
Motor info - Het (ver)kopen van een tweedehands motorfiets

Last change: 2004-07-09 23:14

Bij de koop van een 2e hands motor, wil je nog wel eens wat mankementen over het hoofd zien. Dit komt deels door je enthousiasme voor de nieuwe fiets, deels omdat je dingen vergeet of gewoon niet weet. Af en toe wil het ook nog eens gebeuren dat de verkoper bewust zaken mooier voorstelt dan dat ze werkelijk zijn.

De lijst is bedoeld als leidraad bij het kopen van een 2e hands motorfiets. Uiteraard is niet alles even belangrijk, maar het is wel van belang dat je weet wat je koopt. Dat geldt ook voor het kopen bij een motorzaak of dealer (die kijken ook niet alles even nauwkeurig na). Achter de items staat vermeld wat het kost als het bewuste item defect is.

Tip: kijk voor de aankoop eens op internet voor specifieke zwakheden van de fiets. Kijk op nieuwsgroeps, fora etc (tip: www.motor-forum.nl, en www.custombike.org)

Een laatste tip: neem iemand mee. Twee zien altijd meer dan een, en de vriend of vriendin is niet verblind door enthousiasme, en is beter in staat jou met beide benen op de grond te houden.

Het gebruik van dit document.

Het eerste deel is een checklist van alles wat je gemakkelijk zelf kunt controleren. Aan het eind van het document staat beschreven hoe je de checks kunt uitvoeren. Achter het te controleren item staat soms een bedrag, dit is een indicatie van hoeveel het gaat kosten om het te repareren. Je moet zelf in overweging nemen, hoeveel je dan van de prijs afhaalt.

Veel succes met het (ver) kopen van de motor!

Meenemen

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Deze checklist | <input type="checkbox"/> 100% Rechte lineaal |
| <input type="checkbox"/> Schroevendraaier (klein en groot) | <input type="checkbox"/> Spiegeltje voor remblokken |
| <input type="checkbox"/> Bandenspanningsmeter | <input type="checkbox"/> Een vriend, vriendin, kennis (met helm) |
| <input type="checkbox"/> Multimeter | <input type="checkbox"/> Motorkleding voor een proefrit |
| <input type="checkbox"/> Zaklamp (Zorg voor volle batterijen) | <input type="checkbox"/> Rijbewijs / Paspoort als onderpand |
| <input type="checkbox"/> Notitieblok en potlood | <input type="checkbox"/> Genoeg geld voor aanbetaling |

Uiterlijk

Kuip en lakwerk

- Geen doffe plekken
- Geen krassen / butsen
- Geen scheuren in kuip = € 50 - € 500
- Geen benzineplekken op de tank = € 100
- Geen rondgesleten / verschillende bouten (slecht onderhoud, veel ellende) = € 50 - € 100
- Is de fiets symmetrisch? Niet symmetrisch = Niet kopen !

Buddy en accu

Maak buddy even los

- Geen scheuren in de buddy? Bedekt onder een sticker? Is het een originele overtrek? Wanneer dit niet het geval is: is het geheel correct gemonteerd? = € 50 - € 200
- Grondplaat van de buddy is niet verroest
- Onder de buddy: bedrading in goede toestand = veel werk, € 100
- Let op roest van het frame
- Geen aanslag op polen van accu ("bloemkool")
- Accuplatten niet vies en gezwollen en krom = nieuwe accu = € 60
- Vloeistofniveau van de accu goed ?
- Meet de accuspanning (moet groter dan 12.3 volt zijn in rust)
- Start de motor, en meet de spanning weer: deze mag niet veel hoger dan 14.5 volt zijn (anders is gelijkrichter-spanningsregelaar stuk) = € 100

Koplamp en ruit

- Steenslag = veel kilometers
- Reflector in de koplamp (niet dof en geen roest) – je kunt vragen om open te maken = €75

Overig

- Hoe was het gebruik? Woon-werk verkeer, af en toe? Woon-werk is goed: want goed onderhouden. Af-en-toe betekent weinig aandacht voor de motor.
- Is er valschade (spiegels, knipperlichten, kuipdelen, motorblok, tank)

Motorblok, aandrijving en frame

Motorblok

- Geen rondgesleten / verschillende bouten (slecht onderhoud)
- Trek bougiestekker los (geen vuil en roest)
- Geen oliespoortjes langs kleppendecksel, cilinderkop- en voet en carterafdichtingen = niet kopen / € 150 - € 250
- Hebben frame en motorblok hetzelfde typenummer? = niet kopen als niet hetzelfde
- Wanneer voor het laatst de olie vervangen?
- Wat is de kleur van de olie?
- Wat is het oliepeil koud?

Ketting en tandwielen

Zet de motor even op de bok

- Is ketting een O-ring / X-ring ketting? (O-ring en X-ring = duur, maar wel goed)
- Kettingspanners niet volledig uitgesteld? Nieuwe kettingset: € 100 - € 200
- Ketting niet van het tandwiel los te halen?
- Geen speling op de kettingrollen?
- Niet teveel vrije slag in de ketting (1.5 a 3cm)
- Tandwiel geen scherpe punten
- Tandwielen geen kromme punten
- Geen "zware punten" in de ketting (achterwiel ronddraaien en voelen naar zware punten)

Cardan

- Hoe is de staat van de keerringen in het systeem?
- Zet motor in eerste versnelling op de bok. Beweeg achterwiel: deze mag niet meer dan een centimeter of drie draaien

Frame

- De motor opbokken, stuur recht zetten, diep door de hurken en kijken of de wielen in één lijn staan. Wanneer dit niet het geval is, kan de motor verkeerd in elkaar gezet zijn, of een deel van de frameconstructie is krom. = oppassen met kopen
- In opgebokte toestand, moet één wiel vrij van de grond staan. Zo niet, dan is of de standaard verbogen of de aanslag op het frame verbogen. = oppassen met kopen
- Zij-standaard. Moet automatisch inklappen, of een kortsluitschakelaar moeten het starten verhinderen (in ieder geval bij nieuwere motoren). Dubbele veren moeten gemonteerd zijn.

Verlichting en armaturen

- Geen kapotte lampjes (kan ook betekenen dat bedrading niet goed is...)
- Achterlicht / koplamp goed
- Remlichten goed

- Knipperlichten goed
- Dashboard verlichting goed
- Controle lampjes van olie e.d. goed
- Laat de dagteller zich "resetten"?
- Functioneren de kop-, achter-, en remlampen? En de claxon?
- Zijn er sporen van een ongeval op de knipperlichten?

Brandstofsysteem, vering en uitlaat

Tank

- Binnen in tank geen roest (met zaklamp bekijken) = €150 - €250
- Benzinekraan lekt niet (geen afzetting van vuil en benzine) = €50

Uitlaatsysteem

- Geen roest aan buitenkant (anders grote kans dat hij binnen doorgeroest is) = €500
- Bij een niet originele demper: voorzien van een keurmerk (EG-ABE)?
- Wanneer er met de hand tegen de demper geslagen wordt, rammelt er dan wat? Zo ja, dan zitten er schotten los! = €100 - €500
- Zijn er sporen van een ongeval? = oppassen met kopen

Voorvork en balhoofd

- Geen speling, goede geleiding (voorrem inknippen, en paar keer stevig duwen) = €150
- Voorvorkkeerringen niet lek (geen oliesporen) = €50
- Geen steenslag/ roestplekken op de voorvork = oppassen met kopen
- Functioneren?
- Wanneer voor het laatst vorkolie vervangen? = €10 - €150
- Binnenpoten v/d voorvork: Met een vinger langs de binnenpotenbewegen. Wanneer deze droog zijn, kan het duiden op kapotte keerringen.= €50
- Binnenpoten ook niet te vet → lekke keerring = €25

- Geen speling op lager. (Zachtjes tegen muurtje of paaltje aan duwen.) = €150
- Achterkant omlaag laten duwen, aan voorvork het stuur draaien. Voelen of er geen zware punten in zitten. Stuur moet vlekkeloos beide kanten opvallen. = €150
- Stuuruitslag onbeschadigd? Wanneer beschadigingen te zien zijn, kan het duiden op een ongeval.

Achternvork & lagers

- Achternvorklagers zijn goed (pak achternvork zover mogelijk van scharnierpunt, en beweeg dwars op de motor) = €25 per stuk
- Til motor van achteren op, er mag geen knik voelbaar zijn (= lagering en bevestiging van schokbrekers en hevelsysteem)
- Geen oliespoortjes op schokbreker
- Monoshock: Lekkage? Functioneren? Roest op de demperstangen? = €300

- Bij een opgebokte motor, de achterbrug vastpakken en krachtig omhoog en omlaag bewegen. Wanneer hier speling inzit, zijn de lagers van het veersysteem versleten. = € 100
- Bij een opgebokte motor flink aan de brug schudden. Dit moet zonder speling kunnen.
- Zit er roest aan de buitenkant van het hefboomsysteem? Wanneer er vet op het systeem zit, kan het zijn dat de lagers droog gelopen zijn.
- Gebruik een zaklamp om te kijken of er scheurtjes zitten in afdichtingmaterialen.

Wielen, banden en remmen

Banden en wielen

- Profieldiepte > 2mm; bij markeringen van fabrikant is de band niet versleten
- Geen scheurtjes en of reparaties in de banden
- Controleer de bandenspanning
- Banden zijn egaal (geen verschil in profiel diepte) = € 200 per stuk
- Geen slag in de wielen = niet kopen
- Velgranden niet beschadigd = € 100
- Wiel kan niet bewegen t.o.v. achter- en voorvork (wiellagers goed) = € 20
- Heeft het voorwiel speling? Het voorwiel met beide handen krachtig in de rijrichting bewegen. Dit moet zonder speling geschieden.
- Geven alle spaken dezelfde toon? (ga er met de schroevendraaier langs) = € 50
- Een ComStar- wiel van Honda. Alle klinknagels dienen vast te zitten.

Kabels en remhendel

- Geen rafels einde koppelingskabel = € 15
- Lopen hendels soepel?
- Inknijpen moet niet zwaar gaan (= versleten kabel) = € 15
- Afstelbaarheid op de maximale stand? = € 15
- Rem moet hard aanvoelen (anders lucht of vocht in leiding in remvloeistof) = € 15
- Remvloeistof helder blank of lichtbruin of helderblauw. Anders is vloeistof te oud. = € 15

Remmen

- Remblokken niet versleten = € 35 per set
- Remschijven zijn mooi glad en niet te dun = € 180 per stuk
- Remschijven slepen niet hier en daar aan (je hoort de blokken constant de remschijven raken, dit is normaal) = € 180 per stuk
- Trommelremmen niet versleten (remvoeringen → indicatiepijlje op grondplaat) = € 20
- Rempedaal heeft geen speling op zijn as (beïnvloed remgedrag)
- Remleidingen lekken niet = € 180
- Remleidingen hebben geen scheurtjes Bros, Week, Zacht? = € 180

Remleidingen zijn in principe verouderd na 4 jaar = € 180

Proefrit (minimaal 30 minuten)

Tijdens de proefrit moet de motor goed warm worden.

Denk aan de bandenspanning.

Zijn alle sleutels voorhanden?

Functioneert het stuurslot?

Functioneertest van alle sloten.

Is de motor wel koud voor het starten?

Start goed

Rook goed:

Blauw = versleten motor,

Witte damp bij warme motor = lekke koppakking / gescheurde kop

Witte rook is waterdamp, dat is normaal bij koude motor. Indien warm moet witte damp voorbij zijn!

Zwarte rook is niet erg: te rijk mengsel, dit is bij te stellen, maar het zegt wel iets over het onderhoud

Stationair draait goed (bij "warme" motor)

Oliedruklampje moet uit zijn bij warme Stationair draaiende motor (Indien lampje aanblijft: slijtage krukas / nokkenas, of oliepompe – **dan niet kopen**)

Geeft de motor bij het inschakelen van de eerste versnelling een grote schok, met de koppeling ingeknepen? Zo ja, klevende platen, niet goed afgesteld, of de stalen platen zijn versleten.

Een helpende hand gaat achterop mee op de motor. Wanneer er onder belasting, zo ook bij gas geven, blauwe rook uit de uitlaat komt, zijn waarschijnlijk de zuigerveren versleten.

Wanneer er onder wisselende belasting en bij het loslaten van het gas, blauwe rook uit de uitlaat komt, moeten waarschijnlijk de kleppen geslepen worden.

Wanneer er bij het gas loslaten knallen uit de uitlaat komen, dan is de uitlaat waarschijnlijk niet luchtdicht afgesloten.

Maakt de transmissie zingende geluiden? Komt vaak voor bij 1 cilinder. Meer cilinders met zingend geluid = tandwielen en ketting vervangen.

Rammelt of ratelt bij lage toerentallen? Dan is de distributieketting waarschijnlijk versleten of moet bijgesteld worden.

Goed optrekken, niet inhouden als je hem openschroeft

Geen abnormale mechanische geluiden

- Stevig van laag naar hoog toerental gaan -> koppeling slipt niet. Koppeling mag ook niet slippen in de hogere versnellingen bij flink gasgeven!
- Alle versnellingen werken goed (bak = goed)

- Rijd even met losse handen: motor blijft stabiel (shimmying kan/mag bij bepaalde snelheden)
- Remt goed,
- Remt ook goed over bobbels
- Stuur goed in snel genomen bochten (en slalom)

- Werkt de kilometerteller?
- Werkt de snelheidsmeter?
- Werkt de toerenteller?

(het beste na een proefrit)

- Is er sprake van een waterlekage bij het koelsysteem?
- Zijn de koelslangen bros?
- Zijn de (rubberen) inlaatspruitstukken bros?

Afhandeling

- Klopt het framenummer?
- Kenteken deel 1: bouwjaar in orde
- Zorg dat je alle 3 delen van het kenteken te zien krijgt.
- Hoeveel eigenaren heeft de motor gehad?
- Reparaties
 - Wanneer de eigenaar aangeeft grote reparaties te hebben laten uitvoeren, is dat aantoonbaar? (Bonnen, rekeningen)
- Koper zorgt meestal voor overschrijvingskosten
- Van alle sleutels twee exemplaren overhandigd krijgen, liefst originelen
- Verzekering verzorgen: zorg ervoor dat de verzekering ingaat op de dag van tenaamstelling (RDW kan anders heel lastig doen)

Controlepunten Tweedehands Motorfiets

Naar: Wouter Timmer (email: woutertimmer@hetnet.nl)

Voor meer uitgebreide info over het kopen van een motor, verwijst ik naar de site van Wouter Timmer:

http://www.student.kun.nl/wouter.timmer/Kopen_Inspectiepunten.htm

Inleiding

Waar moet je als beginner nu op letten als je na het obligate kopje koffie en motorpraatje voor het eerst oog in oog staat met misschien wel je toekomstige motorfiets?

Wat de hierna genoemde inspectiepunten betreft maakt het geen verschil of het om een particuliere of om een dealer aangeboden motor gaat. Beiden kunnen (onbewust) een motor aanbieden die op een aantal punten niet voldoet. Sterker nog: er zal vrijwel geen motorfiets te vinden zijn die alle hier beschreven inspecties foutloos doorstaat. Dit is niet erg aangezien het bij veel van de inspectiepunten om kleine problemen gaat. Deze kunnen echter wel tot een lager bod van jouw kant leiden. Je zult immers tijd en geld moeten besteden aan het oplossen van deze problemen. Ook zijn er een aantal punten die zo zwaar wegen dat het kopen van een motorfiets die op ___n van deze punten niet voldoet moet worden afgeraden.

Droog oefenen samen met een ietwat technisch onderlegde kennis is een goede methode om het inspecteren van een motorfiets te oefenen. Ga samen aan de hand van deze lijst een jullie bekende motor controleren om de zwakheden van deze fiets aan het licht te brengen. Zo krijg je ervaring in het zoeken naar problemen en het inschatten van de ernst ervan.

Zaken om van huis mee te nemen:

- _ Dit overzicht
- _ Zaklamp (Zorg dat de batterijen vol zijn).
- _ Notitieblok en pen: Schrijf zowel alle positieve als negatieve punten op! Dit helpt je bij het wel of niet doen van een bod en de eventuele hoogte hiervan. Ook handig om thuisgekomen de ene motor met de andere te vergelijken.
- _ Een vriend, vriendin, kennis of nl.motter om je bij te staan en te helpen bij de inspectie. Twee zien altijd meer dan ___n!
- _ 100% rechte lineaal of iets soortgelijks (ongeveer 30 cm lang): gebruik deze om bij twijfel na te gaan of een bepaald onderdeel wel 100% recht is.
- _ Motorkleding voor een proefrit (of iemand met motorkleding om de proefrit namens jou te maken)
- _ Rijbewijs/Paspoort: zowel voor de proefrit als om eventueel meteen bij het postkantoor de overschrijving van het kenteken te regelen.
- _ Bandenspanningsmeter (gebruiken VOOR het maken van de proefrit. Zachte banden kunnen een proefrit immers zwaar beïnvloeden).

_ Genoeg geld om eventueel een aanbetaling te kunnen doen. Vaak is het bij een goedkopere motor verstandig om het bedrag dat je voor ogen hebt voor de motor in contanten bij je te hebben. Het op tafel leggen van contant geld bij het bieden op een motor kan vaak wonderen doen bij een onwillige verkoper!

Tip NIET ZEKER = NIET KOPEN!!

Tip Zorg dat je voor je gaat kijken info over de specifieke zwakheden van de machine hebt, via internet of nieuwsgroep. Concentreer je bij de inspectie niet alleen op deze lijst maar ook op de typische zwakheden.

Tip Spreek bij voorkeur af op een zaterdag. De verkoper heeft dan meestal de tijd en de postkantoren zijn open om een kentekenoverschrijving te kunnen afhandelen. Banken zijn dan meestal dicht dus zorg dat je (bv dmv pinnen) aan genoeg contant geld kunt komen om de koop meteen te beklinken.

Uiterlijk

Algemene indruk

Loop een rondje rond de motor en probeer een algemene indruk te krijgen. Klopt het uiterlijk met wat je uitgaande van de advertentie en telefoongesprek verwachtte? Ziet de motor er netjes of bij elkaar geraapt uit?

Kijk hoe de bouten en moeren over de gehele motor eraan toe zijn. Let vooral op kapotgesleutelde en afwijkende bouten. Kapotgesleutelde bouten zijn te herkennen doordat ze rond zijn afgesleten door het vele los- en vastdraaien. Afwijkende bouten herken je doordat er ineens ergens een ander type bout is gebruikt dan op de rest van de motor. Zitten er goede splitpennen als borging door de wiel-assen of is er ge_mprovisieerd met b.v. een kromme spijker? Vraag in deze gevallen de eigenaar om een verklaring.

Waardering: Een motor in perfecte uiterlijke staat is natuurlijk meer waard dan een roestig exemplaar. Kapotgesleutelde bouten zullen vervangen moeten worden. Dit is werk voor iemand met verstand van zaken aangezien een amateur het probleem zou kunnen verergeren. Verlaag je bod daarom met tenminste Fl 100.

Symmetrie

Is de motorfiets symmetrisch? Vaak kan de meegebrachte lineaal je hierbij helpen. Zet het stuur rechthoekig, ga op je knie_n recht voor en achter de motor zitten en kijk of de uitstekende delen links en rechts op dezelfde hoogte zitten. Zo niet dan kan er sprake zijn van een schadefiets. Staat bijvoorbeeld de kuip niet recht op het frame? Vraag de eigenaar om een verklaring. Is het echt duidelijk dat de motor krom is, breek dan de inspectie af.

Waardering: een kromme motor betekent problemen. Alleen een geoefend sleutelaar kan zo'n machine en de te maken kosten goed inschatten.

Zadel

Een zadel met scheuren en/of gaten zorgt ervoor dat regenwater in het binnenste achterblijft en het zadel dagenlang nat blijft. Ook zal een zadel door water gaan rotten. Dit kun je zien door met je zaklamp in het gat of de scheur te schijnen. Bekijk ook de onderkant van het zadel door deze los te halen.

Waardering: een nieuw zadel zal rond de FI 500,- kosten. Het is ook mogelijk om het zadel opnieuw te laten vullen en bekleden. Dit kost ongeveer de helft. Ga hiervoor naar een professionele zadelmaker, dezelfde die ook paardenzadels maakt.

Lakwerk

Is de lak dof of bekrast? Kijk ook rond de benzinedop. Als er benzine gemorst is vreet dat snel de lak aan. Roest onder de lak is te herkennen aan een gebobbeld oppervlak.

Waardering: Lichte lakschade of krasjes zijn meestal weg te poetsen met bijvoorbeeld Commandant (verkrijgbaar bij o.a. Halfords). Zware beschadigingen zijn niet weg te poetsen en maken de motor wat minder aantrekkelijk.

Gebruik

Vraag aan de eigenaar hoe intensief de motor de afgelopen jaren gebruikt is. Is deze gebruikt voor woon-werk verkeer dan is dat vaak een pluspunt. Dat betekent meestal dat de motor goed betrouwbaar was. Bij hoge kilometerstanden is het wel zaak om op te passen dat de eigenaar de motor niet verkoopt omdat er een grote reparatie voor de deur staat. Heeft de motor langere tijd stilgestaan? Zo ja, wat was de reden? Heeft de eigenaar nog speciale voorzorgen getroffen om de motor zo goed mogelijk te beschermen tijdens het stilstaan (bv. akku eruit en aan een druppellader)?

Valschade

Valschade is meestal te herkennen aan beschadigingen aan de volgende onderdelen:

- _ Voetsteunen (kan ook op een enthousiaste bochtentechniek duiden)
- _ spiegels
- _ handvatten
- _ kuipdelen
- _ schuursporen op het motorblok
- _ valbeugels en deuken in tank (ook de onderkant van de tank controleren)

Ook op de behuizing van de tellers kun je krassen tegenkomen. Dit betekent meestal dat de motor onderuit geremd is. Kijk of er schaafplekken, scheuren of gaten in de kuipdelen zitten. Is de kuip compleet? Controleer ook of er

bevestigingspunten van de kuipdelen zijn afgebroken. Dit komt erg vaak voor. Meestal worden er dan tiewraps (van die plastic bindertjes) gebruikt om de kuipdelen aan de motor te bevestigen. Kijk of er kuipdelen zijn verkleurd of dat er tekenen van overspuiten zichtbaar zijn. Overspuiten kan duiden op een schuiver. Lees voor tekenen van zware valschade het hoofdstuk over het frame en de voorvork.

Waardering: Originele kuipdelen zijn zowel nieuw als tweedehands erg duur. Denk eraan dat veel nieuwe kuipdelen ook nog gespoten moeten worden. Stoort de schade niet echt laat deze dan gewoon zitten. Verlaag wel je bod.

Accu

De accu bevindt zich meestal onder het zadel achter ___n van de zijpanelen. Kijk of het accuwater nog tussen maximum en minimum staat. Controleer ook of de accu op ___n of ander manier aangetast is.

Waardering: Een nieuwe accu kost rond de FI 150.

Motorblok, aandrijving en frame

Motorblok

Hebben het frame en motorblok hetzelfde typenummer en klopt dit nummer ook met het kentekenbewijs? Kloppen frame- en bloknummer niet met elkaar dan betekent dit dat er ooit een ander motorblok gemonteerd is. Vraag de eigenaar waarom er een ruilblok is ingekomen? Een ruilblok kan goed zijn, maar de motor is niet origineel meer. En er is altijd de mogelijkheid dat de motor gestolen en omgekat is. Natuurlijk gelijk even vragen waarom er een ruilblok nodig was, en wat de kilometerstand was van het ruilblok.

Kijk of alle bouten en schroeven van dezelfde soort zijn. Is dit niet het geval vraag de eigenaar dan welke reparaties er aan dat onderdeel hebben plaatsgevonden. Controleer het blok op oliesporen. Als je er wat olie op de buitenkant van het blok zit, veeg dit dan weg en kijk na de proefrit opnieuw.

Waardering: verlaag bij een ruilblok je bod met tenminste FI 300. Je weet immers niets van dit blok en ook de kilometerstand is je onbekend. Sommige olie lekkages zijn vrij makkelijk op te lossen maar voor andere moet de motor een flink eind gedemonteerd worden. De algemene regel is: hoe meer motorblok er om de oliesporen heen ligt, hoe duurder de reparatie gaat worden.

Motorolie

Vraag de eigenaar wanneer hij voor het laatst de olie ververs heeft. 'Geen idee' is een teken van verwaarlozing. Goede olie en regelmatig olie verversen is voor een motorblok van levensbelang. Peil de motorolie d.m.v. peilstok of

kijkglas. Het is een zeer slecht teken als deze nu al te laag staat. Kennelijk heeft de eigenaar weinig moeite gedaan om de oliehoeveelheid bij te houden. Daarnaast moeten de meeste motoren warm gepeild worden. Dit betekent dat er op het moment van warm peilen ook nog olie in de rest van het blok zit. Kort gezegd: bij warm peilen zal er dus ZEKER te weinig olie in het blok zitten.

Wat is de kleur van de olie?

Gebruik de zaklamp om in het oliepeilgat of kijkglas te schijnen. Olie hoort mooi vloeibaar en geel/bruin te zijn. Zwart betekent oude olie. Indien de eigenaar zegt dat hij de olie recentelijk nog heeft vervangen vraag hem dan om uitleg. Wittige verkleuringen betekenen dat er water in de olie zit. Dit kan zowel condens zijn, als een teken dat het koelsysteem lek is. Dit laatste geldt alleen als het om een vloeistof- (ook wel water-) gekoelde motor gaat. Controleer na de proefrit of de witte verkleuringen zijn verdwenen. Is dit niet het geval dan is het koelsysteem lek en staat er een (te) dure reparatie op stapel. Ga op zoek naar een andere motor.

Grijze olie of zilveren deeltjes in de olie betekenen abnormale motorslijtage. Dit houdt in dat er binnenin het motorblok zoveel slijtage is opgetreden dat er afgeschuurd metaal in de olie terecht is gekomen. Breek de inspectie af en zoek een andere motor.

Waardering: olie is goedkoop maar onbetaalbaar als het om de bescherming van het motorblok gaat. Verkeerde, veel teveel of te weinig olie kan een blok zwaar beschadigen.

Ketting en Tandwielen (indien aanwezig)

Pak de ketting bij het achtertandwiel vast en trek hem recht naar achteren. Kun je meer dan een halve schakel lostrekken dan de ketting versleten. Kijk naar de spanning van de ketting als je op de motor zit. Deze hoor je 2 of 3 cm op en neer te kunnen bewegen. Als de tandwielen inderdaad niet rond zijn moet je deze speling controleren op het strakste punt van de ketting. Twijfel je of de ketting te slap of versleten is, vraag dan de eigenaar om de ketting even voor je te spannen. Kan of wil hij/zij dit niet doen, volg dan de aanwijzingen op Ria van Minnens CB500-pagina en span de ketting zelf. Kijk ook of de kettingspanner niet aan zijn einde staat. Dit betekent namelijk ook dat de ketting is versleten.

Vraag of de gemonteerde ketting een O-ring ketting is. Een O-ring ketting gaat namelijk veel langer mee dan een gewone. Een gewone ketting bestaat altijd uit afwisselend smalle en brede schakels. Bij een O-ring ketting zit er duidelijk ruimte tussen de buitenkant van de smalle schakels en de binnenkant van de brede schakels. Daar zitten nl. de beroemde O-ringen.

Zet de motor in z'n vrij op de middenbok en draai het achterwiel rond. Kijk en luister goed of de ketting geen punten heeft waar hij moeilijker draait. Kijk

naar het onderste stuk van de ketting. Als het goed is hangt dat een klein stukje doorgezakt en gaat het 'dansen' als je het achterwiel een draai geeft. Het kan zijn dat dat slappe stuk af en toe wat strakker komt te staan (door tandwielen die niet helemaal rond zijn). Dat zie je vrij snel want een ketting die strakgetrokken wordt danst veel minder. De tandwielen moeten rechtstaande dikke tanden hebben. Afgesleten, of dunne schuinstaande tanden betekenen het einde van een tandwiel.

Waardering: Ketting en tandwielen horen tegelijk vervangen te worden. Een oud tandwiel zal een nieuwe ketting snel opvreten en omgekeerd. Een O-ring ketting en tandwielenset kost tenminste FI 400.

Cardan (indien aanwezig)

Zet de motor op de middenbok, zet hem in de eerste versnelling en vraag je metgezel om de motor van voren vast te houden zodat het achterwiel los van de grond komt. Pak het achterwiel vanaf de zijkant vast en probeer het rond te draaien. Er mag niet meer dan 2 of 3 cm vrije slag in het wiel zitten voordat je een grote tegendruk voelt. Probeer nu het achterwiel naar je toe en van je af te bewegen. Hier mag geen sprake zijn van speling.

Waardering: Een cardan gaat over het algemeen lang mee, maar als er reparaties nodig zijn wordt het prijzig. Een cardan in slechte staat kan een hele goede reden zijn om een motor niet te kopen.

Frame

Controleer het frame op roest. Gebruik de zaklamp om de slecht verlichte plekken te bekijken. Lichte roest is geen probleem maar zware roest kan gevaarlijk zijn vanwege het risico op doorroesten. Prik met je schroevendraaier in deze dikke roestplekken en kijk of je een gat in het frame kunt prikken. Zo ja, andere motor zoeken. Kijk ook of er ooit aan het frame gelast is. Dit is te herkennen aan de lasnaden in combinatie met nieuwe verf. Vraag de eigenaar eventueel om een verklaring.

Kijk meteen even hoe de kabelboom eraan toe is. Is deze nergens zwaar gaan slijten? Is het geen wirwar van losse stekertjes? Zijn er nergens blanke koperkabeltjes te zien? Vraag de eigenaar naar de plek waar de zekeringen zich bevinden en controleer of deze allemaal nog heel zijn. Demonteer als het mag ook even het glas van de koplamp. Hierachter liggen vaak ook veel draden. Kijk of hier niet teveel door een amateur aan geknoeid is.

Controleer of de verschillende framebuizen recht zijn met behulp van de meegenomen lineaal. Controleer als het kan ook de bovenste framebuis door de tank te demonteren. Kijk zowel naar horizontale als verticale afwijkingen. Probeer ook van een afstandje te bepalen of het frame recht is. Krommingen duiden op een zwaar ongeval met de motor.

Waardering: Bij duidelijke krommingen van het frame is het verstandig om de inspectie te stoppen. Een krom frame wijst immers op zware val- of

aanrijdingsschade. Een deels doorgesleten kabelboom kan voor de meest exotische elektrische problemen zorgen. Een kapotte zekering kost een gulden om te vervangen. Een elektrisch systeem waar veel door een amateur aan geknoeid is zorgt vaak voor frustraties als je de motor aan de hand van het elektrisch diagram in het werkplaatshandboek wilt repareren. Verlaag in dat geval je bod met tenminste FI 200.

Brandstofsysteem, vering en uitlaat

Tank

Het is belangrijk dat de tank van binnen niet zwaar verroest is. Dit kan er namelijk toe leiden dat de benzine in de tank vervuild wordt met roestdeeltjes en de carburateurs verstopt raken. De tank kan dan ook snel doorroesten en gaat lekken. Haal de tankdop los en schijn met de zaklamp naar binnen. Kijk of er roest in de tank zit. Controleer of er een benzine-filter in de leiding gemonteerd is, en of daar vuil in ligt. Check ook even of de benzine nog helder van kleur is. Hele donkere benzine is oud en zit al lang in de tank en carburateurs.

Waardering: een andere tank kost bij de sloop tenminste FI 300. Verstopte carburateurs schoonmaken is een rotklus maar wel te doen. Een revisiesetje voor carburateurs komt op ongeveer FI 100.

Uitlaat

Een uitlaat roest altijd van binnenuit naar buiten. Als er dus duidelijk roest van buiten waarneembaar is dan is de uitlaat van binnen zeker verrot. Tik met de achterkant van je schroevendraaier op de uitlaat. Hoor je de binnenkant meetrillen dan is de binnenkant van de uitlaat verrot. Kijk heel goed of er nergens (roest)gaten/gaatjes in de uitlaat zitten. Controleer ook de aansluiting van de uitlaatbochten op de einddempers. De einddemper(s) zijn de dikke eindstukken van een uitlaat, de uitlaatbochten zijn de gebogen metalen buizen die uit het blok komen. Vaak kun je lekkages herkennen doordat uitlaatgassen vuile streepjes achterlaten in de buurt van het lek.

Heeft de uitlaat een balanspijp of balanspot (een pijpje of pot die de verschillende uitlaatbochten met elkaar verbindt), kijk dan ook daar naar de aansluitingen op de bochten en dempers. Extra punten van aandacht zijn de uiteinden van de achteras en de zijstandaard en middenbok. Als er iets krom is, of als de uitlaat niet recht gemonteerd is, dan kunnen die onderdelen krassen maken in het chroom van de demper. Op die krassen kan de uitlaat snel gaan roesten.

Waardering: nieuwe einddemper(s) kosten tenminste FI 300 per stuk. Moet ook de balanspot vernieuwd worden dan kan de prijs makkelijk boven de FI 1000 uitkomen.

Balhoofd

Zet de motor op de middenbok (als die aanwezig is). Zorg dat het voorwiel los van de grond komt. Ga recht voor de motor staan en pak nu de beide vorkpoten (de stangen waar je wiel tussen zit) met beide handen vast en probeer ze voor en achteruit te bewegen. Voel je speling (een soort schokje tijdens het bewegen) dan staat het balhoofd verkeerd afgesteld. Deze test kan echter een 'vals alarm' opleveren. Als er nl. speling op de middenbok zit dan voel je de vork ook bewegen. Andere test op speling in het balhoofd: Tijdens de proefrit doe je vast ook wel even een remproefje. Let dan even goed op of je de voorvork een beetje voelt 'knikken' als je plotseling remt.

Pak het stuur aan ___n kant vast en beweeg het langzaam van links naar rechts. Deze beweging moet soepel gaan, zonder zware punten en zonder dat het stuur steeds terugvalt in de rechthoofstand. Als de lagers versleten zijn voel je een soort van 'knikje' rond de rechthoofstand van het stuur. Dit komt doordat de lagers door b.v. hobbels tijdens het rechthoofrijden een deuk hebben opgelopen. Als dit zo is dan zijn de balhoofdlagers aan vervanging toe.

Waardering: speling op het balhoofd is meestal door bijstellen te verwijderen. Nieuwe balhoofdlagers kosten rond de FI 100.

Voorvork

Beide vorkpoten moeten in smetteloze staat zijn zonder zware roestplekken, krassen en zeker zonder pitten of deuken. Zitten er stofkappen over de vorkpoten, duw deze dan omhoog en omlaag om de hele poot te kunnen bekijken. De aanwezige roestplekjes moeten zo licht zijn dat je ze met een poetsmiddel kunt wegpoetsen. Probeer te bepalen of de vorkpoten recht zijn door van bovenaf langs de poot te kijken of er eventueel de lineaal naast te houden.

Kijk ook even onder de stofkappen op de beide vorkpoten. Meestal kun je de keerring zo zien zitten. De bovenkant van de keerring moet schoon zijn. Vaak zit er een borgveer boven de keerring. Als die helemaal roestig is dan kan het moeilijk worden om de keerring te vervangen.

Ga op de motor zitten, knijp de voorrem in en druk de motor van voren een paar keer diep in de veren. Dit moet in een vloeiende beweging gaan en hij moet mooi gelijkmatig terugveren. Is er geen vloeiende beweging maar kleine schokjes of blijft de vork zelfs even hangen, dan is het mis. Ook moet de voorvork na het uitveren niet te lang blijven naveren. Dit kan liggen aan een te oude of te lichte voorvorkolie maar ook aan versleten voorvorkveren. Ook mag de voorvering bij het inveren niet doorslaan (een 'klonk' voelbaar zijn).

Daarna mag er geen nattigheid voelbaar zijn aan de vorkpoten. Is dit wel zo dan zijn de voorvorkkeerringen aan vervanging toe. Kijk ook naar roest op het bovenste stuk van de vorkpoot (tussen de kroonplaten in). Als je de keerringen moet vervangen dan is er kans dat je de nieuwe keerring helemaal van boven af over de vorkpoot moet schuiven (hangt een beetje af van de constructie van de voorvork). En keerringen beschadigen heel snel door roestplekken op de vork.

Waardering: nieuwe voorvorkveren kosten rond de FL 150. Voorvorkkeerringen kosten ongeveer FI 25. Nieuwe vorkpoten zijn duur. Reken op FI 300 per stuk.

Achterschokbreker

Laat je kompaan het stuur vasthouden, terwijl je achter de motor gaat staan, de buddyzit zo ver mogelijk naar beneden drukt en weer snel omhoog laat komen (terwijl je je handen op de buddy laat). Er moet een lichte tegendruk van de schokbreker(s) te voelen zijn (ze moeten dus niet net zo gemakkelijk weer omhoog vliegen). Kijk ook of de achterschokbreker(s) niet te lang naveren. Zo niet dan zijn in beide gevallen de schokbreker(s) op. Ook doorslaan is natuurlijk uit den boze. Kijk ook naar sporen van olie lekkage en kijk of de demperstang nog wel goed recht is.

Waardering: nieuwe achterschokbrekers zijn duur. Reken op tenminste FI 300.

Wielen, banden en remmen

Wielen

Onderzoek de velgen zorgvuldig op beschadigingen. Vraag je metgezel om achterop het zadel te gaan zitten zodat het voorwiel los van de grond komt. Ga recht voor de motor zitten en draai de band rond. Kijk of het wiel mooi recht loopt en of er geen slag in zit. Kijk ook hoeveel balanceer-lood er aangebracht is. Veel lood wijst erop dat de velg zwaar uit balans is, of misschien gewoon krom. Pak hierna het wiel van opzij beet en probeer het heen en weer te bewegen. Zit er speling in dan moeten de wiellagers vervangen worden. Doe nu hetzelfde met het achterwiel (zet de motor in z'n vrij) hoewel dit een stuk moeilijker is vanwege de weerstand van aandrijving en rem.

Kijk ook even of de wielen goed in __n lijn staan. Zet het voorwiel recht en kniel RECHT achter de motor met je hoofd vrijwel op de grond. Als __n man op de motor gaat zitten kan de tweede langs het achterwiel naar het voorwiel kijken. Eerst moet dan even het voorwiel precies rechthoekig gezet worden (op aanwijzingen van de 'kijker'). Daarna kun je met __n oog links en rechts langs het achterwiel kijken of dat in __n lijn staat met het voorwiel. Houd er wel rekening mee dat de achterband meestal wat breder is dan de voorband.

Waardering: een nieuwe velg kost tenminste FI 250. Wiellagers (twee nodig per wiel) kosten rond de FL 25 per stuk. Wielen die niet in __n lijn staan hebben een negatief effect op het stuurgedrag. Meestal kan een afwijking van het achterwiel d.m.v. de kettingspanners bijgesteld worden.

Achterbrug

Ga achter de motor staan (achterwiel in de lucht) pak de achteras vast en probeer deze naar links en rechts te bewegen. Zit er speling in dan zijn de achterbruglagers op.

Waardering: de lagers kosten rond de FI 50 per stuk.

Banden

De diepte van het bandenprofiel moet tenminste 2 mm zijn alhoewel de band dan alsnog snel aan zijn einde zal zijn. Hetzelfde geldt voor uitgedroogde banden. Hierbij zijn kleine scheurtjes herkenbaar in de zijkanten van de band. . Zijn de banden nog mooi rond of zijn ze 'vierkant' gaan slijten als gevolg van vele snelwegkilometers. Dit kun je controleren door met je hand de band vast te houden. Voel je een ronde of een vierkante vorm? Vierkante banden zorgen voor een slecht bochtgedrag. Als de banden nog vrij nieuw zijn is er een kans dat je ze door veel bochtige parcoursen weer rond kunt rijden. Zijn er geen te brede banden gemonteerd? Deze staan wel uitermate stoer maar zijn funest voor het rijgedrag.

Zijn er tekenen zichtbaar van reparaties aan de band? Bij tubeless (=binnenbandloze) banden is een gerepareerde band te herkennen aan een klein rond stopje op de plek waar een gat heeft gezeten.

Waardering: Nieuwe banden vormen een kostenpost van tenminste FI 400.

Spaken

Kijk of ze allemaal aanwezig zijn, draai het wiel en hou de schroevendraaier tegen de spaken. Alle spaken horen hetzelfde heldere geluid te maken. Ze mogen niet te roestig zijn en kijk of er de nippels niet beschadigd zijn door onjuist gereedschap.

Waardering: het herspaken van een wiel is een werkje voor de vakman. Het bijstellen van de spanning is zelf echter te doen.

Remmen

De remschijven moeten glad, niet te dun en regelmatig afgesleten zijn. Pak met duim en wijsvinger de remschijf aan beide kanten vast en voel of er hobbels in de schijf voelbaar zijn. Draai het voorwiel rond en luister of de schijfrem lichtjes aanloopt. Dit hoort zo. Luister goed of er geen momenten zijn waarop de rem niet aanloopt. Dat zou erop kunnen wijzen dat de remschijf krom is. Bij de proefrit is dan een schokkend remgedrag merkbaar. Hetzelfde kan gedaan worden bij een eventuele schijfrem achter.

Bij de meeste remklauwen is een inspectieluikje aanwezig waardoor je de remblokken kunt zien. Gebruik je zaklamp om te controleren of de remblokken niet versleten of schuin afgesleten zijn. De remvloeistof moet blank of

lichtbruin gekleurd zijn. Check nog voor de proefrit of er voldoende remvloeistof in het reservoir zit. Controleer of de remleiding(en) in goede staat zijn. Kleine scheurtjes kondigen het einde van een leiding aan. Let ook op dat de leiding niet lekt. De remhendel moet bij het inknippen hard aanvoelen. Het mag niet mogelijk zijn om het hendel tegen het stuur aan te knippen. Is dit wel het geval ga dan onder geen beding proefrijden voordat het probleem verholpen is.

Bij trommelremmen zul je de remindicator moeten bekijken om te zien in hoeverre de remvoering is versleten. Controleer of de remkabels soepel werken en niet zijn gaan rafelen.

Waardering: nieuwe remschijven zijn duur. Reken op Fl 400 per stuk. Remblokjes kosten rond de Fl 70 per set van twee. Nieuwe rubberen remleidingen kosten zo'n Fl. 25 per stuk. Het opnieuw laten voeren van een trommelremschoen kost rond de Fl 50 per rem. Bespaar niet op de werking van het remsysteem. Bij twijfel kun je beter een onderdeel vervangen dan er bij 120 km/u achter komen dat je remmen niet werken.

Extra's

Extra's zijn vooral handig als je zelf toch al van plan was om ze aan te schaffen. Extra's die al op de motor zitten kosten je minder dan als je ze na de koop nog nieuw aan moet schaffen. Hier volgt een korte beschrijving van de meest voorkomende opties bij een motor.

Valbeugels

Een aanrader voor iedere motorfiets. Ze zijn spotgoedkoop als je bedenkt hoeveel geld ze je bij een omvallertje besparen.

Koffers

Een nieuwe kofferset met bevestigingsbeugels is vreselijk duur. De prijs ligt al snel boven de Fl 1000. Tweedehands zijn koffersets met beugels echter al voor rond de Fl 250 te krijgen. Koffers zijn vooral handig voor veelrijders die de motor als enig vervoermiddel hebben.

Werkplaatshandboek

Onmisbaar voor de minder kapitaalkrachtige motorrijder. Kost nieuw rond de Fl 80.

Tip www.autoboek.com

Tip: wordt de motor samen met een wphb verkocht, kijk dan eens waar in dat boek de smerigste pagina's zitten. Dit zijn ongetwijfeld de dingen die het vaakst door de eigenaar bestudeerd zijn. Idem voor losse blaadjes die in het boek liggen, notities in de kantlijn etc. Zijn dit pagina's als 'kleprevisie' of

'krukaslagers vervangen' dan is dat slecht nieuws voor jou. Vraag ook of de eigenaar garage-rekeningen ter inzage heeft. Vaak staat daar ook de km.stand op, zo kun je vaak een beter beeld krijgen hoe de machine gebruikt is.

Windscherm/stuurkuip

Comfortverhogend hulpmiddel voor met name naked bike rijders. Bijzonder waardevol in de winter en bij regen. Windschermen kosten nieuw rond de FI 150, stuurkuipen tenminste het dubbele. Een windscherm of stuurkuip kan echter een negatieve invloed op het stuurgedrag hebben, zeker als het hard waait. Ook kan een windscherm of stuurkuip zorgen voor extra windgeruis of turbulenties.

Proefrit

Inleiding

Zonder ruime proefrit (toch zeker 30 min) koop je geen motor. Geen proefrit betekent einde bezoek. Het kan zijn dat de eigenaar een onderpand (bv je rijbewijs of een bepaald bedrag) vraagt. Doe dit alleen als je bij de eigenaar thuis bent geweest en ook zeker weet dat dit zijn/haar huis is. Geef natuurlijk nooit iemand die je net kent de sleutels van je motor/auto die voor de deur staat. **Neem dit overzicht, de schroevendraaier, notitieblok, bandenspanningsmeter, rijbewijs en portemonnee mee.**

Bandenspanning

Test allereerst de bandenspanning. Een motor met een verkeerde bandenspanning kan voor een zeer gevaarlijk weggedrag zorgen. De spanning hoort voor rond de 2 en achter rond de 2,5 bar te zijn. Vraag de eigenaar naar de precieze spanning. Houd als deze dit niet weet (zou hij/zij echter behoren te weten!) de genoemde 2 en 2,5 bar aan. Vraag de eigenaar naar de dichtstbijzijnde benzinepomp waar je de bandenspanning kunt corrigeren.

Koude motor

Wees er zeker van dat de motor koud is. Een motor die voor je komt al is opgewarmd kan onder andere koude startproblemen maskeren. Een uitlaat warmt snel op en koelt snel weer af, maar de olie uit het blok heeft enkele uren nodig om volledig af te koelen. Voel daarom **VOORZICHTIG** met de achterkant van je hand aan het oliecarter (de meestal vierkante pan recht onder het motorblok) om er achter te komen of de motor die dag nog opgewarmd is.

Startprocedure

Eerst alleen de motor op contact zetten. Nog niet starten: Kijk of het neutraal lampje brandt en of grootlicht- en knipperlichtlampjes op het dashboard werken. Verzeker jezelf er nogmaals van dat de remmen werken.

Start de motor met het gebruik van de choke: De motor moet vlot aanslaan en de starter mag geen hard klakkende of extreem rammelende geluiden maken. Kijk of het oliedruklampje (indien aanwezig) even aangaat (routinetest) en even daarna vanzelf dooft.

Spuug na een halve minuut op de uitlaatbochten en kijk of ze even warm zijn. Is het een meerdelig uitlaatsysteem hou dan een papiertje op ongeveer 10 cm achter de uitlaten. Kijk of het papiertje in alle gevallen ongeveer evenveel heen en weer wappert (om te zien of alle cilinders even hard meedoen).

Geef wat gas en laat het gas ineens helemaal los. Draait het handvat vanzelf en vlot weer terug? Zo niet wees hier dan verdacht op tijdens de proefrit. Kijk of de engine stop werkt.

Waardering: kapotte controlelampjes kosten een gulden per stuk. In combinatie met andere elektrische probleempjes kan een niet werkend lampje echter een teken van vaak moeilijk te doorgronden elektrische problemen zijn. Ook het niet meewerken van een cilinder kan verschillende oorzaken hebben: een kapotte bougie van F 7,50 kan de oorzaak zijn, maar het is bij een motor met aardig wat kilometers soms ook een teken dat de compressie van deze cilinder te laag is. In zo'n geval is er een dure motorreparatie op komst.

Rook

Vraag je kameraad om bij het wegrijden en terugkomen goed op te letten of er rook uit de uitlaat komt en zo ja om te onthouden welke kleur deze rook heeft. Controleer dit zelf tijdens de proefrit ook een paar keer.

- Blauwe rook: een slecht teken. Olieverbruik via de zuiger(veren) of de klepseals kan een oorzaak zijn. Met name tijdens het schakelen is de blauwe rook goed zichtbaar. Let wel: bij tweetakten echter volledig normaal omdat deze juist ontworpen zijn om olie te verbruiken!
- Witte rook: volledig normaal bij een koude motor.
- Zwarte rook: te rijk mengsel. Niet gevaarlijk maar wel een teken van een slechte afstelling.

Waardering: persoonlijk zou ik een motor die blauwe rook uitstoot (en dus veel olie verbruikt) niet snel kopen. Op zich is er met de motor nog prima te rijden maar er zal in de toekomst (als het olieconsumptie echt de spuigaten uit gaat lopen) een dure revisie nodig zijn. Wil je de machine desondanks graag hebben, verlaag je aanbod dan flink.

Onderweg

Zorg dus eerst dat de bandenspanning in orde is en de remmen werken. Warm de motor eerst rustig een minuutje of tien op. Zeker als deze een tijd niet bereden is moet het blok weer even loskomen.

Doe de volgende controles op een rustige, rechte weg.

Speel een beetje met de machine. Beetje slingeren, remproeven (maak het niet te gek want vallen=zeker kopen) verschillende soorten wegen en snelheden uitproberen. Voel je tijdens het remmen een lichte 'knik' in het stuur dan is het tijd om de balhoofdslagers af te stellen. Controleer of de remmen geen stoterig karakter hebben. Dit kan wijzen op een kromme remschijf.

Laat bij een constante snelheid het stuur even los. Als je dit te gevaarlijk vindt kun je hetzelfde effect bereiken door beide stuurhelften met wijsvinger en duim vast te houden en de motor even zijn eigen lijn te laten rijden. Kijk of de motor rechtuit blijft rijden of naar ___n kant trekt. Probeer hetzelfde bij een aantal verschillende snelheden. (Niet bij minder dan 20 anders val je om).

Schakelt de motor goed? Geen valse vrijstanden en springt hij niet uit de versnelling? Is de machine moeilijk in z'n vrij te krijgen: kan een typisch kenmerk van de versnellingsbak zijn, maar kan ook problemen betekenen. Schakel de motor (als deze warm is) in de hoogste versnelling en laat hem van lage naar hoge toeren trekken door vol gas te geven. Hierbij mag de koppeling niet slippen. Dit merk je doordat het blok tijdens het accellereren af en toe even in toeren blijft hangen.

Controleer de werking van het instrumentenpaneel. Geeft de kilometerteller de goede waarde aan of slingert deze heen en weer. Doet de (eventuele) toerenteller het?

Waardering: Een kromme remschijf vormt een kostenpost van rond de FI 400. Een motor die niet goed rechtuit loopt kan last hebben van slechte banden, teveel gewicht aan ___n kant van de motor (bv door een gemonteerde kofferset) maar ook doordat de wielen niet in lijn staan of het frame krom is. Het is aan jou om te achterhalen wat de meest waarschijnlijke oorzaak is. Bij twijfel de motor niet kopen. Een versleten koppeling is meestal eenvoudig te vervangen. Dit kost wel rond de FI 250. Een kapotte versnellingsbak is een dure kostenpost. FI 500 of (veel) meer is geen uitzondering. Een kapotte teller moet vervangen of gereviseerd worden. Reken op FI 200.

Tussenstop

Stop na een tijdje op een rustige plek maar laat de motor lopen. Zet de motor op middenbok of zijstandaard. Als de motor alleen een zijstandaard heeft laat het blok dan niet te lang lopen. Alle olie wordt door het schuin staan naar ___n kant van het blok gestuurd en in een extreem geval zou dit voor motorschade kunnen zorgen. Luchtgekoelde blokken moeten in principe ook niet langer dan een paar minuten zonder koelende rijwind draaien.

Luister goed naar onbekende geluiden. Hoor je rare geluiden gebruik dan de schroevendraaiermethode om erachter te komen waar het geluid vandaan komt. Schroevendraaiermethode: probeer te bepalen waar eventuele rammeltjes vandaan komen door de punt van een schroevendraaiër op de cilinderkop, versnellingsbak of in de buurt van de nokkenas te zetten en te luisteren waar het lawaai het ergst is.

Bekijk de onderdelen waar je over twijfelt nog eens. Kijk op de grond en op het blok om te zien of de motor lekt. Een lawaaiuitlaat is trouwens ook goed voor een extra minpunt. Uitlaten zijn duur en de politie controleert actief op geluidsoverlast door motoren.

Waardering: Komt het geluid uit de cilinderkop dan kan het zijn dat de kleppen slecht gesteld staan. In combinatie met een hoog oliegebruik en blauwe rook duidt het echter op een naderende koprevisie. Koop in zo'n geval een andere motor. Een ratelend geluid uit het midden van het blok duidt vaak op een slecht gespannen nokkenasketting. Over het algemeen betekent dit dat deze ketting even opgespannen moet worden. Bij motoren met een automatische nokkenaskettingspanner duidt een ratelende nokkenasketting echter op een kapotte spanner. Dit is geen moeilijke maar wel een vrij lastige reparatie omdat hiervoor het blok meestal uit elkaar gehaald moet worden. Reken op FI 500. Een vervangingsuitlaatdemper kost meestal rond de FI 300 per stuk.

Terugreis

Concentreer je op de terugweg vooral op de vraag of je vindt dat de motor bij je past. Niet te groot of te klein? Past de motor bij het doel waarvoor je hem wilt aanschaffen? Controleer of je geen kramp krijgt. Het kan natuurlijk zijn dat de fiets gewoon niet voor je postuur gebouwd is. Vraag jezelf af of je de komende jaren op deze fiets ziet rijden. Zo niet, dan jammer maar helaas. Dit is niet de motor van je dromen...

Terug bij de eigenaar

Zet de motor af. Voel even of de akku warm geworden is. Een akku wordt eigenlijk alleen maar warm als hij overladen wordt. Warmte duidt op een kapotte spanningsregelaar. Na een paar minuten afkoelen nogmaals olie peilen. Deze hoort nu tussen minimum en maximum te staan. Kijk nogmaals naar de olie: is deze nog steeds wittig (water) dan is er ook iets mis. Waarschijnlijk lekt het koelsysteem dan vloeistof in de olie. Kijk nogmaals of de motor vloeistoffen lekt. Dit kan een kapotte pakking zijn, maar ook iets veel ergers.

Waardering: een andere spanningsregelaar kost rond de FI 100 op de sloop. Staat het oliepeil ver boven het maximum of onder het minimum, zoek dan een andere motor. De prijs van een nieuwe pakking hangt van de soort pakking af. Het vervangen van een pakking die ver in het blok ligt is vaak een dure klus. Behoorlijke lekkage is een reden om de motor niet te kopen.

Kenteken

Kenteken en bouwjaar

Ga na of het bouwjaar dat in de advertentie vermeld stond klopt met het jaar dat op Kentekenbewijs deel 1 (de stempel naast 'afgegeven de:') en motorframe vermeld wordt. Het bouwjaar staat meestal op een metalen plaatje dat op het balhoofd van het frame is gemonteerd. Het balhoofd is de plek onder het stuur waar de stuurstang door het frame loopt. Meestal zul je een aantal kabels opzij moeten duwen om het af te kunnen lezen. Een onleesbaar of onbrekend frameplaatje vraagt om uitleg. In het ergste geval zou de machine namelijk gestolen kunnen zijn.

Komen de jaartallen niet overeen, vraag de verkoper dan ook om een verklaring. Meestal is er in zo'n geval sprake van een 'grijze import' motor. Dit is een machine die b.v. uit Amerika komt en daar soms een tijd rondgereden heeft (vandaar het oudere bouwjaar). Vervolgens is de motor naar Nederland gehaald en hier door de RDW van een Nederlands kenteken voorzien. Hierbij is de datum van keuring op het kenteken is gezet. Zo kan een '87-er ineens een '84-er blijken te zijn.

Controleer of het nummer op het Kentekenbewijs deel 1 overeenkomt met het nummer op het frame. Komen deze niet overeen dan is de motor niet de motor die op het kenteken vermeld staat. Dit is zeer verdacht en ik raad je in zo'n geval aan om de inspectie af te breken.

Kijk ook naar de naam op Kentekenbewijs deel 2. Als daarop een andere naam op staat dan degene bij wie je komt kijken dan heeft de verkoper iets uit te leggen. Een onlogische verklaring betekent het einde van de inspectie.

Waardering: Gaat het om een grijs geïmporteerde machine maak de eigenaar dan duidelijk dat je in geen geval bereid bent om de vraagprijs (ook al is dit een 'vaste prijs') te betalen. De machine is immers ouder dan hij/zij je voorhield. De prijs die je wel wilt betalen hangt van de staat van de machine af en het verschil in bouwjaar.

Sleutels

Controleer of alle sleutels en reservesleutels bij de motor aanwezig zijn. Dit geldt natuurlijk voor alle onderdelen met een slot: contactsleutel, tankdop, buddyzit, koffers en eventueel afzonderlijk stuurslot.

Waardering: Sleutels na laten maken kost weinig. Bij een sleutelbar kun je meestal voor onder de Fl 5,- per sleutel terecht. Het volledig ontbreken van bepaalde sleutels kan wel duur worden. Soms zal er zelfs een nieuw slot gekocht moeten worden.

Ter afsluiting

Zo, de motor is geïnspecteerd. Je hebt nu als het goed is een aantal pagina's van je blocnote volgeschreven met voors en tegens. Je hebt je ervan verzekerd dat de motor wel of niet goed functioneert en of de machine al dan niet bij je past. Je hebt nu verschillende keuzes:

- Beginnen met het onderhandelen. Doe zelf nooit het eerste bod. Bied je te laag dan is de eigenaar vaak beledigd, bied je te hoog dan betaal je meer dan de eigenaar eigenlijk wilde hebben. Als de onderhandelingen dreigen vast te lopen kan het laten zien van jouw bod in contant geld wonderen doen met een verkoper. Doe dit niet te vroeg. Hou je echter aan je budget. Een goede en innemende dealer kan een onervaren motorkoper soms behoorlijk beïnvloeden. Speciale aanbiedingen als je een wat duurdere motor neemt, uitgestelde betaling of een financieringsplan klinken behoorlijk verleidelijk maar leiden allemaal tot ___n resultaat: dat je teveel betaalt voor een motor. Het is daarom verstandig om een vast (en realistisch!) budget voor je toekomstige motorfiets vast te stellen en je daar aan te houden.
- Andere motoren bekijken en ze vergelijken met deze. Hierdoor loop je natuurlijk het risico dat deze motor al verkocht is als je terugkomt. Toch is dit geen onverstandige keuze als je nog niet helemaal zeker bent over bepaalde problemen aan de motor. Gebruik je tijd om uit te zoeken of het probleem te ernstig is om de motor te kopen en wat een verstandig bod zou zijn.
- Deze motor vergeten en op zoek gaan naar een goed exemplaar. Vaak de beste keuze als je serieuze twijfels hebt over de motorfiets of de eigenaar. Onthoud dat er heel veel motoren te koop staan.

Succes!

Bronnen:

Wouter Timmer,
<http://www.Louis.nl>,
<http://KNMV.nl>,
<http://motor-forum.nl>,
<http://ratbike.org>