stimmt die **Rahmennummer am Motorrad** mit der **Nummer in den Papieren** überein? Du findest die Nummer im Fahrzeugschein unter ‚E'.

IMPORTFAHRZEUG ☐

Sogenannte ‚**Grauimporte**' dürfen in Deutschland zwar verkauft, nicht zwingend aber auch gefahren werden. Englische Moppeds können bspw. über Scheinwerfer für Linksverkehr verfügen und damit gegen die StVZ verstoßen.

Du erkennst einen Import im Fahrzeugschein unter der Schlüsselnummer 2.2 (die ‚3' im alten Fahrzeugschein), die dann aus Nullen besteht (leider auch möglich bei Fahrzeugen, die vor 2005 zugelassen wurden).

So oder so: Frage bei allen Importen, also auch Re- und Grauimporten nach der CoC-Bescheinigung (EU-Übereinstimmungserklärung).





SCHECKHEFT ☐

Ist das Bike **scheckheftgeführt**?

Bis Garantieende sollten die Inspektionen von einer Fachwerkstatt ausgeführt worden sein, danach zumindest die wichtigen (insbesondere die zeitaufwändigen und kostspieligen mit z. B. Ventilspielkorrekturen oder Zahnriemenwechsel).

Auch dokumentiert ein Scheckheft, ob Rückrufaktionen[08] erledigt und Garantieansprüche auf Motor, Fahrwerk oder Akku (bei E-Bikes) erfüllt wurden.

DEFEKTE UND EINTRAGUNGEN ☐

Beim Verkauf von Fahrzeugen mit bekannten Defekten (bspw. Motorschaden) ist es auf Verkäuferseite üblich, eine Gewährleistung vertraglich auszuschließen. Was Sinn macht.

Achte aber darauf, dass **alle bekannten Defekte** vollständig schriftlich aufgelistet sind. Kläre ferner mit dem Verkäufer, **was genau am Bike verändert wurde** und ob für Umbauteile und/oder Fahrwerksänderungen offizielle Eintragungen existieren oder ABEs bzw. TÜV-Gutachten vorhanden sind. Ganz wichtig: Wurden Schweißarbeiten am Fahrwerk ausgeführt, dokumentiert und TÜV-seitig abgesegnet? Du benötigst diese Angaben für eventuelle Reklamationen (siehe hierzu ab Seite 55).

RÜCKRUFE

Natürlich kennt niemand alle **Rückrufe** aller Moppeds, aber wenn du dich aufmachst, eine Gebrauchtmaschine zu inspizieren, kennst du meist bereits Marke und Typ und kannst im Internet nachschlagen, welche Nachbesserungen anfielen. Infos erhältst du direkt beim Motorrad-Hersteller oder beim Kraftfahrt-Bundesamt[06] (KBA) – wobei Letzteres nicht zwingend alle Rückrufe ausweist, da leichte Mängel keine Aktionen des Bundesamtes auslösen.

KAUFVERTRAG



GENERELL GILT: KEINE PAPIERE, KEIN KAUFEN!

Ansonsten achte auf folgende Dinge:

- Nutze nach Möglichkeit einen **vorgefertigten Kaufvertrag** wie den vom ADAC[09] und lasse dir **Handbuch, Scheckheft und *alle* Schlüssel** aushändigen.
- Ist der Verkäufer nicht der Besitzer, lasse dir eine **Verkaufsvollmacht und die Ausweispapiere des Bevollmächtigten** zeigen. Notiere dir die Adresse.
- Befindet sich **der Brief nicht im Besitz des Verkäufers**, lasse dich nicht auf Versprechungen ein, sondern **verschiebe die Kaufabwicklung**.
- **In den Kaufvertrag gehören** der komplette Lieferumfang (Motorrad-Modell und Typ, Zubehör, Ersatzteile usw.), Kaufpreis, Zahlungsweise, Zustand (Überholungen, Kilometerzahl, Änderungen, Umbauten, usw.) und Fahrgestellnummer. Idealerweise speicherst du dir ebenfalls die Angaben zum Motorrad in der Verkaufsanzeige (inklusive dazugehörender Bildern) ab, falls später rechtliche Fragen auftauchen sollten.
- **Besteht Unfallfreiheit?** Falls ja, lasse es dir vom Verkäufer schriftlich im Kaufvertrag zusichern.
- **Hauptuntersuchung:** Auch der letzte technische Untersuchungsbericht sollte mit durchgereicht werden. Kann ja sein, dass im ersten Durchlauf gravierende Mängel festgestellt wurden, deren Beseitigung hoffentlich nicht nur temporär war. (Nicht zwingend erforderlich sind unter bestimmten Umständen die Nachweise über die Verkehrstauglichkeit und die Wartung des Fahrzeugs, beispielsweise wenn du einen Teileträger oder die Basis für ein Umbauprojekt erworben hast.)

Checkst du?

Wichtige Dokumente ☐

Bestehe darauf, dass dir *alle* unverzichtbaren Dokumente bei der Fahrzeugübergabe ausgehändigt werden, also Kaufvertrag, Quittung und Zulassungsbescheinigungen und überprüfe die Dokumente sorgfältig. Gleiche auch noch einmal die Fahrgestellnummer ab.

Hinweis: Ist das zu verkaufende Motorrad gestohlen und mit ebenfalls gestohlenen oder gefälschten Papieren ausgestattet, ist eine Überprüfung vor Ort kaum möglich. Solch eine Aktion fliegt dann erst bei der Ummeldung auf. Hast du einen Verdacht, kannst du darauf bestehen, den Kauf samt Geldübergabe direkt beim Ordnungsamt abzuwickeln, wenn du dich damit besser fühlst. Tust du es nicht, bleibt dir im Negativfall nur, in einen Tennisball zu beißen, denn einen Eigentumsanspruch auf ein gestohlenes Fahrzeug hast du nicht. Im Gegenteil, es wird von der Polizei sichergestellt und das Geld ist ebenfalls weg.

Kaufvertrag und Quittung: Der Kaufvertrag regelt die Details des Kaufs, die Quittung bescheinigt, dass du bezahlt hast.

Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein): Der Fahrzeugschein ist die Bestätigung, auf wessen Name das Motorrad zugelassen ist und dass es am Straßenverkehr teilnehmen darf. Er wird bei der Zulassung eingezogen bzw. entwertet und neu ausgestellt.

Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief): Der Fahrzeugbrief ist die Besitzurkunde des Fahrzeugs. Er muss unbedingt in deine Hände übergehen. Alternativ bzw. seit 1999 übernehmen die CoC-Papiere[14] diese Funktion (siehe Seite 64). Achte auch darauf, ob in letzter Zeit viele Halterwechsel stattgefunden haben (Hinweis auf Probleme mit dem Bike).

HU/AU, ABE, Eintragungen, also alle Nachweise über die Verkehrstauglichkeit des Fahrzeugs. Check' ferner ab, ob eine noch vorhandene Eintragung überhaupt am Motorrad existiert. Dies kann einem Neuaufbau nach einem Unfall geschuldet sein.

Serviceheft oder Werkstattrechnungen: Nachweise über die Wartung des Fahrzeugs.

Achte ferner darauf, ob es sich beim **ausgehändigten Schlüssel um einen Einheitsschlüssel** für alle Schlösser handelt oder ob Zündung, Tankdeckel, Sitzbankverriegelung, Helmschloss und Staufächer unterschiedliche benötigen.

Für Motorräder mit elektronischen Wegfahrsperren gelten *zwei* identische Schlüssel als Minimum. Existiert nur einer und geht der verloren, wird ein neues Steuergerät plus Schlosssatz fällig. Kosten: mehrere tausend Euro.



Betrugsversuche

Der Gebrauchtmarkt bietet ein reichhaltiges Angebot, birgt aber Risiken, bspw. dass man für viel Geld einen Schrotthaufen untergejubelt bekommt (die vorigen Seiten sollten dir hoffentlich geholfen haben, dem zu begegnen). Verschärfend wirken die Möglichkeiten, die Internetangebote professionellen Betrügern bieten und die über krasse Preise, versteckte Mängel und gefälschte Papiere weit hinausgehen und das Ziel haben, dein Geld direkt und ohne Gegenleistung in die eigene Tasche umzuleiten[11].

Der erste Schritt hierbei: Ein **Lockangebot**, das attraktiv genug ist, normalerweise funktionierende Hirnstrukturen abzuschalten und Risikobereitschaft zu fördern. Die Betrüger machen sich die Hoffnung unwissender Motorrad-Liebhaber zunutze, ein Super-Schnäppchen machen zu wollen und bieten begehrte

Maschinen zu Preisen an, die weit unter den Marktwerten liegen. So tief, dass Insider gleich weg bleiben, während die weniger Erfahrenen angelockt und anschließend bearbeitet werden, um ihnen mit diversen Tricks das Geld für ein überhaupt nicht existentes Bike aus den Taschen zu ziehen:

Trick 1: Kaution/Anzahlung/Reservierung: Beim Trick mit der Sicherheitskaution (wahlweise ‚Anzahlung' oder ‚Reservierungsleistung') behauptet der Verkäufer, das Bike sei zwar In Deutschland stationiert, er selbst aber gerade im Ausland. Um den Kauf nicht unnötig in die Länge zu ziehen, schlägt er vor, ihm eine Anzahlung via Bargeldtransfer zukommen zu lassen und den Absendernamen und die Kontrollnummer als Bestätigung zu senden. Danach solle der Käufer die Abholadresse und die Überweisungsdaten für die Restsumme erhalten.

Eigentlich unnötig zu erwähnen: Die Infos werden nie kommen und das Geld wird vom Dieb unter falschem Namen abgeholt.

Trick 2: Vertrauenspersonen: Der Trick mit den Vertrauenspersonen geht in die gleiche Richtung. Hier werden den Käufern allerdings zur Vertrauensbildung Spediteure oder andere Überführungsunternehmen vorgegaukelt, die als Treuhänder fungieren sollen und an die der Kaufpreis zu entrichten ist. Die Identitäten sind dabei meist gefälscht.

Alternativ verstecken sich die Betrüger aber auch hinter existenten Unternehmen, wobei die angegebenen Kontaktdaten und Internetadressen getürkt sind und mit den Originalunternehmen nichts zu tun haben. Meist wird auch hier versucht, eine Bargeldtransaktion zu erhalten, aber nicht zwingend, denn Überweisungen auf reguläre Bankkonten im Ausland gehen den Opfern ebenso oft verloren. Erst recht, wenn der Käufer sich auf Hinhaltetaktiken einlässt und eventuelle Einspruchsfristen verstreichen lässt.

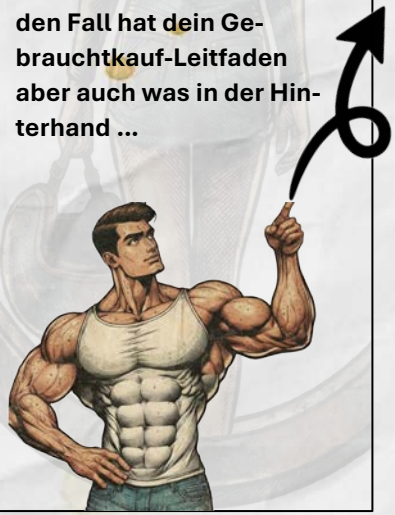
Trick 3: Kalle & Opa: Ist ein Käufer zwar interessiert, aber prinzipiell misstrauisch, wird der Spieß umgedreht und von ihm verlangt, *seine* Zuverlässigkeit (und Kaufkraft) zu beweisen. Hierbei wird er aufgefordert, die Kaufpreissumme nicht an den Verkäufer, sondern an einen persönlichen Freund (Kalle) oder ein Familienmitglied (Opa) via Bargeldtransfer ‚sicher' anzuweisen und dem Verkäufer nur eine Kopie des Einzahlungsbelegs samt Kennnummer zu senden. Kommt man dem nach, wird das Geld mit der Kennnummer und gefälschten Ausweispapieren auf den Namen des jeweiligen Freundes oder Familienmitglieds abgehoben.

Trick 4: Notar: Beim Trick mit dem Notar geben sich Betrüger als Insolvenzverwalter aus, die in Bankauftrag eingezogene Motorräder verkaufen. Wegen des Verfahrens könne allerdings keine Besichtigung stattfinden, aber der Käufer könne ja von einem garantierten Rückgaberecht Gebrauch machen, sollte das Motorrad nicht seinen Vorstellungen entsprechen. Ist der Kauf abgewickelt (wobei die Verträge übers Internet ausgetauscht werden), wird der Käufer gebeten, eine Teilsumme auf ein Treuhandkonto einzuzahlen, damit die Überführung stattfinden kann. Der Rest solle dann bei der Übergabe den Besitzer wechseln – die allerdings nie stattfindet.

Gehe unter keinen Umständen in Vorleistung und bleibe so lange auf deinem Geld sitzen, bis der Deal physikalisch unter Dach und Fach ist. Überweise oder übergebe das Geld erst, wenn das Bike samt Schlüsseln und geprüften Dokumenten vor dir steht und lasse dir bei einer Bargeldübergabe eine Quittung ausstellen. Verweigere dich auch jeder Art von Nachverhandlungen.

Die echt echte Praxis vor Ort

Kehren wir zurück ins wirkliche Leben, in dem irgendwie so gut wie niemand bei einer Besichtigung vor Ort alle zuvor genannten Prüfpunkte abrufbereit im Kopf hat oder mit diesem Booklet in der Hand aufschlägt, um Seite für Seite jeden Schritt abzuhaken. Für den Fall hat dein Gebrauchtkauf-Leitfaden aber auch was in der Hinterhand …



… nämlich eine **Vor-Ort-Minimal-Checkliste,** die du auf der nächsten Seite findest und mit deren Hilfe du die wichtigsten Dinge im Schnellverfahren abklopfen kannst (etwas Ähnliches gibt's auch zum Selbstdruck beim ADAC[16]).



Die Liste reicht, um mit einigermaßen gutem Gefühl ein Bike zu erwerben und wahlweise zu einer professionellen Begutachtung oder zu dir nach Hause zu chauffieren. Ist Letzteres der Fall, machst du dich selbst mit einer Komplettliste bewaffnet (im Anhang ab Seite 58 zu finden) an eine Intensivüberprüfung, um bislang verborgene Mängel aufzudecken. Verläuft die Inspektion für dich positiv, unternehme zusätzlich noch eine ausgiebige Tour (um die ein bis zwei Stunden, inklusive Autobahnfahrt), fahre aber gemäßigt und besonnen.

Stolperst du bei deiner Nachprüfung und/oder der Testfahrt über krasse Defekte, bringe das Bike zurück bzw. handele einen Preisnachlass aus. Bei Händlern steht dir hier die gesetzliche Sachmängelhaftung (bis zu 12 Monate ohne Beweislast) zur Seite, bei Privatkäufen kann es bei einer Rückgabe etwas hakeliger werden (checke zu diesem Thema die Ausführungen ab Seite 46).

Hast du ‚nur' ein ungutes Gefühl, weißt aber nicht, wie du es begründen sollst, ziehe einen Gutachter hinzu, weil dieser am ehesten in der Lage ist, unter dem Radar fliegende Defekte wie ‚gerichtete' Verstrebungen, ‚unsichtbare' Rahmenschäden, verbastelte Heckrahmen und minimal defekte Gabelbrücken und Lenkkopflager zu enttarnen. Mit solchen Schäden kann ein Motorrad zwar noch einigermaßen manierlich fahren, weil selbst unerfahrene Piloten instinktiv Fahrwerksprobleme ausgleichen und durch Lenkimpulse kompensieren – aber über die Zeit wirst du dran verzweifeln, die ‚seltsame Unruhe' in den Griff zu bekommen, abwechselnd durch Reifenwechsel, Gabelölaustausch, endlose Setup-Orgien und wer weiß, was noch. Bis du ganz am Ende dein Bike wegen Unzufriedenheit wieder verkaufst.

WICHTIG: Verschaffe dir *vor* einer Rückgabe, einem impulsiven Reparaturauftrag oder einem Gutachten einen Überblick über die Rechtslage, was die Kostenübernahme für deine Maßnahmen betrifft. Weitere Infos findest du, wie gesagt, ab Seite 46.

Checkliste Sichtprüfung

☐	Bike macht sauberen und gepflegten Eindruck.	☐	Kilometerstand besprochen.
☐	Auf Kratzer, Lackschäden und Unfallspuren an Tank, Verkleidung, Auspuff oder Rahmen gecheckt.	☐	Papiere: Rahmennummer, Eintragungen geprüft, alle Papiere original vorhanden (also *keine* Handyfotos oder schlechte Kopien!).
☐	Auf Lecks (Öl/Wasser/Bremse/Kupplung) geprüft.	☐	Kette und Kettenrad auf Wartung und Verschleiß (spitze Zähne/Längung) begutachtet.

Checkliste Teststrecken

☐	Elektrik durchgetestet (Licht, Hupe, Blinker, Bremslicht, Motorstopp, Schalteinheiten, Display, Cockpit).	☐	Akku-Logfiles eingesehen (bei E-Motorrädern).
☐	Lager überprüft (Rad, Lenkkopf, Schwinge).	☐	Probefahrt: Bremsleistung vor Testfahrt geprüft!
☐	Räder gecheckt (Profil, Reifenalter, Schäden, Radflucht, Schlag).	☐	Probefahrt: Motorlauf ohne Auffälligkeiten.
☐	Federung vorne/hinten geprüft (Lecks, Funktion).	☐	Probefahrt: Getriebe und Kupplung arbeiten einwandfrei.
☐	Lenkanschlag ist unversehrt, Lenkung einwandfrei.	☐	Probefahrt: Fahrverhalten in Ordnung.

Folgende Komponenten müssen erneuert oder repariert werden bzw. sind grenzwertig:

_____

_____

_____



Zur *aktiven* Überführung des Bikes im Inland (also der Fahrt nach Hause oder zur Zulassungsstelle) benötigst du entweder a) einen gutmeinenden Verkäufer, der dich mit seinem Nummernschild fahren lässt, b) eine bereits ausgefertigte Zulassung oder c) ein Kurzzeitkennzeichen. Alternativ hole das Motorrad mit einem Hänger, Sprinter oder sonstigem zugelassenen Gerät ab.



ÜBERFÜHRUNG IM INLAND

AN- & UMMELDUNG

Mit Kauf des Motorrad gehst du die Verpflichtung ein, es vom ehemaligen Standplatz zu entfernen. Meist hast du eine Woche Zeit, in der du das Bike um- oder neu anmelden oder mit Hänger abholen kannst.

Die ***Ummeldung* eines noch vom Verkäufer angemeldeten Bikes** lässt sich angehen, indem du mit Bike, Papieren und Nummernschild des Verkäufers zur Zulassungsstelle fährst. Alternativ kannst du *ohne* Bike, aber mit allen Papieren dort aufschlagen und dir ein neues Nummernschild geben lassen. Damit eilst du zurück zum Bike, baust es an und fährst mit Bike erneut zur Zulassungsstelle, wg. Endabnahme.

Für die ***Anmeldung* eines vom Verkäufer bereits abgemeldeten Bikes** benötigst du ein **Kurzzeitkennzeichen** plus die üblichen Dokumente, kontaktiere aber in beiden Fällen zunächst deine KFZ-Versicherung und beantrage eine eVB-Nummer, was in aller Regel sehr schnell geht, meistens per E-Mail, Fax oder SMS. Die eVB-Nummer bestätigt eine auf 5 Tage begrenzte Haftpflichtversicherung (keine Voll- oder Teilkasko!).

Hinweis: Bleibst du bei der Versicherung, von der du die eVB-Nummer erhältst, werden die Kosten für den Versicherungsschutz bei Nutzung des Kurzzeitkennzeichens übernommen. Wechselst du bei der Anmeldung hingegen den Versicherungsträger, musst du für die fünf Tage aufkommen.

Gesammelt benötigst du folgende Unterlagen für deine örtlichen Zulassungsstelle:

- Wie gesagt, die eVB-Nummer.
- Personalausweis oder Reisepass.
- Gültige Haupt- und Abgasuntersuchung, evtl. Umweltplakette oder eine andere regionale Besonderheit.
- Zulassungsbescheinigung Teil I und II. (Seit 2005 ersetzen die CoC-Papiere[14] den früheren Fahrzeugbrief.)
- Eventuell eine Vollmacht, wenn du das Fahrzeug für jemand anderen überführen willst.
- Minderjährige benötigen den Ausweis und eine Einverständniserklärung des Erziehungsberechtigten.
- Eine **Einverständniserklärung** zum Einzug der Kfz-Steuer über ein Bankkonto (SEPA).

Auf der Zulassungsstelle erhältst du ein Dokument mit der Nummer des neuen Kennzeichens bzw. des Kurzzeitkennzeichens für eine Überführung, welches du vor Ort pressen lassen kannst. Ist das geschehen, gehst du zurück zu deinem Sachbearbeiter, der den Zulassungsstempel auf das Kennzeichen klebt.

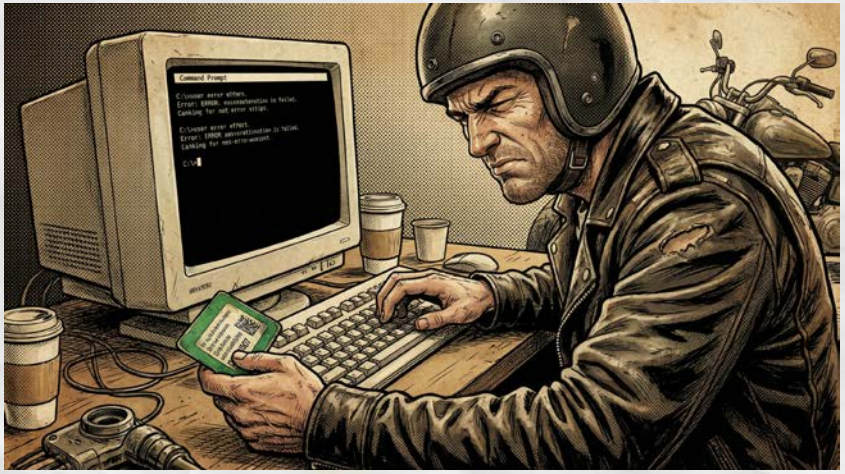
Hinweis: Mit einem Überführungskennzeichen darfst du in einem **Zeitfenster von fünf Tagen** das Bike vom Verkäufer auf direktem Weg an seinen Bestimmungsort und zur Anmeldung fahren. Ebenfalls erlaubt sind Probefahrten, nicht hingegen alle anderen Fahrten, insbesondere Spazierfahrten. In diesen Fällen besteht kein Versicherungsschutz.



(Online-) Anmeldung

Generelle Bedingungen: Die Voraussetzungen zur Nutzung der Onlineangebote der Zulassungsstellen lauten wie folgt:

- Das anzumeldende Motorrad darf **nicht vor dem 1.1.2015** erstzugelassen worden sein – womit diverse Young- und Oldtimer bereits außen vor sind.
- Das Bike **muss außer Betrieb** gesetzt, also abgemeldet sein. Käufer von Gebrauchtmotorrädern, deren ehemalige Besitzer den neuen Eigentümern erlauben, die Überführungen mit ihren Kennzeichen zu erledigen, sollten folglich besser gleich zur Zulassungsstelle durchfahren. Für sie ist die Onlineanmeldung nicht gedacht.
- Die Fahrzeugpapiere **dürfen nicht älter als 1. Januar 2018** sein, da erst ab diesem Zeitpunkt die für i-Kfz notwendigen Sicherheitscodes integriert sind (siehe auch unten 'Notwendige Fahrzeugunterlagen').
- **Persönliche Voraussetzungen:** Gehörst du zum Berechtigtenkreis, kommt als weitere Hürde die korrekte digitale Ausstattung zum Tragen. Du benötigst:
  - **Einen neuen Personalausweis** (nPA) oder alternativ einen elektronischen Aufenthaltstitel der Bundesrepublik Deutschland. Beide ID-Nachweise müssen ferner für die eID-Onlinefunktion aktiviert sein und du musst die jeweilige PIN parat haben.
  - Um deine persönlichen Daten aus den Ausweisen heraus zu bekommen, ist ferner ein **Kartenlesegerät oder Smartphone** mit offizieller Ausweis-App notwendig.



Zulassung & Überführung

Notwendige Fahrzeugunterlagen: Stimmen die wesentlichen Voraussetzungen, musst du noch dafür sorgen, dass die üblichen Utensilien ebenfalls an Bord sind. Also jene, die auch bei Offline-Anmeldungen Usus sind:

- **Zulassungsbescheinigung Teil I** (Fahrzeugschein), die aber nur ausreichend ist, wenn du dein eigenes Bike wieder anmelden möchtest. Die **elektronische Identifizierung erfolgt über einen verdeckten Sicherheitscode**, zu finden auf der Rückseite des Scheins im Klappfeld ganz links. Das Feld muss vorsichtig freigerubbelt oder eine Folie abgezogen werden. Es klärt dich auch darüber auf, ob dein Fahrzeug für die i-Kfz zugelassen ist oder ob es nur außer Betrieb genommen werden darf.
- **Zulassungsbescheinigung Teil II** (Fahrzeugbrief), die du benötigst, wenn ein Halterwechsel vorliegt, also nach einem Kauf oder bei Zulassung eines Neufahrzeugs. Die Identifizierung erfolgt auch hier über einen verdeckten Sicherheitscode, der wie beim Fahrzeugschein vorsichtig freigelegt werden muss. Er findet sich auf der Vorderseite knapp oberhalb der Mitte.
- Die von deiner Versicherung ausgestellte **elektronische Versicherungsbestätigung**, die du online beantragen kannst und übermittelt bekommst (die sogenannte **eVB-Nummer**).
- Eine bestandene und noch gültige **Hauptuntersuchung** (HU).
- Eine **Einverständniserklärung** zum Einzug der Kfz-Steuer über ein Bankkonto.
- **Das aktuelle Kennzeichen** bzw. die Daten eines reservierten Wunschkennzeichens (das du ebenfalls gegen Gebühr online beantragen kannst).
- **Bei Importen: Nachweis der technischen Daten**, meist über COC[14], der amtlichen EG-Übereinstimmungsbescheinigung.



Das Prozedere: Zur Anmeldung rufe die Onlinepräsenz der Zulassungsbehörde deines Hauptwohnsitzes auf, identifiziere dich elektronisch und aktiviere das Antragsformular zur Zulassung. (Nicht alle Zulassungsbehörden bieten den i-Kfz-Onlineservice an, laut ADAC wird er jedoch ständig ausgebaut.) Zum Ausfüllen benötigst du folgende Daten:

- Den **Sicherheitscode des Fahrzeugscheins** (Wiederanmeldung ohne Halterwechsel Personalausweis oder Reisepass.
- Den **Sicherheitscode des Fahrzeugbriefs** (Um- oder Neuanmeldung).
- Die **Fahrzeugidentifikationsnummer** die sogenannte FIN (Um-/Wiederanmeldung).
- Daten der letzten **Hauptuntersuchung** (findest du im Prüfbericht).
- Die **eVB**-Nummer deiner Versicherung.
- Deine Konto-IBAN für das zwingend vorgesehene **SEPA-Lastschriftverfahren** zum automatischen Einzug der Kfz-Steuer.



Danach sendest du den Antrag ab und lässt die von dir angegebenen Daten elektronisch überprüfen. Findet das System keine Fehler, wirst du zur Zahlung der anfallenden (übrigens leicht höheren) Gebühren weitergeleitet, der Antrag ein weiteres Mal überprüft, an die Zulassungsbehörde übermittelt und – du ahnst es – durch einen Sachbearbeiter überprüft und abgesegnet.



Bei positivem Bescheid erfolgt der Versand des Zulassungsbescheids samt Rechnung, Quittung, Bescheinigung und der aufzuklebenden Plaketten per Post. Als Sicherheitszeitfenster wird der Bescheid meist drei Tage vordatiert, die Zulassung ist also erst drei Tage nach dem Versand gültig. Achte darauf, wenn du die Unterlagen erhältst. Unter Umständen darfst du nicht gleich losfahren, sondern musst die verbleibende Zeit absitzen.

Bedenke Folgendes:

- Beantragst du die Zulassung an einem Freitagnachmittag, rechne nicht damit, vor Anfang nächster Woche in die Bearbeitung zu kommen. Am Wochenende passiert auch im digitalen bürgernahen Wunderland nicht allzu viel.
- Die meist drei Tage Zeitpuffer sollen dem Zweck dienen, dass niemand Steuer und Versicherung für ein Fahrzeug zahlen muss, dass sie oder er noch gar nicht führen darf. Der Nachteil daran ist, dass du auf jeden Fall erst dann fahren darfst, wenn das auf dem Zulassungsbescheid gültige Datum erreicht ist.
- Benötigst du ein neues Kennzeichen und bestellst es online, ist das zwar billiger als eines vom Kennzeichenpräger rund um deine Zulassungsstelle, dauert aber ebenfalls seine Zeit. Und fährst du extra zum Schilderdrucker, weil du die Sache beschleunigen möchtest, ist die Kilometersparnis auch dahin.

Wer schnell mit dem Bike auf die Straße will, zieht wahrscheinlich weiterhin die **Anmeldung vor Ort** vor. Dann sitzt man unter Umständen vielleicht ein, zwei Stunden ab, kann aber umgehend losfahren. Bislang ist deshalb nur bei chronisch unterbesetzten und überlasteten Behörden, die alleine Tage für einen Zulassungstermin benötigen, ein Zeitgewinn tatsächlich Teil der Rechnung. Benötigt werden die gleichen Unterlagen wie zur Onlineanmeldung.

ÜBERFÜHRUNG AUS DEM AUSLAND



Zur **Überführung** eines Bikes im Selbstfahrmodus **aus einem EU-Land** notwendig sind:

- Eine internationale Versicherungskarte (aka ‚grüne Karte'), die das Fahrzeug auch im Ausland als versichert ausweist.
- Ein fünf Tage gültiges Kurzzeitkennzeichen

Hinweis: Trotz EU-vereinheitlichten Rahmenbedingungen kann es passieren, im Verkäuferland angehalten zu werden, weil das deutsche Kurzzeitkennzeichen **unbekannt ist oder es keine nationalen rechtlichen** Grundlagen gibt (in Grenzregionen wird es eher nicht passieren, aber tiefer im jeweiligen Land durchaus). Idealerweise fragst du deshalb vorher bei Versicherung, Zulassungsamt oder dem ADAC nach, ob das Land, aus dem du ein Motorrad überführen möchtest, das deutsche Kurzzeitkennzeichen anerkennt. Alternativ: Bike auf Anhänger laden und stressfrei nach Hause bringen oder Verkäufer bitten, das Motorrad bis zur Grenze zu fahren, wo es übergeben wird.



Bei **Überführung eines Bikes aus einem *Nicht*-EU-Land** notwendig sind:

- Versicherungsbestätigung (‚gelbe Karte').
- Minimal 14 Tage gültiges Ausfuhrkennzeichen.

Die **grüne bzw. gelbe Versicherungskarte** erhältst du bei deiner Versicherung, das Kurzzeit-bzw. Ausfuhrkennzeichen beantragst du bei deiner örtlichen Zulassungsstelle. Die dort vorzulegenden Unterlagen sind:

- Personalausweis oder Reisepass.
- Einzugsermächtigung für KFZ-Steuer.
- Zulassungsbescheinigung I und II.
- Im Einzelfall eine Vollmacht (wenn das Kennzeichen für jemand anderen bestimmt ist) sowie bei Minderjährigen der Ausweis und eine Einverständniserklärung des Erziehungsberechtigten.

KENNZEICHEN

Größen: Kennzeichen für Motorräder dürfen drei verschiedene Größen annehmen:

Schmale Kennzeichen (180 x 200 Millimeter) sind vertikal ausgerichtete Rechtecke und bieten auf der untersten Zeile Platz für bis zu vier Zeichen (Buchstaben und Zahlen).

Quadratische Kennzeichen (200 x 200) bieten auf der untersten Zeile ebenfalls Platz für bis zu vier Zeichen (Buchstaben und Zahlen).

Breite Kennzeichen (220 x 200) sind horizontal ausgerichtete Rechtecke und bieten auf der untersten Zeile Platz für bis zu fünf Zeichen (Buchstaben und Zahlen).

Daneben existieren die **nur für Leichtkrafträder** erlaubten Größen von **225 x 130 Millimeter** und vereinzelt die im Vergleich zu heute riesigen alten Motorradkennzeichen mit **280 x 200 mm**, die vom einen oder anderen Oldtimer (m/w/d) noch auf Selbigen (d) spazieren gefahren werden.



KENNZEICHEN-TYPEN

Gültigkeitsbereiche:

- **Saisonkennzeichen:** Nummernschild mit Angabe des Nutzungszeitraums. Eine Saison kann zwischen 2 und 11 Monaten dauern und das Saisonkennzeichen gilt entsprechend nur innerhalb dieses Zeitraums. Außerhalb darf das Motorrad nicht mehr auf öffentlichen Straßen bewegt oder auch nur geparkt werden. Vorteil: Man zahlt nicht für Monate, in denen das Bike stillsteht. Nachteil: Bei überraschend angenehmen Temperaturen lässt sich keine kurze Tour einschieben. Auch sind Werkstattbesuche oder der Weg zum Volltanken vor dem Einwintern nicht machbar, zumindest nicht legal.
- **Wechselkennzeichen:** Wechselkennzeichen können verwendet werden, wenn jemand zwei Motorräder besitzt, aber beide mit dem gleichen Kennzeichen fahren möchte. Das jeweils andere Bike darf dann nicht im öffentlichen Verkehrsraum genutzt werden (Steuern müssen aber trotzdem für beide gezahlt werden).
- **Rotes Kennzeichen 06:** Rote Kennzeichen, die mit '06' beginnen, werden von gewerblichen Händlern für Überführungs- und Probefahrten genutzt.
- **Rotes Kennzeichen 07:** Rote Kennzeichen, die mit '07' beginnen, sind für historische Fahrzeuge gedacht, bspw. für Probefahrten und Überführungen oder Fahrten zu Oldtimer-Treffen. Kann für manche Halter eine sinnvolle Alternative zum historischen Kennzeichen sein.

Zulassung & Überführung

- **Kurzzeitkennzeichen:** Kurzzeitkennzeichen sind so etwas wie ‚rote' Kennzeichen für Privatleute, um eine Überführung durchführen zu können. Besteht für ein Motorrad kein TÜV mehr, darf das Fahrzeug nur im Bezirk der ausgebenden Zulassungsstelle bewegt werden.
- **Historisches Kennzeichen:** Gilt für Motorräder, die älter als 30 Jahre sind und muss beantragt werden. Voraussetzung ist, dass sich das Gefährt noch weitestgehend im Originalzustand befindet. Die so definierten Oldtimer erhalten dann als letzten Buchstaben der unteren Reihe ein ‚H' auf dem Kennzeichen und zahlen eine auf 46 Euro begrenzte Steuer.
- **Elektrofahrzeug:** E-Motorräder erhalten als letzten Buchstaben der unteren Reihe ein ‚E'.

KENNZEICHEN-AUFBAU

Motorradkennzeichen sind **Euro-Kennzeichen**, erkennbar am blauen Bereich links oben mit den Sternen der Europaflagge und dem Länderkürzel (‚D' für Deutschland).

Rechts daneben in der ersten Zeile steht das sogenannte Unterscheidungskürzel (‚Ortskürzel') mit maximal drei Zeichen: einstellig wie bspw. ‚M' (München), zweistellig wie ‚KI' (Kiel) oder dreistellig wie Ludwigslust (‚LWL '). Der nicht genutzte Platz bei zwei- und einstelligen Ortskürzel bleibt frei.



In der zweiten Zeile sind die Prüf- und Stempelplaketten untergebracht sowie die Angabe des Anmeldungszeitraums bei Saisonkennzeichen.

Die untere Zeile schließlich bietet Platz für die (in Grenzen) gestaltbare Erkennungsnummer. Je nach Kennzeichenbreite kann diese maximal vier Zeichen umfassen (bei schmalen und quadratischen Kennzeichen) oder fünf (bei breiten Kennzeichen).

Alle Zeichenketten sind Paarungen aus Zahlen und Buchstaben, meist jeweils zwei.

WUNSCHNUMMERN

Zur Gestaltung deines Wunschkennzeichens stehen Kombination aus einem oder zwei Buchstaben plus bis zu drei Zahlen zur Verfügung, je nach Breite des gewünschten Kennzeichens. Ausnahmen sind Umlaute (Ä, Ö, Ü), Sonderzeichen, bereits vergebene Kombinationen sowie Kombinationen, die gegen Gesetze oder gute Sitten verstoßen, bspw. solche mit Bezug zum Nationalsozialismus oder zu verbotenen Organisationen.

Beliebt sind wenig überraschend Kombinationen aus den Anfangsbuchstaben des Vor- und Nachnamens plus Alter oder Geburtsjahr, gleichwohl so mancher hierbei kreativ tätig werden und Abwandlungen in Kauf nehmen muss, da viele Kombinationen bereits auf den Straßen unterwegs sind.

Ebenfalls nicht selten sind Kombinationen aus ähnlich aussehenden Buchstaben und Zahlen, also bspw. ‚OQ' als Buchstabenpaar und so etwas wie ‚38' als Zahlenpaar, vermutlich in der Hoffnung, bei Verstößen nicht eindeutig identifiziert werden zu können.

Und zu guter Letzt kommen auch kurze Worte aufs Blech, wenn das Ortskürzel dies hergibt, wie das banal-beliebte ‚SE' (für Segeberg) mit dem Anhängsel ‚X' oder ‚ECK' (Eckernförde) mit einem anschließenden ‚E'. Wer es so richtig bunt treibt, greift darüber hinaus auf Leetspeak zurück, eine besondere Lesart, bei der Zahlen als Buchstaben gelesen werden, die '2' bspw. als 'R' oder die '5' als 'S'. Hier kann man dann seiner Kreativität freien Lauf lassen.

Die **Verfügbarkeit einer Wunschnummer** kannst du online bei einer Zulassungsstelle oder einer anderen Plattform[15] recherchieren und sie anschließend gegen Gebühr reservieren und je nach Plattform auch **pressen und liefern** lassen. Alternativ lässt du das Kennzeichen in einer Prägestelle vor Ort anfertigen, meist teurer als im Internet, dafür erhältst du es aber sofort und sparst eventuell Versandkosten.



Die **Montage des Kennzeichens** erfolgt hinten in der dafür vorgesehenen Kennzeichenhalterung, ob nun aber mittig, links oder rechts, ist vom Gesetzgeber im Prinzip nicht weiter festgelegt. Im Gegensatz zu anderen Vorschriften, die eingehalten werden müssen:

- Die **Oberkante** des Nummernschilds darf nicht mehr als 1,5 Meter, die Unterkante nicht tiefer als 30 Zentimeter über der Fahrbahn befinden (auch nicht bei vollbeladenem Zustand).
- Die **Neigung zur Senkrechten** darf nicht mehr als 15 Grad betragen, der minimale Sichtbarkeitswinkel 30 Grad.
- Bei einem **seitlichen Nummernschild** muss das Kennzeichen in einem Winkelbereich von jeweils 30 Grad auf ‚ausreichender' Entfernung von beiden Seiten lesbar sein.
- Eine **Nummernschildbeleuchtung** muss bei Dunkelheit das ganze Kennzeichen ausleuchten und es bis zu einer Entfernung von 20 Metern lesbar machen.
- Das Kennzeichen darf sich nur mit zusätzlichem Werkzeug oder zumindest hohem Kraftaufwand abnehmen lassen.

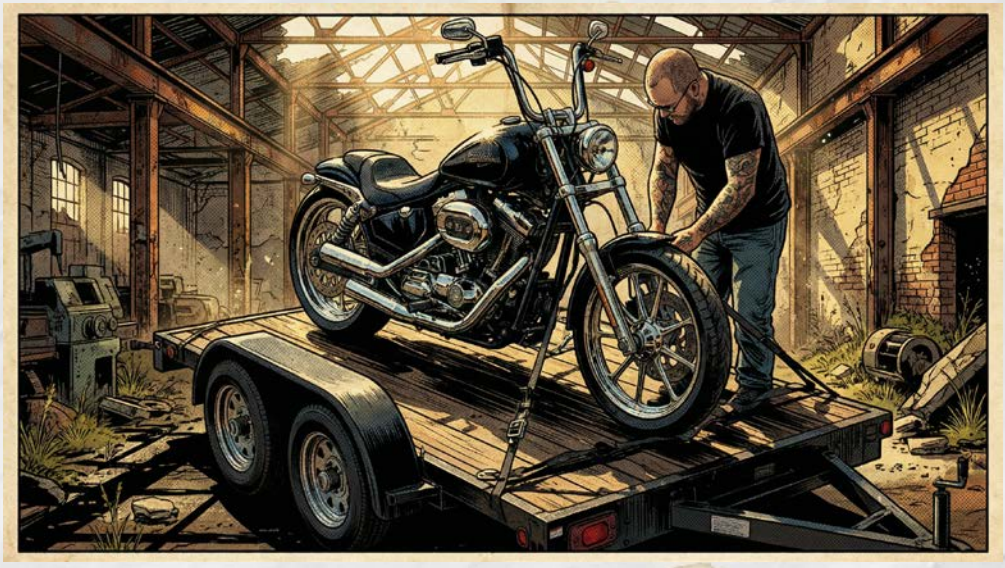
Meist wird die Halterung genutzt, die werkseitig mittig am Heck angebracht ist. Alternativ stehen andere Modelle aus dem Zubehörhandel zur Verfügung, darunter seitlich anzubringende. Wichtig ist, dass die Halterung fest mit dem Motorrad verbunden ist, die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden und das Nummernschild auch dann unverrückbar und sicher in der Halterung steckt, wenn es nur eingelegt und durch Klemmung fixiert wird.

Bei einer Montage des Kennzeichenhalters seitlich am Motorrad benötigst du eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE), die ausdrücklich dein Motorradmodell ausweist. Außerdem bist du gehalten, die Halterung genau nach Herstellerangaben einzubauen. Alternativ reicht statt der ABE ein Teile- bzw. Werkstückgutachten, dann muss die Halterung aber in einer Einzelprüfung abgenommen und in die Papiere eingetragen werden.

Hinweis: Bei einem seitlich angebrachtem Kennzeichen ist darauf zu achten, dass der gesetzlich vorgeschriebene Rückstrahler nicht mehr am Nummernschild befestigt wird (falls es vorher der Fall war), sondern mittig am Fahrzeug.

MOTORRADTRANSPORT

Ist am Wochenende beim besten Willen kein Kurzzeitkennzeichen aufzutreiben, möchte der Verkäufer keine Extratour auf seinem Kennzeichen erlauben, ist das Bike abgemeldet oder besteht keine Fahrtüchtigkeit, musst du das Gefährt unterm Arm klemmen. Oder, falls die Achseln nicht groß und die Arme nicht lang genug sind, einen Motorradanhänger bemühen.



Kennst du jemanden mit **Motorradhänger**, ist das prima. Falls nicht, weiche auf den regionalen Kleinanzeigenmarkt aus, in dem privat wie gewerblich die unterschiedlichsten Modelle gegen Entgelt angeboten werden – mit etwas Glück inklusive Gurte. Achte nur darauf, dass es qualitativ gute Zurrgurte sind und kein Ramsch aus dem Baumarkt.

Gute (und gut angebrachte) Gurte sind wichtig, um die Kräfte zu bändigen, die von allen Seiten auf das Motorrad einwirken. Letztlich ist es nicht starr auf den Hänger gedübelt, sondern reagiert auf alle Fahrbewegungen mit seiner gesamten Masse: nach vorne, wenn gebremst, nach hinten, wenn beschleunigt, und zur Seite, wenn die Kurve gekratzt wird. Je schneller dabei eine Richtungsänderung erfolgt (Vollbremsung, starke Beschleunigung, plötzliche Bodenwellen, unterschätzte, zuziehende Kurven), desto stärker werden die jeweils haltenden Gurte *be*- und die gegenteiligen *ent*lastet.

Dies kann sich beispielsweise bei **starken Bremsungen** dergestalt auswirken, dass die hinteren Gurte die Kräfte in Fahrtrichtung komplett aufnehmen, während die vorderen erschlaffen, keinen seitlichen Halt mehr leisten und das Mopped zur Seite kippelt. Oder dass die Befestigungshaken aus der Verankerung rutschen und sich die vorderen Gurte lösen. Auch Straßenfugen sind nicht ohne, indem sie den Anhänger kurzzeitig nach oben drücken, die Maschine in die Federn pressen und alle Gurte gleichzeitig erschlaffen lassen.

TIPPS!

Goldene Regeln für einen sicheren Motorradtransport sind:

- Verwende bevorzugt **Zurrgurte mit integrierten Kraftaufnehmern**, die sie auch dann unter Spannung halten, wenn eine Richtungsänderung erfolgt.
- **Verzichte auf Zurrgurte mit Haken**, weil sie sich bei zu starker Entlastung lösen könnten (beispielsweise vorne bei starker Bremsung). Verwende stattdessen Gurte mit Schlaufen.
- Sichere **leichte bis mittelschwere** Bikes mit **mindestens vier Hauptgurten**, die jeweils auf das doppelte Gewicht der zu transportierenden Maschine geprüft sein sollten. **Für hochgebaute und schwere** Maschinen verwende **mindestens sechs Hauptgurte**, die obendrein jeweils *deutlich* mehr als das doppelte Gewicht verkraften sollten.
- **Je mehr Zurrpunkte** über die wichtigsten vier bzw. sechs hinaus vorhanden sind und je überlegter diese platziert werden, desto besser ist die Maschine abgesichert. Orientiere dich hierbei an Christo, der den Reichstag verpackt hat, und nicht am laxen Nachbarn, dem Gaffa für die Türklinke reicht. Hochgebaute Bikes sind *auf jeden Fall* mit *mindestens jeweils einem Gurt zusätzlich* auf halber Länge seitlich abzuspannen.
- Achte darauf, dass **zusätzliche** Gurte für Belastungen *über* 5.000 Newton ausgelegt sind.
- **Verzurre beide Räder am tiefsten Punkt** mit separaten Gurten.
- **Blockiere die Vorderradbremse** mit einem Kabelbinder oder Bremshebelfeststeller.

TIPPS!

TIPPS!



Motorradtransport-Zurrgurte müssen offizielle blaue Prüfetiketten haben. Fehlen sie oder existiert nur ein Etikett in holpriger Übersetzung (meistens Asienware), wird bei einer Kontrolle die Weiterfahrt untersagt und bei einem Unfall obendrein die Schadensregulierung verweigert.

Motorrad verladen

Schritt 1: Sichere Wagen und Hänger gegen Wegrollen, schiebe die Maschine bis zum Anschlag in die Führungsschiene, meistens in eine Vertiefung für das Vorderrad oder einem integrierten Radständer bzw. Radwippe. Sind zwei Schienen auf dem Hänger, entscheide dich für eine, sind drei vorhanden, nehme die mittlere. Existiert keine Schiene, aber ein Vorderradständer, schiebe die Front hinein, bis das Bike sicher steht. Fehlt auch ein Ständer, sorge dafür, dass sich das Vorderrad an der vorderen Bordwand des Anhängers abstützt.

Schritt 2: Blockiere das Vorderrad, indem du das Rad straff mit einem Gurt im vorderen Bügel befestigst. Zur Sicherheit ziehe den Bremshebel der Vorderradbremse fest, beispielsweise mit einem Kabelbinder.

Schritt 3: Gegen seitliches Umkippen verzurre die Maschine mit mindestens jeweils zwei seitlichen Gurten nach vorne (an den oberen Gabelholmen oder der unteren Gabelbrücke) sowie nach hinten (an stabilen Rahmenbereichen). Verlege die Gurte nicht in gerader Linie direkt vom Motorrad zum Hänger, sondern *schräg* nach hinten bzw. schräg nach vorne versetzt, um auch Bewegungen in Längsrichtung unter Kontrolle zu bekommen. Nehme dabei aber keine zu spitzen Abspannwinkel, um hohe Lastspitzen zu vermeiden und die seitliche Kippneigung zu verringern. Zusätzliche Seitengurte befestige ebenfalls

am Rahmen. Ist er unzugänglich, nehme Sitzbank oder Verkleidungsteile ab oder nutze die Soziushaltegriffe. Liegt ein Gurt an einem lackierten Bauteil an, lege Lappen zwischen, um Scheuerstellen zu vermeiden.

Schritt 4: Ziehe das Bike über die Zurrgurte abwechselnd links und rechts bis etwa auf ca. 40 % des Federwegs runter. Achte darauf, dass die Maschine symmetrisch verzurrt wird und senkrecht steht.

Ungeeignete Verzurrpunkte sind der Lenker (je breiter, desto eher kann er Schaden nehmen), Blinker, Auspuff sowie die meisten aufgeschraubten Bauteile. Verknote ferner die losen Gurtenden, damit sie nicht unkontrolliert im Fahrtwind flattern und spanne während der ersten Transportpause die Gurte sorgfältig nach.



Gute Verzurrpunkte: Untere Gabelbrücke (1), obere Gabelholme (2), Rahmen (3), Fußrastenhalterung (4).

Auffahrrampe

Abschließend einige Hinweise zur Rampe:

Schiebe das Bike mit mindestens **zwei Personen** die Rampe hoch, auch kleinere Maschinen. Erstens ist es weniger anstrengend, zweitens fallen Korrekturen leichter und drittens können zwei oder mehr Personen bei Missgeschicken den Unterschied zwischen Katastrophe und ‚gerade noch geklappt' ausmachen.

- Steht keine offizielle Rampe mit Angabe des Höchstgewichts zur Verfügung, besorge dir nach Möglichkeit eine.
- Kleine und leichte Bikes wie Motocrosser, 125er, Leichtkrafträder und wenig wiegende Einzylinder können unter Umständen mit Hilfe einer stabilen Holzbohle verladen werden – wenn du sicher bist, dass die Aktion gelingen wird. (Am besten vor dem Aufladen mit einem niedrigeren Winkel ausprobieren, wie weit die Bohle durchbiegt. Bestehen auch nur kleinste Zweifel, verzichte drauf.)
- Je kürzer die Auffahrrampe, desto steiler der Winkel zur Ladefläche, so dass Motoren, Motorschutzbleche, herausstehende Ölfilter oder Verkleidungen direkt auf der Ladekante aufsetzen und dir den Tag, die Woche und den ganzen Monat versauen können.
- Achte darauf, dass die Rampe zur Reifenbreite passt und oben und unten rutschfest aufliegt (sichere sie!). Ist dein Bike zu groß und/oder die Ladefläche zu hoch, ziehe eine zweite Rampe als Trittfläche in Erwägung.

Nicht immer muss es ein ellenlanger Griff ins Klo gewesen sein, der einen Wunsch nach Rückgabe eines gebraucht gekauften Motorrads oder zumindest eine Reklamation ins Leben ruft. Allerdings, und jetzt kommt's dicke, die Chancen sind in der Tat besser, wenn einem wissentlich Kernschrott als tadelloses Bike untergejubelt wurde. Aber der Reihe nach …



Als Gründe für eine Rückgabe eines gekauften Motorrads können im Wesentlichen zwei Dinge in Betracht gezogen werden:

- **Gefällt mir nicht mehr:** Du hast nach ein paar Wochen bemerkt, dass Motorradfahren doch nicht so dein Ding ist.
- **Unbekannte Mängel:** Dein Bike geht bspw. nach wenigen Wochen stetig an der Ampel aus, verhält sich zickig, setzt dem Einlenken immer mehr Widerstand entgegen oder stellt sich als wenig sicher heraus.

Bei Ersterem sind deine Karten schlecht bis sehr schlecht, denn das deutsche Kaufrecht kennt kein allgemeines Rückgaberecht bei Nichtgefallen – es sei denn, du hast online gekauft (dann greift das 14-tägige Widerrufsrecht ohne Begründungszwang) oder der Händler hat dir freiwillig (und vertraglich) ein Rückgaberecht eingeräumt. Dann kannst du dich darauf berufen – musst aber damit rechnen, bei intensiver Nutzung des Motorrads (über eine normale Probefahrt hinaus) Wertersatz leisten zu müssen.

Beim Privatkauf hast du so gut wie überhaupt keine Chancen, wenn dir der Verkäufer nicht entgegenkommt – was praktisch nie vorkommt, weil man Auslagen hatte und nicht wieder von vorne mit Verkaufsgesprächen beginnen will.

Reklamation/Rückgabe bei unbekannten Mängeln

Bei während des Kaufs nicht bekannten Mängeln kommt es darauf an, was genau im Kaufvertrag steht.

So haftet ein Händler prinzipiell auch für unbekannte Mängel. Diese sogenannte Sachmängelhaftung besagt, dass, wenn ein vom Händler erworbenes Motorrad innerhalb des ersten Jahres schlapp macht, der Mangel als bereits beim Kauf bestehend angesehen wird und dessen Beseitigung kostenfrei erfolgen muss.

Auch wenn der Händler versucht, den Mangel als ‚normalen Verschleiß' umzuetikettieren, steht er dafür in der Beweislast. Erst nach Ablauf der 12 Monate dreht sich der Spieß um, und der Kunde muss beweisen, dass der Fehler schon bei der Übergabe im Keim angelegt war.

Hinweis: Die Gewährleistungspflicht kann im Vertrag von 24 auf 12 Monate verkürzt werden (was fast jeder Händler macht). Achte darauf!

Doch ne Gurke gekauft?

Anders bei Privatverkäufen. Zwar gilt auch hier die Sachmängelhaftung, sie kann aber ausgeschlossen werden. Steht im Vertrag folglich ‚Privatkauf unter Ausschluss jeglicher Sachmängelhaftung', bist du weitgehend auf dich gestellt. Es sei denn, der Verkäufer hat einen Mangel arglistig verschwiegen (z. B. einen Unfallschaden verheimlicht) – was du ihm aber nachweisen musst. Das heißt, die Beweislast liegt in diesem Fall von Anfang an bei dir.

Immerhin: Du kannst dir Zeit lassen beim Sammeln der Beweise. Die Verjährung bei arglistiger Täuschung (gilt auch für Händler) liegt bei bis zu 3 Jahre zum Jahresende und beginnt bei bewusstem Lügen (z. B. Tachomanipulation oder verschwiegenem Rahmenbruch) sogar erst dann zu laufen, wenn du von dem Betrug erfährst.



Und eine Garantie? Gibt's in der Regel nicht bei Gebrauchtkäufen – es sei denn, man räumt dir freiwillig einen Garantiezeitraum ein oder das Motorrad ist so neuwertig, dass die Herstellergarantie noch greift (Garantie ist eine Leistung des Motorradherstellers[04], während die Gewährleistung der Anspruch auf Nachbesserung durch den Verkäufer ist).

So oder so: Kontaktiere in jedem Fall umgehend den Verkäufer und gebe ihm eine Chance zur Nacherfüllung (Reparatur oder eben Rücknahme), idealerweise in Form einer schriftlichen Mängelrüge, in der auch die Frist zur Nachbesserung gesetzt wird (üblich sind 14 Tage). Steht dein Begehren auf eher wackeligen Füßen oder fährst du gleich größere Geschütze auf, riskierst du, auf den Folgekosten sitzen zu bleiben, bspw. teure Gutachter- oder Drittwerkstattkosten ohne Absprachen. Geht die Sache letztendlich vor Gericht, kannst du die vorgestreckten Kosten dann zwar geltend machen, aber oft enden solche Verfahren mit einem Vergleich. Andersrum: Versäumst du es, einen Mangel unverzüglich schriftlich anzumelden (also in Form einer ‚Mängelrüge', Beispiel siehe im Anhang[10]) und wartest zu lange, kann dir das als Akzeptanz des Zustands oder gar als Verschlimmerung des Schadens ausgelegt werden.

Tipp: Neben den Kaufvertrag ist auch die ursprüngliche Anzeige ein wichtiges Beweismittel, falls später ein Mangel auftauchen sollte. Dann können Screenshots oder Fotos der Anzeigen helfen, zu beweisen, welche Eigenschaften dir zugesichert wurden.

Wie? Motorrad verkaufen? Klingt zunächst unangenehm, kann aber notwendig werden. Und dann gilt es, wie beim Kauf, einige Spielregeln zu beachten, will frau oder man das Beste aus der Situation rausholen ....



Wo verkaufe ich mein Bike am besten?

Neben dem **privaten Gebrauchtmarkt**, der meist über Kleinanzeigen funktioniert und leichte jahreszeitliche Schwankungen aufweist, stehen diverse **Händler** Gewehr bei Fuß, dir dein Bike 24/7 und am liebsten auch nachts, auf Hochzeiten und an Feiertagen abzunehmen. Der Vorteil bei Ersteren, also Verkäufe an Privatpersonen, ist der meist höhere Gewinn. Der Nachteil liegt darin, dass nicht selten viel Zeit in Verkaufsgespräche, Probefahrten und wiederholtes Einstellen investiert werden muss.

Umgekehrt beim Verkauf an Händler: Während die Abwicklung in aller Regel schnell erfolgt, kann der Verkaufspreis enttäuschend niedrig ausfallen.

Verkaufsplattformen: In **Tageszeitungen** finden sich Verkaufsangebote für Motorräder nur noch selten. Eher schon in den wöchentlich erscheinenden **Werbeblättchen** mit kleinem redaktionellen Lokalteil, die in erster Linie Werbung an den Mann und die Frau bringen wollen, sowie den **Anschlagbrettern** des örtlichen Supermarkts. Die hier erreichbare Zielgruppe setzt sich aus Zufalls- und Internet-abstinenten Interessenten zusammen, die eher aus praktischen Erwägungen nach einem Gefährt wie einen Roller oder kleinem Motorrad suchen. Angesprochen fühlen sich aber auch Händler, die keine Gelegenheit auslassen, sowie die brutalen ‚*Letzter-Preis*‚-Schnäppchenjäger.

Kleinanzeigen online: Gebrauchtmarkt-Plattformen wie *eBay Kleinanzeigen* ebenso wie die auf Kraftfahrzeuge spezialisierten **Internethändler** wie *mobile.de*, *autoscout24.de* und *1000ps.de* (bzw. *1000ps.at*, *willhaben.at* und *autoscout24.*at in Österreich) haben im Gebrauchtmarkt längst die Zeitungsannoncen der analogen Welt abgelöst. Ein Glücksfall für all jene, die ausschließlich privat verkaufen möchten, denn die meisten Interessenten sind größtenteils normale Konsumenten. (Das heißt auf der anderen aber leider ebenso, dass abgemachte Termine nicht zwingend eingehalten oder Festpreise vor Ort in Frage gestellt werden, aber das ist ein anderes Problem.)

Weitere mehr oder weniger bekannte Plattformen sind *quoka.de* für Motorräder generell sowie der Oldtimer-Markt auf *kleinanzeigen.oldtimer-markt.de/* und *classic-trader.com* für … nun ja, Oldtimer. Generell lässt sich sagen, dass online bessere Chancen bestehen, Motorräder mit emotionalem Hintergrund zu verkaufen, wie beispielsweise Sportmaschinen, Bobber, Harleys etc.

Off/Online: Wem Anzeigen im Blätterwald zu wenig Interessenten ansprechen, Gebraucht-Plattformen wiederum zu global sind, dem/der bleibt die Möglichkeit, eine der regionalen **Kleinanzeigenrubriken regulärer Tageszeitungen** zu nutzen, die diese im Internet eingerichtet haben. Die Zahl möglicher

Käufer ist zwar geringer, dafür aber im Umland angesiedelt – und oft auch zuverlässiger, was zugesagte Termine betrifft. Zumindest im ländlichen und kleinstädtischen Bereich. Wie bei Offline-Annoncen wird sich die Zielgruppe im Wesentlichen aus Praktikern zusammensetzen, die eine Fortbewegungsmöglichkeit suchen, und weniger aus Motorrad-Enthusiasten.

Händler-Direktkontakt: Kennst du einen **Gebrauchtfahrzeug-Händler** (auch viele Autohändler nehmen gerne ein Geschäft mit Motorrädern mit), spreche ihn/sie direkt an. Je nach Möglichkeit lässt sich das Bike direkt verkaufen, als Anzahlung für ein neues nutzen oder in Kommission geben. Bei Letzterem übernimmt dann der Händler den Verkauf gegen eine Gebühr, wobei so mancher das Bike auf Wunsch sogar mit einem Hänger abholt.

Grund für so viel Zuvorkommenheit ist die Konkurrenz durch die vorletzte hier anzusprechende Rubrik, die der Internet-basierten Ankaufsplattformen, die unter Namen wie *wirreissenunsallesunterdennagel.de* firmieren und in großem Stil das gesamte Land abgrasen.

WIR NEHMEN AUCH OBERGURKEN!

Ankaufsplattformen: Was zunächst nur mit Autos begann, ist auch für Motorräder verfügbar: Gebrauchthändler, die sich über speziell ausgerichtete Internetseiten kontaktieren lassen und dem Anschein nach alles aufkaufen, dem sich irgendwie das Label Motorrad aufpappen lässt.

Die Einfachheit der Angebotserstellung ist verlockend, eine gute Portion gesunder Menschenverstand aber dennoch geboten. Zumindest sollten die Werbetexte nicht zwingend als realitätsnah gewertet werden. Über simpel gehaltene Eingabefelder trägt der Verkäufer die Daten seiner Maschine ein, versichert den ihm bekannten Zustand und lässt sich einen Ankaufspreis mitteilen. Ist er damit einverstanden, führt er die Maschine vor oder lässt sie abholen (je nach Anbieter).

Probleme tauchen auf, wenn ein Profi-Käufer nachverhandeln will, weil sich die Maschine seiner Meinung nach nicht in dem angegebenen Zustand befindet. Möchtest du dein Bike auf solchen Plattformen verkaufen, bietet sich deshalb eine vorige Internetrecherche über die Seriosität des jeweiligen Händlers an (die durchaus gegeben sein kann, nur, dass keine Missverständnisse aufkommen).

Zu den am **häufigsten aufgesuchten Ankaufsplattformen**[11] gehören *Motowert*, *Wir-kaufen-dein-Motorrad*, *Autoscout24* und *Estimoto*[12].

Social Media: Unter Umständen einen Versuch wert ist der Verkauf eines Bikes über eine Plattform wie Facebook oder X. Nachteilig hierbei: Der soziale Druck, der selbst lange Zeit nach Verkauf noch aufgebaut werden kann, wenn der Käufer ein paar Monate Fahrzeit später plötzlich vom Kauf zurücktreten oder aufgetretene Verschleißteilmängel abwälzen will und den Verkäufer beschuldigt, wichtige Informationen verheimlicht zu haben.

WANN IST DER GÜNSTIGSTE VERKAUFSZEITPUNKT?

Im Frühling. Eindeutig. In der ersten Jahreshälfte juckt es vielen Ex- und Neubikern ganz besonders in der Gashand und die Zeit, einen möglichst guten Verkaufspreis zu erzielen, ist so günstig wie sonst im ganzen Jahr nicht mehr. Auf der anderen Seite: Soll an einem Händler verkauft werden, macht die Saison kaum einen Unterschied. Im Gegenteil: Unter Umständen verliert ein in der Garage zwangsgeparktes Bike während einer Saisonpause mehr an Wert, als der Frühlingsbeginn auffangen könnte. Dann besser im Herbst an einen Händler verkaufen.

WELCHEN PREIS KANN ICH VERLANGEN?

Mache den **offiziellen anerkannten Wert** aktenkundig, den sogenannten **Listenpreis**, bspw. über *Schwacke* (Deutschland) oder *Motorradpreisspiegel* (Österreich). Allerdings verlangen die meisten Dienste eine Gebühr, obendrein begrenzt sich zumindest Schwacke auf maximal 12 Jahre alte Bikes. Hast du dafür kein Verständnis oder willst das Geld sparen, weiche auf **kostenlose Bewertungsdienste** wie *mobile.de* oder *DAT Schwacke* aus.

Oder versuche, einen vertretbaren Grundpreis über das aktuelle Angebot selbst zu ermitteln - kalkuliere aber eine gewisse Fehlerquote mit ein, da die Angebotspreise (= Wünsche) anderer privaten Verkäufer selten die tatsächlichen Verkaufspreise widerspiegeln. Immerhin, sie liefern einen ersten Anhaltspunkt, zu dem du deinen privaten Bonus hinzu addierst, wenn dein Bike a) wenig Kilometer auf der Uhr hat und sich b) in einem makellosen Top-Zustand befindet. Umgekehrt ziehe anstehende Wartungsarbeiten, TÜV-Besuche und Zustandsmankos ab.

Daumenregel:

- Im Normalfall verliert ein Motorrad im ersten Jahr nach Neukauf rund 12 % des Neuwerts und danach um die 6 % im zweiten Jahr. Hierbei sind bekannte Marken wie BMW, Ducati, Harley, Triumph und Japaner wie Honda, Kawasaki und Yamaha im Vorteil, da meistens wertstabiler. Vor allem, wenn sie nur wenige Kilometer gefahren wurden und einen guten Pflegezustand aufweisen.
- Ab dem dritten Jahr beträgt der Wertverlust bei guter Pflege weitere ca. 5 %.
- Im vierten und fünften gehen jeweils noch 4 % verlustig.
- Ab dem sechsten Jahr verliert ein Bike jährlich weitere 3 Prozent des ursprünglichen Kaufwerts.

WIE SOLL ICH MEIN MOTORRAD ANBIETEN?

Mit Text: Der Verkaufstext ist ein zwar wichtiges, aber **nicht das wichtigste** Kriterium, potenzielle Käufer anzusprechen. Von Natur aus wortkarge Biker sind deshalb nicht so sehr im Nachteil und können sich auf Hersteller, Typ, Modell und Erstzulassungsdatum beschränken. Die Redseligen darüber hinaus auf die wichtigsten technischen Eckdaten wie Motorleistung, Drehmoment und Kilometerstand sowie eine ehrliche Beschreibung des Allgemeinzustands.

Mit Bild: Bilder auf der anderen Seite **sind unverzichtbar**. Zum einen, weil viele Interessenten mit dem Handy auf die Jagd gehen und lieber von Foto zu Foto scrollen als ellenlange Texte zu lesen. Zum anderen, weil Bilder von gut gesäuberten und aufpolierten Bikes mehr hergeben als trockene Verkaufstexte. Eine tadellose Optik demonstriert eine sorgfältig gewartete Bike-Substanz und eine reizvolle Umgebung in Tageslicht tut ein Übriges. Sie verstärkt den guten Eindruck … jedenfalls mehr, als wenn sich das Motorrad die Leinwand mit alten Mülltonnen und verdreckte Hauswänden teilen muss.

- Mache **mindestens zwei Fotos der Schokoladenseite** (je eines **schräg von vorne und von hinten**). Dies ist meistens die Auspuffseite. Beschränke dich hierbei auf die übliche Perspektive, fotografiere also stehend von oben und aus einiger Entfernung.
- Mache ferner **vier Fotos von allen Seiten**, je zwei im Querformat (linke Seite, rechte Seite) und je zwei im Hochkantformat (von vorne bzw. hinten). Gehe hierbei auf die Knie und nah heran an das Motorrad, so dass es formatfüllend und auf Augenhöhe präsentiert wird.

- **Zum Kauf animierende Details** wie Sportauspuffanlagen, Nachrüsthebel, LED-Blinker, etc. fotografiere aus der Nähe. Ebenso Servicenachweise, TÜV-Berichte, Rechnungen und Reifenprofil.
- Gehört **Zubehör** wie Reisekoffer, Tankrucksäcke und Werkzeugtaschen zum Lieferumfang, mache jeweils ein Vollformatfoto mit und ohne die Anbauteile. Dadurch bleiben auch die potenziellen Käufer interessiert, für die solche Utensilien eher No-Gos als erstrebenswertes Zubehör sind.

Mit Verlässlichkeit: An dieser Stelle soll nicht mit dem moralischen Zeigefinger gewedelt werden, aber ehrliche Annoncen sind schlicht erfolgreicher als jene, bei denen die eine oder andere ‚Kleinigkeit' vergessen wurde. Ist das Bike mal umgekippt? Die Folgen auf den Fotos auszublenden, bringt nichts, wenn Interessenten unverrichteter Dinge wieder abziehen, weil die unerwähnten Kratzer instant Vertrauen rauben.

Kommuniziere unmissverständlich Umfaller (und Unfälle sowieso), technische Defekte, nicht auf Fotos erkennbare Lackschäden, Verkleidungsrisse, Rostbefall und überhaupt alles, was den Preis mindern könnte. Sind diese Dinge von Anfang an klar, kommen auch nur jene Interessenten, die wissen, was auf sie zukommt. Und meistens sind sie auch bereit, deinen Preis eher zu akzeptieren. (Art und Umfang eventueller Defekte gehören auch in den Kaufvertrag!)

Hast du dein Bike eingestellt, sorge dafür, dass du erreichbar bist, in aller Regel über eine Telefonnummer. Möchtest du hierfür nicht deine Festnetznummer angeben, nehme dein Mobiltelefon. Das hat auch den Vorteil, über WhatsApp oder andere Messenger erreichbar zu sein. Alternativ verwende eine E-Mail-Adresse – rechne aber damit, dass es vielen potenziellen Käufern zu langwierig sein kann, auf Antwort zu warten.



Mit Papierkram: Sammle allen wichtigen Unterlagen, die dem Käufer übergeben werden müssen:

- Kopie des Kaufvertrags.
- Fahrzeugschein (Zulassungsbescheinigung Teil I) und Fahrzeugbrief (Zulassungsbescheinigung Teil II).
- Checkheft zur Dokumentation ausgeführter Wartungsarbeiten und Inspektionen.
- Handbuch oder Bedienungsanleitung.
- ABEs (bzw. die Europa-Pendants) des verbauten Zubehörs.
- Ergebnis der letzten Hauptuntersuchung.
- Schlüssel und Ersatzschlüssel sowie alle weiteren Schlüssel (Koffer sowie Extraschlüssel, falls Bauteile wie Tank oder Sitzbank ersetzt wurden).
- Werkstatt- bzw. Reparaturhandbuch, falls vorhanden.

… und ohne Überführung: Ist das Motorrad noch angemeldet, setze dem Käufer **eine angemessene Frist**, die Maschine abzuholen. Das kann auch sofort erfolgen, da das Eigentum am Motorrad laut Kaufvertrag auf den neuen Besitzer übergegangen ist – und mit ihm der Zwang zur Versicherung. Bei einem Unfall wird folglich nicht dein Vertrag und somit auch nicht dein Schadensfreiheitsrabatt in Anspruch genommen. Für die Überführung ist alleine der oder die Käuferin verantwortlich.

Allerdings: Du musst deiner **Versicherung und der Zulassungsstelle den Verkauf mitteilen** (geht meist auch online), denn nach wie vor fallen die von dir zu tragenden laufenden Kosten an, also Versicherungsbeitrag und KFZ-Steuern. Und zwar so lange, bis der neue Besitzer das Bike umgemeldet hat. Wer auf Nummer Sicher gehen will, kann eine sogenannte Kautionsvereinbarung mit dem Käufer treffen. Diese besagt, dass eine bestimmte Summe an den Verkäufer bezahlt wird und von dieser Summe die Kosten für eine verspätete Ummeldung bestritten werden.

Betrugsversuche beim Verkauf



Nicht nur Käufer müssen sich vor Betrügern hüten, auch beim Verkauf können sich üble Gesellen berufen fühlen, dich abzuzocken[13], bspw. so:

Keine Fahrzeugübergabe an Dritte: Betrüger nutzen gerne **seriöse Online-Bezahlsysteme** wie PayPal, die alles andere als verdächtig sind, Straftaten zu unterstützen. Und zwar folgendermaßen: Sie kontaktieren den Verkäufer, zahlen den Kaufpreis und ‚beauftragen' eine Fake-Spedition, das Motorrad abzuholen. Was auch geschieht. Anschließend nehmen sie den Käuferschutz des Zahlungsunternehmens in Anspruch und lassen das Geld einfrieren. Der Verkäufer hingegen kann nicht nachweisen, dass das Motorrad übergeben wurde und verliert beides, Geld und Bike.

Eine andere Masche ist, sich als Käufer **von einer dritten Person vertreten zu lassen**. Die legt (gefälschte) Vollmachten und Ausweispapiere des Käufers vor sowie eine Bestätigung der Überweisung des Kaufpreises per E-Mail. Unnötig zu sagen, dass keine der Unterlagen zum ‚Käufer' zurückführt – und damit auch nicht zum Motorrad, das in den Pool gestohlener Fahrzeuge wandert und von dort aus weiterverkauft wird. Beispielsweise an jemanden, der das gute Stück im guten Glauben kauft und spätestens beim Ummelden wieder rausrücken muss …

Vorsicht bei Verkaufsgesprächen via E-Mail: E-Mails **gelten als ‚gerichtsfest'**. Gelingt es einem Betrüger, einem Verkäufer eine Mail unterzujubeln, die als Kaufvertrag gewertet werden kann, veräußert dieser unter Umständen sein Motorrad für einen Spottpreis. Hier empfiehlt sich, den kompletten E-Mail-Verkehr permanent abzuspeichern und auf keine Anfragen mit Floskeln wie ‚OK' oder Ähnliches zu antworten. (In reinen Textmails stehen bspw. Passagen wie der Vorschlag einer sehr niedrigen Kaufsumme, die bei Mailclients, die nur HTML-Mails wiedergeben, nicht sichtbar sind. Dort kann dann nur ein bestimmter Terminvorschlag zu sehen sein, der der Einfachheit halber mit ‚Ja' beantwortet wird.)

Keine Sachmängelhaftung gegenüber Dritten: Bei einigen Betrugsversuchen treten die bösen Buben überhaupt nicht als Kaufinteressenten auf. Sie **beobachten Verkaufsvorgänge im Internet** und **notieren sich die Kontaktdaten**. Ist der Verkauf abgeschlossen, melden sie sich einige Wochen später beim Verkäufer, behaupten, sie handelten im Auftrag des Verkäufers, der sich mit dem Motorrad im Ausland befindet und dort eine Reparatur im Auftrag geben

musste aufgrund eines Schadens, der bereits zum Kaufzeitunkt bestand. Vom Käufer verlangt man dann die Übernahme der Reparaturkosten bzw. die Speditionskosten für die Rücküberführung des Bikes. Die eigentlichen Käufer wissen von solch einer Aktion in der Regel nichts, was man mit einem schnellen Anruf überprüfen kann.

Keine Bargeld*transfers:* In der Regel lacht Bargeld, von **Bargeld*transfers* sollte man Abstand nehmen.** Das Betrugsrisiko ist hoch, selbst bei nationalen Überweisungen. Der Trick liegt darin, den Verkäufer dazu zu bringen, Geld zu zahlen statt zu erhalten. Zum Beispiel so: Der vermeintliche Käufer erscheint zur Besichtigung und ist (meist sofort) mit dem Kaufpreis einverstanden.

Anschließend sendet er dem Verkäufer zum Wochenende einen Scheck über die Kaufsumme, die aber spürbar zu hoch ausfällt. Der Betrüger kontaktiert den Verkäufer und bittet ihn, den versehentlich zu viel gezahlten Betrag bei Fahrzeugübergabe in bar zu übergeben oder via Bargeldtransfer anzuweisen. Ganz klar, dass der Scheck nicht gedeckt ist, was aber erst montags klar wird.

Ansonsten gilt, wie bereits gesagt: Bargeld lacht. Und zwar in voller Höhe des Kaufpreises. **Kann der Käufer nur einen Teil anzahlen, behalte die Zulassungsbescheinigung Teil II, bis der Rest angewiesen oder übergeben wurde**.

Keine Dokumente verschicken: Versende keine kopierten Fahrzeugpapiere an einen angeblich interessierten Käufer, vermeide die Preisgabe von Kennzeichen auf Verkaufsbildern und gebe keine Auskunft über deine Versicherung. Zusammen mit Namen und Adresse des Verkäufers reichen die Angaben, um zu versuchen, einen vorgetäuschten Unfall bei der Versicherung zu melden.

NOCH EIN PAAR TIPPS …

Bei Wiederverkauf eines bereits selbst als gebraucht gekauften Motorrads **verzichte auf Angaben, die eigentlich außerhalb deiner Kenntnis** liegen wie bspw. ‚Unfallfreiheit' (selbst bei geringfügigen Schäden) oder Motorschäden, weil du es letztendlich nicht beweisen kannst. Ziehe dich in diesen Fällen auf den Zusatz ‚soweit bekannt' zurück.

Ist ein Käufer unter 18, muss die **Zustimmung des Erziehungsberechtigten** vorliegen.

Probefahrt: Trete dein Motorrad erst dann für eine Probefahrt ab, wenn der jeweilige Interessent einen **passenden Führerschein** vorweist. Lasse dir ferner für die Dauer der Fahrt ein Pfand aushändigen, also eines, dass der Interessent unbedingt benötigt wie bspw. ein Personalausweis. Eine alte Pudelmütze reicht da nicht. Auch sollte eine Haftungsvereinbarung unterzeichnet werden (Vordrucke gibt's beim ADAC).

Übergabe: Wie gesagt, mit der Fahrzeugübergabe geht der Versicherungsschutz auf den Käufer über, ein schuldhaft verursachter Unfall des Käufers wird aber nicht deinen Schadensfreiheitsrabatt belasten, darüber brauchst du dir folglich keine Sorgen machen. Allerdings solltest du sowohl die Zulassungsstelle als auch deine Versicherung **von dem Verkauf in Kenntnis** setzen, um zu vermeiden, dass du trotzdem für anfallende Steuern und Versicherungsprämien in Anspruch genommen wirst.

Verweise ... 63

Literatur 65

Checkliste (die fette) ... 66

Schlagwortregister ... 72



Verweise

01: Einen ersten guten Überblick über verschiedene Motorradkategorien hält gÖrage motorcycles bereit: *https://t1p.de/y6sr9*.

02: Schwacke (kostenpflichtig): *https://t1p.de/tj2kc;* ADAC-Preisermittlung: *https://t1p.de/u2xw5*. Weitere Bewertungsplattformen findet frau/man auf *www.bussgeldkatalog.org*, *Autokauf.org*. und *bewerta* (*https://t1p.de/g49zj*).

03: Gebraucht-Plattformen:

- Motorrad-Marktplatz 1000PS: *https://t1p.de/c4hq*
- Autoscout24: *https://t1p.de/5kvb*
- Mobile.de: *https://t1p.de/08vl*
- eBay: *https://t1p.de/l7fm*
- eBay-Kleinanzeigen: *https://t1p.de/yd4f*
- Quoka: *https://t1p.de/jyh2*
- Motomarkt: *www.motomarkt.de*
- Oldtimer: *https://t1p.de/4f5y*

https://t1p.de/ur49



04: Motorrad Online: Übersicht Garantie und Gewährleistung Motorräder: *https://t1p.de/fe2wr*

05: Das Aufspüren von nicht sichtbaren Rahmenschäden mit Auswirkungen auf die Fahrwerksgeometrie ist ohne moderne Vermessungsverfahren kaum möglich. Motorrad Online hat einen guten Artikel zum Thema Unfallschäden am Motorrad: *https://t1p.de/1h6wt*. Hilfe findest du auch beim Bundesverband der Zweirad-Sachverständigen: *www.bdzs.de*.

06: ADAC: Vereinbarung über die Probefahrt mit einem gebrauchten Fahrzeug: *https://t1p.de/ac19w*.

07: ADAC: Checkliste Motorrad-Gebrauchtkauf: *https://t1p.de/6tmqo*

08: Rückrufdatenbank des Kraftfahrt-Bundesamtes: *https://t1p.de/op61*.

09: Muster-Kaufvertrag vom ADAC: *https://t1p.de/64db*.

10: Muster Mängelrüge:

Muster: Mängelrüge & Aufforderung zur Nachbesserung

[Name, Adresse]

[Verkäufername, Adresse]

Betreff: Mängelrüge zum Kaufvertrag vom [Datum] - [Marke/Modell des Motorrads]

Sehr geehrte Damen und Herren,

am [Datum] habe ich bei Ihnen das Motorrad [Modell] mit der Fahrgestellnummer [VIN, falls zur Hand] erworben.

Seit [Datum, an dem der Fehler auftrat] weist das Fahrzeug folgenden Mangel auf:

[Hier den Fehler kurz beschreiben, z. B.: Massive Undichtigkeit am Gabelsimmerring / Getriebe springt im 3. Gang heraus]

Da der Kauf weniger als 12 Monate zurückliegt, greift die gesetzliche Vermutung der Beweislastumkehr gemäß § 477 Abs. 1 BGB. Ich gehe davon aus, dass der Mangel (bzw. die Ursache hierfür) bereits zum Zeitpunkt der Übergabe bestand und fordere Sie hiermit auf, diesen Sachmangel im Rahmen der gesetzlichen Gewährleistung durch Nachbesserung kostenfrei zu beheben.

Zur Erledigung setze ich Ihnen eine angemessene Frist bis zum [Datum in 14 Tagen].

Bitte teilen Sie mir kurzfristig mit, wann ich das Fahrzeug zur Reparatur bei Ihnen abstellen kann.

Mit freundlichen Grüßen [Dein Name]

Tipp: Versende die Rüge am besten per E-Mail (mit Lesebestätigung) vorab und zusätzlich als Einwurf-Einschreiben, wenn es um viel Geld geht. So hast du einen rechtssicheren Beleg.

Fotos/Videos: Wenn man den Mangel sehen oder hören kann, hänge der E-Mail ein kurzes Video oder Fotos an. Das spart oft lange Diskussionen. Musst du befürchten, dass der Händler sich rausreden und den Mangel als normalen Verschleiß darstellen will, konsultiere unverbindlich im Vorfeld einen Experten (Prüforganisation, Dritt-Werkstatt) und füge dessen Aussage bei.

11: Vergleichstest über verschiedene Plattformen bei ezeitung: *https://t1p.de/m23iw*.

12: Adressen der wichtigsten Ankaufsplattformen (ein kleiner, nicht repräsentativer Test ist unter Kradblatt.de zu finden: *https://t1p.de/3ihyo*).

- Motowert: *https://motowert.de/*.
- Wir-kaufen-dein-Motorrad: *https://t1p.de/0ntn1*.
- Autoscout24: *https://t1p.de/n2vc0*.
- Estimoto: *https://estimoto.de*.

13: Gefahren bei Kauf und Verkauf: *https://www.polizei-beratung.de/*. Weitere Adressen: Watchlist Internet, Kriminalprävention.

14: Das Certificate of Conformity (CoC) bestätigt, dass ein Motorrad mit EG-Typgenehmigung den technischen Standards und Vorschriften der Europäischen Union entspricht, gültig seit ersten Modellen ab Herbst 1999. Seit 2005 ersetzen CoC-Papiere den früheren nationalen Fahrzeugbrief, so dass nach 1999 gebaute Motorräder mit EU-Typgenehmigungen nur mit diesen Papieren zugelassen werden können. Fehlen sie, besteht die Möglichkeit, sie gegen eine Gebühr beim Hersteller zu beantragen, online zu bestellen oder ein Vollgutachten von TÜV oder DEKRA vorzulegen.

Anhang

15: Wunschkennzeichen:

Wunschkennzeichen auswählen und pressen lassen: *Kennzeichen online bestellen* (*https://t1p.de/4zzdg*).

Wunschkennzeichen auf Verfügbarkeit prüfen: *https://t1p.de/oart8*.

Leetspeak-Alphabet: *https://t1p.de/ug19y*.

CUSTOMBIKE: Wohin mit dem Kennzeichen am Motorrad? *https://t1p.de/zcffi*.

16: Gebrauchtkauf-Checklisten ADAC: *https://t1p.de/lx9i*, gÖrage motorcycles: *https://t1p.de/j0spy*.

Literatur/Quellen/Onlineverweise

Achim Gaier: *Youngtimer: Motorräder 1970- 1980 (Typenkompass),* Motorbuch Verlag, 2010.

Jürgen Gaßebner: *Motorrad-Youngtimer: Die Kultbikes der 70er Jahre,* Motorbuch Verlag, 2003.

Michael Pfeiffer: *101 Gebrauchtbikes, mit denen man nichts falsch machen kann,* Motorbuch Verlag, 2014.

Marc Roger Reichel: *Typenatlas der Motorrad- Youngtimer,* GeraMond Verlag, 2013.

Gerhard Eirich: *Motorräder als Wertanlage? https://t1p.de/0kay*.

Motorrad Online: *Youngtimer-Tests und Vergleichstests* (Sammelseite zum Thema): *https://t1p.de/gfh5*.

Motorrad Online *Gebrauchtberatung*: *https://t1p.de/kwvu*.

Motorrad Online: *Motorrad richtig verladen: https://t1p.de/iamqa*.

Michael Schümann: *Zweite Hand als erste Wahl – Gebrauchte Motorräder in Deutschland* auf Motorrad Online: *https://t1p.de/w7i4*.
Dina Dervisevic: *Motorrad-Neuzulassungen 2020* - *https://t1p.de/sdhr*.

ADAC: *Motorrad gebraucht kaufen* - *https://t1p.de/85gl*.

ADAC: Niemals ohne Probefahrt - *https://t1p.de/lx9i*.

Kot: *Gebrauchtmotorrad-Kauf* auf 1000PS - *https://t1p.de/g7h1*.

Gregor: *Welches Motorrad soll ich kaufen? https://t1p.de/bijv*.

Der Horvath: *Tipps für den Motorrad-Gebrauchtkauf* auf 1000PS: *https://t1p.de/zbsh*.

GULES: *Die Probefahrt vor dem Motorradkauf* - *https://t1p.de/lz8y*.

Motorrad News: *Gebrauchtmotorrad-Tipps* - *https://t1p.de/e3ki*.

Till Ferges: *Gebrauchtberatung Reiseenduro* - *https://t1p.de/wf2c*.

YouTube-Video zum Themas: *https://t1p.de/0kv4*.

Nippon Classic (für Motorradklassiker) *https://nippon-classic.de*.

Überführungskennzeichen.net: *Erklärungen zu Kurzzeit- und Ausfuhrkennzeichen* (Kommerzlink): *https://t1p.de/v5br*.

Dina Dervisevic: *Motorrad-Transportsicherung von AXfix* auf Motorrad Online: *https://t1p.de/i47s*.



GEBRAUCHTKAUF-CHECKLISTE (MÖGLICHST UNTER ZEUGEN)

Generelle Sichtprüfung

Äußerlicher Eindruck	☐ Bike ist ungereinigt und macht ungepflegten Eindruck. ☐ Lack ist zerkratzt/matt/stumpf. Originallack: ☐ Ja ☐ Nein. ☐ Unfallspuren an: Verkleidung/Blinker/Lenker/Spiegel/Hebel/Auspuff/Motor/Sturzbügel. Sonstige: _____ ☐ Risse in: Verkleidung/Sitzbank/Sonstige: _____ ☐ Bei Umbauten: Ergab der Umbau (bspw. die Entfernung einer Verkleidung) eine Änderung der Fahreigenschaften und musste oder wurde er durch den TÜV abgesegnet? ☐ Ja ☐ Nein.
Elektrik/Instrumente	☐ Batterie überaltert (schwache Leistung). ☐ Zündschloss hakt. ☐ Elektrische Komponenten defekt: ☐ Abblendlicht ☐ Fernlicht ☐ Standlicht ☐ Rücklicht ☐ Bremsleuchte ☐ Blinker ☐ Hupe ☐ Killschalter (Lenker/Seitenständer) ☐ Menüschalter für Uhrzeit, Fahrmodi usw. ☐ Zustand des Kabelbaums und der sichtbaren Stecker fragwürdig (Scheuerstellen/Lüsterklemmen/Korrosion/Gaffa). ☐ Instrumente defekt: ☐ Tacho ☐ Drehzahlmesser. ☐ Kein Einheitsschlüssel für Zündung, Tank und Sitzbank vorhanden. ☐ Schlüssel fehlen: ☐ Zündschlüssel ☐ Ersatzschlüssel ☐ Tankschlüssel ☐ Sitzbankschlüssel ☐ Kofferschlüssel. ☐ Funktioniert Keyless-Go: ☐ Ja ☐ Nein. | Funktioniert Handy-Anbindung: ☐ Ja ☐ Nein.
Verbrennermotor	☐ Ölspuren am Ventildeckel/Ölwanne/Zylinderkopf/Zylinderfuß/Motordeckel. ☐ Ölstand fragwürdig (zu wenig/zu viel/Schaumbildung). ☐ Kühlsystem der Wasser- oder Ölkühlung undicht. ☐ Aluminium des Motorgehäuses bzw. der Zylinderrippen ist angelaufen/korrodiert. ☐ Verdächtige Auspuffgase: ☐ bläulich (= Öl wird verbrannt) | ☐ weißlich (= Kühlflüssigkeit im Brennraum).
Auspuff	☐ Rost an Verbindungselementen (Krümmeranschluss/Katalysator/Endtopf) erkennbar. ☐ Innenleben lose (Dämpfung klappert nach einem Schlag mit dem Handballen gegen den Endtopf).

	☐ Originalauspuff: ☐ Ja ☐ Nein. | Ist ein Austausch eingetragen bzw. ABE oder E-Zulassung vorhanden: ☐ Ja ☐ Nein. Wurde der Originalauspuff mitgegeben: ☐ Ja ☐ Nein
Tank	☐ Benzinhahn (falls vorhanden) leichtgängig: ☐ Ja ☐ Nein. | Rostspuren im Tank: ☐ Ja ☐ Nein.
Elektromotor	☐ Undichtigkeiten/inkorrekter Flüssigkeitsstand bei flüssigkeitsgekühlten Elektroaggregaten.

Spezifische Sichtprüfung

Lenker, Lenkung, Lenkkopflager	☐ Unfallspuren an den Lenkerenden. ☐ Lenkung schwergängig. ☐ Lenkanschläge beschädigt. ☐ Lenkschloss defekt. ☐ Rastpunkte beim Führen des Lenkers von links nach rechts bei aufgebocktem Motorrad. ☐ Spiel im Lenkkopflager.
Gabel	☐ Rostpickel auf Gabel-Standrohr (L/R). ☐ Ölspuren auf Gabel-Standrohr (L/R) oberhalb der Staubkappen (unterhalb bei Upside-Downer). ☐ Gabel-Standrohr (L/R) verbogen. ☐ Gabel federt nicht sämig ein und aus. ☐ Gabel klackert beim Ein- und/oder Ausfedern. ☐ Federung zu weich.
Räder/Reifen (V/H)	☐ Radlager defekt (V/H). ☐ Rad (V/H) hat Seitenschlag/Höhenschlag. ☐ Speichen (V/H) fehlen/sind rostig/fehlerhaft gespannt. ☐ Riss in Radnabe. ☐ Speiche in Nabe/Felge eingearbeitet. ☐ Nieten (V/H) lose (bei Com-Star-Rädern). ☐ Reifen (V/H) laut Fahrzeugschein nicht erlaubt/nicht eingetragen. ☐ Reifenprofil (V/H) nicht ausreichend.

	☐ Reifen (V/H) hat Risse/ist zu alt.
Bremsen (V/H)	☐ Druckpunkt der Bremse (V/H) nicht klar definiert. ☐ ABS regelt nicht. ☐ Bremsscheibe (V/H) läuft unrund. ☐ Bremsscheibe (V/H) riefig. ☐ Bremsscheibe (V/H) an einigen Stellen farblich angelaufen. ☐ Bremsbeläge (V/H) verschlissen. ☐ Bremsflüssigkeit (V/H) zu alt. ☐ Bremsleitungen (V/H) zu alt/spröde/porös.
Stauraum unter der Sitzbank / Kabelbaum	☐ Batterie beschädigt. ☐ Batteriekasten beschädigt. ☐ Bordwerkzeug fehlt. ☐ Steckverbindungen/Kabelanschlüsse (bspw. Masse)/Anschlüsse an elektrische Komponenten oxydiert.
Hauptständer	☐ Hinterrad berührt Boden, wenn das Motorrad aufgebockt ist (Ständer verbogen).
Seitenständer	☐ Motor läuft weiter, wenn bei ausgeklapptem Seitenständer ein Gang eingelegt wird (Abschaltung defekt).
Kette/Kardan/Zahnriemen	☐ Kette ungepflegt/nicht gefettet/rostig. ☐ Kettendurchhang nicht korrekt. ☐ Kette verschlissen (lässt sich nach hinten vom Kettenrad abziehen). ☐ Kette hat unterschiedlich stark ausgeprägte Durchhänge, je nach Messpunkt. ☐ Kettenspanner nahe am Ende der Einstellskala. ☐ Kettenrad/Ritzel verschlissen (Haifischzähne). ☐ Kardangehäuse undicht. ☐ Kardanwelle nicht geräuschneutral bei Drehen des Rads von Hand.

	☐ Zahnriemen nicht korrekt gespannt. ☐ Ausfransungen, Rissbildungen oder Fremdkörper am Zahnriemen. ☐ Zahnriemen sitzt nicht genau mittig auf der Riemenscheibe.
Schwinge	☐ Kettenschutzschiene verschlissen. ☐ Lagerspiel fühlbar.
Federbein	☐ Federbein schwingt beim Einfedertest nach/macht gurgelnde Geräusche. ☐ Undichtigkeiten sichtbar (Ölaustritt). ☐ Spiel im Umlenkhebel. ☐ Rost an Umlenkhebel/ Dämpferstange.
Rahmen	☐ Anschläge der unteren Gabelbrücke beschädigt. ☐ Abstände von den Lenkerenden zum Tank links und rechts nicht gleich. ☐ Hinweise auf nachträgliche Schweiß- oder Trennarbeiten erkennbar. ☐ Räder stehen bei aufrechtstehendem Mopped und geraden Lenker nicht in einer Spur. ☐ Wegfahrsperre defekt.

Fahreindruck

Motor	☐ Motor startet schwerfällig. ☐ Motor läuft unruhig bei kaltem/warmem Motor. ☐ Motor produziert auffällige Geräusche. ☐ Gasannahme und Durchzug nicht stotter-/ruckelfrei.
Bowdenzüge	☐ Züge schwergängig. ☐ Gaszug klemmt. ☐ Sitzbankzug klemmt.

	☐ Verlegung der Bowdenzüge beeinträchtigt die Lenkung. ☐ Keine Verstellmöglichkeiten des Kupplungszugs mehr möglich.
Kupplung	☐ Kupplung trennt im ersten Gang nicht eindeutig (Motorrad bewegt sich nach vorne). ☐ Kupplung rutscht beim Beschleunigen durch.
Fahrwerk	☐ Bike will sich bei Freihandfahrt zu einer Seite ziehen oder sich hochschaukeln (eventuell falscher Luftdruck, möglicher Rahmenschaden). ☐ Fahrassistenten/Fahrmodi lassen sich nicht aktivieren bzw. deaktivieren/funktionieren nicht.
Geräusche	☐ Auspuff knallt beim Gaswegnehmen (falsche Einstellungen). ☐ Kette ist deutlich zu laut/mit einem mahlenden Geräusch (verschlissen oder zu trocken). ☐ Motor rasselt bei niedrigen Drehzahlen (eventuell Steuerkette oder Steuerkettenspanner verschlissen). ☐ Getriebe ‚singt' (eventuell Zahnräder verschlissen).
Elektromotor	☐ Ungewöhnliche Geräusche (meist die Lager, in denen das einzige bewegliche Teil des Motors gelagert ist).
Akku (E-Bikes)	☐ Logfiles nicht prüfbar. ☐ Funktionsprüfung Ladegerät nicht erfolgreich.

Sonstiges

Fahrzeugdokumente	☐ Zulassungsbescheinigung fehlt. ☐ Dokumente stimmen nicht mit Rahmennummer überein. ☐ Fahrzeug-ID des Typschildes passt nicht zur ID des Briefes. ☐ Motorrad ist Grauimport. ☐ Halter ist nicht der Verkäufer.

Fahrzeugpapiere	☐ Serviceheft nicht regelmäßig ausgefüllt. ☐ Keine Reparaturrechnungen existent. ☐ Keine TÜV-Berichte vorhanden. ☐ Umbauten und Zubehör nicht eingetragen. ☐ ABEs für Zubehörteile nicht vorhanden.

Hinweis: Über'n Daumen lässt sich sagen, dass, je mehr Häkchen hier gesetzt sind, desto schlechter war das Geschäft, das du gemacht hast. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass nicht jeder Punkt katastrophal zu sehen ist. Manche Sachen bedeuten wenig bis kaum was, andere hingegen sind bereits für sich absolute No-Gos, bspw. ungültige Dokumente, die auf einen Diebstahl hinweisen und beschädigte Lenkanschläge, die einen Unfall nahelegen.

WÖRBUNG

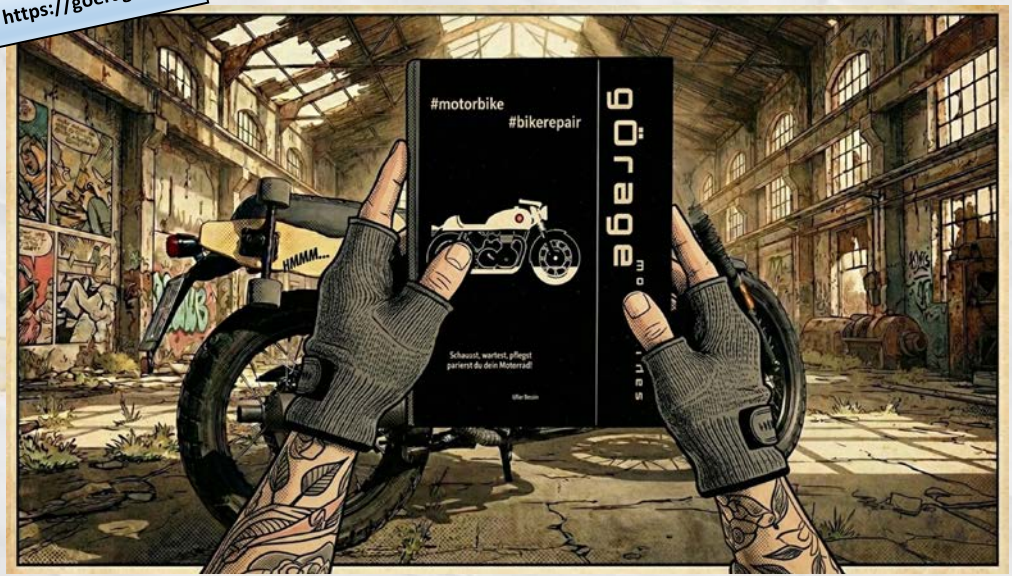
Besuche https://goerage.net!

Glückwunsch zum neuen Bike – und was jetzt?

Du hast den Gebrauchtkauf erfolgreich gemeistert! Super! Jetzt ist es an dir, dein Motorrad technisch fit zu halten.

Dafür wurde Uller Bessins *#motorbike #bikerepair* geschrieben: 250 Seiten, fett gefüllt mit verständlichen Anleitungen, Profi-Tricks für deine Werkstatt und überhaupt unendlich viel Wissen.

Starte dein erstes Schrauber-Projekt!



Akku (E-Bike) 34
Ankaufsplattformen 58
Anmeldung 44
Antrieb 21
Anzahlung 41
Auffahrrampe 54
Ausfuhrkennzeichen 48
Auspuff 18
Auspuffanlage
  bläuliche Abgase 36
  weißliche Abgase 36
Austauschteile 32
Auswuchtpunkt 26
Bargeldtransfer 41
Batterie 20
Beleuchtung 20
Besichtigungsregeln 9
betrieblich gefahrenes Fahrzeug 8
Betrug (Motorradkauf) 40
Betrug (Motorradverkauf) 61
Blinker 20
Bowdenzüge 32
Bremsbeläge 29
Bremsflüssigkeit 29
Bremsleitung 29
Bremsschalter 20
Bremsscheibe 29
Bremssystem 29
Checkliste 65, 66
Checkliste (vor Ort) 42
CoC 64
Cockpit 20
Com-Star-Räder 27
Dämpfer 18
Dämpferstange 28
Dokumente 38
Eintragungen 39
Elektrik 20
Elektromotorrad 34
E-Motor 34
eVB-Nummer 44
Fahrverhalten 37
Fahrwerk 16
  prüfen 37
Fahrwerksänderungen 39
Fahrzeugbrief 46
Fahrzeugpapiere 38
Fahrzeugschein 46
Federbeine 28
Freilauf (Bremse) 29
Funktionskontrolle (Bremse) 29
Funktionskontrolle (Elektrik) 20
Funktionskontrolle (Federbein) 28
Funktionskontrolle (Gabel) 28
Gabel 28
Gabelholme 28
Gaszug 32
Gebrauchtmarkt 57
Gebrauchtmarkt-Plattformen 57
Gebraucht-Plattformen 63
gelbe Karte 48
Geradeauslauf 37
Gewährleistungspflicht 55
Grauimport 38
grüne Karte 48
Händlerankauf 58
Händlerkauf 8
Hauptständer 33
Hebel
  prüfen 35
Hinterradlager 30
Historisches Kennzeichen 50
i-Kfz 45
Import 39
Kardangetriebe 23
Kaufvertrag 39, 64
KBA 39
Kennzeichen 49
Kennzeichenhalter 51
Kennzeichenmontage 51
Kette 21, 36
Kettendurchhang 22
Kettenlängung 22
Kettenlauf 36
Kettenrad 22
Kettenspanner 23
Keyless-Go 20
Killschalter 20
Kilometerstand 19
Kontrollleuchten 20
Kraftfahrt-Bundesamt 39
Kratzer 12, 14
Kupplung 36
Kurzzeitkennzeichen 45, 48, 50
Lackschäden 13
Ladezustände 34
Laufleistung 19
Leerlaufanzeige 20
Lenkanschlag 16
Lenkkopflager 31
  prüfen 31
Lenkschloss 20
Licht 20
Lieferumfang 39
Listenpreis 59
Logfiles 34
Luftdruck 25
Mängelrüge 64
Menüschalter 20
Mittelständer 33
Modellüberblick 8
Motor 17
  Motorlauf 35
Motoröl 17
Motorölllecks 18
Motorradhänger 52
Motorradkauf 5

Register

Betrug 40
Motorradkennzeichen 50
Motorradtacho 19
Motorradtransport 52
Motorradverkauf 57
Betrug 61
Motorstart 20
Muster Mängelrüge 64
Muster-Kaufvertrag 64
nPA 45
Nummernschildbeleuchtung 51
Oldtimer 7
Öllecks 18
Ölstand 17
Ölstandsprüfung 17
Onlineanmeldung 45
Papiere 38
Pflegezustand 12
Preise 8, 59
Privatkauf 8
Privatverkäufe 56
Probefahrt 35
Profilmesser 24
Radflucht 16
Radlager 30
prüfen 30
Rahmen 16
Rahmennummer 38
Rampe 54
Reifenalter 25
Reifendruck 25
Reifenprofil 24
Reklamation 55
Reservierungsleistung 41
Ritzel 23
Rotes Kennzeichen 49
Rückgabe 55
Rückrufe 39
Sachmängelhaftung 8, 55
Saisonkennzeichen 49
Schaumbildung (Öl) 17
Scheckheft 38
Schläuche 18
Schlüssel 20, 40
Schwacke 63
Schwacke-Liste-Zweirad 8
Schwingenlager 31
prüfen 31
Seitenständer 33
Serviceheft 19, 38
Sicherheitscodes (Onlineanmeldung) 45
Sicherheitskaution 41
Sichtkontrolle (Fahrwerk) 33
Sichtkontrolle (Züge) 32
Sichtprüfung 12
Simmerringe 28
Sitzbank 32
Sitzbankverriegelung 32
SoC 34
SoH 34
Sonderausstattung 33
Speichen 27
Ständer 33
Tachostand 19
THG-Quote 34
Tribals 14
Überführung (Ausland) 48
Überführung (Inland) 44
Überführungskennzeichen 45
Umbauteile 39
Umfaller 13
Ummeldung 44
Unfallschäden 13
Utensilien 10
Verschleisskontrolle (Bremse) 29
Verschleisskontrolle (Federung) 28
Verschleisskontrolle (Kette) 21
Verschleisskontrolle (Lager) 30
Verschleisskontrolle (Reifen) 24
Verschleisskontrolle (Riemen) 23
Verschleißteile 21
Versicherungskarte 48
Verzurrgurte 52
Verzurrpunkte 54
Vorderradlager 30
Warnblinker 20
Wechselkennzeichen 49
Wegfahrsperre 20
Wunschkennzeichen 50, 65
Zahnriemenantrieb 23
Zubehör 33
Zulassung (online) 45
Zulassungsbescheinigung 40, 48
Zulassungsstelle 45
Zündschlüssel 20
Zurrgurte 52

UND NUN?

Wenn du bereit bist, tiefer in die Materie einzusteigen und dein Bike eigenständig zu warten, magst du vielleicht das große Schrauberbuch von Uller Bessin in Betracht ziehen: *#motorbike #bikerepair – So durchschaust, wartest, pflegst und reparierst du dein Motorrad*.

Aber sei vorbereitet: Der Autor schreibt nicht für jedermann. Er macht keinen Hehl aus seiner Abneigung gegenüber wohlhabenden Hobbyisten und regulierungswütigen Warnwestenfahrern. Für ihn sollte Motorradfahren nichts mit einem fetten Geldbeutel zu tun haben und stattdessen Kreativität beim Schrauben wie beim Fahren die erste Geige spielen.



***#motorbike #bikerepair – So durchschaust, wartest, pflegst und reparierst du dein Motorrad*.**

271 Seiten, 547 Bilder. Ab € 29.-

Problemlose Rückgabe!

(C) 2026 gÖrage motorcycles