

Gebrauchtkauf Motorrad

SUPPORT DIS LOCAL GÖRAGE (ZUM SPÄTER LESEN)

gÖrage hofft, dass dir dieses Booklet erfolgreich unter die Arme greifen wird und sich die Lektüre für deine Ziele lohnt.

Falls ja und willst du umgekehrt etwas für gÖrage tun, ist das genauso willkommen. gÖrage motorcycles ist ein unabhängiges Projekt und kann jede Unterstützung bestens gebrauchen. Wie? Nun, schau dich um in der Welt, durch Geld natürlich, direkt oder indirekt.

Ideen:

- Du kaufst das erweiterte Gebrauchtkauf-Booklet, wahlweise bei Amazon oder auf goerage.net. Es besteht auf den ersten 30+ Seiten aus dem gleichen Inhalt wie dieses digitale Booklet, greift im Anschluss daran aber weitere Themen wie Motorradtransport, Anmeldung, Überführung und Motorradverkauf auf. Außerdem beinhaltet es eine umfassende Checkliste zum Abhaken vor Ort oder später. Der Nachteil für gÖrage beim Kauf auf Amazon: Amazon verdient fleißig mit; von den 9.- Euro VK fließt so gerade 1.- Euro in die richtige Richtung (also ins gÖrage-Wallet).
- Du kaufst eines der Service- und Scheckhefte für Motorräder, ebenfalls bei Amazon oder auf goerage.net. Sie helfen dir bei der Dokumentation von Inspektionen, Saisonarbeiten, Wartungen und mehr. Der Vorteil für dich beim Kauf bei gÖrage: Es wird günstiger, weil im Gegensatz zum Gebrauchtkauf-Booklet die Buchpreisbindung wegfällt und gÖrage die Hefte preisgünstiger anbieten kann.
- Du kaufst das Schrauberbuch von Uller Bessin bei Amazon oder im Buchhandel. Es bringt dich gezielt auf den Weg, diverse Arbeiten

am Motorrad selbst auszuführen und Geld zu sparen. Leider gilt auch hier die Buchpreisbindung, so dass gÖrage das Buch nicht günstiger als auf Amazon oder im Buchhandel anbieten kann.

- Du abonnierst den gÖrage-YouTube-Kanal, so dass er irgendwann einmal ein paar Werbegroschen von Google generiert. Was so einfach nicht ist bei einem Nischenprogramm, noch dazu einem, das in einigen Dingen gegen den Strich gebürstet ist.
- Spenden? Nicht wirklich eine Option. Außer bei Lidl vor der Tür klappt es meistens nicht



Besuche <https://goerage.net>

A man in a black leather jacket with a 'GPR' patch on the sleeve is gesturing towards a Kawasaki motorcycle. He is surrounded by a diverse group of people, including men and women of various ages, who are looking at him with interest. The background shows a simple outdoor setting with a fence and some trees.

Das ist normal. Der fehlende
Zylinder wird erst bei 100
km/h zugeschaltet!

Gebrauchtkauf Motorrad

Von A wie Abzocke bis Z wie Zulassung

gÖrage motorcycles

Version: 22.09.25

INHALT

<u>1. GEBRAUCHTBIKES</u>	5
<u>2. BESICHTIGUNG</u>	8
<u>3. CHECKLISTE</u>	10
BESCHÄDIGUNGEN, MOTOR, TACHOSTAND, ELEKTRIK, KETTE, REIFEN FEDERUNG, BREMSE, LAGER ETC.	
<u>4. PROBEFAHRT</u>	26
<u>5. PAPIERKRAM</u>	28
DOKUMENTE, IMPORT, VERTRAG, BETRUGSVERSUCHE ETC.	
<u>6. UMSETZUNG</u>	32
<u>7. ÜBERFÜHRUNG</u>	34
<u>8. TRANSPORT</u>	42
ZULASSUNG, ONLINE-ANMELDUNG, KENNZEICHEN ETC.	
<u>9. MOTORRADVERKAUF</u>	45
WANN, WO, WIE, BETRUGSVERSUCHE ETC.	
<u>10. ANHANG</u>	34
ANMERKUNGEN, LITERATUR, FOTOS, CHECKLISTE	
<u>REGISTER</u>	60



Gefällt dir das Booklet? Prima, dann bewerte bitte den Titel.
Du würdest dem Autor sehr helfen!

Auf der anderen Seite: Hast du Ideen zur Verbesserung,
möchtest Kritik anbringen oder Korrekturen bzw. Aktualisie-
rungen vorschlagen? Halte dich ebenfalls nicht zurück. gÖr-
age freut sich auf deine Mail: feedback@goerage.net.

1. Gebrauchtbikes

Woher und warum überhaupt?

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 hin⁰¹. 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), weil das Teil sowieso aufgefahren wird.



Übersetzt: Wer am Anfang seines Erwerbslebens steht, hinten über 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.

Gebrauchtbikes

Bis zehn Jahre alte Mopeds liegen zur Freude ihrer Besitzer gut im Kurs, besonders, wenn sie penibel gepflegt dastehen und pro Saison wenig bewegt wurden. Glückliche machen sie auch den Käufer, denn der Einsparfaktor im Vergleich zu Neufahrzeugen ist spürbar. Lässt man/frau 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 vergleichsweise günstige Ersatzteillage inklusive.

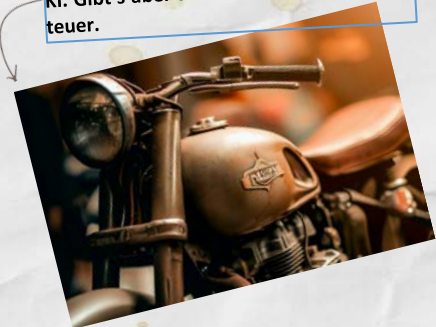


Ist ein Bike gepflegt und weiß auch sonst zu betören, sind ihm/ihr ein paar Jahre kaum anzusehen. Nur, leider: Das macht die Sache nicht billiger und so können lupenreine Spaßmaschinen mit nur wenig Abstrichen selbst für nicht prekär Beschäftigte steile finanzielle Klimmzüge darstellen.

Die nächste Beutegruppe Richtung ‚Günstig zu haben‘ bilden **Youngtimer**, also Motorräder mit 15 bis maximal 30 Jahren auf der Steuerkette, die definitiv nicht mehr die Jüngsten sind, aber eben auch noch keine Oldtimer (ab 30 Jahre). Hier warten oft sehr gute Schnäppchen und, bei guter Pflege, unter Umständen Renditen. Denn während die frisch aus die Läden gespülten Jungspunde bis zu einem bestimmten Alter Jahr um Jahr an Wert verlieren, bewegen sich (zumindest die betagteren 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 Garagenmoped können dezent 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 musst du allerdings einplanen – oder den Gegenwert in harter Währung, wenn du die Arbeiten machen lassen willst.

So etwas wie Royal Enfield, frisch aus der Kl. Gibt's aber auch in echt: Echt alt, echt teuer.



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.

Gebrauchtbikes

Einen **Modellüberblick** gewinnt man/frau am besten im privaten Gebrauchtmotorradmarkt, der Bequemlichkeit halber vor allem im Internet, also auf Plattformen wie *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*.

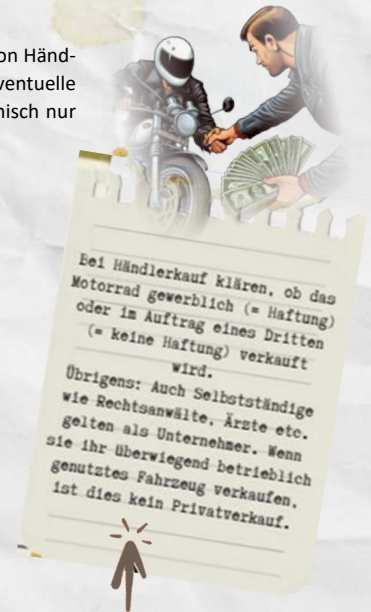
Dort im Gebrauchtmotorradmarkt gewinnt man auch eine Vorstellung über **die aktuellen Preise**, in etwa so wie über die *Schwacke-Liste-Zweirad*⁰², die seit gefühlt 800 Jahren über den Wert gängiger Motorradmodelle aufklärt. Aber halt nur in etwa, da sie sich auf unfallfreie, betriebs- und verkehrssichere 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 Gebrauchtfahrzeuge⁰³ ermittelt. Klare Ansagen findet man auch beim ADAC-Preisrechner⁰² für Gebrauchte.

Privat vs. Händler: Kein großes Geheimnis: **Privat** angebotene Bikes sind in der Regel **günstiger zu haben** als jene von Händlern. Auf der anderen Seite kann die vom Gesetzgeber vorgeschriebene einjährige **Sachmängelhaftung** (plus eine eventuelle Garantie) den Aufpreis beim Händler dennoch schmackhaft machen, erst recht, wenn beim Käufer schraubertechnisch nur wenig Interesse vorliegt. (Sachmängelhaftung besagt, dass, wenn ein vom Händler erworbenes Motorrad innerhalb der ersten sechs Monate schlapp macht, der Mangel als bereits beim Kauf bestehend angesehen wird und dessen Beseitigung kostenfrei erfolgen muss. Im zweiten Halbjahr wird es zwar schwieriger, weil sich die Beweislast umkehrt und man nachweisen muss, dass der Mangel bereits bei Übergabe vorhanden war, aber prinzipiell bestehen auch dann gute Chancen auf kulante Regulierungen.)

Übrigens: Gewährleistung ist der gesetzlich vorgeschriebene Anspruch auf Nachbesserung durch den Verkäufer, bzw. auf Ersatz oder Entschädigung bei einem Mangel. Garantie ist eine freiwillige Leistung des Motorradherstellers, meist zeitlich und vom Umfang her limitiert⁰⁴.

Und nebenbei: Privatverkauf bedeutet nicht automatisch, faire Preise vorzufinden. Auch hier sollte man realistisch an die Sache rangehen und davon ausgehen, dass Gewinnmaximierung die gleiche Rolle wie beim Händler spielt: Bei den Geldschneidern sowieso, die dir von Natur aus den lumpigsten Schrott zum höchstmöglichen Preis andrehen wollen, aber auch bei den Idealisten, weil sie emotional an ihr Bike gebunden sind und es für extrem wertvoll halten, sowie mittlerweile beim Normalbiker, weil, naja, die Zeiten werden halt schlechter und das Geld knapper.

Immerhin, Letztere lassen sich prinzipiell an den realen Wert (und eine faire Verkaufssumme) heranzuführen, 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 auf Seite 30 ein eigener Abschnitt gegönnt ist.



2. Besichtigung

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 ständig die zuvor geltenden Grenzen, während die Motorräder an dir vorbeiziehen. 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 gerutsches‘ 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 brauchst du 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.

Hör' auf dein Bauchgefühl, wenn du eine Maschine besichtigst. Also, nicht im Sinne von „Ja, siehst geil aus, nimm' ich“, sondern eher:

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

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.



Und nein, nicht TÜV-konforme Ausrüstung ist kein Kaufgrund. Im Gegenteil, auch wenn's gut aussieht.

Besichtigung

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

- € **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 Spiegel.

Klamotten/Helm/Personalausweis (sonst gibt's keine Probefahrt).

Taschentücher oder sauberer, weißer Lappen.

Werkstatt- oder Plastikhandschuhe.

Körperklaus (oder ein anderer kräftiger Freund zur Unterstützung).



3. Checkliste (die mit Erklärungen)

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

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 deshalb 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.

DER LACK

Umfaller mag keiner, **Rutschpartien** noch weniger und auch **Kratzer vom Rangieren** in engen Garagen gehören leider zum Leben mit Motorrädern. Allerdings muss nichts davon problematisch sein. Ärgerlich ganz bestimmt, aber in der Regel ohne fatale Folgeschäden – was so manchen Verkäufer in die Versuchung bringt, einen ernsten Unfall ebenfalls als ‚dummen Umfaller‘, ‚Rangierpech‘ oder ‚Erbe vom Vorbesitzer‘ umzudeuten. Habe deshalb ein waches Auge auf im Zusammenhang eindeutige Indizien, die Licht ins Dunkle bringen können.



Checkliste



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.

Bei Kratzern und Dellen im Tank sowie Schäden

an der Verkleidung (Risse, Brüche, Abschabungen) frage ausdrücklich nach den Ursachen! Kratzer und/oder Schleifspuren am Rahmen (insb. an den Unterzügen) können Unfall- oder Off-Road-bedingt sein.

Auch widme Kratzern an Auspuff, Gabel und Motor mehr Aufmerksamkeit, da Kleinteile wie Spiegel, Blinker usw. vergleichsweise günstig sind und eher ausgetauscht werden. Selbst Zwangsoptimisten sollten bedenken, dass abhängig vom Motorradtyp (bspw. Sportbikes in Leichtbauweise) sogar banale Umfeller zu Rahmenschäden führen können⁰⁵.



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

Dies gilt auch für **Tank-Tribals** oder andere Aufkleber, die oft genutzt werden, unschöne Kratzer und/oder Dellen zu verbergen und die beim Abziehen den Klarlack aufreißen können. (Fehlt dir hingegen das notwendige Verhandlungstalent, werde dir klar darüber, ob du mit den Mängeln leben kannst oder sie gar selbst beseitigen willst. Ist Letzteres der Fall, errechne den voraussichtlichen Kostenaufwand (plus 30 bis 40 %) und addiere ihn zum Kaufpreis. Wie gesagt, es kommt eigentlich immer teurer, als gedacht.)

Checkliste

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 vorzeitig 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. Lasse dir außerdem bei einem Kauf ausdrücklich bestätigen, dass die Anschläge OK sind und hole die Überprüfung unbedingt später nach.

RADFLUCHT

Zur Überprüfung der Radflucht, also ob Vorder- und Hinterrad in Flucht zueinander stehen, bocke das Mopped auf (oder lasse es im Stand halten), richte den Lenker gerade und betrachte gebückt den Radstand 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. Und keine Bange vor Fehleinschätzungen. Nicht gerade zueinander stehende Räder fallen meist sofort ins Auge.



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!



Checkliste

MOTORBLOCK

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).

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)?

Der Ölstand sollte bei warmem Motor zur unteren Markierung tendieren, bei kaltem Motor 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.

ÖLAUSTRITT

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.

Vergiss nicht, bei der Gelegenheit die Schläuche einer eventuellen **Öl- oder Wasserkühlung** auf Undichtigkeiten zu inspizieren.



Alle Dichtungen am Motor wie Ventildeckel (1), Zylinderkopf (2), Zylinderfuß (3), Ölwanne (4), Ritzelschutz (5) und Seitenabdeckungen für Kupplung und Lichtmaschine (6) rundum begutachten. Bei Ölkühlern auch deren Anschlüsse am Motor.

Checkliste

KILOMETERSTAND



Kilometerstand hoch? Normal- und Vielfahrer kommen auf 5.000 bis 20.000 Kilometer und mehr – 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 noch 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 auch Servicehefte und Werkstattrechnungen über Inspektionen, da dort 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 können Kilometerdaten vermerkt sein



16 Jahre alt, 68.000 gelaufen:
Glaubwürdige Arbeitsbasis.

Checkliste

Elektrik

Aktiviere die Zündung (der **Zündschlüssel** sollte sich **ohne Hakeleien** drehen lassen), frage bei der Gelegenheit den Verkäufer, 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:

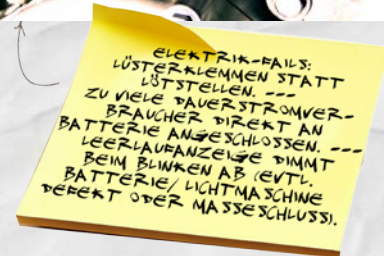
- **Abblend-, Stand-, Fernlicht** sowie Instrumentenbeleuchtung und Zubehör wie Nebelscheinwerfer.
- **Blinker**, Abschaltautomatik des Blinkers (falls vorhanden) und Warnblinker.
- **Kontrollleuchten** des Cockpits wie die Leerlaufanzeige, ABS, Öl, etc. Checke bei ruhendem Motor sowie bei laufendem. Bedenke hierbei, dass die ABS-Leuchte erst im Fahrmodus erlischt.
- **Bremsschalter** (hinten und vorne) sowie Hupe, Starter und Kill-Schalter.
- **Menüschanter** 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: **Funktionsprüfung des Ladesystems**.

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?

Auspuff

Klopfe mit der flachen Hand auf den Endtopf, um korrodierte Dämpfer zu entlarven (klappert dann). Kommt der Auspuff zu laut rüber, checke auf Rostlöcher (oder gebohrte, wg. Sound) und intakte Dichtungen (sind sie defekt, befindet sich Ruß an den Verbindungen der Rohre). Bei einer Austauschanlage achte darauf, dass mindestens eine E-Zulassung vorhanden ist.



Checkliste

Nächster Halt ist die Rundumanalyse der Verschleißteile; zum einen, weil der baldige Kauf abgenutzter Teile zum Anschaffungspreis hinzukommt, zum anderen, weil der Istzustand einen Eindruck von der Pflege liefert, die einem Motorrad gegönnt wurde. Sind Reifen, Kette, Kettenrad, Ritzel und Bremsen sichtbar abgerockt, besteht die Wahrscheinlichkeit, dass ein Dauer-Wartungsstau vorliegt und es mit anderen Verschleißteilen wie Lager und Federung ebenfalls schlecht bestellt ist.



KETTE

Kettenzustand (1): Hast du einen Lappen dabei, ziehe ihn mit dem Finger über die *Innenseite* der Kette. Achte hierbei auch auf **einzelne steife Kettenglieder**, die dadurch auffallen, dass sie sich dem geraden Verlauf der Kette widersetzen (deutet auf schlechte Wartung hin).

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.



Überprüfe den **Kettendurchhang (2)**. Ob er *perfekt* eingestellt wurde, ist dabei nicht wichtig, eher, ob sich einer der beiden 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.

Hinweis: 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.

Checkliste

Kettenlänge (3): Die Kette darf sich **maximal ein Stück weit** (um die drei Millimeter) vom Kettenrad abziehen lassen (siehe Punkt 3 Bild vorige Seite). 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.



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 abgenutzt 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 indem du den Verschleiß anhand des Kettenrads schlussfolgerst.

KETTENSANNER

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 Maximallänge 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 hier zusätzlich 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).

Checkliste

REIFEN



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

1. Profil: In deutschen Ländern 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 dummerweise 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.



2. Seiten- und Höhengschlag: Knie‘ dich vor ein freies **Rad**, verpasse es einen anständigen Schwung, suche dir einen Fixpunkt an der Gabel bzw. der Schwinge und achte bei dem sich drehenden Rad auf Schlenker.

3. Reifendruck: 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.



Checkliste

4. Alter: 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 Abschlammieren beim Bremsen oder in Schräglage führen kann.



5. Zustand: 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 beeindruckt.

Montage: 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

Checkliste

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.

Speichen- und Com-Star-Räder: Überprüfe Vollständigkeit und Spannung der Speichen. Für Letzteres klopfe mit einem Schraubendreher oder Ähnlichem auf jede einzelne Speiche; sie müssen sich alle gleich anhören. Bei Com-Star-Rädern von Honda ist darauf zu achten, dass alle Nieten fest sind.

Felgen: Halte einen Kabelbinder an die Gabel, so dass die Spitze die Felge berührt. Der Abstand muss beim Drehen des Rades horizontal und vertikal gleich bleiben. Schwankt er, hat das Rad Höhen- und/oder Seitenschlag (max. 1,5 sind eventuell tolerierbar). Prüfe ferner auf Risse, Verformungen und Lackschäden (hier auch auf unterliegende Korrosion achten).

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 die Dichtungen defekt sein. Läuft sogar sichtbar Öl aus, ist für dieses Federbein das Ende der Fahnenstange erreicht. Dies gilt für einfache Federbeine, bei denen nur die Vorspannung angepasst werden kann, ebenso wie für die aufwändigeren. Bei Letzteren sollten darüber hinaus die **Einsteller für Druck- und Zugstufe** auf **Leichtgängigkeit** und **Undichtigkeiten** geprüft werden. 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 es 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 Ölsuren 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.



Checkliste

Was den sichtbaren Zustand der Gabel betrifft, achte auf **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!).

BREMSE



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.

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.



Streichst du mit einem Fingernagel über die Scheibe, erfühlst du starke Riefen sofort. Geringfügige sind normal ...

Außerdem 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 2 Jahre (abhängig vom Fahrstil) als auch die hydraulischen Leitungen alle 3 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).

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.

Checkliste

Oft sind defekte Vorderradlager bereits hörbar, wenn du das Rad frei drehst (es sei denn, die Bremscheibe funkelt 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/UMLenkUNG

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. Kann nicht schaden (das Überprüfen).

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 Umlenkklager.

Weiteren Aufschluss über mögliche Fahrwerksprobleme kann eine Probefahrt geben. Allerdings benötigst du genügend Erfahrung, um Defekte von einem ungewohnten Fahrverhalten (meist älterer) Gebrauchtmotorrädern bzw. ein diffuses Gefühl der Schwammigkeit von Unsicherheit und Einbildung zu unterscheiden, weshalb die Unterstützung durch erfahrene Freunde oder eine bei der Probefahrt angelaufene Werkstatt äußerst willkommen sein kann.



Checkliste

LENKKOPFLAGER

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

- **Hauptständer vorhanden:** Zumerspüren 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 verschlissen.
- **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 Lagers 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 runtergedrückt 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.

RAHMEN UND SCHWINGE (WICHTIG: DER RAHMEN DARF NICHT NACHTRÄGLICH BEARBEITET SEIN!)

Soweit sichtbar fahnde nach Rost, Risse und sonstige Schäden, insb. an Schweißnähten, der Federbeinaufnahme und der Schwingenlagerung.

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 weiterräuscht, 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**.



Checkliste

HAUPT- UND SEITENSTÄNDER

Nicht wirklich ein Verschleißteil, kann aber eines werden: der **Mittelständer**. Berührt das Hinterrad bei aufgebockter Maschine den Boden, **ist er verbogen**. 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. 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.



AUSTAUSCHTEILE

Neben einer Tieferlegung 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.)

SONSTIGES



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

Checkliste

BESONDERHEITEN BEI E-MOTORRÄDERN

Die meisten Komponenten bei E-Motorrädern entsprechen ihren Pendanten 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, Benzinssystem und Abgasanlage zu tun hat. Ausnahmen sind flüssigkeitsgekühlte elektrische Aggregate, die man hinsichtlich Dichtungen und Kühlfüllstands abmetern sollte.

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.

Akku: Anders sieht es mit dem Akku aus, dem besondere Aufmerksamkeit gebührt. Hier ist es wichtig, den sogenannten **State of Health (SoH)** einzuschätzen, also den **Gesundheitszustand des Akkus**. Dummerweise erlauben nicht alle Modell das einfache Auslesen des SoH via ODB-Schnittstelle, so dass man im Prinzip auf sein Bauchgefühl angewiesen ist. Immerhin, es gibt die sogenannten **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 (siehe unten), kannst du dir zumindest einen gewissen Rahmen zur Einschätzung zusammenbasteln. Wichtige Eckwerte sind:

- Wann und wie lange stand die Maschine bei welchem Ladezustand?
- Wann und wie lange wurde sie 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 Bikes, die meist herumstehen und nicht geladen werden, leidet der Akku, insbesondere in den kalten Tagen 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 Gebrauchtmotorradmarkt füllt sich zwar so langsam mit E-Bikes, da sie bereits etliche Jahre auf den Straßen unterwegs sind, aber fünfstellende Beträge für eine Maschine auszugeben, deren Akku vielleicht nur noch ein halbes Jahr Garantie aufweist, ist ein Risiko.



Vorteilhaft ist, wenn der Verkäufer einen Ladevorgang vornimmt, um zu demonstrieren, wie schnell und gut der Akku lädt (was naturgemäß bei vielen Besichtigungen hintereinander kaum möglich ist).

4. 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.

ÜbrigÖns: Eine beidseitig auszufüllende Vereinbarung über eine Probefahrt hält der ADAC zum Download bereit⁰⁶.



VORBEREITUNG

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?

WICHTIG, DIE BREMSE!

Bevor du losfährst, 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 eindeutig 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** und einer ausreichend lockeren **Lagerung** der Armaturen.

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.



Probefahrt

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.

Abgasfarben: Bläulicher Rauch 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. Rechne ferner damit, dass zwischen 110 und 140 km/h Hochgeschwindigkeitspendeln auftreten kann. Der ADAC rät in seiner Gebrauchtkaufbroschüre⁰⁷, dann mit der Fußbremse abzubremesen und dem Impuls zu widerstehen, blitzartig vom Gas zu gehen. Achte ferner beim Überfahren von Quertiefen/Bodenwellen auf ungewöhnliche Geräusche wie Knacken, das sonst nicht zu hören ist (mglw. ein Lenkkopf-/Lagerproblem).

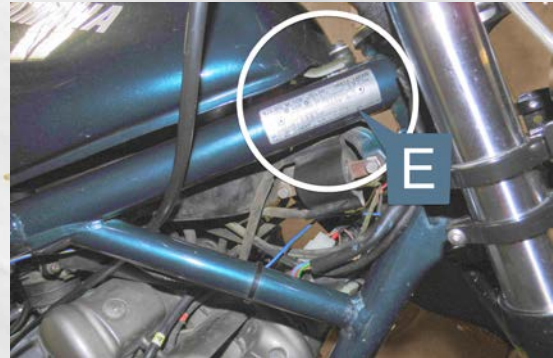
5. Papierkram

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‘.

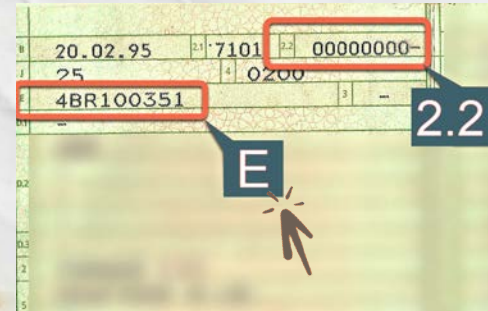


SCHECKHEFT

Ist das Bike **scheckheftgeführt**? Bis **Garantieende** sollten die Inspektionen von einer **Fachwerkstatt** ausgeführt worden sein, danach zumindest die wichtigen (insbesondere die **zeitaufwändigen** und **kostspieligen** Intervalle mit z. B. **Ventilspielkorrekturen**). Auch dokumentiert ein **Scheckheft**, ob **Rückrufaktionen**⁰⁸ erledigt und **Garantieansprüche** auf **Motor**, **Fahrwerk** oder **Akku** (bei **E-Bikes**) erfüllt wurden.

RÜCKRUF

Natürlich kennt niemand alle **Rückrufe** aller **Mopeds**, aber wenn du dich aufmachst, eine **Gebrauchmaschine** zu inspizieren, weißt du in aller Regel **Marke** und **Typ** vorher und kannst im Internet **nachschlagen**, welche **Nachbesserungen** in der Vergangenheit anfielen. Entsprechende **Anfragen** erfolgen am besten 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.



Papierkram

DEFEKTE & 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 Allgemeine Betriebserlaubnisse bzw. TÜV-Gutachten vorhanden sind. Ganz wichtig: Wurden Schweißarbeiten am Fahrwerk ausgeführt, dokumentiert und TÜV-seitig abgesegnet?

GRAUIMPORTE

Sogenannte ‚Grauimporte‘ dürfen in Deutschland zwar verkauft, nicht zwingend aber auch gefahren werden. Englische Mopeds 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).

KAUFVERTRAG

GENERELL GILT: KEINE PAPIERE, KEIN KAUFEN!



Darüber hinaus achte auf folgende Dinge:

- Nutze nach Möglichkeit einen **vorgefertigten Kaufvertrag** wie den vom ADAC⁰⁹ und lasse dir **Handbuch, Scheckheft und alle Schlüssel** aushändigen.
- Ist der Verkäufer nicht der Besitzer, lasse dir eine **Verkaufsvollmacht und die Ausweisepapiere 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.
- **Besteht Unfallfreiheit?** Falls ja, lasse es dir vom Verkäufer schriftlich im Kaufvertrag zusichern.
- **Beim Kauf eines Elektro-Motorrads:** Checke beim Verkäufer, ob die **THG-Quote** für das Verkaufsjahr bereits zertifiziert wurde (THG = Treibhausgas-minderungsquote für Elektrofahrzeuge).
- **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.)

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 gestohlenen Fahrzeug hast du nicht. Im Gegenteil, es wird von der Polizei sichergestellt und das Geld ist ebenfalls weg.

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 Gebrauchtmotorradmarkt 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 hinausgehen und darauf hinauslaufen, dein Geld direkt und ohne Gegenleistung in die eigene Tasche umzuleiten¹¹.

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 wissende 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.

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-Papiere¹⁴ diese Funktion (siehe Seite 52).

HU/AU, ABE, Eintragungen: Nachweise über die Verkehrstauglichkeit des Fahrzeugs.

Serviceheft oder Werkstattrechnungen: Nachweise über die Wartung des Fahrzeugs.

Papierkram

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

2. Vertrauenspersonen: Der Trick mit den Vertrauenspersonen geht in die gleiche Richtung. Hier werden den Käufern allerdings zur Vertrauensbildung Spediteure oder andere Überführungsunternehmen vorgetauscht, 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 Hinhalteaktiven einlässt und eventuelle Einspruchsfristen streichen lässt.

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 Kaufpreis-summe nicht an den Verkäufer, sondern an einen persönlichen Freund oder ein eigenes Familienmitglied via Bargeldtransfer vermeintlich 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.

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.



Fazit: 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. Lasse dich auch nicht auf Nachverhandlungen ein.

6. Umsetzung

Die vorigen Kapitel dienten in erster Linie der Vorbereitung auf eine Gebrauchtkauf-Besichtigung. Wer will, kann sie aber auch als Checkliste verwenden, dafür sind - wer hätte das gedacht? - die Checkboxes vorgesehen. Warum?



Ganz einfach:



„Weil die Wahrscheinlichkeit, bei einer Besichtigung vor Ort alle Prüfpunkte abrufbereit im Kopf zu haben, gegen Null tendiert.“

Entscheidest du dich, das Booklet zur Unterstützung mitzunehmen, nutze die Checkboxes bei den einzelnen Prüfbeschreibungen und/oder die **Vor-Ort-Minimal-Checkliste** auf der nächsten Seite, mit deren Hilfe du die wichtigsten Dinge zumindest im Schnellverfahren abklopfen kannst (ähnliches gibt's auch zum Selbstdruck beim ADAC¹⁰).

Das reicht, um mit einigermaßen gutem Gefühl ein Bike zu erwerben und nach Hause zu chauffieren. Dort machst du dich dann mit einer Kompletliste bewaffnet (im Anhang zu finden) an eine Intensivüberprüfung, um bislang verborgene Mängel aufzudecken. Verläuft die Inspektion positiv, unternehme zusätzlich noch eine ausgiebige Tour (um die ein bis zwei Stunden, inklusive Autobahnfahrt), fahre aber gemäßigt und besonnen.

Stolperst du bei Nachprüfung und zweiter Probefahrt über krasse Defekte, bringe das Bike zurück (Privatkauf) oder handle einen Preisnachlass aus. Bei Händlern steht dir die Sachmängelhaftung (bis zu 6 Monate ohne Beweislast) zur Seite.

SICHTPRÜFUNG VOR ORT

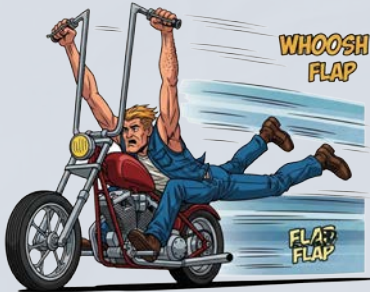
☐	Bike macht sauberen und gepflegten Eindruck.	☐	Kilometerstand besprochen.
☐	Auf Kratzer, Lackschäden und Unfallspuren an Tank, Verkleidung, Auspuff oder Rahmen gecheckt.	☐	Papiere: Rahmennummer, Eintragungen geprüft, alle Papiere vorhanden.
☐	Auf Lecks (Öl/Wasser/Bremse/Kupplung) geprüft.	☐	Kette und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

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:





ANMERKUNGEN

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 [bewertta \(https://t1p.de/g49zj\)](https://t1p.de/g49zj).

03: Gebrauchte-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: Gebrauchtkauf-Checkliste: ADAC: <https://t1p.de/lx9i>, gÖrage motorcycles: <https://t1p.de/j0spy>.

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://mowert.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/>.

14: * Das Certificate of Conformity (CoC) bestätigt, dass ein Motorrad mit EG-Typgenehmigung den technischen Standards und Vorschriften der Europäischen Union entspricht. Seit erste Modelle ab Herbst 1999 zugelassen wurden, ersetzen CoC-Papiere ab 2005 den früheren nationalen Fahrzeugbrief. Gebrauchtbikes, die nach 1999 gebaut wurden und über EU-Typgenehmigungen verfügen, können nur mit diesen Papieren zugelassen werden; fehlen sie, besteht die Möglichkeit, sie gegen eine Gebühr beim Hersteller zu beantragen oder ein Vollgutachten vorzulegen.

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>.

LITERATUR

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?* auf Motorrad Online: <https://t1p.de/0kay>.

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



Anhang

Motorrad Online: *Gebrauchtberatung* (Sammelseite zum Thema): <https://t1p.de/kwvu>.

Michael Schümann: *Zweite Hand als erste Wahl – Gebrauchte Motorräder in Deutschland* auf Motorrad Online: <https://t1p.de/w7i4>.

Dina Dervisevic: *Motorrad-Neuzulassungen 2020* auf Motorrad Online: <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? – Die ultimative Kaufberatung auf 1000PS*: <https://t1p.de/bijv>.

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

GULES: *Die Probefahrt vor dem Motorradkauf auf 1000PS*: <https://t1p.de/lz8y>.

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

Till Ferges: *Gebrauchtberatung Reiseenduro* auf Motorrad-News: <https://t1p.de/wf2c>.

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

Nippon Classic: Magazin 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>

FOTOS

Die meisten Bilder stammen von Lukas Heikendorf und gÖrage.net, andere aus nicht mit dem Projekt verbundenen Quellen. Sie wurden Pexels ([pexels.com](https://www.pexels.com)) oder Pixabay ([pixabay.com](https://www.pixabay.com)) entnommen bzw. von einer KI erstellt, vereinzelt auch, um in Teilen oder als Ganzes als Grundlagen für Neuinterpretationen zu dienen.

IMPRESSUM

Ulrich Brüggmann

Gorch-Fock-Str. 13, 24601 Wankendorf, Tel.: +49 4326 288 9397, E-Mail: office@goerage.net, Internet: <https://goerage.net>.

Dieses Werk ist einschließlich aller Inhalte urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Reproduktion (auch auszugsweise) in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie oder andere Verfahren) sowie die Einspeicherung, Verarbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung mit Hilfe elektronischer Systeme jeglicher Art gesamt oder auszugsweise, ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung der jeweiligen 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.

Gebrauchtkauf Motorrad

© 2025 Ulrich Brüggmann, Gorch-Fock-Str. 13, 24601 Wankendorf

Letzte redaktionelle Bearbeitung: 22.09.2025

Produktmanagement: gÖrage motorcycles

Herstellung, Satz und Digitalisierung: Ulrich Brüggmann

Redaktion: Ulrich Brüggmann

Coverfoto, Titelgestaltung: © 2025 gÖrage motorcycles.

Fotografien: 2025 gÖrage motorcycles, Lukas Heikendorf, Ulrich Brüggmann.

Druck und Vertrieb: Amazon KDP.

ISBN: 979-8-28-357409-7



Haftungsausschluss

Bei Erstellung dieses Buchs wurde mit allergrößter Sorgfalt vorgegangen. Trotzdem sind Fehler nicht auszuschließen. Verlag, Herausgeber, Autor und das Projekt gÖrage.net bzw. gÖrage motorcycles können für fehlerhafte Angaben und deren Folgen weder juristische Verantwortung noch Haftung übernehmen. Für Anregungen, Kritik und Fehlerhinweise sind Verlag, Autor und gÖrage.net bzw. gÖrage motorcycles dankbar.

Die bereitgestellten Informationen werden ohne Rücksicht auf einen eventuellen Patentschutz veröffentlicht. Warennamen werden ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit benutzt. Alle erwähnten Bezeichnungen, Namen und Angaben zu geschützten Produkten und Verfahrensweisen sind Eigentum bzw. eingetragene Marken der jeweiligen Anbieter. Eine gesonderte Auflistung erfolgt nicht.

gÖrage.net, gÖrage motorcycles © 2025 Ulrich Brüggmann