

Kasutatud tsikli ostueelne kontroll

Jess! Oled selja taha jätnud õppeklassis veedetud tunnid, liiklusteid, õppesõidu ja koolieksami. Kõik need jalakäija kiirusega sõidud, kaheksad, ringid, kallakult paigaltvõtud ja slaalomid. Oled just tulnud liidluseksamilt ja kohe-kohe saad kätte oma A-kategooria juhiloa.

Sul pole veel tsiklit, aga uhiuued mootorrattad maksavad korraliku auto hinna. Miks mitte seni, kuni tsiklisõiduuskused pole veel lihvitud, alustada kasutatud mootorrattaga? Hea mõte, sest kasutatud tsikli saab soodsama hinnaga. Kui külili vajud, ei ole paarist kriimust kahju ja pealegi ei tea sa ju isegi, millist tsiklit sa täpselt tahad, neid on ju nii palju ja erinevaid.

Kasutatud tsikli puhul on kõige suuremaks miinuseks see, et võimatu on täpselt teada, kuidas teda on kasutatud, hooldatud ja kui ratas on sattunud õnnetusse, siis millised olid vigastused ja kui korralikult on tehtud remonditööd.

Siiski on võimalik ostueelse kontrolliga mitmeid ettenägematuid kulusid vähendada.

Mida siis kontrollida, enne kui kasutatud mootorratas ära osta?

Müüja taust ja usaldusväärsus

Kui oled endale meeldiva kasutatud tsikli välja valinud, siis esimese info annab sulle see, kes on ratta müüja.

1. Kas müüja suhtleb sinuga korrektset?
2. Kas müüjal on olemas kõik ratast puudutavad dokumendid ja hooldusraamat? Kas paberites kirjas olev ratta võimsus vastab tegelikkusele ja

kas sinu juhilubades kirja pandud õigused lubavad sellise võimsusega tsiklit juhtida?

3. Kas rattal on alles kõik originaalvõtmed?
4. Kas müüja saadab ratta VIN koodi, et saaksid kontrollida ratta ajalugu?
5. Kas tegemist on eraisiku või firmaga, kes kasutatud tsikleid vahendab?
6. Kui tegemist on firmaga, siis milline on varasemate ostjate tagasiside – kas probleemide tekkimisel jättis müüja ostja omapead või aitas probleeme lahendada?
7. Kas rattal esineb varastamisele viitavaid märke – lenksulukk ei tööta, puudu on mõni võti, VIN kood ei klapi või on see kood raami peal viga saanud?
8. Kas ratas on müügis turuhinnast oluliselt madama hinnaga? Minu kogemus ütleb, et tasuta lõunaid ei ole ja odavmüügi põhjuseks pole müüja soov ostjat rõõmustada. Mõttele sellele.

Järgmine samm – tehnika

Kui oled veendumusele jõudnud, et müüja on usaldusväärne ja ratas aus, on aeg asuda mootorratast ennast kontrollima.

1. Kas tsikkel käivitub korralikult? Võimaluse korral proovi nii külmkäivitust kui hiljem pärast proovisõitu ja mootori väljasuretamist ka selle uuesti käivitamist soojalt.
2. Kas mootor töötab ühtlaselt ilma kõrvaliste häälteta ja pöörded ei kõigu? Kas pöörded langevad pärast gaasiandmist kiiresti ja sujuvalt tühikäiguni?
3. Kui mootorratta läbisõidunäit on väike, aga jalatoed, käepidemekatted ja kõik rohkem kasutamist leidvad seadmed on väga kulunud, kas ei peitu siin väike vastuolu? Ja millele see võib vihjata, kui väikese läbisõiduga ratas näeb väga väsinud

Ratas on müügis turuhinnast oluliselt madama hinnaga? Minu kogemuse järgi tasuta lõunaid ei ole...

välja, kuid jalatoed ja käepidemegripid on värskelt vahetatud?

4. Kas mootorratas ei leki kusagilt? Mootoriõli, jahutus-

või pidurivedelik, amordisimmerid?

5. Paljudel konkreetsetel rattamudelitel on oma nõrgad kohad ehk nn tüüpvead. Kui sulle konkreetne mudel meeldib, võta veidi aega ja tee kasvõi internetipõhine otsing selliste vigade esinemise kohta. Siis oled paremini valmis välja valitud ratast kontrollima.
6. Mis seisukorras ja millal valmistatud on rehvid? Kulunude rehvide vahetamine lisab ratta ostuarvele märkimisväärse summa.

Mida enne kasutatud tsikli ostmist kontrollida?

kas ratas käivitub normaalselt nii sooja kui ka külma mootoriga

kas juhtrauda keerates on see ühtlaselt sujuv

kas ei kosta mõnda kolksu, naksumist või kõrvalist heli, kui vajutad esipiduri põhja ja surud esiamordi kokku

kas mootor töötab tühikäigul ühtlaselt

kas pidurikettad on sirged

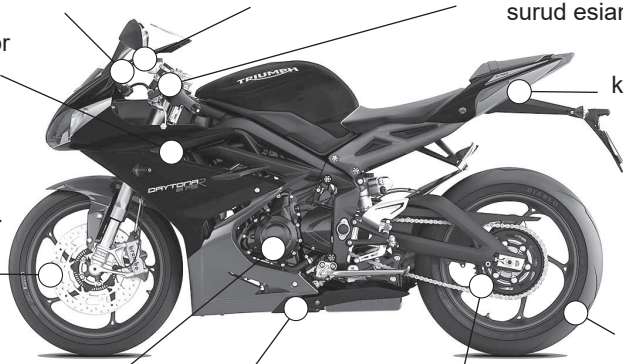
kas kõiki käike saab takistusteta üles ja alla vahetada

kas mootor-ratas ei leki kusagilt

mis seisukorras on kettülekanne korral kett ja kettirattad

kas eelmine omanik on teinud tsikli juures ümberehitusi

mis seisukorras ja millal on valmistatud rehvid



7. Mis seisukorras on kettülekanne korral kett ja kettirattad?
8. Kas ratas pidurdamisel ei kisu ja pidurisupportid töötavad korralikult? Kas klotsid vajavad vahetamist? Mootorratta pidurikettad on üsna kallid. Kui kettad on kulunud alla lubatud paksuse või lausa kõverad, on ratta omanikku ootamas korralik lisaväljaminek.
9. Ega ratas pole tugevalt kukkunud või millelegi otsa sõitnud? Mootorratta külilivajumine väikeselt kiiruselt või seisu pealt pole tavaliselt

Ega mõni märk ei reeda, kas ratas on tugevalt kukkunud või millelegi otsa sõitnud?

rattale ohtlik, sest tsikli raam on tugev ja ratta erinevatele detailidele ei mõju sellisel juhul väga suured jõud. Kui aga ratas on kukkunud suure kiiruse pealt, on oht, et üksteisele järgnevad

teravad löögid on mõjutanud kogu ratta geomeetriat, tekitanud raami mörasid, väananud amorti jne. Kui mootorratas on sõitnud otsa mingile kõvale objektile nagu auto, puu, tänavavalgustuspost jne, võivad olla viga saanud ja kõverad nii esipiduri kettad, esiamordid, amordiprillid jne. Selline mootorratas ei käitu sõites enam ohutult.

10. Kui proovisõidul käiku vahetad, siduri vabastad ja gaasi annad, kas pöörded tõusevad ja kiirus suureneb samaaegselt? Kui pöörded küll tõusevad,

aga kiirus ei kipu samaväärselt suurenema, viitab see kulunud siduri- ketastele.

11. Kas kõiki käike saab takistusteta üles ja alla vahetada?
12. Kas juhtrauda keerates liigub see ühtlaselt ja sujuvalt – juhtraua laagrite kulumisel tekib sisse pikilõtk, mis on tunda jõnksuna, kui juhtrauda keskasendist ühele või teisele poole keerad.
13. Tasub proovida, ega ei kosta mõnda kolksu, naksumist või kõrvalist heli, kui vajutad esipiduri põhja ja surud esiamordi kokku. Kui on tunda juhtraua laagri kulumisest tekkivat lõtku, ujuvate piduriketaste neetide kulumisest tekkivat kolksu või amorditorudest tulevat kolksu või naksatust, siis tuleks lasta need eelnevalt hoolduses üle vaadata, kuna hilisem remont võib osutuda kulukaks.

Ümberehitatud tsikkel ja kuluosad

Tihtilugu on eelmine omanik või omanikud teinud mootorratta juures ümberehitustöid. Sageli on välja vahetatud originaalsummuti, suunatudel, esiklaas, keeratud juurde mõni lisatuli, välja vahetatud siduri- ja piduri-heel, lisatud uus numbrimärgialus või pidurituli jne. Püüa kindlaks teha, kas kõigi selliste ümberehituste tulemusel tekkinud mootorratas vastab ülevaatusel nõutud tingimustele. Muidu oled ostu järel sunnitud veetma hulga tunde garaažis oma uut sõpra tänavalegaalseks tegemas.

Kui proovisõidul käiku vahetad, siduri vabastad ja gaasi annad, kas pöörded tõusevad ja kiirus suureneb samaaegselt?

Kas pärast summuti- vahetust vastab detsi- bellitase seaduses luba- tule ja summuti peal on olemas E-tähis? Võibolla saab probleemi lahendada *dB-killeriga*. Tihti on *aftermarket* väljalaskel võimalik *dB-*

killer välja võtta ja siis ei läbi tsikkel enam ülevaatusel müratesti.

Kas numbrimärgi alus on õige nurga alla, mitte liiga püsti? Lubamatult püstine numbrimärgialus paneb politsei kohe käsi hõõruma, sest nende jaoks on numbrituvastus häiritud.

Selge on see, et kasutatud ratas on ka heaperemeheliku hoidmise korral kasutamisläbige. Mis liigub, see kulub. Nii ei tohiks müüjale väga pahaks panna, kui kasutatud ratas vajab pärast ostu näiteks ratta- või lenksukannu- laagrite vahetust.

Mootoris olev õli, õli- ja õhufilter, samuti kõik vedelikud – piduri-, siduri- ja jahutusvedelik ning kardaaniga rattal ka ülekandeõli on uuel oma- nikul mõistlik nagunii ära vahetada.