

# RECEPTA NA SUKCES

KUPUJEMY  
MOTOCYKL UŻYWANY



Porady przygotował

**JAKUB  
ADAM BIGORA**

Czas dzieli między warsztat, pisanie  
i eksplorację terenu.

## SIEDEM ZŁOTYCH RAD

**CESARZ NAPOLEON  
POWIEDZIAŁ KIEDYŚ,  
ŻE HANDEL ISTNIEJE TYLKO  
DZIĘKI ZAUFANIU. GDY  
KUPUJEMY UŻYWANY  
MOTOCYKL, ZAUFANIE JEST  
AKURAT TOWAREM  
DEFICYTOWYM. NA CO ZWRÓCIĆ  
UWAGĘ PRZY TAKIEJ  
TRANSAKЦИИ, BY NIE WTOPIĆ?**

W ciągu ostatnich kilku lat Internet przejął rynek ogłoszeń. Papierowe foto-katalogi przeniosły się do sieci. Dziś to portale ogłoszeniowe są podstawowym źródłem informacji dla szukających motocykli z drugiej ręki. Dla sprzedającego zamieszczenie ogłoszenia to zrobienie kilku zdjęć i stworzenie opisu. Potencjalny kupujący otrzymuje więcej informacji, niż w przypadku papierowego ogłoszenia. Żaden zestaw rad nie zagwarantuje kupna dobrego motocykla. Istnieje wiele wad ukrytych, które mogą wyjść na jaw już podczas eksploatacji maszyny. W przypadku motocykli zabytkowych zdarza się, że pojazd został złożony z części od bliźniaczych modeli lub z różnych roczników. W przypadku części silnikowych takie różnice mają bardzo duże znaczenie. Wszystkiego z pewnością nie dojrzymy, ale stosując się do prezentowanych rad zwiększymy szanse na szczęśliwy sezon w nowym sidle.

### 1. PRZYGOTUJ SIĘ

**ZANIM ZADZWONISZ, DOKŁADNIE OBEJRZYJ ZDJĘCIA.** Przygotuj listę pytań do sprzedającego. Szukaj pęknięć, rys, skordowanych felg czy wytartych podnóżków. Porównaj malowanie i rozmieszczenie naklejek ze zdjęciem tego samego rocznika z katalogu producenta. Nieoryginalne kierunkowskazy czy lampa – to także sygnał ostrzegawczy, może świadczyć o oszczęd-

ności w naprawie powypadkowej. W rozmowie pytaj o konkrety: przebieg w sezonie, usterki, częstość serwisu, rodzaj oleju, użyte części. Przed zakupem warto poczytać o bolączkach danego modelu. Jeśli nie zauważasz sprzeczności pomiędzy opisem a odpowiedziami sprzedającego, umów się na oględziny. Potrzebujesz na nie około godziny.

### 2. NIE JEŹDŹ SAM

**KOSZT ZABRANIA MECHANIKA** lub doświadczony kolegi jest mały w porównaniu do strat, jakie możemy ponieść później. Weźmy nawet osobę, która ma choć nikłe pojęcie o motoryzacji. Pod wpływem własnych emocji i gadulstwa sprzedającego możemy przeoczyć drobny, ale ważny szczegół, np. wyciek czy

nieoryginalne śruby, a przy sprawdzaniu stanu łożysk wahacza przyda się pomoc. Jeżeli sprzedający zdradza stres i w miarę znajdowania usterek pogania nas, a my dostrzegamy coraz więcej rozbieżności między jego słowami i stanem motocykla – zróbmy zwrot na pięcie.

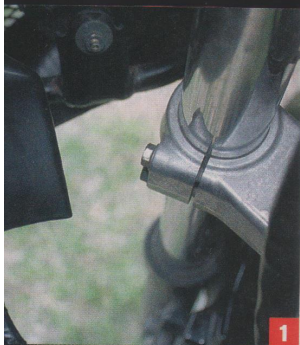
### 3. OGLĄDAJ BEZ EMOCJI I POŚPIECHU

**LEPIEJ, BY SPRZĘT NIE BYŁ PRZESADNIE WYMUSKANY** (popularny plak świetnie maskuje drobne rysy, a użycie preparatu do konserwacji opon powinno wzbudzić czujność). Zanim uruchomimy silnik ostrożnie sprawdzmy, czy jest ciepły (jeśli sprzedający odpałał go przed naszym przyjazdem, mogą być problemy z rozruchem na zimno). W czasie rozgrzewania maszyny obejrzymy gmołę, plastiki i ramę motocykla. Zaglądamy pod plastiki, możemy poprosić o ich częściowy demontaż. Szukamy rys, wgnieceń, podejrzanie wyglądających spawów, wycieków oleju i cieczy chłodzącej. Felgi: w enduro czy sprzętach sportowych mogą być porysowane z powodu częstych wymian opon, lecz duże wgniecenia czy ślady prostowania są niedopuszczalne. Dobrze jest przeciągnąć palcem po rancie w podejrzanym miejscu. Szprychy nie powinny mieć luzów. Zwróćmy uwagę nie tylko na głębokość bieżnika opon, ale także ich rocznik. Zweryfikujmy grubość klocków i tarcz hamulcowych. Wyraźne rowki przy przebiegach ok. 60 tys. km świadczą o agresywnym stylu jazdy, niewymienianiu klocków na czas bądź – co bardziej prawdopodobne – przebiegu wyższym niż deklarowany. Jeśli możemy odciągnąć łańcuch na więcej niż 5 mm, czeka nas wymiana zestawu napędowego. Gdy sprawdzamy łożysko główki ramy, postawmy motocykl na centralnej podstawie, a właściciela bądź pomocnika usadźmy na tylnej kanapie. Jeśli przy obracaniu kierownicą wyczuwamy opór, przekaskiwanie – łożysko jest do wymiany.

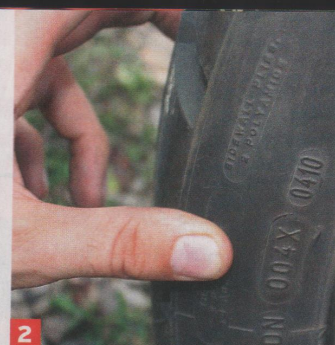
Luzy w łożyskach kół sprawdzmy szarpiąc nimi na boki (w przypadku przedniego – pomocnik trzyma kierownicę). Podobnie postępujemy z tylnym wahaczem. Zużyte amortyzatory, nieczułe na ustawienia odbicia, powoli powrócą do właściwej pozycji. W zawieszaniu upside-down, jeśli na lagach pozostaną ślady oleju, czeka nas wymiana uszczelniaczy (200-300 zł).

Zdjęcia: JAKUB BIGORA





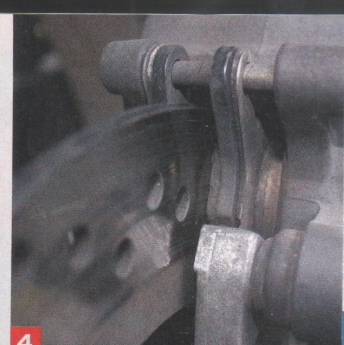
1  
5



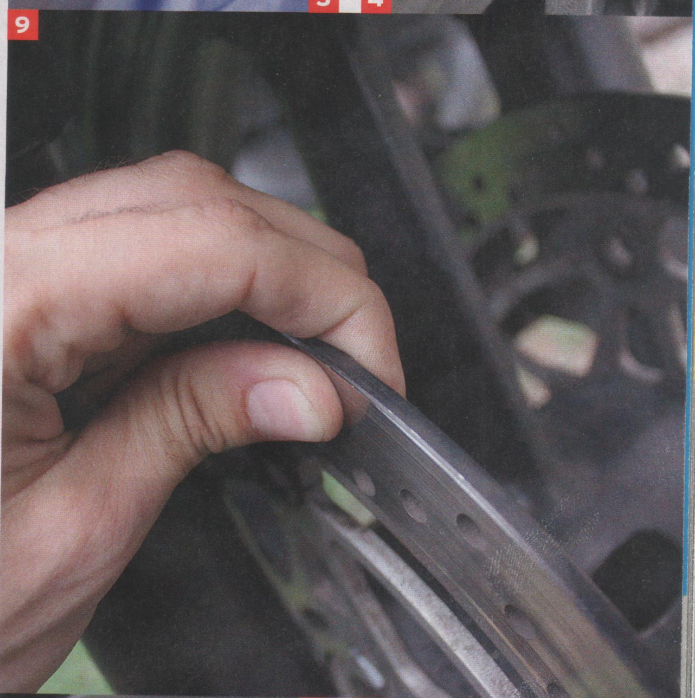
2  
6



3



4



9



7  
10



8  
11



12

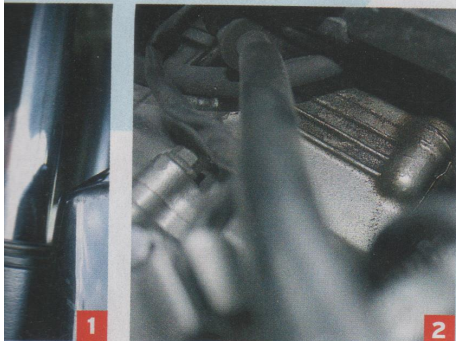


13

1. Sprawdźmy lągi, uszczelniacze i śruby mocujące pólki.
2. Sprawdzamy nie tylko gębokóść bieźnika, ale także datę produkcji opony.
3. Sprawdzmy spasowanie plastików i ich mocowania.
4. Łatwo stwierdzić, czy grubość okładzin hamulcowych jest prawidłowa.
- 5 - 8. Oryginalne klamki, naklejki, lusterka i kierunkowskazy zmniejszają ryzyko, że motocykl miał w przeszłości wypadek.
9. Ważnym wskaźnikiem jest stan tarcz hamulcowych (np. wyraźne krawędzie).
10. Sprawdzanie stanu łożysk koła.
11. Warto zajrzeć gdzie się da.
12. Sprawdzmy zgodność numerów seryjnych z dokumentacją.
13. Zużycie podnóźków może sporo powiedzieć o stylu jazdy poprzedniego właściciela.

# RECEPТА NA SUKCES

KUPUJEMY  
MOTOCYKL  
UŻYWANY



1  
3

1. Brak oleju na łałach to dobry znak.
2. Pocący się cylinder to prawdopodobnie wina uszczelki, ale też wskaźnik jakości serwisu.
3. Czy to efekt parkingówki czy poważniejszego zdarzenia?
4. Stan łańcucha i zębatek to ważna sprawa.



4

## 4. UWAGA NA GŁOŚNE Z NATURY

**ZANIM URUCHOMIMY SILNIK** zajrzyjmy do baku: czy paliwo jest czyste, nie ma rdzy lub zanieczyszczeń. Dziwne odgłosy, gaśnięcie, trudności z wchodzeniem na wysokie obroty – to wszystko powinno wzbudzać nasze podejrzenia. Jeżeli

li kupujemy motocykl trzycylindrowy (np. Triumph) albo Ducati, na oględziny zabierzmy lepiej kogoś, kto ma (lub miał) taki model. Komuś bez doświadczenia trudno oddzielić normalną pracę silnika od szleszczącego sprzęgła.

## 5. SPRAWDŹ DOKUMENTY I NUMERY

**JEŻELI PO MOTOCYKL POJECHALIŚMY SAMOTNIE**, a jazda próbna okupiona jest zostawieniem sprzedajemu pewnej kwoty bądź dokumentu potwierdzającego naszą tożsamość – zanim to uczynimy, sprawdźmy dokumenty motocykla oraz upewnijmy się, że osoba, z którą rozmawiamy, jest wyłącznym jego właścicielem.

Informacje, jakie dokumenty będą potrzebne do rejestracji motocykla sprowadzonego, znajdziemy w Biuletynie Informacji Publicznej dla Wydziału Komunikacji. Przykładów dokumentów rejestracyjnych charakterystycznych dla danego państwa szukajmy na forach internetowych.

## 6. JAZDA PRÓBNA

**NA JAZDĘ PRÓBNĄ WEŹMY WŁASNY KASK.** Jeżeli sprzedający da nam kask za mały lub za duży, to może skutecznie odwrócić naszą uwagę od zachowania motocykla. Do testu wystarczy krótki odcinek drogi lub kawałek placu. Uwaga: w przypadku nawet małej „gleby” będziemy zobowiązani do naprawy uszkodzeń lub kupna motocykla. Nie wsiadamy na niesprawny motocykl!

Przy ruszaniu zwróćmy uwagę na stan sprzęgła. Starajmy się użyć wszystkich biegów. Przy ok. 40 km/h możemy rozluźnić uchwyt kierownicy. Jej niewielkie drgania (tzw. shimmy) mogą się pojawić jako skutek złego ciśnienia, źle wyważonej felgi czy uszkodzo-

nej opony, ale jeśli są silne lub motocykl sam skręca, zrezygnujmy z zakupu.

Jeżeli sprzęt jest zarejestrowany, możemy wyjechać na dłuższą jazdę, by pokonać kilka zakrętów. (najpierw przejedźmy je odpowiednio wolniej, zwracając uwagę na nawierzchnię). Podczas jazdy dzielmy uwagę pomiędzy ruch drogowy a odgłosy i zachowanie motocykla. Warto z mniejszą prędkością przejechać gorszy odcinek drogi, by sprawdzić, czy zawieszenie nie dobija zbyt szybko. Pozytywne emocje do końca trzymamy na wodzy. Po zejściu z siodła jeszcze raz oglądamy motocykl szukając śladów wycieków w okolicy silnika.

## 7. NEGOCJUJ NIM KUPISZ!

**W CZASIE CAŁYCH OGLĘDZIN NIE BÓJMY SIĘ PYTAĆ** i okazywać wątpliwości, ale gdy sprzedający jest obok, przesadnie nie popisujemy się wiedzą. Czasem

lepiej pozwolić mu się wygadać i wylapać pewne nieścisłości. Końcowe negocjacje zaczynamy od przypomnienia dostrzeżonych wad.