

Es frühlingt. Die ersten Saisonbiker sind am Start, diejenigen, die –wie ich- das ganze Jahr fahren, nehmen es gelassen, dass eine Sonntagsfahrt durchs Lautertal wieder mit einem Krampf im linken Arm endet. Es ist aber auch eine Zeit, in der zwei Spezies wie die Tulpen sprießen: Die, die gerne ein Motorrad hätten und die, die eines loswerden wollen. Davon handelt mein Beitrag:

Mist !! Drei Motorräder auf einen Schlag im Eimer. Alle drei in meinem Besitz befindlichen Kawasakis sind ganz offensichtlich defekt.

Wie das geschehen konnte ? Aus heiterem Himmel. Ich habe Verkaufsanzeigen auf den einschlägigen Internet-Seiten studiert. Eine Kawasaki klappert immer... steht da zu lesen. Dass das keinesfalls ein Defekt sei, sondern bei einer Kawasaki so sein muss. Deshalb nenne man sie auch „Klappersaki“ wie jeder halbwegs Informierte Motorradfreund wisse.

Das Ganze gipfelt in der Behauptung, eine Kawasaki, die nicht klappert, habe einen Defekt. „Kenner“ wissen das. „Kenner“ ? Nein, natürlich nur „Echte Kenner“ .

Von einer schlimmen Vorahnung erfüllt, schleiche ich zur Garage. Als Erstes zerze ich die ZX 10 auf die Straße. Dieses Motorrad hat mich seit Jahren durch halb Europa getragen, erbarmungslos behängt mit Koffern, Topcase und Tankrucksack, dazu noch den mit Montur gut 120 Kilo schweren sammler drauf und der Motor mit seinen knapp 140 PS hat mich immer begeistert. Jetzt ist er wohl hinüber. 🤔

Bange Minuten: Choke durchziehen, Benzinahn auf, kein Gas... mit der ersten Anlasserumdrehung nimmt der Motor die Arbeit auf und dumpfes Grollen entweicht der devil – Tüte. Ich lausche aufmerksam auf verdächtige Geräusche und da sind sie: Man hört:

- Nichts.

Kein Klappern, kein Rasseln, nichts. Vermutlich bin ich kein echter Kenner, wenngleich ich ziemlich genau weiß, wie es in diesem Motor aussieht: Nockenwellen ohne Einlaufspuren, Ventilspiel in Ordnung, die Schleppe -Kipphebelchen ohne Pitting.

Der Steuerkennspanner und die Steuerkette im grünen Bereich und bevor die Primärkette sich längt, um zu schlagen, müsste der Motor wohl 200.000 km auf der Uhr haben.

Dasselbe Spiel bei der GPZ 1100: Unauffällig wie es das ganze Motorrad ist, läuft auch der Motor sauber rund, leise blubbernd finden die Abgase den Weg durch die Serienpüffe alles scheint okay, nur das Klappern fehlt. Also noch ein Motor im Eimer.



Bei der ZZ-R 1100 genannt „Sargnagel“ wird's nicht besser. Giftig prötteln die 150 PS nach kurzem Druck auf den Starterknopf durch den Eagle Mach7 und der Motor lässt schon im Standgas keinen Zweifel an seinem Potential. Aber auch er klappert nicht.

Motorrad Nummer 4: Auch der Motor poltert gleich los, und hurra: Es klappert. Klappert ? Es rasselt. Rasselt ? Es hört sich an, als würden 100 Schmiede abwechselnd den Hammer auf einen Stahl krachen lassen. Na also, geht doch...

Nur: Das ist keine Kawasaki. Es ist die Ducati M 900 Monster mit der Trockenkupplung, einem Aluminium-Kupplungsdeckel und offener Rizoma-Abdeckung. Klingt wie ein kapitaler Lagerschaden, ist aber normal.

Kenner wissen das. Sofern es „echte“ sind. 🌐

Der oben von sich selbst als solcher gepriesene „Kenner“ ist keiner. Eventuell bekäme der Satz mehr Wahrheitsgehalt, wenn man das „K“ gegen ein „P“ tauscht.

Es ist der tägliche Wahnsinn und die Gier. Man will so viel wie möglich heraus schlagen, beim Verkauf der alten Möhre. Es ist ein Zweikampf. Verkäufer gegen Käufer. Ein Pokerspiel. Es wird gelogen und gebufft, dass sich die Balken biegen. Nur der Verkäufer aber weiß, welche Karten kommen.

Und er weiß sich zu wehren. Der potentielle Käufer fragt vorsichtig nach einem Scheckheft. Jetzt ist ein leicht höhnisches kurzes Auflachen angesagt. „Scheckheft ?“ „Hat heute keiner mehr. Das Motorrad ist 15 Jahre alt.“ Der Käufer hakt nach: „Inspektionsnachweis oder Rechnung ?“

Jetzt schnell einen wissend-mitleidigen Blick aufsetzen: „Mein Bester, Sie wissen doch... diese Werkstätten heutzutage. Tststs... Nur Pfuscher, die einen abzocken wollen. Man ist auf der sicheren Seite, wenn man das alles selbst macht“

Obwohl meine Meinung über die Werkstätten eine bessere ist, why not. Wenn er's kann. Ich mach ja auch (fast) alles selbst. Aber dann sollte statt des Laubsägekastens, einem mittleren Hammer und dem Werkzeugkasten mit den verchromten Nüssen von OBI, wenigstens zwei vernünftige Drehmomentschlüssel, ein Nusskasten von Snap-on, Gedore oder wenigstens Proxxon noch vernünftige Schraubendreher, Lehren, ein Schraubstock, Ring-Gabelsatz und eine Micrometerschraube vorhanden sein. Eine Hebebühne wäre der vollendete Luxus.

Die vergnadelten Motorschrauben am Objekt der Begierde sprechen aber eine deutliche, andere Sprache.

Und bei der angeblich immer selbst gewarteten BMW Baujahr 1999 das U-DIAG II, denn der Anschluss dieses Diagnosegeräts ist der erste Schritt zur Wartung der moderneren ABS - BMW Einspritzer. Ein Ölwechsel mit Filter ist keine Wartung.

Was gibt's noch: „Die Schrammen sind vom Vorbesitzer ! Dem ist Motorrad in der Garage umgefallen. Im Stand – und nur ganz leicht.“

Dass der Mensch seine eigene Blödheit nicht zugeben will, verstehe ich. Ich weiß aber auch, dass Schrammen dann entstehen, wenn etwas in Bewegung ist, wenn es über den Asphalt schraddelt.

Und Alles, was lt. Inserat „für einen nur wenig begabten Schrauber eine Kleinigkeit“ ist, ist was für Schrauber mit dem schwarzen Gürtel.

„Sportauspuffanlage, weil die Serienanlage ja nichts taugt“ bedeutet übersetzt: „Ich weiß, dass der Serienauspuff das Beste ist. Aber nachdem ich die Karre draufgelegt hatte und der Händler mir den Preis nannte, habe ich mir lieber das Billigteil von „Prolo“ geholt.“

Lustig fand ich auch den Hinweis eines Händlers, der eine ZX9R anpries: „Scheinwerfer muss noch eingestellt werden“ Ja geht's noch ? Ist der dazu zu blöd ? Natürlich und das aus einem einfachen Grund: Die Lampeneinsätze in den Verkleidungen kann man meist nur in der Höhe verstellen. Um das schielende Geleucht wieder einzunorden, muss man nämlich die beim Sturz ebenfalls verbogene Verkleidungshalterung ersetzen.

Ein gern gelesener Klassiker: „Vergaser müssten mal nachgestellt werden“

Der Mythos des Vergasereinstellens scheint unauslöschbar. Fahren die noch Mofa, wo man Schieber und Düsenadel „frisieren“ konnte ?

Moderne Unterdruck-/Gleichdruckvergaser kann man nicht „mal nachstellen“ Da sind Schwimmmadeln undicht und lassen die Karre absaufen, in den meisten Fällen ist einfach die ganze Gasfabrik verharzt und versifft, hier hilft nur Ausbau, professionelles Reinigen im Ultraschallbad, Vorsynchronisation und nochmal nachträglich bei laufendem Motor mit einem Unterdruckmessgerät nachjustieren. Kostet beim „Freundlichen“ um 300 Euro, denn wer hat schon ein professionelles US-Equipment und entsprechend Ahnung und Erfahrung mit Vergasern ?

„34 PS lt. Brief, geht aber zweihundert...“ bedeutet: „Drossel rausgebaut, Betriebserlaubnis erloschen, du fährst ohne Versicherungsschutz und meist auch ohne Fahrerlaubnis, aber ich hab's Dir ja gesagt.“

Warum schreibe ich das ? Aus Erfahrung. Und weil ich einen Hals bekomme, wenn ich sowas lese, das ein Ahnungsloser vom Anderen abschreibt (sog. „Zu Guttenberg-Methode“)

Weil die Leutz zu mir kommen, wenn man „das Schnäppchen“ gemacht hat und nun plötzlich Zweifel auftreten. Und weil es mir immer wieder Spaß macht, Verkäufer, die völlige Ahnungslosigkeit durch sicheres Auftreten kompensieren wollen, zu entlarven.

Einen ganz wichtigen Begriff habe ich vergessen: „Lt. Vorbes.“

Der wichtigste Satzbestandteil ist „laut Vorbesitzer“ und kann mit den Begriffen „unfallfrei“ „Laufleistung“ „stets schonend gefahren“ „regelmäßig gewartet“ und zig anderen beliebig kombiniert werden. Man hat die Arschkarte damit gleich weitergereicht.

Und was wollte ich eigentlich sagen ? Achso, ja...

„Augen auf beim Motorradkauf“ oder jemand mitnehmen, der sich auskennt. Ist zwar keine Garantie, aber besser als blauäugig zu kaufen.

Hat jemand eine Kawasaki, die klappert ? Dann würde ich das Ventilspiel checken, Nockenwellen und Schleppebel auf Einlaufspuren prüfen und evtl. den

Steuerkettenspanner, im Zweifel die Steuerkette tauschen. Normal ist das nämlich nicht.

Meine Kawas klappern nicht. Und das ist gut so.

Eine schadenfreie Saison wünscht

Der Moppedsammler

Beliebte Argumente von Motorrad-Verkäufern:

- Das ist modelltypisch und muss so sein (schwäbisch: „dees ghert so...“)
- Was klappert ist noch da...
- Minimaler Kraftstoffverbrauch (wenn man den Motor aus lässt)
- TÜV kein Problem (okay, wenn man beide Reifen, das Lenkkopflager und die eingelaufenen Bremsscheiben erneuert)
- Alternativ: Bremsscheiben habe ich nachgemessen, noch volle Stärke (Mit einer Schieblehre über den Rand)
- Um Bremsschläuche und – flüssigkeit braucht man sich nicht zu kümmern (Hat man die letzten 20 Jahre ja auch nicht gebraucht)
- Luftfilter mal kurz von innen auspusten (von außen geht eh nix mehr durch)
- Vergaser wurden überholt (von denen in einem schnelleren Motorrad)
- Die Tachoanzeige ist original (nur der Tacho nicht)
- Das Geräusch ist weg, wenn der Motor warm ist (siehe Kawasaki-Klappern)
- Das Geräusch kommt nur, wenn der Motor warm ist (alles Andere)
- Wenn Sie das Geräusch stört, nehmen Sie einfach Ohrstöpsel, dann ists weg.
- Kette ist frisch gespannt (und zwar richtig, denn mit dem korrekten Spiel würde sie übrerrutschen)
- Ich weiß nicht, weshalb die nicht läuft – bestimmt nur eine Kleinigkeit (ich weiß genau, was kaputt ist, das wird richtig teuer)
- für den ambitionierten Hobbyschrauber eine Kleinigkeit (ich gehe natürlich davon aus, dass der jedes Spezialwerkzeug für dieses Modell besitzt)

- sollte man mal drüber polieren (ich hab's versucht, der Siff geht nicht mehr weg)
- Teile bekommt man bei ibäh nachgeworfen (ich suche seit einem Jahr vergeblich nach Ersatz für den durchgerosteten Tank)
- Zu schade zum Schlachten (und zu nichts Anderem mehr zu gebrauchen)
- Der Vorbesitzer hat mir versichert... (= ich habe nicht die Spur einer Ahnung)

Usw...usf