

## IMPRESSUM

Selbstimport Motorräder, 125er, Roller ist ein Ratgeber, der alle wichtigen Tips und Tricks für den Import von motorisierten Zweirädern aus den Ländern der Europäischen Union, den USA und interessanten Ostländern nach Deutschland enthält. Die Tabellen ermöglichen aufschlußreiche Preisvergleiche, zeigen die Einsparmöglichkeiten in DM und Euro auf. In einem Extra-Teil wird ausführlich über Parallel-Importe aus Japan berichtet (Einfuhr von Fahrzeugen, die von den offiziellen Importeuren in Deutschland nicht angeboten werden). Der Schwerpunkt des Buchs liegt auf Neufahrzeugen, hinzu kommen Ratschläge für den Kauf von Gebrauchtmotoren, Klassikern und Oldtimern. Außerdem wird über Transport, Zoll, TÜV, Zulassung, Papiere, Fahrverbindungen nach England und Skandinavien informiert. Internet-Adressen, Anschriften von Fachzeitschriften sowie Register fehlen ebenfalls nicht. Redaktionsschluß: 25. März 1999.

### Copyright 1999 by

Editions Schneider Text  
La Cour Roquette  
F-14140 Les Autels St. Bazile  
Fax 0033.2.3163.6707  
e-mail: schneider.text@wanadoo.fr  
1. Auflage, Originalausgabe

**Alle Rechte** der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien, Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet u.ä. sowie Fotokopie vorbehalten.

### Bildnachweis

BMW (2), Bernd Ebener (1), Honda (2), Kawasaki (1), Hans König (5), Dr. Axel Koenigsbeck (28), Frank Ratering (5), Winni Scheibe (1), Hans J. Schneider (30), Suzuki (1), Yamaha (4)

### Dépôt légal 1999

## Mitarbeit

Verlag und Herausgeber bedanken sich für die Unterstützung bei der Recherche herzlich bei: Eric Bulsink (Chefred. von moto 73), Jan Boer (Ressortchef Sport moto 73), Jochen Büssing (Kühne & Nagel AG & Co Bremen) Stephan Fennel (freier Journalist, Beitrag Fahrverbindungen), Hans König (freier Journalist, Fotograf), Dr. Axel Koenigsbeck (freier Motorrad-Journalist, alle Beiträge über Motorräder aus Ostländern, Parallel-Import), Lixi Laufer (Verlegerin Reisemotorrad - ride on), Pierre Lebas (Fachhändler Livarot), Jan Leek (freier Journalist), Diether Rodatz (Testchef Auto Bild), Friedrich Schröder und Dr. Monika Schumacher (freie Journalisten, frischCONSULTING), Hans-Hermann Wegbrod (BAX Global GmbH Hamburg), Wulf Weis (freier Journalist, Beitrag freie Importeure, Test Ural-Gespann), Hans Weschta (Betreiber Internet-Service motorrad.net).

## Autoren

Norbert Albrecht (Basistext/-tabellen allgemein, Länder, Fahren u. Aufenthalt im Ausland), Dr. Axel Koenigsbeck (Beiträge s.o.), Max Rabe (Motorradmarkt D mit Tabellen, Tips zum Kauf von Gebrauchtmotoren und Liebhaberfahrzeugen sowie Veteranen, Harley-Gebrauchtkauf, Internet-Tips, Hitlisten, Euro, Überführung, COC, Schweiz-Kap., Magazinadressen u.v.m.)

## Herstellung

Herausgeber, Redaktion, Gestaltung, Produktion: Hans J. Schneider  
Computer-Service: Valentin Schneider  
Schlußredaktion: Gabriele Schneider  
Lithographie: Litho Factory Bonn  
Druck und Verarbeitung:  
Westermann Druck Zwickau GmbH

## Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH  
Siekerwall 21, D-33602 Bielefeld;  
Tel. 0521/5590, Fax: 0521/559113  
e-mail: delius-klasing@t-online.de

## ISBN 2-911870-05-0

## INHALT

Vorwort	8
<b>Marktsituation, Rechtsgrundlagen</b>	<b>9</b>
Freier Warenverkehr:	
Gruppenfreistellungsverordnung	10
Markenrecht	10
Grauimport: Definition	11
Preisvergleich in Deutschland	11
Motorradmarkt Deutschland	12
Marktsituation Europäische Union:	
Neue Motorräder:	15
Gebraucht-Motorräder	17
Liebhaberfahrzeuge, Veteranen	18
<b>Motorradkauf im Ausland</b>	<b>19</b>
Vorbereitung:	
Händleradressen: Beschaffung	19
Internationale Verzeichnisse	19
Zeitschriften als Quelle	20
Preisermittlung, Bezahlung:	
Nettopreise im Ausland: Ermittlung	20
Rabattsituation in Deutschland	21
Rabattsituation im Ausland	22
Bezahlen: Scheck, Bargeld	24
Der Euro: was man wissen muß	25
<b>Papiere, Rechnung, Steuer, Zoll</b>	<b>27</b>
Ursprungszeugnisse EU	27
Euro-Betriebserlaubnis COC	27
Title - der amerikanische Kfz-Brief	28
Datenblatt, Typgenehmigung	29
Rechnung: was zu beachten ist	30
Garantie- und Serviceheft	30
Einfuhrumsatz-, Mehrwertsteuer D	31
Umsatzsteuer-Praxis - Beispiele	31
Mehrwert-, Zulassungssteuern EU	32
Zollformalitäten, -papiere	33
<b>Überführungsverfahren</b>	<b>34</b>
Überführung per Trailer	34
Überführung per Van, Lieferwagen	35
Überführung per Bahn	35
Transfer aus Übersee per Schiff	36
Transfer aus Übersee per Flugzeug	36
Fahren auf eigener Achse:	
Kurzzeitkennzeichen, Tips, Kniffe	37
Internationaler Führerschein	39
Ausfuhrkennzeichen	40

Per Fähre ins Zielland - Tips, Tarife:	
Buchen per Internet	40
Fähren nach England, Irland	41
Fähren nach Skandinavien	41
Fahrverbindungen im Mittelmeer	42
Eurotunnel: Tips, Tarife	42

<b>Zulassung, Umrüstung, TÜV</b>	<b>44</b>
Unbedenklichkeitsbescheinigung	44
Datenblattbeschaffung und TÜV	44
Abgas-, Geräusch-, Bremsgutachten	46
Exoten, Umbauten - Gutachten	46
Umrüstung von EU-Importen	47
ECE-Prüfzeichen, Betriebserlaubnis	48
Umrüsten von Weltweit-Importen	49
TÜV und Kfz-Brief - Checkliste	49
Umrüstung von Oldtimern	50
Zulassung und Kfz-Brief	50
Behinderung von Selbstimport	51

<b>Freie Importeure im Inland</b>	<b>53</b>
Unterschiede zu Vertragshändlern	53
Was man beim Kauf beachten muß	54
Ersatzteile und Wartezeiten	55
Angebot, Auslaufmodelle	55
Kaufvertrag, Übergabe	56
Bonitätsprüfung - Checkliste	57

<b>Kauf in EU-Ländern: Informationen und Preisvergleiche</b>	<b>58</b>
Preistabellen: wie sie gelesen werden	58
<b>Belgien</b>	<b>60</b>
Preisvergleich B - D	60
Marktsituation neue Motorräder	61
Preisermittlung neue Motorräder	61
Markt Gebrauchtmotoren	62
Liebhaberfahrzeuge, Veteranen	62
<b>Dänemark</b>	<b>63</b>
Marktsituation neue Motorräder	63
Preisvergleich DK- D	64
Preisermittlung neue Motorräder	65
Markt Gebrauchtmotoren	66
Liebhaberfahrzeuge, Veteranen	66
<b>Finnland</b>	<b>67</b>
Marktsituation neue Motorräder	67
Preisermittlung neue Motorräder	67
Markt Gebrauchtmotoren	67
Preisvergleich FIN - D	68
Liebhaberfahrzeuge, Veteranen	68
<b>Frankreich</b>	<b>69</b>
Marktsituation neue Motorräder	69

## PER TRAILER, SCHIFF ODER AUF ACHSE: DIE ÜBERFÜHRUNG Welche Möglichkeiten Sie für den Heimtransport haben

Wie Sie Ihr Motorrad überführen, hängt von vielen Faktoren ab. Fahrzeuge aus den USA oder Kanada kommen per Schiff oder Flugzeug nach Deutschland. Innerhalb der EU empfiehlt sich der Transport per Anhänger oder im Lieferwagen. Bahntransport ist möglich, aber kaum empfehlenswert, wie wir zeigen werden. Überführungsfahrten auf eigener Achse dürften nur in Ausnahmefällen sinnvoll und machbar sein. Denn es gibt länderspezifische Probleme mit den Kennzeichen.

### 1. Überführung per Trailer: mieten, versichern, prüfen

Die preiswerteste und unkomplizierteste Art, ein Motorrad aus einem anderen EU- oder einem Ostland nach Deutschland zu überführen, ist der Transport auf einem Spezialtrailer oder einem entsprechend ausgerüsteten Anhänger. Bei dieser Transportart spielt es keine Rolle, ob das Motorrad defekt oder fahrbereit, neu oder gebraucht ist. Trailer kann man überall für 30 oder 50 Mark pro Tag ausleihen. **Tip:** Mit einer preiswerten Zusatzpolice können Sie nicht nur den Trailer, sondern auch das darauf stehende, viel wertvollere Motorrad vollkaskoversichern - eine sehr empfehlenswerte Sache. In jedem Fall sollten Sie vor dem Start ins Ausland dafür sorgen, daß die Überführung versicherungstechnisch abgedeckt ist, reden Sie darüber mit ihrem Haftpflichtversicherer.

Wenn Sie einen Anhänger ausleihen, sollten Sie auf folgende Punkte achten:

- **zulässiges Gesamtgewicht:** Bis 750 kg muß der Trailer keine Bremse haben; ab 750 kg ist eine Auflaufbremse Vorschrift. Kalkulieren Sie das Gewicht der Nutzlast, wenn Sie mehrere Motorräder laden wollen.

- **Reifenzustand:** Prüfen Sie Räder und Reifen auf Beschädigungen, achten Sie vor allem auf Profil und Luftdruck. Er kann leer bei 2,2 bar liegen, sollte bei beladenem Hänger aber auf 2,5 bis 2,8 bar erhöht werden. Anderenfalls leidet die Fahrstabilität.

- **Elektrik:** Kontrollieren sie alle Details; Ärger machen Kabelbrüche, Korrosion, Defekte an Leuchten und Hauptkabelstecker; prüfen Sie, ob der Multi-stecker an Ihr Zugfahrzeug paßt (sieben oder elf Pole); prüfen Sie die Beleuchtung bei angekoppeltem Trailer.

- **Deichsel, Stützrad:** Besonderes Augenmerk gilt der Kupplung: Sie darf nicht klemmen, muß satt und zuverlässig einrasten. Kontrollieren Sie dann, ob die Auflaufbremse leicht und gleichmäßig anspricht (Bremsversuche mit angekoppeltem Trailer); prüfen Sie, ob sich das Stützrad einwandfrei auskurbeln läßt und ob die Arretierung sicher ist.

- **Aufbau:** Sicheren Stand hat Ihr Motorrad nur, wenn Standschiene und stabile Zurrösen oder andere Befestigungsmöglichkeiten vorhanden sind. Das Vorderrad muß ein sicheres Widerlager haben. Auffahrampe nicht vergessen, notfalls tut's eine Holzbohle. Messen Sie nach, ob Ihr Wunschmotorrad auch auf den Hänger paßt (wichtig vor allem bei Anhängern mit geschlossenem oder Pritschen-Aufbau).

- **Transport-Sicherung:** extrem wichtig; das Motorrad muß mit vier bis sechs Gurten gesichert werden: Zwei Gurte von der unteren Gabelbrücke schräg nach vorne rechts und links; zwei Gurte vom Heck (Rahmen, stabile Griffe etc.) nach hinten rechts und links; bei schweren Maschinen und auf Strecken über 200 Kilometer oder auf schlechten Straßen zwei weitere Gurte mittig vom Rahmen nach rechts und links. Achtung bei Rollern oder Motorrädern mit Verkleidung: vordere Gurte um Lenkerenden

wickeln und Motorrad so in die Federn zwingen. Gurte rundum so anziehen, daß die Maschine nicht federn kann. Unterwegs öfter anhalten und Verzurrung kontrollieren.

### 2. Überführung per Van oder Lieferwagen: perfekte Methode

Vor allem Neufahrzeuge, Roller oder wertvolle Sammlerstücke werden am besten in einem geschlossenen Van oder Lieferwagen transportiert. Das bietet optimalen Wetter-, aber auch Diebstahlschutz. Wichtig ist auch hier, daß die Maschine sich vorn sicher abstützen und nicht seitlich wegrutschen kann. Eine am Boden verschraubte Standschiene mit Winkelstütze vorn tut beste Dienste. Die auch hier erforderlichen Sicherungsgurte müssen festen Halt am Fahrzeug finden, notfalls vorher starke Ösen oder Haken anbringen. Achten Sie darauf, daß das Fahrzeug nicht an den Seitenwänden scheuern kann. Zum Einladen nehmen Sie eine mindestens zwei Meter lange und fünf Zentimeter dicke Bohle mit.

### 3. Überführung per Eisenbahn: nicht unproblematisch

Ist zwar grundsätzlich möglich, wegen der Umständlichkeit aber nur dann zu empfehlen, wenn unterwegs kein Umladen erforderlich ist und keine Zollformalitäten erledigt werden müssen (beim Transport aus Ostländern z.B.). Die Zeiten, zu denen die Bahn kostenlos Spezialcontainer anbot, in dem ein Motorrad sicher und beschädigungsfrei transportiert werden konnte, sind vorbei. Auch kann man ein Motorrad nicht mehr einfach so übergeben; nur wenige Bahner beherrschen schließlich die fernöstliche Kunst des Aufbockens.

Heute muß ein Bike fix und fertig auf Spezialpalette verzurrt oder in maßgezimmertem Verschlag angeliefert werden. Der Verschlag ist die bessere Lösung, weil dann nichts verkratzt oder eingedellt werden kann. Weitere Transportbedingungen: Tank entleeren, Batte-

**Sichere Sache: BMW-Transport per Anhänger. Edel-Trailer dieser Art baute der Herausgeber 1995/96 in Kleinserie...**



## Preisvergleich Griechenland: Schnäppchen nur ausnahmsweise

Marke, Modell	(noch keine Euro-Teilnahme)	Listenpreis Griechenland		Export Griechenland		Listenpreis Deutschland		Ersparnis		
		Drachmen	DM	DM	DM	DM	DM	DM	Prozent	
		(Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro			
<b>I: Motorräder</b>										
Aprilia Pegaso 650		1.999.990	11.959	10.454	10.790	336	3,1			
			6.101	5.334	5.505	171				
BMW R 850 R		3.087.500	18.461	15.975	18.180	2.205	12,1			
			9.419	8.151	9.276	1.125				
Ducati 900 SS Mod. 98		4.052.700	24.232	20.876	18.490	- 2.386	- 12,9			
			12.363	10.651	9.434	- 1.217				
Harley-Dav. Sportster 883 Hug.		2.783.500	16.643	14.432	13.600	- 832	- 6,1			
			8.492	7.363	6.939	- 424				
Harley-Dav. Softail Springer		6.245.000	37.345	32.006	31.800	- 206	- 0,6			
			19.054	16.330	16.224	- 105				
Honda CBR 600 F		2.929.710	17.518	15.174	16.430	1.256	7,6			
			8.938	7.742	8.383	641				
Honda XL 600 V		2.589.570	15.484	13.447	12.770	- 677	- 5,3			
			7.900	6.861	6.515	- 345				
Honda NX 650 Dominator		2.063.260	12.337	10.775	10.365	- 410	- 4,0			
			6.294	5.498	5.288	- 209				
Kawasaki W 650		2.175.500	13.008	11.345	11.990	645	5,4			
			6.637	5.788	6.117	329				
Kawasaki VN 800 Drifter		2.508.000	14.996	13.033	14.990	1.957	13,1			
			7.651	6.650	7.648	998				
KTM Duke 620 E		2.465.250	14.740	12.816	16.280	3.464	21,3			
			7.521	6.539	8.306	1.767				
Laverda 750 S		3.792.500	22.676	19.555	19.340	- 215	- 1,1			
			11.570	9.978	9.867	- 110				
MuZ Skorpion Tour		1.966.500	11.759	10.284	10.810	526	4,9			
			5.999	5.247	5.515	268				
Suzuki GSF 600 Bandit		2.049.950	12.257	10.708	10.780	72	0,7			
			6.254	5.463	5.500	37				
Suzuki GSX-R 750		3.937.750	23.545	20.292	19.300	- 992	- 5,1			
			12.013	10.353	9.847	- 506				
Suzuki VL 1500 LC Intruder		3.889.750	23.258	20.048	19.490	- 558	- 2,9			
			11.866	10.229	9.944	- 285				
Triumph Daytona T 595		4.360.500	26.073	22.438	21.955	- 483	- 2,2			
			13.302	11.448	11.202	- 246				
Yamaha XT 600 E		1.799.000	10.757	9.434	8.990	- 444	- 4,9			
			5.488	4.813	4.588	- 227				
Yamaha TDM 850		3.030.500	18.120	15.686	16.195	509	3,1			
			9.245	8.003	8.263	260				
<b>II. 125er</b>										
Cagiva Supercity 125		1.421.200	8.498	7.515	7.995	480	6,0			
			4.336	3.834	4.079	245				
Honda Rebel 125		1.257.200	7.518	6.683	6.745	62	0,9			
			3.838	3.410	3.441	32				
Suzuki DR 125 SE		1.087.750	6.505	5.823	5.890	67	1,1			
			3.319	2.971	3.005	34				
<b>III. Roller</b>										
Honda SJ 50 Bali		729.560	4.363	4.004	3.980	- 24	- 0,6			
			2.226	2.043	2.031	- 12				
Yamaha BW's NG		522.500	3.125	2.953	3.690	737	20,0			
			1.594	1.506	1.883	376				

Listenpreise Griechenland: ohne Nebenkosten + MWSt. 18 % + zul. Steuer 10 %; Stand: 10/1998;  
 Exportpreise Griechenland: netto - 5 % mittl. Rabatt + 16 % MWSt. D + 300 DM NK;  
 Listenpreise D: inkl. NK + 16 % MWSt.; Stand: 2/1999; Devisenkurs 31.10.1998: 0,598 DM für 100  
 Drachmen; Devisen-Umrechnung: 1 DM (100 ÷ 0,598) = 167,224 Drachmen; 100 Drachmen ÷ 167,224  
 = 0,598 DM; Euro-Kurs 1.1.99: GR noch keine Euro-Teilnahme; 1 Euro = 1,95583 DM

anwenden: Listen-Bruttopreis in Drachmen, geteilt durch 118 (griechische MWSt. 18 % + 100), geteilt durch 110 (Zulassungssteuer 10 % + 100) mal 95 (Nettowert abzüglich 5 % Durchschnittsrabatt), mal aktueller Devisenkurs, geteilt durch 100, mal 116 (dt. MWSt. 16 % + 100) + 300 (Nebenkosten in DM) = Ihr Preis in Griechenland inkl. dt. MWSt.. In den Taschenrechner müssen Sie also hintereinander eingeben: **Listen-Bruttopreis in Drachmen ÷ 118 ÷ 110 x 95 x Devisenkurs ÷ 100 x 116 + 300 = Exportpreis brutto in DM.** Tabellen-Beispiel Honda CBR 600 F: 2.929.710 Drachmen ÷ 118 ÷ 110 x 95 x 0,598 ÷ 100 x 116 + 300 = 15.174 DM. Das Endergebnis durch 1,96 geteilt ergibt den Betrag in Euro (7.742).

### 3. Markt Gebrauchte-Motorräder

Die angespannte Preissituation in Griechenland wirkt sich natürlich auch auf den Gebrauchtmotorradmarkt aus: Gebrauchte Fahrzeuge vor allem jüngerer Datums sind in diesem Mittelmeerland zwischen 15 Prozent und **20 Prozent teurer** als in Deutschland. Erschwerend kommt hinzu, daß Zweihand-Bikes oft nicht den deutschen TÜV- und Zulassungsbestimmungen entsprechen. Fehlende Kotflügel und offene Auspuffanlagen sind da noch das Geringste. Die Folge wären unweigerlich **hohe Umrüstungskosten.**

Ältere Gebrauchte befinden sich meist in einem leicht vernachlässigten Zustand. Abgefahrenere oder überalterte Reifen, defekte Lenkkopf-, Schwingen- und Radlager, ölfressende Motoren und verschlissene Sitzbänke sind typische Mängel. Insgesamt lohnt der Kauf von Secondhandware kaum.

### 4. Liebhaberfahrzeuge, Veteranen

In den 70ern pilgerten Sammler alter Militär-BMWs aus Wehrmachts-Beständen nach Griechenland, um dort die letzten R 75 mit angetriebenem Seitenwagen aufzustöbern. Die Preise zogen rasch an, der Markt war schnell leergefegt. Auch in den 80ern konnte man



Fast 1300 Mark billiger in Griechenland: Hondas Dauererfolg CBR 600 F.

noch **manche alte BMW** günstig erwerben, wenn auch oft in total verbasteltem Zustand. Heute muß man schon lange suchen, um interessantes Material zu finden. Es gibt erst wenige Vereine und Clubs, die sich mit der Oldtimerei beschäftigen. Doch inzwischen ist Bewegung in Sache gekommen, in Athen beginnt sich eine Oldieszene zu bilden.

Gleichwohl ist es noch nicht möglich, gezielt auf Veteranensuche zu gehen, der Erfolg hängt noch weitgehend vom **Zufall** ab. Wer - etwa als Urlauber - die richtige Spürnase hat, kann durchaus auf eine schon zum Klassiker gereifte Kawasaki Z 900 oder eine wertvolle Harley Knuckle Head aus den 40ern stoßen. Der Rest ist Verhandlungssache.

Für Liebhaber **klassischer Motorroller** wie Vespa oder Lambretta aus den 60er und 70er Jahren ist Griechenland allerdings ein Eldorado: Fahrzeuge dieser Spezies sieht man noch überall im Straßenbild. Bedenken sollte man allerdings, daß auch historisch interessante Motorroller hier noch längst nicht als Klassiker, sondern als normale Alltagsfahrzeuge betrachtet werden. **Vorteil:** Sie haben (noch) keinen Liebhaber-, sondern nur normalen Gebrauchswert, und der liegt natürlich deutlich unter dem Klassikerpreis. **Nachteil:** Die Roller sind oft nicht mehr original, tragen stolz Sturz- und andere Schäden, wurden meist nur in Eigenregie gewartet. Der Kauf lohnt nur für Leute, die so ein Fahrzeug komplett wiederaufbauen können.

aufwendige Honda RVF 400 anstatt für 15.000 Mark für 9.000 bis 12.000 Mark (je nach Zustand) den Besitzer.

## 7. TÜV, Zulassung: Zusatzkosten nur bei seltenen Einzelstücken

Mit TÜV und Zulassung muß man sich als Käufer eines solchen Exoten nur in Ausnahmefällen herumschlagen. Wenn es sich um gängige Ware handelt, erledigt normalerweise der Importeur alle Formalitäten. Die Kosten sind dann im Preis enthalten. Anders verhält sich die Sache bei extrem seltenen Motorrädern. Modelle wie die Suzuki Katana 250 etwa gehören nicht zum Standardrepertoire der Branche, deshalb gibt es hier auch keine Mustergutachten, auf die man bei der Zulassung zurückgreifen könnte. Wer sich solch eine Rarität beschaffen läßt,



muß für die **technische Prüfung** und die **Ausstellung des Kfz-Briefes** zusätzliche Kosten einkalkulieren. Grundsätzlich zählen heute Abgas-, Geräusch- und Bremsprüfung zum Katalog der Zulassungsvoraussetzungen, die Kosten dafür belaufen sich auf etwa 4.000 bis 5.000 Mark (s.a. Kapitel TÜV, Zulassung). Clevere Parallelhändler finden mit ihrem "Haus-TÜV" jedoch stets auch für Einzelstücke preisgünstige Lösungen. Doch auch dann sollte man mindestens ca. 800 Mark Nebenkosten einkalkulieren. Es empfiehlt sich, diese Frage bereits im Vorfeld zu klären und alle Details im Kaufvertrag schriftlich zu fixieren.

Auch als Second-Hand-Bikes erhalten Japan-Modelle in Deutschland **neue Papiere**. Das Zulassungsdatum im Fahrzeugbrief gibt dann lediglich den Tag der ersten Zulassung in Deutschland an. In der Rubrik "weitere amtliche Eintragungen" weist die Formulierung "Alt-Fahrzeug" darauf hin, daß die Maschine bereits ein Vorleben hatte. Auf jeden Fall sollte beim **Wiederverkauf** schriftlich festgehalten werden, ob das Motorrad neu oder gebraucht importiert wurde. Dies ist besonders im Hinblick auf verdeckte Vor-Unfallschäden für beide Parteien wichtig.

## 8. Garantie: bis zu zwei Jahre für Neumotorräder aus Japan

Dank eines restriktiven Verkehrsrechts strapazieren japanische Biker ihre Fahrzeuge meistens nicht so arg wie deutsche Fahrer. Davon abgesehen geben die Parallel-Importeure auch auf Gebrauchte meist drei bis sechs Monate **Garantie**. Für Neumaschinen treten die in unserer Tabelle verzeichneten, durchweg seriösen Händler mit einer Werkstattgarantie von ein bis zwei Jahren ein.

**Sportlicher Sprinter: Honda NSR 250 mit V2-Motor (oben). Unten die CB 250 F Hornet mit vier Zylindern in Reihe.**



Werkstattgarantie bedeutet aber in diesem Fall nicht zwingend, daß jede Inspektion am Kaufort durchgeführt werden muß. Um auch entfernt wohnende Kunden zu gewinnen, akzeptieren die meisten Importeure den Wartungsnachweis einer Fachwerkstatt. Die Garantieregelung sowie Nebenabsprachen sind schriftlich im Kaufvertrag zu fixieren.

## 9. Ersatzteilversorgung: dank Baukastensystem kein Problem

Kopfzerbrechen dürfte potentiellen Käufern zunächst auch die Frage bereiten: Wie klappt später die Ersatzteilversorgung? Doch scheint solche **Sorge unbegründet**. Erstens sind die in Deutschland verfügbaren Parallel-Modelle rundweg solide und meistens über Jahre erprobte Produkte - der hartumkämpfte japanische Markt erlaubt den Herstellern keine Ausrutscher. Zweitens laufen diverse Modelle wie die Honda CBR 400 RR oder die Suzuki TU 250 Volty auch im europäischen Ausland. Manche Teile finden sich überdies dank

**Technisch hochkarätig: Honda RVF 400 mit 60 PS starkem V4-Motor; Preis: 14.800 DM.**

**Baukastensystem** unverändert bei offiziell importierten Maschinen. Die geringsten Beschaffungsprobleme sind bei Honda und Yamaha zu erwarten, da die Teileversorgung über europaweit agierende Zentrallager erfolgt. Da kann im Prinzip jeder Markenhändler weiterhelfen. Gleiches gilt auch für die Werkstattbetreuung. Allein steht man mit seinem Exoten also gewiß nicht da.

Für den **Wiederverkauf** gilt wie überall: Angebot und Nachfrage bestimmen den Preis. Modelle wie die CBR 400 RR sind zwar in größeren Stückzahlen importiert worden, trotzdem aber bekannt und sehr beliebt. Auf einem stabilen Gebrauchtmotorradmarkt werden sie genauso ihre Käufer finden wie eine Yamaha Diversion 600. Raritäten wie die Katana 400 oder die SRV 250 gehen - besonders mit Zulassung - immer für besonders gutes Geld weg.