



Gebrauchtkauf der ZXR 400

Da die Kawasaki ZXR 400 seit 1999 nicht mehr gebaut wird, ist sie lediglich als Gebrauchtmachine auf dem Markt erhältlich. Sie ist besonders beliebt auch bei Einsteigern durch das geringe Gewicht und das gute Handling. Die geringe Sitzhöhe kommt auch kleingewachsenen Fahrern zu Gute und dabei ist die ZXR 400 ein echtes Sportbike in der 400er-Klasse, die nicht so stark vertreten war. Trotz der nur 400ccm reichen die offenen 65 PS für eine sportliche Gangart. Gerade die 400ccm lassen noch ein günstige Versicherung zu. Im Vergleich zu einer Maschine mit 600ccm und ca. 100 PS kostet die ZXR 400 nur die Hälfte an Versicherungsprämie.

Was sollte man aber nun beim Gebrauchtkauf beachten? Natürlich ist ein entscheidender Punkt das eigene Budget. Auf dem Markt werden die Maschinen je nach Baujahr, Kilometerleistung, Zustand und Ausstattung zwischen 1500,- bis 4000,- Euro gehandelt. Hier sollte man sich erstmal seine eigene Budget-Grenze setzen. Empfehlenswert ist es immer sich mehrere Maschinen anzusehen und dann zu entscheiden. Besonders wichtig ist der technische Zustand der Maschine. Nicht nur für die ZXR 400 gilt beim Kauf auf die üblichen Punkte bzw. Verschleißerscheinungen wie Lenkkopflager, Rad- und Schwingenlager, Zustand der Bremsen und Reifen zu achten. Ebenfalls sollte man auf Ölverlust und Undichtigkeiten am Motor achten. Ein Blick mit der Taschenlampe in den Motorraum sagt manchmal mehr. Auch ein Blick in das Inspektionsheft (falls vorhanden) sagt auch schon viel über den regelmäßigen technischen Pflegezustand aus. Ist es nicht vorhanden ist erstmal Vorsicht geboten. Hier sollten man sich ggf. mal den Fahrzeugbrief zeigen lassen und evtl. den Vorbesitzer kontaktieren um Details zu hinterfragen. Dies gilt besonders beim Kauf von Privat. Wer sich nicht so mit den technischen Details auskennt, sollte bei der Besichtigung eine fachkundige Person mitnehmen. Natürlich sollte so ein Maschienen unfallfrei sein; wenn nicht sollte sie eindeutig als Unfallmaschine ausgewiesen sein.

Technische "Eigenarten" der ZXR 400. Gerade beim Gebrauchtkauf sollte man besonderes Augenmerk auf einige technische Eigenarten bei der ZXR 400 legen. Ein wenig verschleißanfällig ist die Steuerkette mit dem Kettenspanner. Besonders bei hoher Kilometerleistung tritt das Problem auf. Dies macht sich durch klackernde und rassende Geräusch im Motorlauf bemerkbar. Müssen die Teile in der Werkstatt getauscht werden wird dies kein billiges Vergnügen. Weiterhin kann der Kupplungskorb Geräusche verursachen. Dies merkt man vorallem im Leerlauf durch kratzende Geräusche. Ein eindeutiges Zeichen dafür ist, wenn man im Leerlauf die Kupplung zieht und das Geräusch dann verschwindet. Die Geräusche des Kupplungskorbes sind so eine Eigenart die fast jede Maschine hat. Leichte Geräusche kann man noch als normal bezeichnen, stärkere Geräusche weisen jedoch auf einen Defekt bzw. hohen Verschleiß hin. Ein weiterer Punkt bei der ZXR 400 ist der gesamte Sekundärtrieb sprich Kettensatz mit Ruckdämpfer. Hierbei ist ein Verschleiß der Ketten bzw. des Ritzels und des Kettenrades zu achten. Ist die Kette ungleichmäßig lang verursacht sie klopfende bzw. schlagende Geräusche die auch beim Fahren in der linken Fußraste zu spüren sind. Ebenfalls dabei sollte man auf den Ruckdämpfer aus Gummi im Hinterrad achten. Ist dieser ausgeschlagen oder hat er zu viel Spiel, hält auch der neue Kettensatz nicht lange. Prüfen kann man den Ruckdämpfer indem man versucht das Kettenrad nach links bzw. rechts hin und her zu drehen. Merkt man hier schon Spiel, sollte der Ruckdämpfer gleich mit erneuert werden. Bei solch einem Werkstattaufenthalt wird meistens auch gleich der vordere Schwingenschutz aus Kunststoff erneuert. Hier kosten die Teile wie Kettensatz, Ruckdämpfer und Schwingenschutz mal eben ca. 220,- Euro. Hinzu kommt dann noch Arbeitslohn für ca. 2 bis 2,5 Stunden; so erreicht man schnell mal Reparaturkosten von ca. 300,- bis 350,- Euro.

Ein weiterer Aspekt ist natürlich der optische Zustand der Maschine. Hier lassen sich Mängel wie Kratzer, Beulen und Dellen gleich erkennen. Da muss der Käufer selber entscheiden ob er mit solchen Schönheitsfehlern leben kann. Ist eine Maschine komplett neu lackiert worden, hatte sie wohl schon starke optische Mängel oder gar einen Sturzschaden. Hier sollte man genauer hinschauen ob eine Verkleidung z.B. irgendwo geklebt wurde, gespachtelt wurde oder ob gar Risse geflickt wurden. Sollte eine Maschine verändert worden sein und/oder andere Teile verbaut worden sein, sollten diese Teile im Fahrzeugbrief eingetragen sein bzw. eine gültige Betriebslaubnis vorliegen. Aussagen wie "Ich bin noch nie damit angehalten worden." oder "Ich hatte noch nie Probleme beim TÜV damit." sind keine verlässlichen Aussagen. Ein Maschine muss verkehrssicher und zulässig sein! Muss man erst noch neue Teile kaufen, damit dies erfüllt ist sollte man lieber Abstand von der Maschine nehmen.

Auch wenn man all diese Punkte beachtet bleibt immer ein gewisses Restrisiko vor allem beim Kauf von Privat. Also lieber zweimal hinschauen und genau prüfen!!

Copyright

Alle in diesem Dokument veröffentlichten Texte unterliegen dem Urheberrechtsschutz und dürfen ohne Zustimmung des Verfassers weder kopiert noch in sonst einer Art komplett oder teilweise vervielfältigt werden. Die Veröffentlichung auf externen Internetseiten, auch auszugsweise, kann nur mit Zustimmung des Urhebers geschehen.

© 2005 M. Roggatz