



PROJEKT »TRD O REH«

V Sloveniji se prodajajo zanemarjeni motorji. Pogosto so brez legalnih »papirjev«.

Kupovala in zapisala: **Ines Pezić**

Saj ste slišali, da si je doktor Rossi zlomil nogo med off-road vožnjo? To je bil njegov redni trening in zabava blizu doma. Kot sem pisala že nekaj števil nazaj, je off-road vožnja postala zelo popularna tudi pri amaterskih obiskovalcih (cestnohitrostnih) dirkališč. Je namreč odličen trening spretnosti obvladovanja motocikla (predvsem drsenja) in vzdrževanja primerne telene kondicije. Pa še precej cenejša je kot cestno dirkanje. Ker sem se nedavno tudi sama navdušila nad tovrstno vožnjo, sem zadnjih nekaj mesecev posvetila nakupu ustreznega, rabljenega motocikla. Takšna je bila moja izkušnja.

Tako kot velika večina Slovencev, živim v neposredni bližini gozda, ki s številnimi potmi in zapuščenimi vlakami kar kliče po popoldanskem ritju po blatu. Eni v fitness, drugi na pivo, jaz bi se pa z motorjem po službi z veseljem za nekaj uric zakopala v domačo gmajno. Kratke noge in (pre)malo poguma/spretnosti mi povzročata nekaj težav za resno terensko vožnjo, sploh če se potepam sama, zato bi svoje znanje rada nadgradila tudi na motokros stezi. To so bili moji cilji, manjkal pa mi je motocikel.

Ker je danes rekreativno tekanje in pohajkovanje popularno tako med tednom kot za vikend, sem računala s tem, da si bom gozdne ceste delila s pohodniki, ki imajo pogosto ideje, da jim na njihovi poti (seveda na tisti, ki je sicer pravno formalno odprta za ves promet!) z vožnjo kratiš duševni mir. In to hitro prijavijo policiji. Tako je v poštev prišel samo cestno legalen, registriran enduro motocikel. Z vsemi smerniki, lučmi, registrsko tablico in ostalo navlakom.

KAJ SPLOH KUPITI?

Po ogledu spletne strani z oglasi motociklov mi je bilo jasno, da bo ta projekt »trd oreh«. Za zgoraj našteje vloge pride v poštev le segment hard enduro, kjer pa je ponudba majhna, saj prevladujejo motocikli za motokros, ki pa jih ni mogoče registrirati. Ob nadaljnjem raziskovanju in pogovoru z lastniki o obnašanju vzmetenja na stezi za motokros, se nabor še zoži. V resnici je tej nalogi kos le nekaj znamk motociklov. Preudaren kupec bo takoj izločil vse eksotične motocikle in to predvsem zaradi oteženega dostopa do nadomestnih delov, ki so občutno dražji. Torej sta na seznamu ostala le dva proizvajalca: KTM in Yamaha. Seveda pri teh lahko pozabim na sedež, ki bi bil nižji od 90 cm. Meni ta višina vožnjo po brezpotjih precej oteži.

DVOTAKTNI IN ŠTIRITAKTNI POGONSKI AGREGAT?

Čeprav sem se imela možnost zapeljati le z enim predstavnikom iz vsakega razreda, mi je dvotaktnik pihnil na dušo. Morda zato, ker je po delovanju podoben mojemu cestnemu dirkalniku, priganjati ga je potrebno v vrtljaje, medtem ko štirivaljnik brez težav sopiha v hrib že pri nizkih vrtljajih. Dvotaktnik zahteva pogostejše vzdrževalne posege, vendar so ti enostavnejši in cenejši. Ko dodaš še značilen zvok in vonj mešanice, je zmaga že skoraj v žepu. Pogledala sem tudi številke. Dvotaktni motocikli so nekje med 7 do 10 kg lažji kot njihovi štiritaktni konkurenti, kar se pri moji moči (in pobiranju motocikla s tal) že počeno pozna. Katera prostornina je najbolj primerna? Manj je več, ali kako že pravijo. Zame in za začetnika bi bil 125 (dvotaktnik) ali 250 (štiritaktnik) popolnoma dovolj. Kar je več, potegne za sabo težje obvladovanje ročice plina, ker je stroj preveč brutalen. Jaz temu rada rečem (pre)živčno desno zapestje.

Kljub skrbnemu iskanju med oglasi manjšega motorja nisem našla. Ali pa so bili vidno zanemarjeni in pravzaprav že uničeni. Ker se zarečenega kruha največ poje, sem pristala na 250-kubičnem dvotaktniku. Za moj okus je cer preveč živahen, vendar se z nastavitvijo odpiranja izpušne lopute podajanje moči lahko omili, da je znosno tudi za neizkušene voznika.

KAKŠNA JE PONUDBA PRI NAS?

Motociklov, ki padejo v izbrane kriterije, je pri nas izredno malo. Dvotaktni 125 so redkejši kot tartufi. Pa tudi takšno ceno imajo. To, da je KTM z letošnjim letom prenehal izdelovati model EXC s to prostornino, prav nič ne pomaga. Tudi štiritaktnih 250 je le za vzorec. Fantje imajo rajši velike igrače; 250- do 300-kubični 2-taktniki in 4-taktniki s prostornino, večjo od 450 ccm, ponujajo več izbora. Z omejitvijo proračuna na največ 4.000 € sem zbrala vse razpoložljive oglase in začela s klici.

NEREGISTRIRANI MOTOCIKLI?!

Na moje presenečenje se je v več kot polovici primerov zataknilo že pri prvem vprašanju: ali ima motocikel vso slovensko dokumentacijo in dele, da ga je mogoče registrirati. Ugotovila sem, da je veliko teh motociklov uvoženih iz Italije, vendar nimajo opravljene slovenske homologacije, plačanega DMV-ja in podobno. Večina je prav tako izgubila ali polomila smernike, oledala, nosilce za tablico in podobno, kar pomeni dodaten strošek in delo z iskanjem delov.

STANJE MOTOCIKLOV

Z nekaj lastniki iz različnih delov Slovenije sem se dogovorila za ogled. Ste kdaj opazili, kako se ti motocikli vedno prodajajo tik po velikem servisu ali pa je od menjave bata, ojnice, ... minilo največ 20 ur? V račun sem vzela, da ne bom zaupala nikomur in bom po nakupu opravila kompletan servis z menjavo bata in servis vzmetenja, da bo potem »mir«. Kljub temu me je nekaj primerov presenetilo. Ob ogledu motocikla na Primorskem, ki naj bi imel urejeno vso dokumentacijo (pripeljan iz Italije), lastnik ni našel homologacijskega kartončka. Zagotavljal mi je, da jo je opravil, čeprav motocikel ni bil nikoli registriran pri nas. Za dvojno vrednost homologacijske pregleda bi spustil prodajno ceno. Ne verjamem. In pika. Pa pustimo, da motociklu manjka originalni izpuh, smerniki in podobno. Drugega je prodajalec kupil od prijatelja pred dvema mesecema, sedaj pa ga prodaja, ker se ne vozi. Hiter pogled za na pol odprta garažna vrata, medtem, ko se je prodajalec ubadal z vžiganjem motocikla, je razkril več razstavljenih enduro in motokros motociklov.

Vožnja terenskega motocikla je zelo primeren kondicijski trening in trening za stabilnost. V svetovnem prvenstvu večina cestnih motoristov ohranja kondicijo s terensko vožnjo.



Obstaja tudi drugi vidik terenske vožnje. Ko se je Slovenija osamosvajala, je Teritorialna obramba za nujne kurirske naloge iskala izkušene motoriste. Tudi v naslednji vojni bo enako.

Te sicer možakar kupuje in prodaja, ampak ta je pa res od prijatelja in je brezhiben. Ugibam, da je poceni kupil motocikel z okvaro agregata in ga popravil. Motor je res tekel lepo, a kaj ko je od nekje tekel tudi bencin. Nekaj delov za registracijo je bilo priloženih, luči niso delovale. Ampak važno je, da so nameščene nove plastike, zraven doda še set grafik.

Večina motociklov, ki sem si jih ogledala, je bilo v precej bornem stanju. Pobruse ne ročice zavore in sklopke, vdrti izpuhi in popraskane plastike so stalnica. Jasno mi je, da so ti motocikli velikokrat na tleh in zelo trpežni, ampak da mu kdaj pa kdaj ne nadomestiš hudo poškodovanih delov z novimi, je žalostno. Še toliko bolj, ko ob pregledu motocikla ugotovim, da so vsi ležaji na motociklu že zdavnaj zreli za menjavo, zračni filter pa je bil nazadnje opran pred desetletjem. Ob tem resno dvomim, da je bil kaj boljše vzdrževan pogonski agregat.

Novjši letniki vsaj na daleč obetajo nekoliko lepšo zgodbo, ampak je zanje treba seči v žep občutno globlje. S težkim srcem sem zato razširila iskanje do 250 ccm. Pa je bila zgodba podobna. Zato sem začela ogledovati še motocikle v tujini. Cene so nekoliko nižje kot pri

nas, vendar je v zakup potrebno vzeti proceduro z uvozom in stroške le tega, zato sem se temu izogibala do zadnjega. Nekaj motociklov je obetalo, vendar so bili oddaljeni več kot 500 km. Glede na pretekle izkušnje, ne kupim motocikla, preden ga ne vidim in potipam. Nekateri (predvsem Italijani) tudi niso bili navdušeni nad tem, da bi motocikel prodali tujcu, verjetno zaradi strahu pred birokracijo. Potem pa mi je v oči padel motocikel starejšega letnika, ki je na slikah izgledal kot nov. In le uro in pol vožnje proč. Cena je bila za ta letnik zasoljena, ampak sem se vseeno dogovorila za ogled. Verjame ali ne, motorja pred nakupom nisem peljala. V resnici sem takoj vedela, da ga bom odpeljala. Pričakal me je namreč motocikel z vsemi originalnimi deli in brez znakov kakršnih koli poškodb. V kartonasti škatli poleg motocikla so bili priloženi vsi dodatni deli za registracijo, stari zamenjani deli, v torbi pa vsa dokumentacija motocikla, sortirana v fasciklu, vključno z računi servisov, s katalogom delov in s priročnikom za popravilo. Cena skupaj s stroški uvoza je bila sicer taka, kot bi pri nas odštela za 3 do 4 leta mlajši motocikel, vendar bi dolgoročno za utrujen motocikel, ki bi ga želela spraviti v

MOTORBIKE 2T SYNTHETIC OFFROAD RACE
 Enduro vozniki potrebujejo olje, na katerega se lahko zanesejo. To dvotaktno olje je polno sintetično in razvito za "off-road" dirke. Vsako motorno kolo italijanskega proizvajalca Beta zapusti tovarno napolnjeno s tem oljem. Ustreza specifikacijam JASO FD in Husqvarna. Embalaža 1 l.

V TRGOVINAH EUROTON

legalno (in zanesljivo) stanje, morala odšteti še več.

* Dva meseca po tem, ko sem svojo »Pomarančo« tudi uradno postavila na naše (makadamske) ceste, mi za čakanje, izbirčnost in nakup še vedno ni niti malo žal. ■

Na fotografijah je motocikle težko ocenjevati. Če je bil nanj nataknen set novih plastik, od daleč že izgleda »kot nov«. Nekaj zgodovine motocikla takoj izdaja večkrat vdrt izpušni sistem, odrgnjeni pokrovi motorja in s spodnje strani okvirja vidne poškodbe.