



sicher-motorrad-fahren.de präsentiert

Damit Sie keinem schwarzen Schaf begegnen... ...unsere Kaufberatung: Schnell und sicher zum neuen Motorrad

Vor dem Kauf eines Motorrades sollten Sie sich genau überlegen, wie Sie Ihr künftiges Motorrad einsetzen. Wollen Sie es täglich nutzen, um zur Arbeit zu fahren? Und welche Straßen werden Sie überwiegend fahren? Wollen Sie damit im Gelände Ihren Spaß haben, oder fahren Sie ausschließlich auf asphaltierten Straßen? Wollen Sie Geschwindigkeitsrekorde aufstellen oder als Kurvenräuber brillieren? Planen Sie lang ausgedehnte Touren mit „Sozia“ oder Sozium und Gepäck, und welche Gegenden der

Welt wollen Sie bereisen? Ebenso sollten Sie sich fragen, wie fit Sie körperlich sind und welche Sitzposition Sie bevorzugen. Wollen Sie eher aufrecht auf einem Motorrad sitzen, oder ist es für Sie in Ordnung, sich geduckt hinter einem kleinen Cockpit zu positionieren, von dem aus Sie nur wenig von der Natur um Sie herum sehen können? Viele Fragen. Mit unserem Ratgeber möchten wir Sie bei der Wahl des richtigen Motorrades unterstützen.

ein Service der: **EUROPA** GO





Inhaltsverzeichnis

1	Grußwort	1
2	Kleine Typenlehre	2
	2.1 Sportler / Supersportler	
	2.2 Chopper / Cruiser	
	2.3 Naked Bike / Roadster	
	2.4 Enduro	
	2.4 Reise-Enduro	
	2.5 Reise-Tourer	
3	Wiedereinstieg	3
4	Suchen und finden	4
5	Besichtigung	5
	5.1 Fahrwerk und Lenkkopflager	
	5.2 Gabeldichtring	
	5.3 Kette und Kettenrad	
	5.4 Bremsscheiben	
	5.5 Anbauteile	
6	Probefahrt	7
7	Kaufverhandlung und -vertrag	8
8	Recht und billig	8
9	Checkliste	9
	Technischer Zustand (Sichtprüfung)	
	Letzte Reparaturen gemäß Verkäuferangaben	
10	Kontakt und Anschrift	11



1 Grußwort

Liebe Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer,

wenn die Tage wieder länger werden und erste Sonnentage und zarte Knospen von Frühling künden, ergreift es fast alle Menschen, die jemals das Motorradfahren schätzen gelernt haben: Die Motorradsaison beginnt. Diese „Frühlingsgefühle“ werden noch verstärkt, wenn man die ersten Motorradfahrer auf ihren tollen Kisten an sich vorbeirauschen sieht und hört.

Und so stehen dieser Tage wieder viele Menschen vor der Frage, ob sie sich endlich ein Motorrad kaufen sollten oder ob es eine andere, vielleicht schnellere oder stärkere Maschine sein könnte? Wir haben unseren Ratgeber daher um eine Kaufberatung erweitert. Für alle, die beabsichtigen, sich in nächster Zeit ein Motorrad zu kaufen, ist dieses neue Kapitel geschrieben worden. Wir möchten mit der Erweiterung unseres Ratgebers alle unterstützen, die erst wenig Erfahrung mit dem Kauf einer Maschine haben. Oder Sie sind bereits ein echter Profi und wollen noch ein paar Tipps in ihre Entscheidungsfindung aufnehmen und mit der Checkliste am Ende systematischer vorgehen? Auch dann ist unsere Kaufberatung exakt das Richtige für Sie.

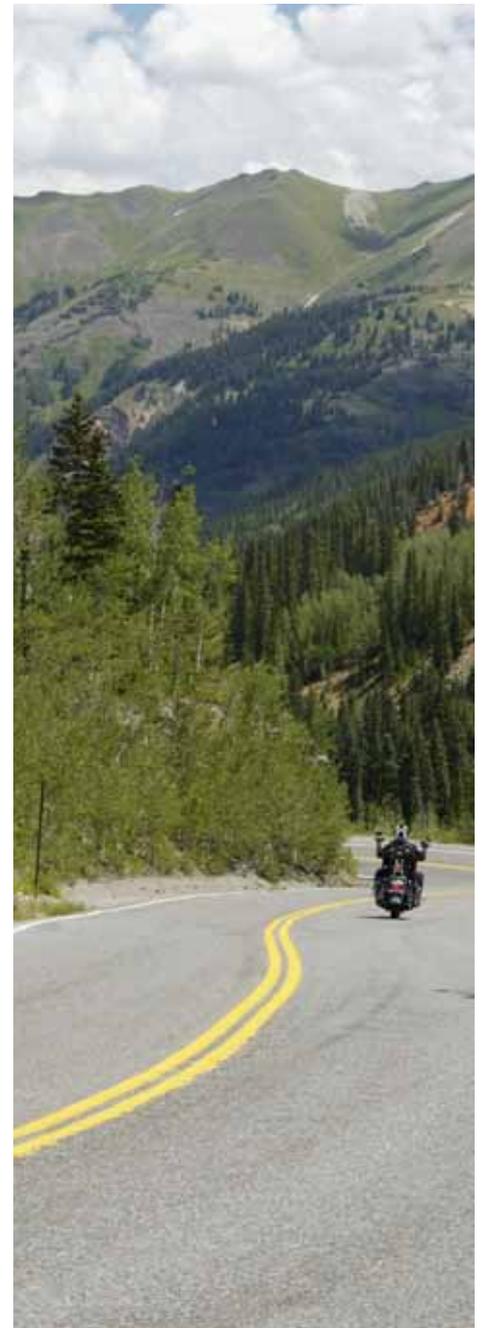
Unseren Motorradratgeber empfehlen wir allen begeisterten Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern als Lektüre zu Beginn der Saison. Bereiten Sie sich und Ihre Maschine mit unserem Ratgeber vor. Fahren Sie vor der ersten größeren Tour auf ein Übungsgelände oder einen ruhigen Parkplatz und machen Sie sich und Ihre Maschine nach dem Winter wieder fit.

Wir wünschen Ihnen wie jedes Jahr wieder eine schöne Saison. Bleiben Sie gesund und sorgen Sie für Ihre Sicherheit, indem Sie vorausschauend und defensiv fahren. Denken Sie immer an die Fehler anderer Verkehrsteilnehmer und beachten Sie die StVO!

Stets vergnügliche und unbeschwerte Stunden auf Ihren Touren wünschen Ihnen

Ihre
EUROPAgo

EUROPAGO





Vor dem Kauf eines Motorrades sollten Sie sich genau überlegen, wie Sie Ihr künftiges Motorrad einsetzen. Wollen Sie es täglich nutzen, um zur Arbeit zu fahren, und welche Straßen werden Sie fahren? Wollen Sie damit im Gelände Ihren Spaß haben, oder fahren Sie ausschließlich auf asphaltierten Straßen? Wollen Sie Geschwindigkeitsrekorde aufstellen oder als Kurvenräuber brillieren? Planen Sie lang ausgedehnte Touren mit „Sozia“ oder Sozies und Gepäck, und welche Gegenden der Welt wollen Sie bereisen? Wollen Sie eher aufrecht auf einem Motorrad sitzen, oder ist es für Sie in Ordnung, sich geduckt hinter einem kleinen Cockpit zu positionieren, von dem aus Sie nur wenig von der Natur um Sie herum sehen können?

Viele Fragen. Mit unserem Ratgeber möchten wir Sie bei der Wahl des richtigen Motorrades unterstützen.

2 Kleine Typenlehre

In den vergangenen Jahrzehnten haben sich ähnlich wie im Automobilssektor verschiedene Motorradtypen herausgebildet, die Auswirkungen auf Fahreigenschaften, den persönlichen Fahrstil sowie den Einsatzzweck haben. Wer kurze schnelle Ausfahrten auf einem sportlichen Motorrad machen möchte, wird mit einem Sportler, Supersportler oder so genannten Streetfighter gut bedient sein. Wer eher gemächliche Ausfahrten plant und wem es auf Bequemlichkeit ankommt, wird sich mit einem Chopper oder Cruiser anfreunden. Für Liebhaber weiter Ausfahrten, die auch von einer alpinen Schotterpiste nicht abgeschreckt werden, kommt eine Reise-Enduro in Frage. Und wer ein möglichst langstreckentaugliches, schnelles und bequemes Gefährt sucht, ist mit einem klassischen Reise-Tourer gut bedient. Nachfolgend werden die grundsätzlichen Eigenschaften der wichtigsten Motorrad-Typen beschrieben und Beispiele gegeben.

2.1 Sportler / Supersportler

Dieser Motorradtyp orientiert sich weitgehend an Rennmaschinen und zeichnet sich durch extrem starke Motoren, oft über 130 PS, aus. Sie sind nur geübten und erfahrenen Bikern zu empfehlen. Meistens verlangen sie eine geduckte Sitzposition, haben in der Regel eine schlanke Vollverkleidung und eine sehr straffe Dämpfung. Diese Kategorie wird durch japanische und italienische Hersteller beherrscht. Beispiele sind die Yamaha Fazer 1000 mit 143 PS, die Honda CBR 900RR mit 147 PS, Suzuki GSX-R 1000 mit 160 PS, Aprilia RSV Mille mit 125 PS oder die Kawasaki ZX 12 R mit 178 PS.



Bild einer Kawasaki Ninja ZX-10R;
geduckte Sitzposition, bereit für den Nürburgring.
Quelle: Kawasaki Deutschland

2.2 Chopper / Cruiser

Der Chopper entstand ursprünglich in den USA und wird vielfach mit den Modellen der legendären Motorradschmiede von Harley-Davidson gleichgesetzt. Tatsächlich waren es amerikanische Biker, die an ihrer Harley alles abmontierten (englisch: to chop = abhacken), was das Fahrvergnügen beeinträchtigen konnte. Zusätzlich zeichnen sich Chopper durch eine längere Gabel und eine tiefere Sitzposition aus. Gerade für klein gewachsene Menschen ist ein Chopper eine gute Wahl. Berühmt wurde dieser Motorrad-Typ durch den Kultfilm „Easy Rider“, in dem Dennis Hopper und Peter Fonda auf ihren umgebauten Harleys die amerikanische Westküste unsicher machten.

Typische Beispiele sind die Moto Guzzi California (75 PS), Suzuki VS 1400 (64 PS) oder die Intruder (75 PS), Triumph America (61 PS), Harley-Davidson Road King (68 PS), Honda Valkyrie (98 PS).



Bequem mit einem bulligen Motor,
die Harley-Davidson N.N.
Foto: Harley-Davidson Deutschland

2.3 Naked Bike / Roadster

Nackte Tatsachen vermutet man zu Recht. Denn es handelt sich bei den Naked Bikes oder auch Roadster genannten Maschinen, die keinerlei Verkleidung oder Windschild haben. Dadurch sind sie bei hohen Geschwindigkeiten ab 130 km/h häufig unbequem. Der Fahrer oder die Fahrerin bekommt die Windkräfte unmittelbar zu spüren. Naked Bikes waren früher fast alle Motorräder, bevor die Motoren stärker und die Geschwindigkeiten höher wurden. Heutige Naked Bikes sind etwas für Puristen, die lieber schnell über Landstraße fahren, als auch einmal mit 160 km/h gemütlich lange Strecken auf der Autobahn zurückzulegen. Bekannte Vertreter dieser Gattung sind die Suzuki GSF 1250 Bandit mit 96 PS, die Buell XB12 S mit 102 PS oder die KTM Superduke 990 mit 120 PS.



Die Buell XB12 S – zum Straßenräubern geboren.
Foto: Harley-Davidson Deutschland



2.4 Enduro

Eine Enduro ist für grobes Gelände ausgestattet und hat lange Federwege. Eine langgestreckte Gabel und ein üppig dimensioniertes Federbein schlucken harte Geländeunebenheiten oder federn bei Sprüngen Fahrer und Maschine ausreichend ab. Die Reifen haben ein grobstolliges Profil, damit sie in Matsch und Dreck ausreichend Haftung aufbauen können. Der Auspuff liegt erhöht, um ihn vor Spritzwasser zu schützen. Oft werden sie ohne Straßenzulassung für den alleinigen Gebrauch auf Privatgelände eingesetzt. Typischer Vertreter ist die KTM 530 EXC-R. Die österreichische Enduro-Schmiede hat 104 WM-Titel seit Gründung eingefahren – überwiegend jenseits der Rennstrecke; kein Hersteller hat so viel Erfahrung im Offroad-Bereich wie KTM.



KTM 530 EXC-R,
Foto: H. Mitterbauer, Quelle: ktmimages.com

2.4 Reise-Enduro

Eine Reise-Enduro ist wohl der vielseitigste Motorradtyp überhaupt und erfreut sich daher auch wachsender Beliebtheit in den Zulassungsstatistiken. Eine Reise-Enduro hat in der Regel lange Federwege wie eine geländetaugliche Enduro, ist aber überwiegend mit straßentauglicher Ausstattung versehen. Großer Vorteil ist die aufrechte Sitzposition. Solche Motorräder sind daher besonders für lang gewachsene Menschen geeignet. Heutige Reise-Enduros sind üppig ausgestattet und bieten ausreichend Platz für Mensch und Gepäck. Sie sind auf allen Straßen der Welt zuhause, auf Asphalt oder Schotterpiste bietet sie fast immer ausreichende Sicherheitsreserven. Legendar sind die Einsätze von BMW, KTM und Yamaha Enduros bei der Rally Paris-Dakar. Die 1200 GS von BMW mit 98 PS und die Africa Twin von Honda mit 60 PS gehören zu den bekanntesten Vertretern dieser Klasse.



BMW R 1200 GS Adventure:
Auf allen Straßen der Welt zuhause.
Quelle: BMW AG, Deutschland

2.5 Reise-Tourer

Verkleidungen so groß wie Telefonzellen, bärenstarke Motoren, Radio, Tempomat, Bordcomputer, ABS, Airbag, Navigationsgerät, zwei superbequeme Sitzplätze und Stauraum für eine Weltreise: das macht den Charme von modernen Reise-Tourern aus. Die größte Vertreterin dieser Klasse ist die Honda Gold Wing mit 118 PS, Kardantrieb und einem Rückwärtsgang!

Wer es etwas wendiger aber durchaus genauso bequem wünscht, ist bei den K-Modellen von BMW gut aufgehoben. Die Vierzylinder-Reihenmotoren der K-Serie gibt es je nach Alter von 98 bis zu 167 PS. Laufleistungen jenseits von 150.000 km sind keine Seltenheit. Ältere K-Modelle sollen sogar bei regelmäßiger Wartung mehr als 400.000 km mit dem ersten Motor gefahren sein.



Die BMW K-Modelle,
hier eine 1200 LT, sind unverwüstlich.
Bild: BMW AG Deutschland



3 Wiedereinstieg

Wenn Sie über einen langen Zeitraum seit dem Führerscheinwerb nicht mehr gefahren sind, sollten Sie es langsam angehen und mit einem kleineren und auch leichteren Motorrad anfangen. Angesichts der verschiedenen Motorradtypen sollte zuallererst genau überlegt werden, welche Bauart am besten zu einem passt. Wichtig ist auch zu überlegen, wie viel Leistung eine Maschine haben soll. Dies hat mehrere Gründe.

Als der Autor vor fünf Jahren nach einer 15-jährigen Pause das erste Mal wieder auf ein Motorrad stieg, hatte er mächtig Respekt vor den 27 PS seiner BMW R45, die er sich ausgesucht hatte. Es schien ihm, er fahre eine schnelle und schwere Maschine. Der kleine Zweizylinder-Boxer-Motor hatte ordentlich Kraft. Gute Rundumsicht war garantiert, weil die Maschine nur über ein kleines Windschild verfügte. Auch aus heutiger Sicht ist dieses Motorrad genau das richtige zum Wiedereinstieg.



Eine BMW mit dem Motor einer R65,
Foto: Christian Gasche

Nach kaum einem Jahr wird aber jedem ambitionierten Motorradfahrer klar, dass jenseits von 27 PS der Spaß erst richtig anfängt. Der Autor baute in seine R45 eigenhändig den 50 PS Motor einer R65 ein. Hier wird auch der Vorteil deutlich, wenn man zum Wiedereinstieg ein Motorrad auswählt, mit dem man wachsen kann.

Der Gesetzgeber hat bei jüngeren Fahrern (zwischen 18 und 25 Jahren) den Stufenführerschein eingeführt, der vorschreibt, in den ersten zwei Jahren nach Führerscheinwerb zunächst nur Motorräder mit maximal 34 PS fahren zu dürfen. Bei Personen über 25 Jahren, die den Motorradführerschein machen, entfällt diese Leistungsbeschränkung, obwohl sie auch hier angemessen wäre.



Die Industrie hat sich auf diese Regelung eingestellt und bietet heute Motorräder an, die eine Leistungsbeschränkung eingebaut haben, die nach zwei Jahren mit wenig Aufwand entfernt werden kann. Eine Leistungsbeschränkung wird häufig über die Gemischaufbereitung herbeigeführt. So kann eine so genannte „Drossel“ im Luftfilter oder im Vergaser eingebaut werden, die besonders einfach und damit kostengünstig entfernt werden kann. Eine Leistungsbegrenzung wird in den Zulassungspapieren vermerkt und muss auch der Versicherung gegenüber benannt werden. Wenn ein leistungsbegrenztes Motorrad entdrosselt wird, muss dies bei der Zulassungsbehörde angezeigt und der Versicherung gemeldet werden. Der Steuersatz und die Versicherungsprämie werden dann entsprechend angepasst.

Es ist in jedem Falle auch für ältere Motorradfahrer empfehlenswert, wenn sie nach einer längeren Abstinenzphase beispielsweise wegen Familiengründung oder aus Zeitmangel zunächst ein schwächeres und meist leichteres Motorrad kaufen. 27 oder maximal 34 PS sind völlig ausreichend. Ebenso sollte überlegt werden, ob es sofort ein Motorrad mit einer Vollverkleidung sein muss. Die Vollverkleidung führt zu einer eingeschränkten Sicht auf das Vorderrad. Sie kann gerade bei ungeübten Fahrern zunächst stören.

Ebenso sollten Sie bei der Auswahl Ihrer Maschine überlegen, ob Sie wirklich 100 PS oder mehr brauchen. Bereits mit einer 50-PS-Maschine sind sie schneller unterwegs, als die meisten Autos. Je nach Gewicht von Fahrer und Maschine beschleunigt eine 75 PS-Maschine in weniger als 5 Sekunden auf Tempo 100. Bei solchen Beschleunigungswerten haben Sie zwangsläufig einen höheren Reifenverschleiß. Bedenken Sie also die Unterhaltskosten nicht nur von den Positionen Benzin, Steuern und Versicherung. Die sind meistens erschwinglich. Aber wenn Sie mit einer 100-PS-Maschine in einer Saison 5.000 km fahren, bedeutet das auch, dass Sie einen kompletten Satz neuer Reifen abfahren. Und ein solcher Satz kostet mit Montage sehr schnell weit über 250 Euro!



4 Suchen und finden

Vor Beginn des Internets suchte man gebrauchte Automobile und Kräder im örtlichen Anzeigenblatt oder einer Tageszeitung. Vor- und Nachteil zugleich waren, dass man nur einen kleinen Ausschnitt des örtlichen Motorradmarktes erfassen konnte. Heute stehen mit eBay.de, mobile.de, autoscout24.de und zahlreichen kleineren Portalen bundesweite Marktplätze zur Verfügung, die einen großen Überblick bieten und auf denen fast jedes gewünschte Modell zu jeder Jahreszeit zum Kauf verfügbar ist.

Allerdings schwanken die Preise für Motorräder über die verschiedenen Jahreszeiten recht stark. Im Frühjahr, ab März also, steigen die Preise stark an, weil die Nachfrage anzieht und besonders begehrte Modelle schnell knapp werden. Im Herbst hingegen sind die Preise deutlich moderater; im Herbst und Winter ist die Zeit für Schnäppchenjäger am besten.

Zuerst den Markt beobachten

Wer im Frühjahr einsteigen möchte, sollte zunächst in den genannten Portalen die Preisentwicklung für sein künftiges Modell genau beobachten. Besonders gut bildet sich die Preisentwicklung auf eBay ab, da am Ende einer Auktion der tatsächlich erzielte Preis steht. Bei mobile & Co. sehen Sie die Preise, die ein Verkäufer sich vorstellt. Die real erzielten Preise liegen in der Regel deutlich unterhalb der Verkäuferwünsche.

Der Preis wird ganz wesentlich von der „Lebensgeschichte“, der Laufleistung, der Anzahl der Vorbesitzer und vom Pflege- sowie Wartungszustand eines Motorrades geprägt. Generell sind Motorräder von einem Erstbesitzer, der sein Bike vom Händler hat warten lassen, der nur im Sommer fuhr, das Krad im Winter in einer Garage lagerte und insgesamt unter 20.000 km gefahren ist, teurer. Ein schlecht gewartetes Modell, dessen vierter Besitzer von sich behauptet, er sei ein begnadeter Schrauber und Ästhetik spiele bei einem Motorrad keine Rolle, dürfte günstiger zu haben sein. Von daher sind große Preisunterschiede bei ein und demselben Modell nicht ungewöhnlich.

Wer seit langer Zeit nicht mehr Motorrad gefahren ist, sollte zu Beginn der Suche überlegen, ob er nicht besser in seinem regionalen Markt kaufen sollte. Dies hat

mehrere Vorteile: Zum einen vermeiden Sie lange Anfahrtswege zur Besichtigung eines Motorrades, zum anderen müssen Sie auch nach dem Kauf keine langen Strecken zurücklegen, wenn Sie das neue Gefährt noch gar nicht kennen. Aber auch ein Motorradtransport auf einem Autoanhänger ist relativ kostengünstig zu bewerkstelligen. Dann wird das Bike bei Ihnen zuhause angeliefert und Sie können in Ruhe erste Erfahrungen vor Ihrer Haustür sammeln.

Vom Händler oder privat kaufen?

Diese Frage stellt sich früher oder später jedem potenziellen Käufer, und sie ist nicht leicht zu beantworten. Der klare Vorteil für den Kauf bei einem Händler ist, dass dieser eine gesetzliche Gewährleistung von zwei Jahren geben muss. Ein weiterer Vorteil ist, dass ein seriöser Motorradhändler die Maschine selber gewartet hat und für den technischen Zustand gerade zu stehen hat. Für technisch ungeübte Fahrer kommt noch hinzu, dass sie auch nach dem Kauf eine Werkstatt brauchen, die Inspektionen durchführt und Reifen wechselt. Ein Nachteil ist dabei, dass solche Maschinen etwas teurer sein können. Häufig erfahren Sie nichts vom Vorleben und den Vorbesitzern der Maschine. Im Zweifelsfalle sollten Sie bei einem Händler kaufen, wenn Sie technisch wenig Erfahrung haben und die Maschine auch nicht mit geübten Schraubern aus Ihrem Bekanntenkreis warten wollen.

Ein Vorteil beim Privatkauf ist, dass Sie vom Vorbesitzer eine Menge Geschichten erfahren können, wenn dieser mitteilssam ist und nichts zu verbergen hat. Viele Motorradfahrer sammeln jeden Beleg über Inspektionen und Reparaturen. Ein guter Privatverkäufer kennt auch die Geschichte der Vorbesitzer und kann mit etwas Glück auch noch die Rechnungen derselben dokumentieren. Der Privatkauf hat also sehr viel mit dem Vertrauen zu tun, das sich zwischen Ihnen und dem Verkäufer entwickeln kann. Doch wie schon Lenin zutreffend sagte, ist Vertrauen gut, Kontrolle aber besser. Von privat sollten Sie daher nur kaufen, wenn Sie technisch in der Lage sind, die Angaben des Verkäufers fachmännisch zu beurteilen. Oder Sie haben einen guten Bekannten, der dazu in der Lage ist. Generell gilt sowieso, dass Sie niemals alleine ein Motorrad kaufen sollten. Das Vier-Augen-Prinzip hat sich gerade bei älteren Motorrädern bewährt.



5 Besichtigung

Es soll ja Käufer geben, die ein Motorrad kaufen, ohne es gesehen zu haben. Bei einem Blindkauf kann man Glück haben, wie es der Autor tatsächlich schon erlebt hat. Gerade bei eBay besteht ja die Gefahr, dass Sie sich von einem Schnäppchen so blenden lassen, dass Sie zu der Auffassung kommen, bei diesem Kauf könnten Sie unmöglich etwas falsch machen. Beim Kauf eines Motorrades sollten Sie aber immer einen kühlen Kopf bewahren und sich nicht unter Druck setzen lassen. Eine Besichtigung, ein Gespräch mit dem Vorbesitzer und eine Probefahrt vor dem Kauf sind daher dringend angeraten.

Vereinbaren Sie also mit dem Verkäufer einen Termin für eine Besichtigung, die generell bei Tageslicht stattfinden sollte. Vor einer Probefahrt sollten Sie das Fahrzeug immer gründlich untersuchen. Unsere Checkliste am Ende hilft Ihnen bei der systematischen Überprüfung des Fahrzeugs.

Achten Sie auf den Zustand der Reifen. Wenn die Verschleißgrenze erreicht ist, ist der Reifen nicht mehr verkehrssicher.



In der Mitte ist das Profil über die Verschleißmarke abgefahren.
Foto: Olaf Hagelstein

Betrachten Sie die Bremsen und fragen Sie den Besitzer, wann die Scheiben und Beläge sowie die Bremsflüssigkeit zum letzten Mal gewechselt wurden. Gleiches gilt für die Beleuchtungsanlage und das Signalhorn. Testen Sie alle Funktionen. Weitere Infos über die in diesem Absatz genannten Themen finden Sie auch in unserem „Motorradratgeber“ im Technik- und Sicherheits-Kapitel. Neben diesen bereits behandelten Themen gilt es, weitere technische Details zu überprüfen.

5.1 Fahrwerk und Lenkkopflager

Besondere Aufmerksamkeit, aber leider auch Erfahrung, benötigen Sie bei der Beurteilung von Fahrwerk und Lenkkopflager. Gerade bei älteren Fahrzeugen, die lange Zeit abgemeldet waren und damit nicht bewegt wurden, kann die äußere Schönheit täuschen. Bei falsch abgestellten Motorrädern können die Lager kaputt gehen oder aber in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sein. Lenkkopflager sind häufig mit Fett geschmierte Kegelrollenlager oder normale Kugellager, die die Vordergabel mit dem Fahrwerksrahmen verbinden. Sie sind extremen Kräften ausgesetzt und haben maßgeblichen Einfluss auf die Lenkfähigkeit und damit auf die Sicherheit eines Motorrades. Das Fett kann mit den Jahren verharzen. Auch können kleine Vorschäden der einzelnen Kugeln oder Kegel und normale Materialermüdung dazu führen, dass ein Lenkkopflager schwergängig wird und dass sich in der Kugelpfanne Unebenheiten bilden, die den Lenkeinschlag beeinträchtigen.



Ein schadhafes Lenkkopflager:
Die Kegellager sind mit altem Fett verharzt,
die Lagerpfanne zeigt Unebenheiten.
Foto: Olaf Hagelstein

Beim Fahren merken Sie es daran, dass die Lenkung auf feine Lenkimpulse ruckartig reagiert. Insgesamt haben Sie mit einem kaputten Lenkkopflager das Gefühl, dass das Fahrwerk schwammig wirkt und dass die Lenkung nicht so reagiert, wie Sie sich das wünschen. Bei höheren Geschwindigkeiten kann sich ein schadhafes Lenkkopflager in gefährlichem Pendeln zeigen oder darin, dass die Gabel zu flattern anfängt.

Im Stand können Sie ein kaputtes Lenkkopflager wie folgt erkennen: Drücken Sie beim Motorrad Gewicht auf das Hinterrad, so dass das Vorderrad frei schwebt. Bewegen Sie nun den Lenker langsam nach rechts und nach links. Merken Sie leichte Widerstände, bemerken Sie gar ein feines

Einrasten, ist die Lagerpfanne ausgeschlagen. Bei frei stehendem Vorderrad sollte sich der Lenker langsam nach rechts oder links bis zum Lenkansschlag bewegen. Bleibt es stehen, ist das ein Zeichen für ein verharztes Lenkkopflager. Ein weiterer Test zeigt, ob das Lager zu viel Spiel hat: Drücken Sie wiederum Gewicht auf das Hinterrad. Wackeln Sie nun horizontal an der Gabel. Wenn Sie dort auch nur das kleinste Spiel erkennen, ist das Lenkkopflager ebenfalls defekt.

5.2 Gabeldichtring

Die Vorderradgabel eines Motorrades ist ebenfalls ein technisch sensibles Bauteil. In der Gabel befinden sich Federn, die in Öl gelagert sind. Sie haben die Aufgabe, Bodenebenheiten auszugleichen, und sorgen dafür, dass der Reifen stets optimale Verbindung zur Fahrbahn hat. Das Öl sorgt für die notwendige Dämpfung der Feder. Wenn in einem Gabelholm nicht immer die richtige vom Hersteller angegebene Füllmenge Öl enthalten ist, stimmen die Dämpfungseigenschaften nicht.

Das Öl wird in den Gabelholmen durch einen Dichtring gehalten, der mit der Zeit undicht werden kann. Bei den meisten Motorrädern ist der Dichtring mit einer Staubkappe abgedeckt, die Sie abziehen können. Befindet sich unter der Staubkappe Öl oder sieht man am Gabelholm einen feinen Ölfilm, ist der Dichtring schadhaft. Auch wenn er nur minimale Mengen Öl passieren lässt, muss der Dichtring ausgetauscht werden. Dies ist je nach Konstruktion des Motorrades recht aufwendig und kann teuer werden.



Wenn unter der Staubkappe oder auf dem Gabelholm Öl zu bemerken ist, ist der Dichtring schadhaft und muss ausgetauscht werden.
Foto: Christian Gasche



5.3 Kette und Kettenrad

Über 90 Prozent aller Motorräder haben einen Kettenantrieb, der je nach Motorstärke und Fahrweise stark beansprucht wird. Je nach Wartungsintervallen des Herstellers müssen Ketten und Kettenräder (auch Ritzel oder Zahnrad genannt) nachgespannt oder ausgetauscht werden. Ob eine Kette und ein Kettenrad noch brauchbar sind, kann eigentlich nur ein Profi erkennen. Es gibt aber ein paar Dinge, die Sie auch als Laie feststellen und prüfen können.

Die Antriebskette wird bei abgebockter Maschine geprüft. Dazu wird das Kettenrad am Hinterrad durch Rollen des Motorrades so gedreht, dass der Punkt gefunden wird, an dem die Kette den geringsten Durchhang hat. Dann wird der Durchhang gemessen, er kann je nach Hersteller einige Zentimeter betragen; das genaue Maß entnimmt man dem Handbuch der Maschine. Die Kette sollte dazu geölt und nicht rostig sein. Eine Kette in schlechtem Zustand wird gerne zum Anlass genommen, von einem allgemein tadelnswerten Zustand des Fahrzeuges auszugehen.



Altes Kettenrad: Spitze und einseitig abgenutzte Zähne.
Foto: Olaf Hagelstein



Neues Kettenrad mit gleichmäßigen Zähnen.
Foto: Olaf Hagelstein



Mit einem Zollstock wird das Kettenspiel gemessen.
Foto: Olaf Hagelstein

Auch das Kettenrad unterliegt hohen Beanspruchungen und einem hohen Verschleiß. Erkennbar ist dies daran, wie sich die Zähne des Ritzels verändern. Mit der Zeit werden die Zähne immer spitzer oder verkrümmen sich, wie in unserem Bild. Wenn ein Kettenrad wie in unserem Beispiel aussieht, muss es ausgetauscht werden.

5.4 Bremscheiben

Bremscheiben sind je nach Hersteller bis zu 250 Euro teuer – pro Stück! Der hohe Preis ist nicht nur den hohen Stahlpreisen geschuldet, sondern auch der speziellen Legierung und dem großen Herstellungsaufwand. Sie sind ein sicherheitsrelevantes Bauteil und müssen stets den Verschleißgrenzen des Herstellers genügen. Die Höhe der Bremscheiben kann mit einem Messschieber gemessen werden. Sie sollte beim Kauf noch mindestens einen Millimeter über der vom Hersteller angegebenen Verschleißgrenze liegen. Die Verschleißgrenze erfahren Sie in einem Markenforum im Internet, in einem Reparaturhandbuch oder bei den Herstellern.



Mit dem Messschieber wird die Höhe der Bremscheibe gemessen.
Foto: Olaf Hagelstein

Des Weiteren sollte eine Bremscheibe gleichmäßig abgefahren sein und keine tiefen Riefen aufweisen. Dies ist neben einer geringen Höhe ein Hinweis auf eine ungleichmäßige Beanspruchung und ein hohes Alter. Bremscheiben mit tiefen Riefen haben keine ausreichende Bremswirkung und laufen schneller heiß. Sie müssen ausgetauscht werden.

Achten Sie auch darauf, dass beim Betätigen der Bremsen sofort Druck aufgebaut wird, den Sie beim Schließen der Bremshebel nach wenigen Millimetern bereits spüren müssen. Baut sich der Druck erst nach mehrmaligem Zudrücken auf, ist dies ein Hinweis auf Luft in den Bremsschläuchen. Fragen Sie den Besitzer, wann er die Bremsflüssigkeit zuletzt gewechselt hat. Diese sollte alle zwei Jahre ausgetauscht werden, weil sie mit der Zeit Wasser aus der Umgebungsluft aufnimmt und sich dadurch ihr Siedepunkt verändert.



Riefe und Risse bedeuten:
Neue Bremscheiben müssen montiert werden.
Foto: Christian Gasche

5.5 Anbauteile

Besondere Beachtung sollten Sie auch Anbauteilen schenken, die nicht zur Originalausrüstung des Herstellers gehören. Gerne werden andere Auspuffendtöpfe montiert, die einen besseren Sound haben. Manche Motorradbesitzer rüsten auch andere Reifen nach, für die sie eine Freigabebescheinigung vom Hersteller brauchen. Kontrollieren Sie also in den Zulassungspapieren, welche Reifengröße dort vorgeschrieben ist und ob das Motorrad einer so genannten Markenbindung unterliegt. Mit einer Markenbindung schreibt der Hersteller eine bestimmte Marke und einen bestimmten Reifen in einer genau definierten Größe vor. Wenn also Reifenvorgaben in den



Papieren und tatsächlich montierte Reifen nicht übereinstimmen, ist dies nur mit einer zusätzlichen Herstellerfreigabe zulässig. Lassen Sie sich diese zeigen.

Genauso verhält es sich mit weiteren Anbauteilen, für die mindestens eine so genannte Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) vorliegen muss. Solche ABE müssen für alle nachgerüsteten Teile vorliegen. Oftmals werden gerade an ältere Motorräder Windschilder oder Spiegel montiert, die enormen Kräften ausgesetzt sind. Oder es werden Top-Cases oder Koffer verwendet, die nicht verkehrssicher sind. Ohne eine ABE können solche Teile aus dem „Graumarkt“ stammen. Sie sind dann nicht nach den Sicherheitsbestimmungen der EU geprüft und freigegeben.

Wenn Sie also ein Motorrad mit markenfremden Anbauteilen kaufen wollen, lassen Sie sich für jedes Teil eine ABE vorlegen. Besser noch ist es natürlich, wenn der Vorbesitzer alle Teile vom TÜV hat abnehmen lassen und sie damit in den Zulassungspapieren eingetragen sind. Übrigens: Auch bei älteren Motorrädern, für die bestimmte Reifenmarken gar nicht mehr verfügbar sind, ist es sinnvoll, sich die neuen Herstellervorgaben in die Papiere eintragen zu lassen. Dies geht an allen TÜV- oder DEKRA-Stationen.



Vor einer Probefahrt die Maschine am besten zu zweit begutachten.
Foto: Christian Gasche

6 Probefahrt

Wenn Sie das Motorrad ausreichend beichtigt und geprüft haben und keine Zweifel an der Verkehrstüchtigkeit bestehen, machen Sie unbedingt eine Probefahrt. Aber Achtung: Gehen Sie langsam ans Werk und bedenken Sie, dass Sie die Maschine nicht kennen.

Im Idealfalle sollte der Motor kalt sein, damit Sie das Startverhalten kennenlernen. Lassen Sie sich vom Verkäufer zeigen, wie er startet. Weit verbreitet, aber heute oftmals unbekannt, ist der Choke oder auch Kaltstarter genannt, den Sie bei einem Kaltstart betätigen müssen. Nach einer Einweisung durch den Besitzer starten Sie den Motor und lauschen zunächst, ob Sie ungewöhnliche Geräusche hören. Klappern und schlagende Geräusche aus dem Motorraum sind Hinweise auf einen Motorschaden (außer bei einer Ducati; aber das ist eine ganz andere Geschichte). Geben Sie behutsam etwas Gas und achten Sie darauf, wie bereitwillig der Motor das Gas annimmt. Wenn die Maschine gleich wieder ausgeht, ist das ein Hinweis auf eine falsche Vergasereinstellung.

Wenn Sie sich nun auf eine Probefahrt begeben, legen Sie vorher die übliche Schutzkleidung an. Einfach nur einen Helm aufsetzen und Sandalen tragen, ist als Schutzkleidung auch bei einer Probefahrt nicht ausreichend. Eine Probefahrt machen Sie am besten auf einer abgelegenen Straße oder einem großen Parkplatz ohne Verkehr. Fahren Sie behutsam an und ertasten Sie den Schleifpunkt der Kupplung. Wenn Sie am Schleifpunkt ein leichtes Ruckeln spüren, ist dies ein Hinweis auf eine verschlissene Kupplung. Beschleunigen Sie nun behutsam auf Tempo 30 und betätigen Sie dann vorsichtig die Bremsen. Wenn die Maschine seidig weich abgebremst wird, beschleunigen Sie wieder, nun auf Tempo 50, und bremsen Sie erneut ab. Bemerkten Sie ein Ruckeln in den Bremsen, ist dies ein Zeichen für eine ungleichmäßig abgefahrene Bremsscheibe. Übrigens muss man es einer Bremsscheibe nicht gleich ansehen, wenn sie einen vertikalen oder horizontalen Schlag, also eine Unwucht, hat. Deshalb fahren Sie ja auch zur Probe, weil Sie den Zustand eines Motorrades im wahrsten Sinne des Wortes nur erfahren können.

Wenn Sie Vertrauen zu Ihrer neuen Maschine aufgebaut haben, können Sie sich in den Verkehr wagen. Bringen Sie nun zunächst den Motor auf seine Betriebstemperatur. Achten Sie auf das Motorgeräusch und auf die Beschleunigung. Gibt es irgendwo ein Leistungstief, oder hören Sie in einem bestimmten Drehzahlbereich komische Geräusche? Bemerkten Sie manchmal Vibrationen? Das müssen alles keine Anzeichen für einen Schaden sein. Viele Motorräder haben ihren „eigenen Rhythmus“. Vibrationen und Schwingungen sind häufig normal und treten in einem bestimmten Drehzahlbereich auf. Sprechen Sie den Verkäufer darauf an. Besser noch informieren Sie sich vorher in einem Markenforum im Internet über die Besonderheiten Ihres Motorrades.

Wenn Sie den Motor auf Betriebstemperatur gebracht haben, fahren Sie unbedingt ein kurzes Stück über die Autobahn und fahren Sie die Maschine mindestens 130 km/h schnell. Wenn Ihnen nun Pendelbewegungen oder ein Schlingern der Hinterradschwinge auffallen, kann dies ein Hinweis auf eine schadhafte Gabel oder ausgeschlagene Stoßdämpfer am Hinterrad sein. Ebenso könnte das Lenkkopflager einen Schaden haben. Diese Schäden spüren Sie besonders gut bei schneller Fahrt über Bodenwellen und Spurrillen in einer langgestreckten Kurve.

Wichtig ist bei einer Probefahrt, dass Sie zu dem Fahrzeug schnell Vertrauen aufbauen können. Stimmt die Sitzposition für Sie, kommen Sie auch mit beiden Füßen auf den Boden? Haben Sie ein sicheres Gefühl beim Fahren?

Fahren Sie zum Abschluss noch einmal auf einen Parkplatz und machen Sie einfache Handlungübungen. Fahren Sie im Kreis, drehen Sie Achter; machen Sie ein paar Übungen, die Sie noch von der Fahrschule her kennen. Wenn Sie sich sicher sind, dass Sie gerade Ihr künftiges Motorrad gefahren sind, treten Sie in konkrete Kaufverhandlungen ein.



7 Kaufverhandlung und -vertrag

Nach der Probefahrt werden Sie viele Fragen an den Verkäufer haben. Ein ehrlicher Verkäufer wird sich die Zeit nehmen und die Geduld aufbringen, alle Fragen erschöpfend zu beantworten. Wenn Sie den Verdacht auf einen Schaden haben, sprechen Sie den Verkäufer darauf an. Wenn er Ihre Beobachtungen nicht ernst nimmt oder sie bagatellisieren möchte, ist Vorsicht angeraten. Lässt er sich jedoch darauf ein und kann ihnen plausibel erklären, dass es eine Eigenart der Maschine ist, dass sie beispielsweise bei 3.500 Umdrehungen pro Minute eben Vibrationen hat, kann dies stimmen.

Wenn Sie sich unsicher sind, vereinbaren Sie mit dem Verkäufer die Begutachtung durch eine Fachwerkstatt oder einen Verkehrsclub. Für Mitglieder im ADAC kostet ein Fahrzeug-Check etwa 80 Euro. Durchgeführt wird der Fahrzeug-Check von staatlich vereidigten Kfz-Sachverständigen, die auch Angaben zum Verkaufswert machen. Wo Sie eine solche Begutachtung durchführen können, erfahren Sie bei der bundesweit einheitlichen Informationshotline des ADAC unter 01805 / 10 11 12.

Kaufvertrag immer schriftlich abschließen

Bei der Verkaufsverhandlung profitieren Sie von Ihrer vorherigen Marktbeobachtung. Sie werden sich eine Preisvorstellung gebildet haben und können einschätzen, in welchem Zustand einer Maschine welcher Preis möglich ist. Kleinere Mängel müssen Sie vor dem Kauf einer Maschine nicht abschrecken. Sie müssen ein Motorrad nach dem Kauf sowieso gründlich warten lassen und kleinere Verschleißteile ersetzen. Insofern kommt es bei der Kaufverhandlung darauf an, welche Mängel Sie festgestellt haben und was es wohl kostet, diese zu beheben. Bringen Sie diese Mängel zur Sprache und begründen Sie ihre niedrigere Preisvorstellung plausibel. Lassen Sie sich in jedem Fall auch alle Unterlagen zeigen, die der Verkäufer im Idealfall vorzeigen kann. Lassen Sie sich die letzten Prüfberichte des TÜV zeigen. Achten Sie darauf, ob und welcher Kilometerstand vermerkt wurde und dass die Fahrgestellnummer identisch mit dem Eintrag in den Zulassungspapieren ist.

Wenn Sie sich mit dem Verkäufer einig sind, zu welchem Kaufpreis Sie das Motorrad kaufen wollen, schließen Sie in jedem Fall einen schriftlichen Kaufvertrag. Lassen Sie sich vom Verkäufer bestätigen, dass die Maschine unfallfrei ist. Dies ist sehr wichtig! Wenn sich später in einer Werkstatt herausstellt, dass die Maschine doch einen Unfall hatte, ist dieser Umstand ein Grund vom Kaufvertrag wegen arglistiger Täuschung zurückzutreten.

8 Recht und billig

Der schriftliche Kaufvertrag enthält alle Angaben zum Fahrzeug und zum Vorbesitzer. Am besten benutzen Sie das Formular der deutsche internet versicherung ag. Wenn sich nach dem Kauf eine Angabe des Verkäufers als falsch herausstellen sollte, können Sie dies mit dem Kaufvertrag nachweisen.

Ein professioneller Händler muss bei Gebrauchtfahrzeugen eine zweijährige Gewährleistung bieten. Das bedeutet, dass er bei einem Mangel, den das Fahrzeug nachweislich beim Kauf schon hatte, nachbessern muss. Bei einem privaten Verkäufer besteht zwar keine gesetzliche Gewährleistungspflicht. Gleichwohl ist auch ein privater Verkäufer in der Haftung, wenn er beim Verkauf einen Sachmangel verschwiegen hat, der ihm zum Zeitpunkt des Verkaufs bekannt war. Diese Haftung kann nur ausgeschlossen werden, wenn ein Motorrad ausdrücklich als „Bastlerfahrzeug“ verkauft wird. Wichtig ist es daher, dass Sie die Anzeige des Verkäufers aufbewahren, um ihm eventuell später eine falsche Angabe nachweisen zu können.

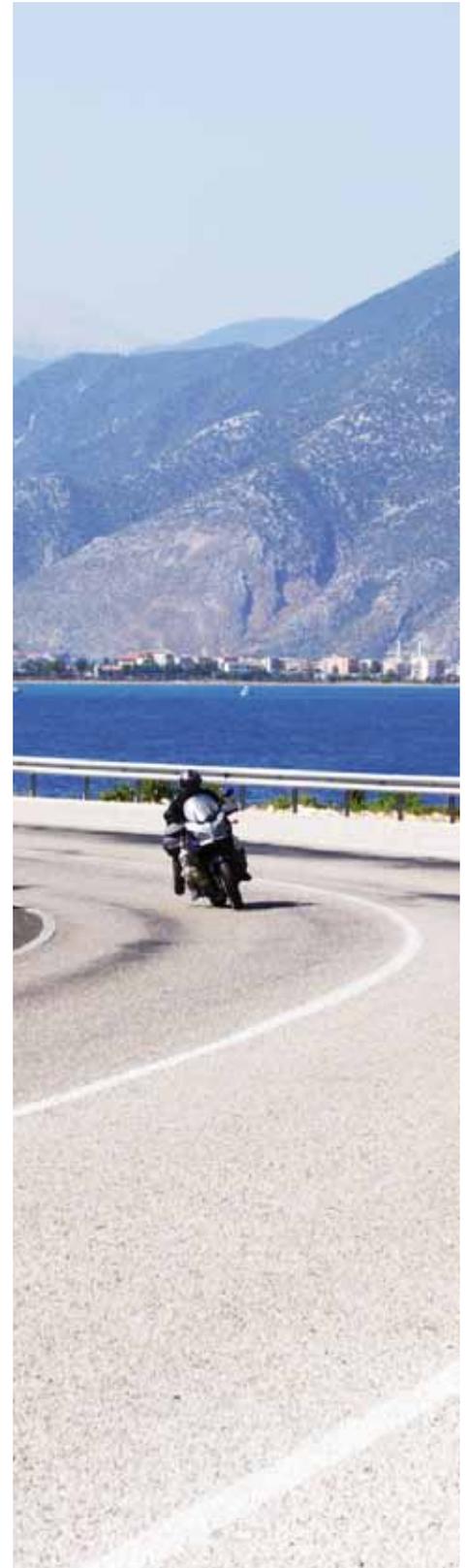


Bild: © Sergey Mostovoy - Fotolia.com



9 Checkliste

Nehmen Sie diese Checkliste mit zur Besichtigung eines Motorrades und arbeiten Sie sie systematisch ab. Dafür ist es gut, wenn Sie eine zweite Person Ihres Vertrauens mitnehmen, die Sie unterstützt. Unsere Checkliste bieten wir Ihnen auch als einseitige PDF-Datei an.

Basisdaten des Fahrzeuges

Hersteller _____

Modell _____

Farbe _____

Baujahr _____

kW/PS _____

Hubraum _____ ccm

Kilometerstand _____ km

Gänge _____

Anzahl Vorbesitzer _____

Steuern _____ €

Versicherung _____ €

Reifen Profiltiefe vorne _____ mm / hinten _____ mm

Austauschmotor	JA / NEIN
Austauschgetriebe	JA / NEIN
Unfallfrei	JA / NEIN
Scheckheftgepflegt	JA / NEIN
ABS	JA / NEIN
Sturzschäden aus dem Stand	JA / NEIN
Fahrgestellnummer identisch mit Papieren	JA / NEIN

Zusatzausstattung (Koffer, Heizgriffe etc.)

sonst. Bemerkungen / persönliches Urteil



Bild: pixelio.de



Technischer Zustand (Sichtprüfung)

Zutreffendes bitte ankreuzen

Motor und Antrieb

- Kein Ölaustritt an Motor und Getriebe
- Ölstand in Ordnung
- Kühlwasserfüllstand stimmt
- Auspuff intakt und original (Herstellerstempel)
- Kette mit normalem Spiel
- Kettenrad mit intakten Zähnen
- Kette ordentlich gefettet

Elektrische Anlage

- Blinker, Rücklicht und Scheinwerfer ok
- Bremslicht ok (muss nach wenigen Millimetern bereits angehen)
- Signalthorn funktioniert
- Heizgriffe intakt
- ABS-Kontrollampe leuchtet
- Alle Reflektoren in Ordnung
- Standlicht, Abblendlicht, Fernlicht ok
- Lampen im Cockpit bei eingeschalteter Zündung
- Keine frei liegenden Kabel
- Keine offenen Kabelverbindungen

Probefahrt

- Bremsen sind seidenweich / kein Ruckeln
- Kupplung ruckelfrei
- Keine Vibrationen
- Kein Pendeln
- Kein Wackeln
- Alle Lampen im Tacho leuchten vor dem Start
- Spricht spontan beim Gasgeben an
- Keine Klappergeräusche
- Lenkkopflager ohne Spiel
- Geradeauslauf: Motorrad zieht nach keiner Seite
- Gute und sichere Straßenlage

Rahmen und Verkleidung

- Keine Roststellen
- Keine Kratzer
- Keine Lackabweichungen
- Fahrzeug sauber
- Keine „Krater“ an Sturzbügeln und Bremsgriffen
- Reflektoren von Scheinwerfer, Rücklicht und Blinker ok

Fahrwerk

- Lenkkopflager in Ordnung
- Dichtringe an der Gabel einwandfrei
- Stoßdämpfer hinten ok

Reifen

- Profiltiefe ausreichend
- DOT-Nummer auf den Reifen vorhanden
- Gleichmäßiger Abrieb
- Felgen unversehrt
- Größe wie in den Zulassungspapieren vorgeschrieben / ggf. Markenbindung

Bremsen

- Bremsscheiben ok
- Bremsbeläge ok
- Bremsflüssigkeit aufgefüllt
- Bremsleitungen ohne Scheuerstellen



Bild: pixello.de

Letzte Reparaturen gemäß Verkäuferangaben

Was	Wann	km-Stand
Inspektion		
Öl- und Filterwechsel		
Austausch Luft- und Benzinfilter		
Steuerkette / Zahnriemen		
Kettenantrieb / Kardantrieb		
Bremsscheiben		
Bremsbeläge		
Bremsflüssigkeit getauscht		
Kupplung		
Gabelöl- und Dichtringe ausgetauscht		
Ventile eingestellt		
Vergaser eingestellt		
Arbeiten an der Elektronik		
Lenkkopflager überprüft		
Hinterradschwinge überprüft		
Stoßdämpfer hinten geprüft		
Beleuchtungsanlage überprüft		
Letzter TÜV-Bericht		
Letzte ASU		



Mit unserer Motorrad-Kaufberatung möchten wir Sie bei der Suche nach einem geeignetem Motorrad unterstützen. Konnten wir Ihnen mit unserer Kaufberatung weiterhelfen? Ihre Meinung interessiert uns sehr und wir nehmen sie zum Anlass, unseren Ratgeber kontinuierlich zu optimieren. Lob, Kritik und Anregungen bitte einfach an: info@sicher-motorrad-fahren.de.

10 Kontakt und Anschrift

Anschrift

Der Ratgeber sicher-motorrad-fahren.de ist ein Service der EUROPAgo, einer Marke der:

EUROPA Versicherung AG
Piusstraße 137
50931 Köln

<http://www.europa-go.de>
<http://www.europa-go.de/blog>
<http://www.netvers.de>
<http://www.sicher-motorrad-fahren.de>

Kontakt

Haben Sie Fragen, Anregungen oder Ergänzungswünsche? Dann schreiben Sie uns einfach eine E-Mail über die angegebenen Kontaktmöglichkeiten. Wir antworten Ihnen gerne.

Fragen und Anregungen zu sicher-motorrad-fahren.de:
info@sicher-motorrad-fahren.de

Fragen zur EUROPAgo:
kontakt@europa-go.de

Vielen Dank für Ihre E-Mail!

Disclaimer (Haftungsausschlussregelung)

Alle Verweise auf fremde Webseiten („Hyperlinks“) sind Empfehlungen, es sei denn, wir haben den Hyperlink entsprechend anders kommentiert. Wir verlinken Seiten, um Ihnen unsere Partner vorzustellen oder Ihnen den Zugang zu weiterführenden Informationen zu bestimmten Themen zu ermöglichen. Wir machen uns weder die fremden Webseiten noch deren Inhalte zu eigen. Im Zeitpunkt der Verlinkung waren keine rechtswidrigen Inhalte auf diesen Seiten erkennbar. Die Inhalte können sich aber ohne unser Wissen ändern. Auf die jeweiligen Inhalte, deren Gestaltung oder Urheberschaft haben wir keinen Einfluss. Es ist uns weder möglich noch zumutbar, die verlinkten Seiten nach dem Zeitpunkt der Verlinkung auf Rechtmäßigkeit hin zu überprüfen. Für rechtswidrige, fehlerhafte oder unvollständige Inhalte verlinkter Seiten sind wir nicht verantwortlich.

Wir haften nicht für Schäden, die durch die fremden Webseiten, deren Inhalte oder Nutzung entstehen. Sollten Sie der Ansicht sein, dass der Inhalt verlinkter Seiten rechtswidrig ist, bitten wir um eine entsprechende Nachricht, damit wir unseren Hyperlink unverzüglich entfernen können.

Des Weiteren erheben wir mit unserem Ratgeber sicher-motorrad-fahren.de trotz detaillierter Recherchen kein Anspruch auf Vollständigkeit und Fehlerlosigkeit. Auch ersetzt unsere Ratgeber weder in der Online- noch in der schriftlichen Version eine direkte und persönliche Beratung bei einem Spezialisten.



Autor

Christian Gasche ist selber leidenschaftlicher Motorradfahrer. In diesem Ratgeber hat er sein Wissen über das Motorradfahren erstmalig zusammengefasst. Zurzeit fährt er eine BMW K75RT, eine ehemalige Maschine der Trierer Polizei. Vor der K pilotierte er eine BMW R45, eine R65 sowie in den 80er Jahren eine Honda CB 250.

