

Eine GEBRAUCHTE kaufen . . .

Was es dabei zu beachten gibt, erzählt Walter Wing

Die weitaus meisten Käufer gebrauchter Maschinen sind erfahrungsgemäß Anfänger, die im Regelfall überhaupt nicht beurteilen können, ob sie beim Kauf eines gebrauchten Motorrads auch halbwegs einen Gegenwert für ihr gutes Geld bekommen. Deswegen ist es bei Veröffentlichungen über dieses Thema im allgemeinen üblich, den Kauflustigen zu empfehlen, sich bei Besichtigung der angebotenen Maschine von einem Fachmann beraten zu lassen. Solche fachliche Beratung kann gewiß sehr nützlich sein; eine Garantie gegen Übervorteilung ist sie dagegen nicht. Denn auch der wirkliche Fachmann kann sich irren oder vom Verkäufer vorsätzlich getäuscht werden. Außerdem ist noch zu bedenken: In der meist nur kurzen Zeit, die für solche Besichtigung zur Verfügung steht, kann auch der Fachmann den wirklichen Zustand der Maschine stets nur annähernd richtig beurteilen — und auch das nur dann, wenn es sich bei dem Verkäufer um eine halbwegs ehrliche Haut handelt. Ist der Verkäufer aber mit allen Wassern gewaschen und mit allen Salben gesalbt, dann kann auch der Fachmann bei der Schätzung des Maschinenwertes böse danebenhauen; hierfür folgendes Beispiel aus der Praxis:

Im Jahre 1936 gab es in der Öffentlichkeit eine sehr lebhaft diskutierte Angelegenheit über die allgemeine Einführung des „Taxzwanges“ für gebrauchte Kraftfahrzeuge, die beim Kauf neuer Fahrzeuge in Zahlung gegeben werden sollten. Hierbei sollte der „echte Marktwert“ des gebrauchten Kraftfahrzeuges nach den Forderungen der daran Interessierten durch objektive Schätzung von neutralen Sachverständigen der DAT (Deutsche Automobil-Treuhandgesellschaft) ermittelt werden und bei Inzahlunggabe verbindlich sein. Die eine Partei war dafür, die andere dagegen; beide hatten für die Durchsetzung ihrer Forderungen Argumente, die nicht ohne weiteres zu widerlegen waren. — Nun gab es solche gegensätzlichen Auffassungen über Wert oder Unwert der offiziellen DAT-Schätzung auch in der damaligen Schriftleitung des MOTORRAD. Um nun objektiv festzustellen, welche der unterschiedlichen Auffassungen richtig war, wurde kurzerhand beschlossen, diese strittige Angelegenheit zu klären. Die damalige Schriftleitung des MOTORRAD hatte gerade eine BMW R 5 als Testmaschine, die in allen Teilen in erstklassigem Zustande war. Diese R 5 wurde nun zunächst mal durch Geländefahrten bei Matschwetter fürchterlich dreckig gemacht und dann unserem damaligen BMW-Spezialisten (Kurt Röder †) in die Hand gedrückt, der anschließend zur Schätzstelle der DAT nach Brandenburg fuhr. Kurz vor dem Erreichen der Schätzstelle wurde angehalten und das Ventilspiel so erheblich vergrößert, daß der an sich prachtvolle Motor klapperte wie eine alte Dreschmaschine. Bei der DAT gab es dann (nach Prüfung und Probefahrt) eine hochoffizielle Schätzzurkunde mit dem Schätzpreis von ganzen 730.— RM (Neupreis damals 1450.— RM). — Bei der Schätzung hatte der Sachverständige der DAT am Steuerkopf der R 5 Ziffern und Buchstaben eingeschlagen, die nach der Rückkehr durch Hartlot fein säuberlich beseitigt wurden (was an sich natürlich unzulässig oder sogar verboten war). Die Lötstellen wurden sehr sorgfältig geglättet und lackiert, die Maschine sehr gründlich gesäubert und auf Hochglanz poliert, das Ventilspiel genau nachgestellt. Dann wurde die Maschine der DAT-Schätzstelle in Berlin vorgeführt; hier gab es eine neue Schätzzurkunde, auf der der Sachverständige — einige Tage nach der ersten Schätzung — den „echten Marktpreis“ der R 5 dann allerdings mit 1150.— RM bezifferte! Wie gesagt, in beiden Fällen handelte es sich um amtlich anerkannte neutrale Sachverständige; beide hatten den Zustand der R 5 zweifellos auch nach „bestem Wissen und

Gewissen“ beurteilt — trotzdem gab es sehr unterschiedliche Bewertungen.

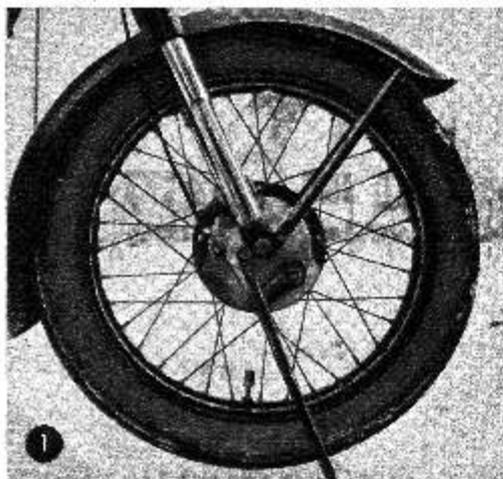
Vorstehende Schilderung läßt erkennen: Beim Kauf einer gebrauchten Maschine kann auch die Beratung durch einen wirklichen Fachmann nur in begrenztem Umfange vor Schaden schützen. Fachliche Beratung ist gut und — wie noch gezeigt werden wird — manchmal sogar unbedingt notwendig; noch besser ist aber, wenn man beim Kauf einer gebrauchten Maschine etwas Glück hat und an einen ehrlichen Verkäufer gerät.

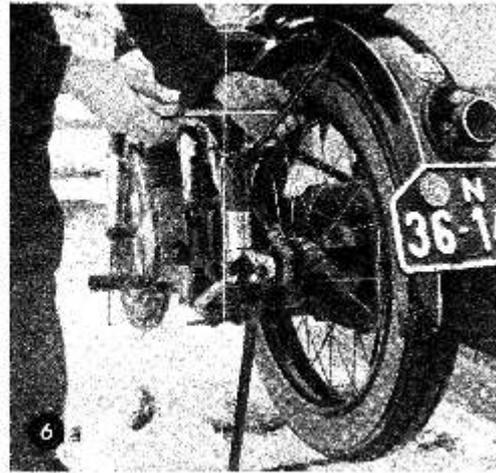
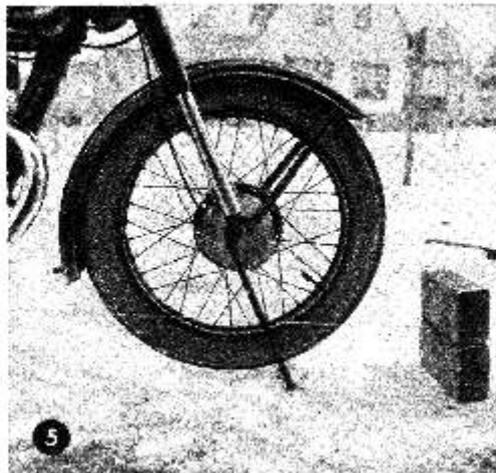
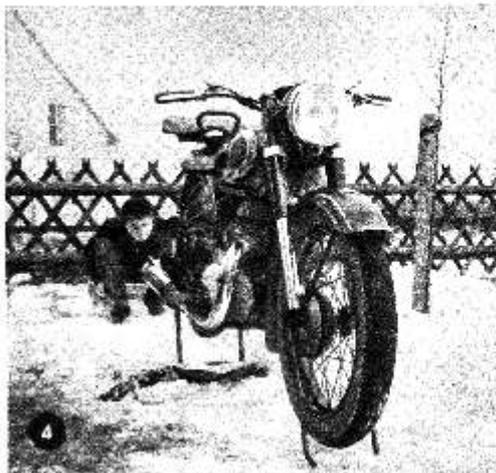
Als günstigste Zeit für den Kauf gebrauchter Maschinen sind im allgemeinen die Monate Oktober bis Januar (spätestens aber bis Februar) zu betrachten. Denn während dieser Monate ist die Bereitwilligkeit privater Verkäufer, einer gründlichen und daher auch zeitraubenden Überprüfung des Kaufobjektes zuzustimmen, erfahrungsgemäß wesentlich größer als im Frühjahr. Ungünstigste Zeit sind die Wochen vor Pfingsten, weil zu diesem Zeitpunkt meist nicht mal genügend neue Maschinen zu haben sind. Diese alljährliche Hausse im Motorradgeschäft führt dann dazu, daß auch gebrauchte Maschinen im Regelfall weggehen wie warme Semmeln. Wenn aber ein Verkäufer seine Mühle auch ohne zeitraubende Konzessionen an Leute loswerden kann, die keinerlei Inspizierungswünsche, dafür aber umso mehr den unbezähmbaren Drang nach einem Rollzeug haben, dann entscheidet er sich selbstverständlich für den Weg des geringsten Widerstandes.

Nach der stichwortartigen Erwähnung der wichtigsten grundsätzlichen Dinge, deren Kenntnis beim Kauf gebrauchter Maschinen von einigem Nutzen sein kann, soll im folgenden versucht werden, darauf einzugehen, was und wie man bei der Besichtigung des Kaufobjektes prüfen kann, damit man nicht allzu sehr übers Ohr gehauen wird.

Der äußere Allgemeinzustand einer Maschine — glänzender Lack und blitzender Chrom — ist längst noch kein Kriterium für die Beschaffenheit von Teilen, die für das eigentliche Fahren weitaus wichtiger sind als Lack und Chrom. Denn es gibt Fahrer, die mit peinlicher Gewissenhaftigkeit alle wirklich wichtigen Teile stets in ganz erstklassigem Zustand halten, die auch den geringsten Mangel technischer Art sofort beseitigen und hierbei weder Kosten noch Zeitaufwand oder dreckige Finger scheuen — die aber trotzdem für das Äußere ihrer Maschinen nur das Allernotwendigste tun. Das muß man ebenfalls wissen, wenn man den tatsächlichen Wert einer gebrauchten Maschine halbwegs richtig beurteilen will. Denn Lack und Chrom sind zwar schön und für die Vermeidung von Rostansatz auch wichtig, für die Fahrleistung und Verkehrssicherheit dagegen von durchaus untergeordneter Bedeutung. Daher sollte man sich bei der Besichtigung einer gebrauchten Maschine nicht durch die äußerliche Pracht täuschen lassen, sondern alle Aufmerksamkeit auf die Überprüfung jener Teile konzentrieren, die im Betrieb dem Verschleiß unterliegen; der kann nämlich bei unsachgemäßer Pflege auch und gerade dann erheblich sein, wenn die Maschine an sich nur wenig gefahren worden ist. Außerdem sollte man die Teile unter die Lupe nehmen, die durch Stürze, Unfälle oder andere unprogrammatische Vorkommnisse beschädigt sein können. Bei dieser Überprüfung des technischen Zustandes des Fahrgestells kann man in etwa so vorgehen:

Die Maschine wird so aufgebockt, daß Vorder- und Hinterrad keine Bodenberührung haben. Dann werden die Räder nacheinander durch einen Schubs angestoßen, damit sie sich drehen. Sobald die Räder zum Stillstand kommen, muß das Schlauchventil auf den „unteren Totpunkt“ einpendeln (falls der Verkäufer nicht gerade





ein weißer Rabe ist, der die Laufräder durch Bleidraht, der um die Speichen gewickelt wird, oder sonstwie ausgewuchtet hat). Wenn die Laufräder sich nur schwer drehen oder das Schlauchventil in einer beliebigen Stellung stehen bleibt (nicht aber im „u. T.“), ist anzunehmen: Der Verkäufer hat die Laufräder für die Besichtigung „präpariert“, um zu verhindern, daß übermäßiger Verschleiß der Radlager erkennbar wird. Dieses „Präparieren“ ist bei Konuslagern durch übermäßiges Anziehen der Konen möglich, bei Radiax-Lagern durch Beilage von Scheiben, die an Innen- und Außenring der Lager anliegen (Bild 1).

Wenn das Ergebnis dieser Prüfung befriedigt, wird jedes der beiden Laufräder so angefaßt, wie das in Bild 2 zu sehen ist. Nimmere versucht man, das Laufrad quer zur Fahrtrichtung hin- und herzubewegen; merkliches Spiel in Querrichtung läßt bei Radiax-Lagern den häßlichen Verdacht aufkommen, daß wahrscheinlich ein Satz neuer Laufrad-Lager fällig ist. Der Ersatz von Radiax-Lagern dürfte ohne Berücksichtigung der Montagekosten — je nach Größe und Zahl der für beide Räder verwendeten Lager — mit rund 15,— bis 20,— DM zu veranschlagen sein. Der Ersatz verschlissener Konuslager dürfte kaum wesentlich billiger sein.

Sind die Radlager in Ordnung, kümmert man sich um den Zustand der Felgen. Hierzu braucht man ein Stück Kreide, das mit sehrmäßigem Druck an die Felge des Rades angehalten wird (Bild 3). Wird jetzt das Rad gedreht, gibt es am Felgenrand einen ganz feinen Kreidestrich. Hat dieser Kreidestrich auf dem Felgenrand rundherum den annähernd gleichen Abstand von der Felgenkante, ist alles in bester Ordnung — und zwar auch dann, wenn das umlaufende Rad mehr oder weniger „schlägt“. Denn das Nachspannen der Speichen und das Zentrieren des schlagenden Rades verursacht nur geringe Kosten, die den Etat sicherlich nicht erschüttern werden. — Ist dagegen der Abstand zwischen Kreidestrich und Felgenrand sehr unterschiedlich, dann hat die Felge Höhen-schlag. Um den zu beseitigen ist aber entweder ein ganz ungewöhnlich geschickter Mechaniker (und außerdem erheblicher Aufwand an Arbeitszeit) nötig — im Regelfall aber eine neue Felge; das kostet dann einschließlich sämtlicher Nebenkosten je Rad immerhin rund 20 bis 25 DM.

Um feststellen zu können, ob Rahmen und (oder) Gabel verzogen sind, muß zunächst mal geprüft werden, ob Vorder- und Hinterrad spuren, d. h. in eine Ebene laufen. Für diese Prüfung benötigt man vor allem sehr gutes Augenmaß, außerdem aber noch entweder eine Latte, bei der zumindest eine Seite völlig gerade ist, oder besser ein Stück Bindfaden und einige Ziegelsteine. Vor der

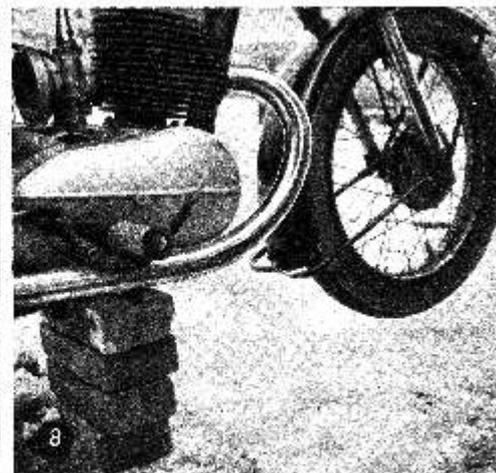
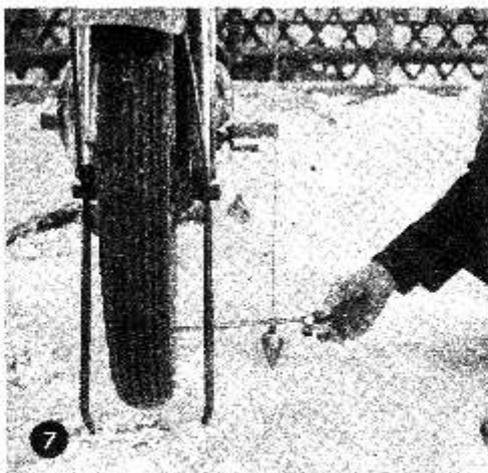
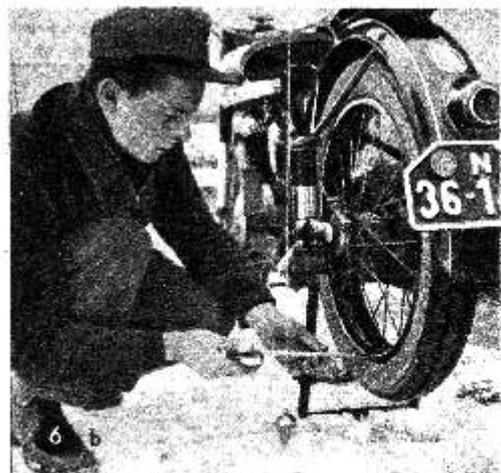
eigentlichen Prüfung wird der Lenkungsdämpfer angeknallt; dann werden Vorder- und Hinterrad nach Augenmaß ausgerichtet (Bild 4). Dann legt man den gespannten Bindfaden mit Hilfe der Ziegelsteine so an die beiden Laufräder, daß die Außenseiten der Reifen vom Bindfaden berührt werden (Bild 5). Berührt dieser „Meßbindfaden“ (oder die Latte) den Vorderreifen und den Hinterrreifen an jeweils zwei Punkten (Bindfaden und beide Reifen sollen also an vier Punkten Berührung haben), ist alles in Ordnung: die Spur der Laufräder stimmt. Wird aber bei den durch Augenmaß ausgerichteten Laufrädern wohl der eine Reifen an zwei Punkten berührt, der andere jedoch nur an einem Punkt, dann stimmt die Spur nicht. — Das Vorderrad kann bei den meisten Maschinen überhaupt nicht verkehrt eingesetzt werden; daher kann das Nichtspuren der Laufräder folgende Ursachen haben:

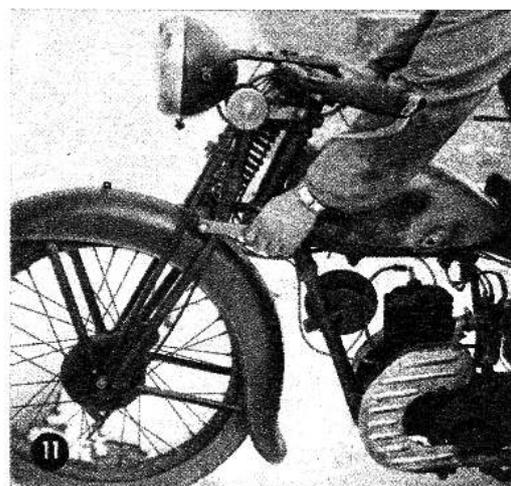
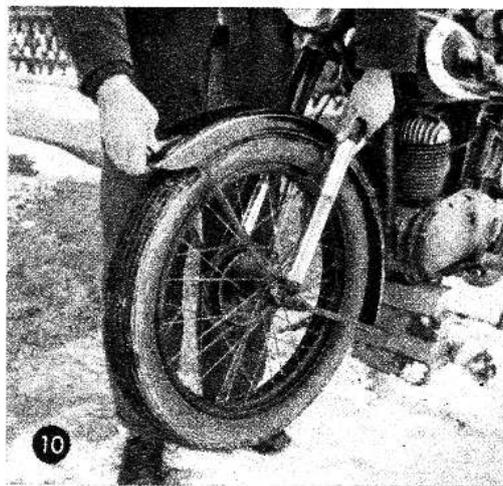
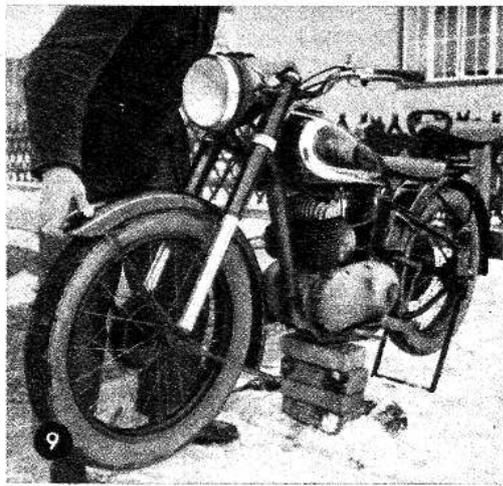
a) Das Hinterrad ist beim Nachstellen der Antriebskette außer Spur geraten, weil die beiden Spannschrauben ungleichmäßig angezogen wurden. In diesem Fall ist eine Korrektur der Radstellung auf einfachste Weise dadurch möglich, daß die Spannschrauben nachgestellt werden. Trotzdem ist bei solchem Prüfungsbefund nicht zu überschen: Wenn die angebotene Maschine längere Zeit mit schiefe eingestelltem Hinterrad gefahren worden ist, kann es sein, daß die Antriebskette hin ist und erneuert werden muß; außerdem können aber auch Kettenrand und Getrieberitzel „angeknabbert“ und daher reif für die Auswechslung sein.

b) Rahmen und/oder Gabel können durch Sturz, Unfall oder Ge-spannbetrieb verzogen sein; wie man derartige Schäden mit Sicherheit erkennen kann, wird noch gezeigt werden.

Wenn die Laufräder spuren, wird die Maschine mit Hilfe eines Lots so hingestellt, daß das Hinterrad genau senkrecht steht (Bild 6 a. b). Man braucht sich zu diesem Zweck natürlich nicht extra ein Lot zu kaufen, da eine nicht zu leichte Mutter und ein Stück Bindfaden sehr gut als behelfsmäßiges Lot verwendbar sind. — Das Hinterrad der Maschine steht dann senkrecht, wenn Ober- und Unterkante der Hinterradfelge und Lotschnur parallel zueinander verlaufen. Eventuelle Differenzen sind auszugleichen, indem die Maschine entweder an einer anderen Stelle aufgebockt wird oder aber unter eine Seite des Klippeländers etwas untergelegt wird.

Nach Ausrichtung des Hinterrades auf senkrechte Stellung wird das Lot unmittelbar neben der Vordergabel angehalten (Bild 7). Werden jetzt Vorderrad, Vordergabel und Schnur des Lots von vorn anvisiert, kann man (auch ohne sonderliche Erfahrungen) mit einiger Sicherheit feststellen, ob das Vorderrad richtig steht.





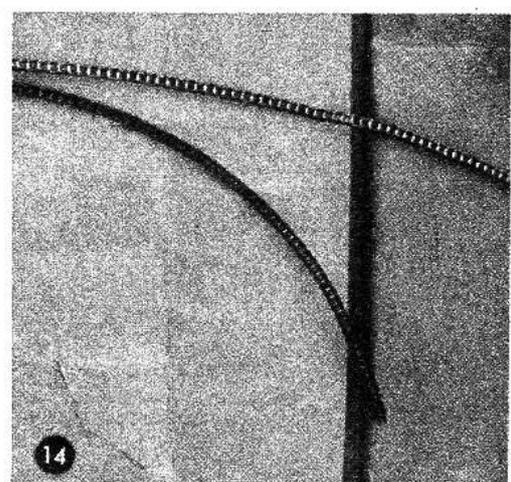
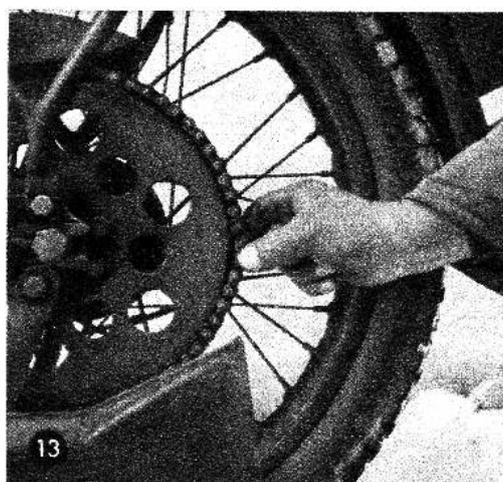
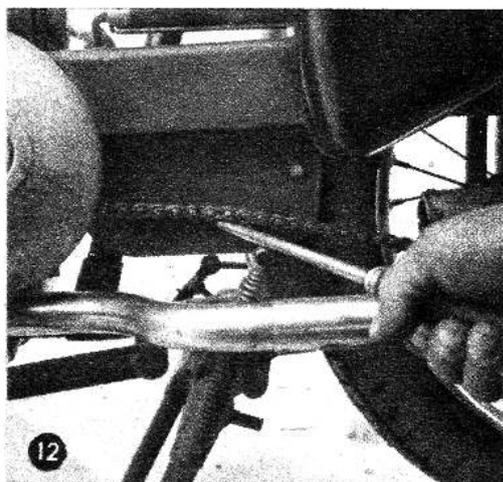
Das ist nämlich dann der Fall, wenn die (gedachte) Linie, die Ober- und Unterkante der Felge berührt, ganz genau parallel zur Schnur des Lots verläuft. Wer nun glaubt, nicht über das für diese Prüfung erforderliche Augenmaß zu verfügen, kann natürlich (ohne Berührung der Lotschnur) die Abstände Lotschnur—Felgenunterkante und Lotschnur—Felgenoberkante auch messen. — Wenn durch die bisher beschriebenen Prüfungen festgestellt worden ist, daß die spurenden Räder auch gerade stehen, darf angenommen werden, daß Vordergabel und Rahmen nicht verzogen sind.

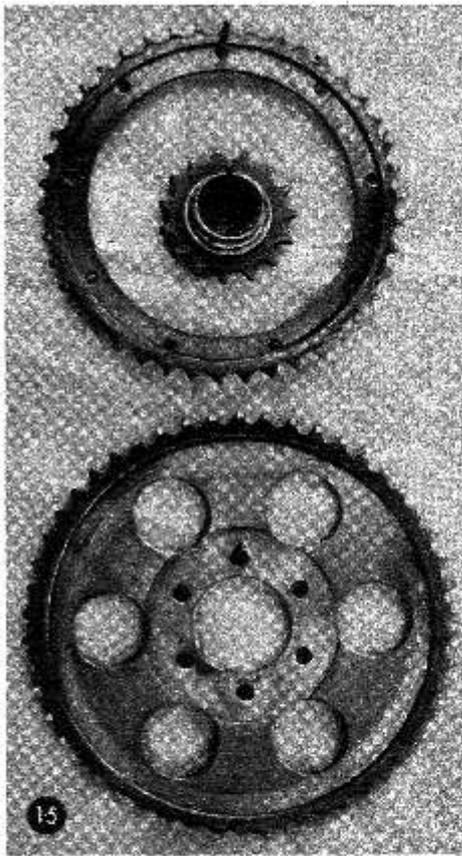
Für die nächste Prüfung sind in Ermangelung eines Kippständers ein Holzklötz oder einige Ziegelsteine erforderlich, die so unter das Kurbelhaus des Motors gestellt werden, daß das Vorderrad frei in der Luft schwebt (Bild 8). Das ist nämlich nötig, um den Zustand der Steuerlager und auch den Zustand der einem ganz normalen Verschleiß unterliegenden Teile der Vordergabel überprüfen zu können. Bei Prüfung der Steuerlager geht man so vor: Zunächst wird der Lenkungsdämpfer völlig gelöst. Dann wird der Dامن der linken Hand an die Trennfuge des oberen Steuerlagers gelegt (Bild 9). Anschließend faßt man den Vorderkotflügel mit der rechten Hand ganz vorn an und versucht, die Vordergabel der Maschine auf- und abzubewegen; außerdem stellt man fest, ob die Vordergabel sich im rechten Winkel zur Gabel-Längsachse bewegen läßt. Bei der Ausführung solcher Bewegungen der Vordergabel spürt man dann mit dem an der oberen Trennfuge des Steuerlagers liegenden Daumen (auch als Nichtfachmann) sehr deutlich, ob die Steuerlager irgendwelches Spiel in Richtung der Steuerkopffachse haben. Solches Spiel der Steuerlager darf nämlich nicht vorhanden sein, weil es die Straßenlage der Maschine (und damit auch die Verkehrssicherheit) ganz erheblich zu beeinträchtigen vermag. — Andererseits muß hierzu aber noch gesagt werden: Die Vordergabel der aufgebockten Maschine muß aus ihrer Mittellage nach beiden Seiten ganz leicht und ohne die geringste Hemmung von selbst gegen den rechten und linken Anschlag am Steuerkopf fallen. Tut sie das nicht, bleibt sie also nach einem Anstoß aus Mittellage noch vor dem jeweiligen Anschlag stehen, ist anzunehmen: der Verkäufer hat die Steuerlager absichtlich so stramm eingestellt, um den vorhandenen Verschleiß nicht erst erkennbar werden zu lassen. Hierzu wäre dann höchstens noch zu bemerken: Ein Satz neuer Steuerachsen (vier Stück) und die dazugehörigen neuen Kugeln kosten einschließlich der Montage durchschnittlich rund 12 bis 15 DM.

Hat die Maschine eine Telegabel, kann eventueller Verschleiß der Führungsbuchsen so festgestellt werden: Man legt einen Finger

der linken Hand an das untere Ende der oberen Gabelrohre und versucht, das Vorderrad bzw. den unteren Teil der Gabel quer zur Gabel-Längsachse hin- und herzubewegen (Bild 10). Wird hierbei merkliches Spiel festgestellt, muß angenommen werden, daß bei der Vordergabel zumindest neue Führungsbuchsen fällig sind. Das kann dann — je nach dem tatsächlichen Instandsetzungsaufwand — rund 15 bis 20 DM kosten. — Bei dieser Gelegenheit wird dann gleich noch untersucht, ob die Gummibälge der Telegabel (so vorhanden) unbeschädigt und in einwandfreiem Zustand sind. Der Ersatz undichter oder brüchiger bzw. poröser Gummibälge wäre dann mit rund 4 bis 6 DM je Stück zu veranschlagen. Bei den meisten Trapezgabeln kann man Verschleiß der für die Fahreigenschaften ungemein wichtigen Gabelgelenke folgendermaßen feststellen: Die Maschine wird vom Ständer genommen und so hingestellt, daß das Vorderrad eine Mauer berührt. Jetzt wird der Lenker in der Mitte angefaßt und die Maschine gegen die Mauer gedrückt (Bild 11). Wenn man hierbei einen Finger der linken Hand an das jeweils zu prüfende Gabelgelenk hält, ist un schwer (auch vom Nichtfachmann) zu erkennen, ob die Gelenke übermäßiges Spiel (in radialer Richtung) haben. Das ist einmal dann der Fall, wenn die in die Gabelschwinghebel eingepreßten Messing- bzw. Bronze-Buchsen ausgeschlagen sind. Zum anderen ist übermäßiges Spiel in den Gabelgelenken aber auch dann festzustellen, wenn die Schwinghebelbolzen selbst infolge ungenügender Schmierung mehr oder weniger abgenutzt sind. Der Ersatz verschlissener Buchsen kostet nicht alle Welt, während neue Schwinghebelbolzen — falls sie überhaupt noch als Ersatzteile zu haben sind — erheblich teurer sind.

Bei Maschinen mit Kettenantrieb wird zunächst mal der „Kettendurchgang“ der Antriebskette geprüft; er stimmt, wenn die Kette sich aus ihrer Mittellage nach oben und nach unten um je 12 bis 15 mm bewegen läßt, wenn also die Kettenspannung rund 25 bis 30 mm beträgt (Bild 12). Die Kettenspannung ist im übrigen bei drei oder vier verschiedenen Stellungen des Hinterrades zu prüfen, und zwar deswegen, weil Antriebsketten sich manchmal ungleichmäßig längen. Wenn aber die Kettenspannung nach dem Weiterdrehen des Hinterrades in verschiedenen Stellungen annähernd gleich bleibt, kann angenommen werden, daß die Antriebskette noch halbwegs in Ordnung ist. — Starken Verschleiß der aufgelegten Antriebskette erkennt man so: Man faßt ein Glied der Kette in Mitte des Kettenrades an und versucht, die Kette von den Zähnen abzuheben. Der Betrag, um den die Kette sich von den Zähnen abheben läßt, gibt dann (allerdings nur dem Fachmann) einen gewissen Anhalt über das Ausmaß des Ketten-





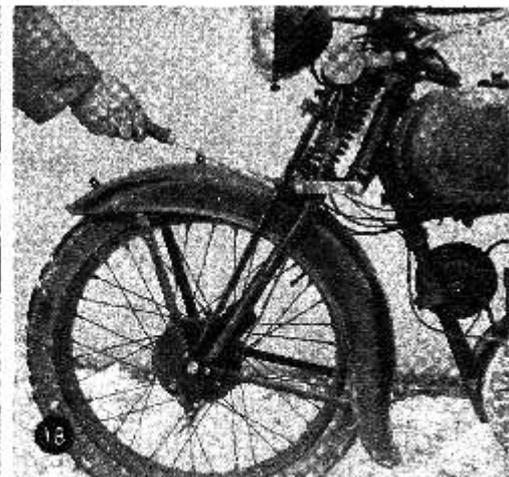
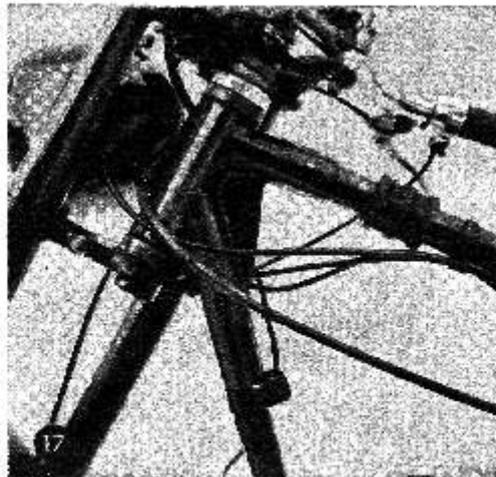
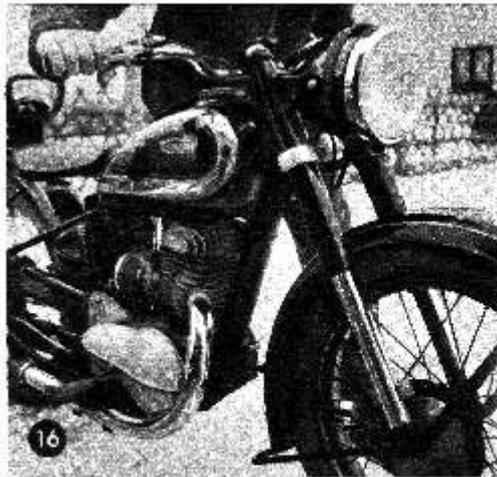
verschleißes (Bild 13). Sehr viel eindeutiger kann der Zustand der Antriebskette (diesmal auch vom Nichtfachmann) beurteilt werden, wenn man die Kette abnimmt und so hinlegt, wie das auf der Abbildung 14 zu sehen ist. — Falls sich bei der Überprüfung herausstellt, daß eine neue Antriebskette fällig ist, dann dürfte das rund 25 bis 30 DM kosten. Fast noch wichtiger als die Beschaffenheit der Antriebskette ist aber der Zustand von Kettenrad und Getrieberitzel, bei denen die ursprüngliche Zahnform noch möglichst vollkommen erhalten sein sollte. Sind nämlich Kettenrad und Ritzel schon so stark abgenutzt, daß ihre Zähne die Form von „Haifisch-Zähnen“ haben (Bild 15), dann müssen auch diese Teile unbedingt erneuert werden. Denn die Beibehaltung von Kettenrädern mit Haifisch-Zähnen würde unwei-

gerlich dafür sorgen, daß auch eine nagelneue Kette trotz bester Pflege innerhalb kürzester Zeit zum Teufel geht. Der Ersatz von Kettenrad und Ritzel kostet im Durchschnitt rund 15 bis 17 DM. Ein halbwegs richtig gewarteter und geschmierter Kardanantrieb hält ewig. Daher braucht hier nur geprüft zu werden, ob sehr viel toter Gang vorhanden ist. Zu diesem Zweck wird die Maschine aufgebockt, ein Gang eingeschaltet und das Hinterrad hin- und herbewegt. Eine derartige Prüfung hat allerdings (auch für den Fachmann) eine rein theoretische Bedeutung. Denn ein Zuviel an „totem Gang“ ist hier nämlich auch dann feststellbar, wenn einfach das Zahnspiel zwischen Tellerrad und Ritzel infolge falscher Einstellung zu groß ist. Dieses Zahnspiel kann aber meist durch fachgerechte Nachstellung auf den vom Werk vorgeschriebenen Wert gebracht werden — vorausgesetzt allerdings, daß die Zähne von Tellerrad und Ritzel noch einwandfrei sind; haben sie dagegen durch falsche Einstellung oder unzureichende Schmierung stark gelitten, dann wird die einwandfreie Instandsetzung zu einer meist ziemlich kostspieligen Angelegenheit. Verschleiß der erwähnten Teile kann aber auch vom Fachmann erst erkannt werden, wenn der Kardanantrieb völlig demontiert wird.

Für die Prüfung der Vorderbremse wird die Maschine zunächst vom Ständer genommen. Dann wird der Hand-Bremshebel am Lenker voll angezogen und versucht, die Maschine in Fahr-richtung zu schieben (Bild 16). Hierbei ist zu beachten: Bei voll angezogenem Hand-Bremshebel muß die Vorgabel — wenn kräftig genug geschoben wird — voll durchfedern, das Vorderrad soll sich also nicht drehen; dreht es sich doch, so ist das nur dann harmlos, wenn der Bremsbelag verölt ist (was praktisch nur vor-

kommt, wenn es sich um Naben älterer Ausführung handelt, die noch Schmiernippel haben und „überschmiert“ worden sind). — Die Bremswirkung ist aber auch dann ungenügend, wenn der Bremsbelag völlig abgenutzt ist. Das ist aber meist — auch ohne Ausbau des Rades — daran erkennbar, daß die Verstellerschraube des Drahtzuges der Bremsbetätigung bis zum letzten Gang ihres Gewindes nachgestellt ist, daß also eine weitere Nachstellung nicht mehr möglich ist. Außerdem ist zu untersuchen, ob der Bremshebel, der mit einer Kerbverzahnung (auch unter der Bezeichnung „Rudge-Verzahnung“ bekannt) auf der Welle des Bremsnockens sitzt, bereits mehrfach versetzt worden ist. Allzu viel kann hier allerdings gar nicht verstellt werden. Wenn nämlich die Bremsnockenwelle nur um knapp 90 Grad — gerechnet von der ursprünglichen Ausgangsstellung bei neuer Bremse — verdreht wird, geht der Bremshebel überhaupt nicht mehr von selbst in seine Ausgangsstellung zurück — was dann sogar blutige Anfänger merken. In solchen Fällen sollte man das Rad heraus- und die Bremsankerplatte abnehmen, um sich durch Besichtigung vom Zustand des Bremsbelages zu überzeugen. Im übrigen ist der Ersatz abgenutzter Bremsbeläge eine Angelegenheit, deren Kosten mit rund 8 DM je Rad durchaus noch erträglich sind. Schlimmer ist dagegen, wenn sich bei dieser Besichtigung herausstellt, daß die Bremstrommel innen sehr tiefe Riefen hat. Solche Riefen müssen nämlich unter allen Umständen ausgedreht werden; das ist wiederum nur möglich, wenn die Wandstärke der Bremstrommel durch das Ausdrehen nicht allzu sehr geschwächt wird. Für die Beurteilung, ob das Ausdrehen der Bremstrommel noch lohnt, ist dann allerdings ein Fachmann zuständig. (Es gibt auch Leute, die kühn behaupten, das Ausdrehen einer riefigen Bremstrommel lohne sich deswegen nicht, weil dazu das Rad zunächst mal auszuspelchen sei. Behauptungen dieser Art sind aber als abwegige Verallgemeinerungen zu betrachten, die bestenfalls nur für eine verhältnismäßig geringe Zahl von Baumustern gelten. Denn bei den am meisten vorkommenden Bremsnaben bestehen Bremstrommel und Nabenkörper bekanntlich aus zwei Teilen, die entweder durch Mitnehmer oder Bolzen miteinander verbunden sind. In solchen Fällen wäre aber das Ausspelchen der Felge — wenn die Bremstrommel ausgedreht werden soll — eine höchst überflüssige Arbeit. Aber selbst dann, wenn ausgespelt werden muß (weil Bremstrommel und Nabenkörper ein Teil sind), ist die Entscheidung über Ausdrehen oder Kauf eines neuen Nabenkörpers eine reine Kostenfrage, bei der überdies nicht zu überschätzen ist: bei Verwendung eines neuen Nabenkörpers bzw. einer neuen Bremsnabe muß ja auch aus- und eingespelt werden! Neue Nabenkörper kosten aber im Durchschnitt rund 15 bis 20 DM, das einwandfreie Ausdrehen der Bremstrommel dagegen höchstens einen Taler). — Bei dieser Gelegenheit kann man dann gleich noch den Bremsnocken und die Lagerung seiner Welle auf Verschleiß prüfen. Übermäßiges Spiel der Wellenlagerung kann meist durch Ausbuchsen beseitigt werden, während ein stark verschlissener Bremsnocken entweder nachgearbeitet oder ersetzt werden muß. — Bei Überprüfung der Hinterbremse sind vorstehende Hinweise in sinngemäßer Abwandlung ebenfalls anwendbar. Bei Prüfung der Hinterbremse ist lediglich zu beachten: Viele Motorradfahrer haben völlig grundlos eine Heidenangst vor Betätigung der Vorderbremse, sie benutzen also vornehmlich nur die Hinterbremse. In diesen Fällen sind dann Bremsbeläge, Bremsnocken und Lager seiner Welle gerade bei der Hinterbremse sehr viel mehr verschlissen als vorn. Schon deswegen wird im Regelfall der Ausbau des Hinterrades zur Notwendigkeit, damit man sich durch Besichtigung vom Zustand aller Teile der Bremse überzeugen kann.

Wenn das Hinterrad eine Steckachs-Nabe jener Ausführung hat, bei der treibender und getriebener Teil durch „Mitnehmer“ gekuppelt sind, sollten auch die Zapfen des treibenden Teils und die korrespondierenden Bohrungen des getriebenen Teils auf Ver-



schießlich untersucht werden. Die Beseitigung von Verschleiß an dieser Stelle ist dann meist eine nicht ganz billige Angelegenheit. Der Kraftstofftank soll natürlich dicht sein; eine halbwegs genaue Prüfung auf Dichtheit ist wiederum nur möglich, wenn der Tank abgebaut und von unten besichtigt wird. Denn Undichtheiten entstehen (durch Vibrationen des Motors oder durch Verwindungen des Fahrgestells) ausnahmslos an den Schweißnähten, also am Tankboden oder im Bereich des Tanktunnels. Diese Prüfung setzt voraus, daß zunächst mal sämtliche Schweißnähte des Tanks mit Waschbenzin gesäubert und anschließend mit Putzwolle oder Putzklappen trockengewischt werden. Die Säuberung der Schweißnähte ist nämlich notwendig, damit man erkennen kann, ob etwa irgendwelche Anrisse mit UHU und Zeitungspapier behelfsmäßig abgedichtet sind. An sich hält solche behelfsmäßige Flickerei des Tanks — wenn sie richtig gemacht worden ist — meist länger als die ganze Maschine; trotzdem wäre sie als wertmindernder Schönheitsfehler zu betrachten. — Wenn der Tank aber erst mal ab ist, kann man sich gleichzeitig auch um den Zustand des Kraftstoff-Absperrhahns kümmern, vor allem aber darum, ob er in seinem in den Tankboden eingeschweißten Gewinde noch fest sitzt (oder ob er mit viel Werg und noch mehr Dichtmasse eingesetzt worden ist).

Noch vor dem Aufsetzen des abgenommenen Kraftstofftanks untersucht man den Rahmen der ganzen Maschine sehr sorgfältig, um hierdurch festzustellen, ob der Rahmen irgendwelche Anrisse oder sonstige Beschädigungen hat. Da solche Risse manchmal vom Lack verdeckt sind, muß man schon sehr gründlich suchen, um sie überhaupt zu entdecken. Beginnende Brüche, die gelegentlich sogar dem Vorbesitzer noch unbekannt sind, befinden sich meist kurz vor der Einführung der Rahmenrohre in die Muffen — vor allem aber bei den in den Steuerkopf einmündenden Rohren. Wenn der Lack an den erwähnten Stellen Sprünge oder gar rippenartige Erhöhungen zeigt, die quer zu den Rohren verlaufen, sind Vorsicht und eine noch sorgfältigere Untersuchung geboten; die ist aber auch dann notwendig, wenn der Lack an einigen Stellen des Rahmens so schön neu und glänzend ist, daß sein Aussehen sich erheblich von der übrigen Lackierung unterscheidet. Denn hier gilt grundsätzlich: eine sichtbare Reparatur, die einwandfrei ausgeführt ist, macht im Betrieb keine Sorgen; eine behelfsmäßig zusammengeefftekte Stelle, die durch glänzenden Lack erfolgreich „getarnt“ worden ist, kann dagegen eines Tages ziemlich unangenehm sein und sogar zur Ursache für Unfälle werden (Bild 17). Im übrigen sei noch erwähnt: Der Fachmann beklopft risserdächtige Stellen ganz leicht mit einem Hämmerchen oder mit einem Schraubenschlüssel, da der hierbei entstehende Klang gewisse Rückschlüsse auf den wahren Zustand der lackierten Rahmenrohre ermöglicht. Aber wie gesagt, dieses Abklopfen gibt nur dem Fachmann, dessen Ohr hierfür geschult ist, einigen Aufschluß.

Trapezgabeln aus Stahlrohren sind genau so auf Anrisse zu untersuchen, wie das vorstehend beschrieben worden ist. Bei Rohr-Gabeln befinden die am meisten bruchgefährdeten Stellen sich im

Regelmaß unmittelbar unterhalb der unteren Querverbindung der Gabel, also oberhalb des Vorderkotflügels (Bild 18). — Bei Trapezgabeln kann man den Zustand der inneren Teile — abgesehen von den Führungsbuchsen — ohne Demontage der Gabel überhaupt nicht prüfen. Denn bei den äußeren Rohren der Trapezgabel handelt es sich durchweg nur um die Verkleidungsrohre, die naturgemäß eine untergeordnete Bedeutung haben.

Weiterhin sollte man sich dann noch sämtliche Drahtzüge gründlich ansehen (also die Züge für Kupplung, Gasschieber und Handbremse), da ihr Zustand mehr Aufschluß über die sachgemäße Wartung der Maschine zu geben vermag als der eventuell auf Hochglanz polierte Lack; mit anderen Worten: Wenn der Verkäufer mit ungeöhlten Drahtzügen oder mit geknickten Drahtzughüllen in der Weltgeschichte herumgegendelt ist, muß angenommen werden, daß er sich auch um die für das Fahren noch viel wichtigeren Teile seiner Maschine nur herzlich wenig gekümmert hat. — Außerdem wird dann noch die Lagerung sämtlicher Bedienungshebel überprüft. Denn klappernde Bedienungshebel sind nun mal im Betrieb keine reine Freude; einem Fahrer mit technischem Empfinden können sie auf längeren Strecken sogar zur ausgesprochenen Qual werden.

Die Überprüfung des Zustandes der Bereifung ist eine verhältnismäßig einfache Sache, da hier auch der Nichtfachmann mit bloßem Auge sieht, was mit den Reifen los ist bzw. wie sie zu bewerten sind. Hierzu wäre höchstens noch zu sagen: Haben Reifen mit einem Profil, das an sich noch gut oder sogar sehr gut ist, an beiden Seiten ganz feine Haarrisse, dann handelt es sich entweder um sehr alte Bereifung oder aber um Reifen, die häufig mit viel zu niedrigen Reifendrücken gefahren worden sind. Wenn aber erst mal längere Zeit mit zu niedrigem Reifendruck gefahren wurde, ist wieder anzunehmen, daß die Karkasse des Reifens gebrochen ist. Eine Beschädigung der Reifen-Karkasse, durch die auch ein äußerlich noch sehr guter Reifen praktisch wertlos wird, ist aber nur erkennbar, wenn der Reifen von der Felge abgenommen und von innen besichtigt wird.

Bei einspurigen Fahrzeugen gehört der beste Reifen grundsätzlich auf das Vorderrad; hieraus ergibt sich wiederum: wenn der bessere Reifen bei der zum Verkauf angebotenen Maschine auf dem Hinterrad ist, hat der Verkäufer sicherlich nicht allzu viel Ahnung von Motorrädern und ihrer Pflege.

Noch sehr viel mehr Aufschluß über das technische Verständnis des Verkäufers (und damit auch über den echten Zustand des Kaufobjektes) geben schließlich die Sechskante von Muttern und Bolzen. Wer nämlich die Sechskante mit Rohrzangen, nicht genau passenden Schlüsseln oder sonstwie „verwürgt“ hat, kann aber keinerlei technisches Gefühl haben. Bei solchen Leuten muß angenommen werden, daß sie bei der Maschinenwartung auch die wichtigeren Arbeiten mehr oder weniger vernachlässigt haben — was dann zumindest bei der Bewertung des Kaufobjektes zu berücksichtigen wäre. Walter Wing.

ZWEI URTEILE...

Mit 500 Mark Geldstrafe kam vor dem Schöffengericht Stuttgart ein Motorradfahrer davon, der am 30. 10. 1952 in der Tübinger Straße in Degerloch einen Unfall verursacht hatte, bei dem sein Sozialfahrer getötet worden war. Das Gericht stellte fest, daß eine Straßenbaustelle am Unfallort „hundsmiserabel“ beleuchtet war, so daß der Motorradfahrer erst im letzten Moment ausweichen konnte und dabei auf einen Bus auffuhr. — Freigesprochen vom gleichen Gericht wurde ein anderer Kraftfahrer, der mit seinem Personenwagen am 5. Dezember 1952 in der Böheimstraße einen Fußgänger angefahren und tödlich verletzt hatte. Der Überfahrene, ein 77 Jahre alter Mann, war nach Feststellung des Gerichts stark betrunken in die Fahrbahn getaumelt.

Ich bewahre zwar dem Stuttgarter Schöffengericht ein freundliches Gedenken, dort haben sie mich nämlich mal freigesprochen. Als es — laut meinem Anwalt — um etliche Wochen oder Monate Knast ging. Wegen eines Leitartikels. Und doch, trotz aller Sympathie — hoffentlich hat der Motorradfahrer Berufung eingelegt! — Denn wenn ein Gericht schon von „hundsmiserabel“ redet — — —

Es ist doch nachgerade allgemeine Übung, daß Baustellen von den Verantwortlichen, also den Unternehmern, tatsächlich hundsmiserabel markiert werden. Und kein Mensch kümmert sich drum. Unlängst hat irgendwer ausgerechnet, daß von 100 kümmerlichen Stall-Laternen höchstens 30 ihren Dienst tun, der Rest blakt, rußt und geht aus, gibt aber keinesfalls Licht. Und die triefäugigen Wracks, die gemeinhin als Laternenabhängiger fungieren, sind nicht besser. Hab's selber mal mit solchen Brüdern zu tun gehabt, und mit ihren „Aufsichtspersonen“, als ich einen Dreieinhalbtonner auf den Rücken gerollt hatte. Der Richter war gottseidank so schlau, die drei Laternenanzünder nicht zu vereidigen, wären sonst

drei Meineide gen Himmel gestiegen, jeder anders lautend. Meine Fotos zeigten die vierte Fassung, der sich dann das Gericht anschloß.

Kein Mensch also kümmert sich um Baustellen: Weder ein Verkehrspolizist noch ein Amt für öffentliche Ordnung noch sonstwer. Als ob man nicht grundsätzlich die Sowiesorumläufer und Müll-eimerbewacher mit der Kontrolle von Baustellen beauftragen könnte, wenn die Verkehrsrumfahrer in der Nacht keine Zeit zum Rumfahren haben. Klares Versäumnis der Behörde — ein Punkt, der den Herren bei der nächsten Verkehrserziehungsaktion dick geschnitten aufs Butterbrot zu legen wäre. Es gibt viel amtliche Schlawinerel auf Bundesdeutschlands Straßen, eine der größten aber ist die nächtliche Baustellenmarkierung.

Dafür kann man mit dem zweiten Urteil nur einverstanden sein. Wenn man uns einsperrt und den Führerschein wegnimmt, wenn wir mit anderthalb Promille nur den Türschlüssel anfassen — dann gleiches Recht für alle, die in einen Unfall verwickelt sind, wie er auch aussehen möge

Was für eine merkwürdige Sache ist doch das, was die Leute „Recht“ nennen? Mal so, mal so, je nach Gegend, um nicht vom Mehroderwenigergutgefrühstückthaben zu reden. Es ist nicht darum, daß sie mir in der Redaktion schon mal sozusagen den Blechnapf geputzt hatten, aber seit ich mit einiger Konsequenz Gerichts-urteile in Verkehrssachen verfolge, denke ich besser von Leuten, die in den Maschen des Gesetzes hängen bleiben. Fifty-Fifty scheint es nur auf Dusel zu beruhen, wenn man immer noch in der eigenen Hose rumläuft — mit Recht hat das in vielen Fällen ganz gewiß nichts zu tun. C. H.