



www.motorradonline.de

- Auf Sturz-, Umfaller- und sonstige Beschädigungen (etwa durch Anketten an Laternen) achten.
- Viele Vorbesitzer: Scheckheft und Werkstattrechnungen zeigen lassen.
- Nach unbedarften „Tuningversuchen“ und Umbauten ohne Betriebserlaubnis fahnden.
- Verschleißteile prüfen: Diverse Anbauteile wie zum Beispiel Kettensatz, Instrumente, Züge oder Armaturen sind aus Kostengründen ab Werk nicht von besonders hoher Qualität, bei nachlässiger Pflege drohen Folgeschäden.
- Sehr hoher Wertverlust bei wenig gefragten Modellen.
- Vorsicht, wenn äußeres Erscheinungsbild und abgelesener Tachostand nicht zusammenpassen wollen: Bei 125ern wird öfters mal am Tacho gedreht!
- Nicht nur den Kaufpreis, sondern auch die Folgekosten berücksichtigen, insbesondere Verbrauch (Zweitakter) und Ersatzteilkosten (speziell bei Baumarkt-125ern und chinesischen No-Name-Produkten), sonst kann es teuer kommen.
- Vorbesitzer in der Regel sehr unerfahren
- Regelmäßige Wartung gemäß Scheckheft oftmals nicht erledigt
- Unsensible Klientel, von sorgfältigem Warmfahren, insbesondere bei den Viertaktern, kann man nicht ausgehen
- Generell hohe mechanische Beanspruchung der Triebwerke, da fast immer nur Vollgas gefahren wird (auch Drosseltriebwerke beansprucht)
- Felgen: Durch ruppigen Bordsteinkontakt nicht selten verformt/Speichen locker
- Häufig wenig Pflege (Bremsbeläge abgefahren, Rost, Plastikteile durch UV-Licht ausgebleicht)
- Sehr häufig überdurchschnittliche Laufleistungen, insbesondere in ländlichen Gegenden, da 125er oftmals das einzige Alltagsverkehrsmittel ist.
- Wenn möglich, nach ungedrosselten, wenig gefahrenen 125ern von älteren Autofahrern schauen und diese nachträglich drosseln (sofern überhaupt möglich, recherchieren!)
- Armaturen: Funktioniert die gesamte Instrumentenbeleuchtung? Lässt sich der Tageskilometerzähler zurückstellen? Lassen sich sämtliche Schalter einwandfrei bedienen?
- Auspuff: Original- oder Zubehördämpfer? Besitzt der Nachrüstdämpfer eine ABE, eine EG-Betriebserlaubnis, oder ist er in die Fahrzeugpapiere eingetragen? Sind sämtliche Verbindungsstellen der Auspuffanlage dicht? Scheppert es beim Dagegenklopfen im Innern des Dämpfers?
- Batterie: Sind die Pole korrodiert? Stimmt bei nicht wartungsfreien Batterien der Säurestand?
- Beleuchtung: Funktionieren alle Lampen wie Blinker, Abblend-, Fern- und Standlicht sowie die Bremsleuchte?



www.motorradonline.de

- Bowdenzüge: Sind sie leichtgängig?
- Bremsbeläge: Ist ausreichend Belagstärke vorhanden?
- Bremsscheiben: Sind sie stark riefig, eingelaufen, extrem verfärbt oder sogar rissig?
- Bremssystem: Sind die Leitungen undicht oder rissige Stellen zu entdecken?
- Federbein: Zeigen sich undichte Stellen? Sind beim Ein- und Ausfedern Gurgelgeräusche zu hören? Ist die Dämpfung ausreichend, oder wippt das Heck nach?
- Felgen: Laufen sie absolut rund? Sind die Felgenhörner stark zerkratzt oder gar verbeult?
- Haupt-/Seitenständer: Ist er verbogen? Steht das Motorrad stabil?
- Kettensatz: Wie verschlissen sind Ritzel, Kettenrad und Kette?
- Lenkansschlag: Unbeschädigt oder verbogen?
- Lenkkopflager: Ist die Lenkung leichtgängig? Rastet der Lenker in Geradeausstellung ein? Knackt es bei starkem Eintauchen? Lässt sich Spiel feststellen?
- Lenkschloss: Funktionstüchtig? Leichtgängig?
- Ölstand: Füllmenge in Ordnung?
- Ölundichtigkeiten: Ist am Motor irgendwo Öl zu sehen?
- Räderflucht: Stehen Vorder- und Hinterrad bei geradem Lenker in einer Linie, oder sind sie seitlich versetzt?
- Rad- und Schwingenlager: Weist es übermäßig Spiel auf?
- Reifenprofil: Ausreichend Profiltiefe (mindestens 1,6 Millimeter) vorhanden?
- Reifentyp: Stimmen die aufgezogenen Reifen mit den Fahrzeugpapieren überein?
- Schlüssel: Sind auch die Zweitschlüssel vorhanden und passen sie?
- Gabelstandrohre: Dicht? Kratzspuren oder Steinschlagschäden?
- Tank: Kein Rost im Innern sichtbar? Tankfalze intakt und nicht verrostet?
- Zubehör: Sind Sonderzubehör wie Verkleidung, Lampen, Fußrasten, Lenkerumbauten, Stahlflexleitungen oder sonstige zulassungspflichtige Änderungen in die Papiere eingetragen?
- Anlassen: Ist der Motor kalt? Springt er problemlos an?
- Bremsen: Wirkung? Pulsiert der Bremshebel aufgrund verzogener Bremsscheiben?
- Fahrwerk: Schaukelt das Motorrad beim Überfahren von Bodenwellen nach?
- Geradeauslauf: Bleibt das Fahrzeug beim Freihändigfahren in der Spur?
- Kupplung: Achtung, hoher Kupplungsverschleiß durch schleifen lassen. Rutscht sie beim Beschleunigen im großen Gang durch (geht die Drehzahl dabei ungewöhnlich hoch)?
- Lastwechsel: Entfleuchen beim Gasgeben oder Gaszudrehen blaue Wölkchen aus dem Auspuff?
- Motorlauf: Läuft der Motor im Stand gleichmäßig rund?
- Ölverlust: Ist der Motor auch nach der Probefahrt noch überall dicht?
- Schaltbarkeit: Lassen sich alle Gänge sauber hoch- und runterschalten?