

VOR der Probefahrt:

Fahrzeugpapiere: Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II auf korrekte Fahrgestellnummer prüfen. Sind alle sicherheitsrelevanten Zubehörteile eingetragen? Liegen Inspektionsnachweise vor?



Lenkkopflager:

Vorderrad entlasten und gefühlvoll die Gabel schwenken. Bei spürbarer Mittelrastung oder Schwergängigkeit muss das Lager getauscht werden.

Lenker/Hebel/Schalter: Nach Sturzspreuren und Kratzern suchen. Das gilt auch für Fußrasten, Schalthebel und Fußbremse. Rasten die Schalter noch knackig ein?

Motor/Getriebe: Ölstand prüfen. Checken auf Sturzspreuren, Ölverlust an Dichtungen, Ablassschraube und Ölfilter, Fingertest unterm Motor (tiefste Stelle – VORSICHT: Verbrennungsgefahr)

Bremsanlage: Sichtprüfung aller Druckschläuche. Bei Knicken, Scheuerstellen oder porösem Gummi ist Austausch nötig. Sauberer Druckpunkt am Hand-/Fußhebel? Füllstand und Farbe der Bremsflüssigkeit in den Ausgleichsbehältern prüfen – je älter, desto dunkler. Im Neuzustand fast weiß. Dicke der Bremsbeläge prüfen. Räder entlasten und frei von Hand drehen. Wenn Bremse stark schleift, könnte einer der Bremskolben klemmen. Gegebenenfalls nach der Probefahrt noch einmal prüfen. Funktioniert das Bremslicht auf beiden Bremsen?

Kühlsystem: Sichtprüfung aller Schläuche und Schlauchschellen. Flüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter checken. Mit Taschenlampe



tiefstem Punkt im Behälter von hinten anleuchten. Wenn sich unten Dreck angesammelt hat, wurde wahrscheinlich falsches Kühlmittel

eingefüllt (Korrosion).

Kraftstoffsystem: Mit Taschenlampe Tank innen und außen nach Rost absuchen. (Kein Feuerzeug verwenden...) Alle Benzinschläuche kontrollieren. Bei älteren Maschinen den Benzinhahn auf Leichtgängigkeit prüfen. Auf Sturzspreuren prüfen.

Sitzbank: Nach Rissen und Scheuerstellen schauen – auch auf der Unterseite/Falz. Nähte überprüfen. Verriegelung/Schloss leichtgängig?

Reifen: Sind die Reifen bei Fabrikatsbindung eingetragen/freigegeben? Profil mindestens zwei Millimeter. Auf Beschädigungen und Fremdkörper prüfen.

Räder/Felgen: Sind die Drahtspeichen rostfrei, speziell an der Verschraubung zum Felgenrend? Verbogene oder fehlende Speichen? Läuft das Felgenrend rund oder hat ein Bordstein eine Delle hinterlassen? Hat der Montagehebel vom Reifenwechsel Spuren hinterlassen? Drehen die Räder sich frei oder sind die Radlager schwergängig? Ist das Hinterrad gerade eingebaut (Markierungen). Fehlen an den Kettenspannern Kontermuttern?



Gabel/Federbein: Auf Ölaustritt und Verschmutzungen überprüfen. Zeigen die



Standrohre Kerben oder tiefe Riefen? Im Stand vorne und hinten einwippen. Mangelnde Dämpfung beim Ausfedern ist ein Indiz für fortgeschrittenen Verschleiß.

Elektrik/Beleuchtung: Funktionieren alle Glühlampen und auch die Kontrolllampen im Cockpit? Hat der Reflektor im Hauptscheinwerfer blinde Stellen? Hupe? Fernlicht? Bei LED-Blinkern: Stimmt die Blinkfrequenz?

Auspuff: Rost außen und innen (langer Schraubenzieher). Sind Manipulationen hör- oder sichtbar? Bei Zubehöranlage auf E-Prüfnummer und vollständigen DB-Eater (Flöte) achten. Diese Teile werden gerne gekürzt oder perforiert, was zu Problemen beim TÜV führen kann.

Kette: Kettenspannung und Durchhang prüfen. Wie weit lässt sich die Kette vom Zahnkranz abheben? Rost vorhanden?



BEI der Probefahrt

Unbedingt eine geeignete und verkehrsfreie Strecke wählen. Etwa ein Supermarktparkplatz am Sonntag oder ein leerer Feldweg. Niemals im fließenden Verkehr kritische Versuche unternehmen!

Motor: Springt der Motor spontan an oder hat ihn der Verkäufer „vorsichtshalber“ warmlaufen lassen? Mechanische Geräusche? Riecht es aus dem Auspuff nach verbranntem

Öl? Wie lange braucht der kalte Motor bis er rund läuft? Dreht der Anlasser kraftvoll oder schwächelt die Batterie?

Getriebe/Kupplung: Kann man erst bei warmem Motor beurteilen. Lassen sich die Gänge exakt und leise schalten? Schwierige Leerlaufsuche und laute Geräusche sind ein Hinweis auf wellige Kupplungsscheiben. Im letzten Gang bei mittlerer Drehzahl Vollgas geben. Wenn die Kupplung durchrutscht, muss sie wahrscheinlich gewechselt werden.



Bremsen:

Die Bremsen immer bei niedrigem Tempo und mit reichlich Auslaufzone testen. Falls vorhanden, auch die ABS-Funktion prüfen – natürlich mit entsprechender Vorsicht.

Lenkkopflager: Auf freiem Asphalt mehrfach kurz hintereinander vorne bremsen. Knackgeräusche aus dem Lenkkopf sind ein schlechtes Zeichen. Bei Tempo 30 eine kurzes Stück freihändig fahren. Zieht die Maschine zu einer Seite?

Bauchgefühl: Fühlt die Maschine sich gut an? Entspricht sie meine Erwartungen? Wieviel Arbeit/Zeit/Material muss ich nach dem Kauf noch investieren? Eine zweite fachkundige Meinung kann sehr hilfreich sein.

WW

Diese Checkliste gibt es als Download auf unserer Homepage www.motorrad.net