

## **Checklist voor de aankoop van een gebruikte motorfiets**

Deze checklist kan gebruikt worden voor alle merken motorfietsen

Versie: 0.2  
Bewerkt door M. Koetluk

© 2005 - Bert Meijerink

### Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Papieren.....	4
3. Algehele staat van motorfiets.....	4
4. Reminstallatie.....	5
5. Velgen en banden.....	5
6. Het balhoofd.....	6
7. De voorvork.....	6
8. De achtervork en vering.....	6
9. Het frame.....	7
10. De verlichting.....	7
11. De Accu.....	7
12. De bedrading.....	7
13. De aandrijving.....	8
14. Tank.....	8
15. Het motorblok.....	9
16. De uitlaat.....	10
17. De proefrit.....	10

### 1. Inleiding

Deze checklist is afgeleid van het document “Tips voor de aankoop van een gebruikte motorfiets” door Bert Meijerink. Als je thuis eerst goed de tips hebt doorgelezen kun je vervolgens op “jacht” gaan naar een interessante occasion gewapend met de hierna volgende checklist.

Voor elk onderwerp is een vakje geplaatst waarin het onderdeel afgevinkt kan worden.

Vorbereiding voor de “grote dag”:

- Je hebt een aantal advertenties gevonden en een kijkdag gepland;
- Nodig een partner mee uit;
- Druk een of meer exemplaren van deze checklist af;
- Druk een of meer exemplaren van het proefrit formulier af (zie web site);
- Bespreek met jouw partner globaal hoe de dag gaat verlopen en betrek hem of haar bij deze checklist;

## Checklist

### 2. Papieren

Controleer het **identificatienummer** op het kentekenbewijs deel 1 ( I A)overeenkomt met het **nummer op het frame**. Deze is bij de BMW K-serie ingeslagen aan de **rechterzijde van het frame vlak achter de motor** vlak bij het metaalkleurig plaatje waar ook het type en framenummer op staat. Deze laatste twee moeten natuurlijk ook gelijk zijn anders is de herkomst van de motorfiets onduidelijk.

Controleer of het bouwjaar(***Datum eerste toelating***) op het kentekenbewijs deel 1(I A) overeenkomt met het bouwjaar uit de advertentie.

Controleer de naam op kentekenbewijs deel 2 (I B).

### 3. Algehele staat van motorfiets

Bekijk de motorfiets rondom vanuit alle hoeken. Voldoet hij aan alle verwachtingen uit de advertentie. Let hierbij dan goed op de volgende punten:

**Vuil of smerig.**

**Roest en zwaar geoxideerde aluminium onderdelen.**

**Barstjes** - bevestigingspunten van kunststof onderdelen.

**Afgebroken bevestigingspunten** - bevestigingspunten kunststof onderdelen, en zijkapjes bij de K-serie.

**Glans en kleur van de lak.**

**Schade** - let m.n. op tank, kunstof delen (kuip), schaafplekken op spiegels, handvaten, voetsteunen, richtingaanwijzers, koplamp en achterlicht.

**Boutjes en moertjes** – conditie.

**Symmetrisch / recht** Vooraanzicht: overeenkomstige delen links/rechts even hoog, volle kuip: recht op de motor.

**Buddyseat** scheuren, gaten, doorgezakt, roestig bodemplaat.

**Toepassing en soort motor.**

### 4. Reminstallatie

**Remhendel:** weerstand of diep in te trekken tot aan hendel.

**Remolie: niveau + kleur** (kleurloos of amberkleurig).

**Remleidingen** - controleren op hun uiterlijk, zichtbaar scheurtjes.

**Remklauwen** - remzuigers kunnen heel erg vlot in- en uitschuiven.

**Remblokken** - dikte.

**Remschijven – controle (1)** tussen de vingers: langsgroeven of ribbels voelen / kromme schijf / remspoor kleiner dan 2 à 3 millimeter tov buitenzijde.

**Remschijven – controle (2)** Draai het wiel: blokken moeten lichtjes en gelijkmatig aanlopen op de schijven.

### 5. Velgen en banden

**Velgen** - geen deuken /scheuren, of slag. Moeten recht zijn. Spaken: niet krom, ontbreken of los; Controller de hoeveelheid balanceerlood.

**Banden (1) - Profiel** (minimum 2 mm voor, 1 mm achter), geen barstjes in rubber.

**Banden (2)** - Controleer juiste **type** banden volgens het instructieboekje.

**Banden (3)** - Gelijkmatige **slijtage**.

**Banden (4) - Bandenspanning.** Instructieboekje raadplegen of richtlijn: vóór 2.2 bar en achter 2.5 bar.

**Wiellagers (1) - Gang:** wielen van de grond en ronddraaien; zonder vreemde bijgeluidjes; lagers mogen niet haperend of stroef lopen.

**Wiellagers (2) - Speling:** links of rechts van de motorfiets staan en neem het wiel goed vast met beide handen. Trek, duw en sleur en zo hard mogelijk aan.

## 6. Het balhoofd

### Balhoofd speling – (drie mogelijkheden)

**Methode 1:** voorwiel van de grond. (motor met een middenbok). Laat partner zitten op de motor. Ga op uw hurken voor de motor zitten en neem de vorkbenen met beide handen vast.

1. Schud de voorvork van voor naar achter.
2. Beweeg het stuur enkele keren heel voorzichtig van volledig links naar volledig rechts en terug.

**Methode 2:** Ga op de motor zitten, duw hem met het voorwiel tot tegen een muur. Druk nu uit alle macht een aantal keer tegen het stuur naar de muur toe.

**Methode 3:** tijdens de proefrit:

1. Lichte remproef: licht knikje voelbaar.
2. Sstuur moet soepel van links naar rechts gaan tijdens langzaam rijden.

## 7. De voorvork

**Vering & demping** - ga op de motor zitten, knijp de voorrem in en druk de motor van voren een paar keer diep in de veren. Let op vloeiende beweging, het terugveren moet soepel gaan. Geen schokjes, of hangen, of metaalachtige geluiden, niet te lang naveren.

**Voorvorkkeerringen** - onder stofkappen kijken. Moet in smetteloze staat zijn. Geen olie bovenop, geen roestvorming zichtbaar.

**Vorkbuizen** - in zeer goede staat zijn zonder roestplekken, deuken, pitten en krassen. Kijk onder de (harmonica)hoezen om de poten. Beide vorkbuizen moeten recht zijn. Haast niet te controleren zonder demonteren. Enig hulpmiddel: er mee gaan rijden en zien of het stuur scheef staat, of puur visuele controle (Liniaal er langs houden).

## 8. De achtervork en vering

**Lagers – speling:** Plaats de motorfiets met het achterwiel van de grond. Ga naast de motorfiets staan. Neem één kant (Bij de K-serie natuurlijk de rechterkant, links zit niets) van de achtervork vast. Trek en duw uit alle macht. De vork mag niet meebewegen, anders zit er speling op de lagers. Deze kunnen niet afgesteld worden en zijn dan aan vervanging toe.

**Demper en veren** - de veren een paar keer goed induwen; veerbeweging moet snel gedempt zijn. Kijk ook naar sporen van olie lekkage en kijk of de demperstang nog wel goed recht is.

### 9. Het frame

Controleer het frame allereerst op roest. Lichte (oppervlakkige) roest is geen probleem.

Controleer ook als er aan het frame is geschilderd. Dit kan duiden op reparaties.

Controleer als laatste of alle framebuizen recht zijn en het frame in zijn geheel recht is.

### 10. De verlichting

Controleer:

Stadslicht.

Dimlicht.

Grootlicht.

Richtingaanwijzers.

Achterlicht.

Remlicht.

### 11. De Accu

Controleer de accupolen geen dik aanslag.

Controleer niveau accuzuur.

Start de motor nu eens. De motor moet vlot rondgaan.

### 12. De bedrading

Kijk naar de bedrading: kneuzingen in de draden, liggen er delen open.

Controleer met name overgang van het stuur naar het frame.

### 13. De aandrijving

**Cardan** - Zet de motor op de middenbok, en zorg er voor dat het achterwiel los van de grond komt. Beweeg het achterwiel van voor naar achter. De vrije slag die bij een cardan-aandrijving altijd aanwezig is mag niet meer dan 4 á 5 centimeter zijn gemeten op de hoogte van de band. Pak de band ook eens zijdelings beet en probeer hem zijdelings te bewegen. Hier mag geen speling in zitten.

**Open ketting** - Controleer de **tanden van de tandwielen**: mooi symmetrisch. Versleten tandwielen zijn duidelijk te herkennen aan de haaiantanden.

Controleer ook op **zijdelingse slijtage** van de tandwielen. Is dit het geval dan is de sporing van het achterwiel niet goed. Dit is echter eenvoudig bij te stellen.

Controleer nauwgezet de **spanning van de ketting**. Zorg ervoor dat het achterwiel vrij van de grond is. Draai nu het wiel een aantal keer in het rond. Als de ketting in de ene positie te strak gespannen is, en in een andere positie te los, dan is de ketting versleten en moet deze vervangen worden.

Pak de **ketting** bij het achtertandwiel vast en trek hem recht naar achteren. Kunt u meer dan een schakel lostrekken van het achtertandwiel dan de ketting versleten. Kijk naar de spanning van de ketting als u op de motor zit. Deze hoort u 2 of 3 cm op en neer te kunnen bewegen. Is dit meer dan dient de ketting gespannen te worden en is dit niet mogelijk dan is zij versleten.

### 14. Tank

Open de tank en controleer of er binnen in de tank:

1. Geen grote **corrosie** aanwezig.
2. Geen **vuil** op de bodem ligt.



### 15. Het motorblok

**Algemeen** – uiterlijk en bouten, oliesporen op de cilinderkop en onder het blok. Luister hoe het loopt en luister naar de kleppen, een tik kunt u meestal wel horen. Gebruik een schroevendraaier, leg de punt op de cilinderkop en hou uw oor tegen de achterkant van de schroevendraaier.

Kijk naar het oliepeilglas, - mag niet witachtig zijn.

#### Olie

Vraag wanneer de olie is ververst.

Bekijk het blok en kijk of er nergens olie of aangekoekt vet zit. (Met name bij de pakkingen.) Gebeurt dit in heel lichte mate, dan spreekt men van het 'zweten' van het motorblok wat niet een echt probleem is. Zijn het grotere lekkages dan dienen de pakkingen vervangen te worden. Iets wat nog wel eens in de papieren kan lopen.

#### Koude start

Zorg in ieder geval dat de volgende stappen gedaan worden met een koude motor die ook de laatste 5 minuten niet even heeft gelopen. Bijna alle olie zit nu in het carter.

**Peil** allereerst het niveau van de olie. peilglas of peilstok.

**Kleur** van de olie. goudkleurig / bruin/ zwart/ witte verkleuringen.

Start de motor

Houd nu eens voor ongeveer 60 seconden uw hand voor de uitlaat. Olie druppeltjes?

Controleer tijdens de proefrit ook af en toe de uitlaat mbt de uitgestote rook.

Controleer na de proefrit nog eens de olie. Zijn de **witte verkleuring of metaaldeeltjes** nog steeds aanwezig dan heeft u zeker van doen met een lek koelsysteem en kunt u deze motor van uw lijstje schrappen.

1. **Witte rook** - vaak condens, geen problemen.
2. **Zwarte rook** - meestal: motor is te rijk afgesteld.
3. **Blauwe rook** – **Olie, NIET GOED**, zichtbaar bij de al eerder genoemde 'handpalmtest'.

### 16. De uitlaat

Buitenkant van de uitlaat vol met roest.

Klop ook eens met de vlakke hand op de achterkant van de uitlaat. Voelt u iets meetrillen.

Controleer de aansluiting op de demper.

Controleer tevens dat aansluitingen niet lekken als de motor loopt.

Uitlaat hangt vrij in de rubbers.

### 17. De proefrit

Koude motor: controleer onderkant van het carter.

formulier invullen (ook vanaf de website te downloaden) waarin een aantal afspraken staat betreffende de proefrit.

Sleutel op het contact draaien. Controleer de dashboard-verlichting en alle controlelampjes.

Start nu de motor. Doe dit d.m.v. de choke.

**Aanslaan** - De motor moet vlot aanslaan en de starter mag geen hard klakkende of extreem rammelende geluiden maken. Kijk of het oliedruklampje en het laadstroomlampje uitgaan.

**De noodstop** - Controleer de noodstopknop. Start na de controle de motor weer.

**Jiffybeveiliging** - Soms wordt de jiffy beveiligd. Staat de jiffy uit, dan mag de motor *niet starten*.

**De gashandle** - Geef wat gas en laat het gas ineens helemaal los. Gaat het handvat weer vlot terug naar zijn beginpositie? Let wel: een groot aantal BMW's uit de K-serie hebben een stelschroef onder de gashandle zitten waarmee hij stroef gemaakt kan worden.

**Rem-controlelampje (en eventueel ABS-controlelampjes)** - Bij de K-serie hoort na het starten het rem-controlelampje te branden en afhankelijk van het soort ABS (indien aanwezig) de ABS-controlelampjes te knipperen. Als u de voorrem en achterrem bedient, dient het rem-controlelampje uit te gaan. De ABS-controlelampjes mogen nog blijven knipperen. Als u wegrijdt echter moet boven een bepaalde snelheid deze ook uitgaan.

Rijd nu rustig weg en warm de motor rustig op. Ga verschillende wegtypes berijden!

### **De koppeling**

**Wegwippen** - Bij een goede koppeling mag de motorfiets niet plots wegspringen.

**Slippen** - Tijdens het rijden kunt u controleren of de koppelingsplaten nog goed zijn door in een hoge versnelling vanuit een laag toerental hard op te trekken.

**Schakelen** - moet vloeiend gaan. overgang van neutraal naar eerste vergezeld van een luide klak, maar alle andere overgangen moeten vlot, gemakkelijk, zonder haperen en stil gaan. Referentie voor de hele versnellingsbak is het schakelproces tussen zijn één en zijn twee.

Bij stilstand en met uitgeschakelde motor probeert u meermaals tussen eerste en tweede en neutraal te schakelen. Dit moet gemakkelijk gaan.

**De wegligging** - In alle omstandigheden moet hij stabiel aanvoelen.

### **De remmen**

**Trillen** - Al rijdende remt u achtereenvolgens met de voor- en achterrem. Tijdens het remmen mag het hendel of de pedaal niet trillen. (muv trillende werking van ABS)

**Sponzig** - Het rempedaal en remhendel mogen ook niet sponzig aanvoelen tijdens het remmen.

**Uitwijken** - De motorfiets mag niet naar rechts of links neigen tijdens het remmen.

### **Algehele indruk**