

POSTATI ZADNJI LASTNIK

Ko kupiš in se ne obremenjuješ ali ga boš lahko prodal naprej ...

Analizira: **Matjaž Gustinčič**
Foto: naš arhiv

Če bi motorje in avtomobile kupovali strogo racionalno in zgolj na podlagi matematičnih izračunov, potem bi vsi vozili isti model. Kakšen dolgčas bi to bil. Ker pa nismo v celoti racionalisti, izbiramo tudi (ali pa zgolj) z očmi in s srcem. Tistim, ki sveto prisegajo le na točno določen model, točno določeno znamko, na nek način zavidam. Njihova edina dilema je le še barva.

Sicer pa, mar ni zanimivo, kako smo moški pametni in vse vemo, kadar je treba komu svetovati, v kateri pleh naj vložimo svoje imetje? Ko pa kupuješ sam, si zmeden in neodločen, na koncu pa itak odloči ženska ... ki nima pojma. Ji je pa rdeči lepši od modrega.

Tudi v našo redakcijo pride večkrat vprašanje za nasvet pri nakupu motorja. Seveda se zavedamo, da je s tujim po koprivah lažje opletati in dokler kdo sprašuje o tržno zanimivih motorjih, niti ni problema. Če bo ugotovil, da je zajebal, bo pač zamenjal za drugega.



**MOTO MORINI
CORSARO 9 1/2**



Čeprav dobro vem, kako fin motor je stari 3 1/2 Sport, bi se težko spomnil na novodobnega Morinija, če ne bi pred dnevi slučajno naletel na oglas krškega trgovca, ki za štiri jurčke prodaja lepo ohranjenega Corsara 9 1/2. Mater, mi pa ne grejo ti njihovi ulomki v imenu, slovensko se prav trapasto sliši: korsaro devetpapol, devetinpol, tripapol sport??!

Italijansko lepo eksotično zveni, še bolj eksotično pa je srečati Morinija na naših cestah. Čeprav ima tovarna oziroma ta znamka kar pestro zgodovino in ni ravno, da so od včeraj. Jih je pa kriza večkrat zatresla, menjavala so se lastništva, so delali pa niso delali ... in vmes so uspeli narediti nekaj zanimivih motociklov. Danes je za klasičnega, torej starega Morinija še vedno zanimanje in ti motorji imajo krog ljubiteljev. Pri novodobnih je pač treba vzeti v zakup, da prodajno servisne mreže pri nas ni. In, da če se tovarna dokončno potopi, je tudi v tujini ne bo več. Torej, če bi kaj odletelo, si bo treba vzeti čas. Če sprejmete tveganje, da se tisti Corsaro NoveMezzo iz uvoda ne bo takoj skujal (naj bi bili kar trpežni), imate lahko doma butično italijansko eksotiko za ceno novodobne Vespe.

OPAZILI SMO MED OGLASI:

Moto Morini Corsaro 9 1/2, letnik 2009, rdeče barve, 20.000 prevoženih kilometrov, stranske torbe, nove gume, lepo ohranjen. Cena: 3.990 EUR, trgovec.

TEHNIČNI PODATKI MOTO MORINI CORSARO 9 1/2 (2005)

Moč: 77,5 kW (105 KM) pri 9.000/min | **Navor:** 98 Nm pri 6.200/min | **Motor:** 2 valjni na V – vodno hlajeni – 4 ventili na valj | **Prostornina:** 998 ccm | **Menjalnik:** 6-stopenjski, veriga | **Višina sedeža:** 800 mm | **Posoda za gorivo:** 17 l | **Teža:** 191 kg suha



DUCATI 749

Eno leto je tega, kar sem na teh straneh obdeloval rabljenega 999. Pobudo, da sem se ga sploh lotil, sem dobil med občudovanjem dveh izredno lepo (vsaj po fotkah in opisu) ohranjenih primerkov 749 med oglasi na internetu. Hudiča, danes sta oba še vedno tam!

Razumem, da 749 zbirateljske vrednosti verjetno res nima, oziroma je ne bo imel vsaj še nekaj časa. Že za starega 748, torej manjšega bratca famoznega 916, je bilo navadno manj zanimanja, čeprav so si danes lepi primerki cenovno precej blizu z 916.

S 749 pa je verjetno podobno, s to razliko, da gre za manjšo različico modela 999, ki pa ni bil prav uspešen naslednik 916-ke, kar smo pa tudi že preboleli. V tujini je bil 749 zelo priljubljen, ker naj bi bil lepše vozen motor od večjega 999. No, seveda je bil nov 749 tudi občutno cenejši od 999.

Sicer pa smo že ugotavljali, da je največja zamera pri 749/999 zgolj ta, da v ničemer ne spominja na 916. V vsem ostalem je boljši od predhodnika, le oblikovno je bil očitno pred časom. Zato pa danes zanimanje za ta model narašča, kar pomeni, da bo lepih primerkov vedno manj. Morda je ravno zdaj pravi čas, da kdo odpelje kakšnega od zgoraj omenjenih?

OPAZILI SMO MED OGLASI:

Ducati 749, letnik 2004, rdeče barve, 18.000 prevoženih kilometrov, 1. lastnik, originalno stanje, nikoli karamboliran. Cena: 3.900 EUR, zasebni prodajalec.

TEHNIČNI PODATKI DUCATI 749 (2005)

Moč: 80 kW (108 KM) pri 10.000/min | **Navor:** 81 Nm pri 8.500/min | **Motor:** 2-valjni na L – vodno hlajeni – 4 ventili na valj | **Prostornina:** 748 ccm | **Menjalnik:** 6-stopenjski, veriga | **Višina sedeža:** 780 mm | **Posoda za gorivo:** 15,5 l | **Teža:** 189 kg suha



M.A.J. KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri



Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop

**BUELL
XB9SX CityX**

Pri kupovanju je pač treba upoštevati, da se lahko zelo všečen motocikel izkaže kot razočaranje, ker je neudoben ali pa pretežak. Ali pa premočan. Ali trese v boleč hrbet. Ljudje smo različni in če nisi srečen, ga pač prodaš naprej. Zelo pa smo rezervirani, kadar koga zamika kakšna eksotika. Torej nekaj, kar zanima ozek krog ljudi, če sploh še kakšnega. Pa tu ne mislim skupaj zvarjenih čoperskih unikatov, ki naj bi imeli dodano vrednost zaradi svoje edinstvenosti. Ne, lahko je to čisto serijski motor, ki pa se nov ali rabljen ni prav dobro prodajal. Kar pa še ne pomeni, da je slab izdelek. Nekateri motocikli so bili preprosto pred časom. Ali so bili nesrečno cenovno pozicionirani. Ali so bili nenavadno oblikovani. Ali pa preprosto niso bili razumljeni. Takšnih »nesrečnih projektov« se veliko najde tudi pri zelo renomiranih znamkah. Kakšno leto se prodajajo, potem se razprodajajo, potem pa v tišini izginejo iz salonov.

Najbolj problematičen pa je kakšen model neke znamke, ki je nesrečno potonila in za vedno zaprla vrata. Če dobro pomislimo, je bilo v zadnjih petnajstih letih - kljub času mastnih krav - takšnih neuspešnih projektov veliko. Priključite si v spomin Benellija, Cagivo, Derbi, Laverdo, Moto Morinija, Voxana ... znamko MuZ.

Zato sem tokrat izbral nekaj motorjev, ki so sami po sebi zanimivi, tržno pa precej manj. Kar pomeni, da bo intenzivnost veselja nad lastništvom takega stroja ustrezno intenzivnosti zajeblancije ob morebitni nadaljnji prodaji. Če se za hipec zadržim pri ceni, potem se mora tudi prodajalec zavedati realnosti, da bo treba ceno za siroto spustiti. Pogosto bo treba zelo popustiti, da bo šel motor od hiše.

Na prvi pogled se morda res zdi, da je takle Buell zgolj skupaj zvarjeni okvir, v katerega so vtaknili zastareli agregat Harley-Davidsona. Če pa se malo poglobite v stvaritev gospoda Erika Buella, ugotovite, da je imel možak zanimive ideje in da ti motorji ne odstopajo zgolj oblikovno, pač pa tudi tehnično.

G. Buell se je veliko poigral s porazdelitvijo teže, zato je izpuh pod motorjem (ja, danes ga ima večina tako postavljenega), bencin je v okvirju, motorno olje pa kar v nihajni roki. Seveda bo vsak najprej opazil prednji zavorni kolut, ki je tudi z razlogom tak. Buelli so tako zmes visoke in obenem preproste tehnike. Pravijo, da se tako tudi pelje: ostro in natančno, dokler ga ne začne ovirati agregat. Največkrat so mu očitali izrazite vibracije in izgubo sape pri višjih vrtljajih, kljub temu, da v nižjih vleče kot tank. Ampak jaz bi dodal, da je to karakter tega motorja in prav zaradi njega se mi zdi hudo zanimiv. Vibracije? Ja itak, pravi moški bajk je to. Kljub temu, da so dokončno zaprli vrata, je Harley-Davidson obljubljal dobavo nadomestnih delov za vsaj deset let. Torej nekaj časa še imate.

OPAZILI SMO MED OGLASI:

Buell XB9SX, letnik 2006, črne barve, 24.000 prevoženih kilometrov, zbirateljski, športni izpuh, nepoškodovan, atraktiven. Cena: 4.490 EUR, trgovec.

TEHNIČNI PODATKI BUELL XB9SX LIGHTNING CITYX(2005)

Moč: 62 kW (84 KM) pri 7.400/min | **Navor:** 86 Nm pri 5.600/min | **Motor:** 2 valjni na V – zračno hlajeni – 2 ventila na valj | **Prostornina:** 984 ccm | **Menjalnik:** 5-stopenjski, jermen | **Višina sedeža:** 777 mm | **Posoda za gorivo:** 14 l | **Teža:** 172 kg suha

Iz redakcije **motosi**

MOTO-TURISTIČNI VODIČ VELIKEGA FORMATA

www.motosi.org

271 barvnih strani
Format 21 x 26 cm



Ponatis!
Mehke platnice

ZDAJ LE
28 €!

Pri obeh izdajah sta vključeni tudi dodatni vodiči: Motoristični vodič 1 in Motoristični vodič 2, ki sta pripravili motoristični vodči velikega formata. V njem so zbrane vse najbolj priljubljene motoristične poti po Sloveniji in Sredni Evropi, ki jih med v svoji varni obdobji vsak motorist

Naročila oddite:

Naročila sprejemamo telefonsko na 041 677 560 ali po elektronski pošti: narocila@motosi.org

ROYAL ENFIELD BULLET 500



Naj se svetovna moto industrija še tako trudi z retro izpeljankami iz že obstoječih motorjev, tako pristen retro motocikel, kot je Bullet, sta morda samo še kakšen Triumph in klasična Vespa PX. Ok, za puriste in anglofile Bullet morda res ni čisto originalen, že zato, ker dolgo ni več angleški. Je pa kljub temu motor z najdaljšim stažem proizvodnje. Prvi Bullet je prišel iz tovarne daljnega leta 1931, neprekinjeno pa ga proizvajajo že zadnjih sedemdeset let. Stavim, da si pred več kot petdesetimi leti, ko so Angleži predali celotno proizvodno linijo Indijcem, nihče ni upal pomisliti, da jim ga bodo ti nekoč prodajali nazaj. Pa da ne boste mislili, prav fino jim gre ta biznis. Indijcem namreč.

Seveda se ne gre obremenjevati, da se na domačem, torej indijskem trgu, novi Bulleti prodajajo za tretjino evropske cene. Če se zdajle sprašujete koliko je potem lahko vreden rabljeni Bullet, vam je najboljša orientacija cena novega. Rabljenih namreč pri nas ni prav veliko. V Angliji recimo ali pa nam bližji Italiji, so novi med pet in šest tisoč evri.

OPAZILI SMO MED OGLASI:

ROYAL ENFIELD Bullet 500, letnik 1997, 4.000 prevoženih kilometrov, popolnoma originalno obnovljen. Cena: 4.800 EUR, zasebni prodajalec.

TEHNIČNI PODATKI ROYAL ENFIELD BULLET 500 (2005)

Moč: 16 kW (22 KM) pri 5.500/min | **Navor:** 34 Nm pri 3.000/min | **Motor:** 1 valjni – zračno hlajeni – 2 ventila na valj | **Prostornina:** 499 ccm | **Menjalnik:** 5-stopenjski, veriga | **Višina sedeža:** 760 mm | **Posoda za gorivo:** 13,5 l | **Teža:** 168 kg suha



Sprej za krpanje pnevmatik
Omogoča zatesnitev nastalih poškodb na pnevmatikah tubeless ali z zračnico.



Zavorna tekočina DOT 4
Stabilna pri visokih in nizkih temperaturah. Ni agresivna na naravno in sintetično gumo. Združljiva je z vsemi tipi zavornih gumic prve vgradnje motociklov.

Takega motorja brez mame si največkrat nihče več sploh ne upa kupiti. Pri »brezkučnikih« je namreč vedno prisoten pomislek okoli servisiranja in dobavi rezervnih delov in ne nazadnje tudi dvom o uspešnosti nadaljnje prodaje. Čeprav se glede tega, zadnjega sam težko opredelim. Tudi zato, ker sem sam večkrat potencialni kandidat za kakšne neracionalne nakupe. In če si nekaj zares želiš imeti, kako smiselno se je ob tem obremenjevati z nadaljnjo prodajo? Kupiš in si pač zadnji lastnik, jebiga. Naj zato vse življenje izbiram srebrno barvo, ker se lažje proda?

Seveda sem na koncu tega izbora opazil, da je večina motociklov italijanskih. Ups. Upam, da se strinjate, da imajo najbolj vabljive motocikle, še posebej tiste butične. No, saj ne rečem, morda pa kdo sanja tudi o novodobnem MZ-ju? Tisti z Yamahinim motorjem sploh niso bili napačni.

GILERA GP800



Sprva sem se tudi sam spraševal, zakaj bi si želel dva valja, 800 kubikov in 75 »konjev« v skuterju? Edino kar mi pade na pamet je, da zgolj zaradi prestiža. Zato, ker pač lahko. Podobno kot 200 konjev v kruzersko čoperskem V-maxu, recimo. Je pa treba vedeti, da GP800 noče biti prestižni potovalnik v smislu kakšnega Suzukija Burgmana. Če ne drugega, že zaradi precej športne pozicije sedenja. Pa tudi kakšen predal več in večji prtljažni prostor ji manjka. Da bi jo uporabljali kot vsakodnevno prevozno sredstvo, čemur je pravzaprav večina skuterjev namenjenih? Hja, mogoče. Čeprav s svojimi slabimi 250 kilogrami teže tudi ni ravno za se stiskati med avti na vsakodnevni poti na delo. Poleg tega ima netipično skuterski greben med nogami, kar pomeni, da bodo v mokrem najverjetneje mokre tudi vaše noge in da si bo treba občasno umazati prste z mazanjem verige, ki poganja zadnje kolo. Očitno je bil njen namen zgolj biti najbolj športen maxi skuter? Ne vem. Si pa lahko predstavljam, da se s tem ne bi obremenjeval, ko bi prvič na pospeševanju od semaforja opral kakšnega frajerja na »pravem« motorju.

OPAZILI SMO MED OGLASI:

Gilera GP800, letnik 2009, črne barve, 23.000 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, garažirana, nepoškodovana. Cena: 3.600 EUR, zasebni prodajalec.

TEHNIČNI PODATKI GILERA GP800 (2011)

Moč: 55,2 kW (75 KM) pri 7.250/min | **Navor:** 76,4 Nm pri 5.750/min | **Motor:** 2 valjni na V – vodno hlajeni – 4 ventili na valj | **Prostornina:** 839,3 ccm | **Menjalnik:** variomat, veriga | **Višina sedeža:** 780 mm | **Posoda za gorivo:** 18,5 l | **Teža:** 235 kg suha

CAGIVA RAPTOR



Zgoraj: Raptor je bil plagiat. Cagiva je takrat prodala Ducatija Američanom. Zato so naredili nekaj Monstru sličnega. Levo: Mito 125, sanje mladcev.

Žal mi je te znamke. Na njihovi spletni strani najdem le še nekaj stavkov o njihovi zgodovini, ki se začne s podatkom, da sta nekoč v GP500 zmage pobirala Eddie Lawson in John Kocinski. Zdi se mi, kot da je bilo to včeraj, mulc sem bil takrat in nikoli več si nisem kakšnega motorja bolj želel, kot tiste 125-kubične replike Lawsonove GP specialke, z značilno sedmico na oklepu. Naj dodam, da so uspeli Kocinskijevo ime narobe napisati. Jhon? Se še kdo čudi, zakaj gre vse k vragu?

Eden njihovih zadnjih modelov, Cagiva Raptor, je danes še vedno lep motor, ki morda, še posebej v rdeči barvi, res preveč spominja na Ducatijevega Monstra, a ji to mirno oprostimo, ker je pač oba zrisal isti človek. Kar je pravzaprav fino: če dvomite v Ducatijevo tehniko, imate z Raptorjem fino alternativo. Poganja jo namreč Suzukijev dvovaljnik, ki je pojem zanesljivosti in trpežnosti. Če odmislimo, da je njen stvaritelj Galluzzi Argentinec, je ta Cagiva optimalna kombinacija; imate italijanski design z japonsko tehniko. Si predstavljate, da bi bilo obratno?

OPAZILI SMO MED OGLASI:

Cagiva Raptor 650, letnik 2006, sive barve, 2.800 prevoženih kilometrov, 1. lastnik, nepoškodovan, slovensko poreklo, Akrapovič izpuh. Cena: 4.400 EUR, trgovec

TEHNIČNI PODATKI CAGIVA RAPTOR (2005)

Moč: 51 kW (70 KM) pri 9.000/min | **Navor:** 64 Nm pri 7.400/min | **Motor:** 2 valjni na V – vodno hlajeni – 4 ventili na valj | **Prostornina:** 645 ccm | **Menjalnik:** 6-stopenjski, veriga | **Višina sedeža:** 775 mm | **Posoda za gorivo:** 19 l | **Teža:** 180 kg suha

PRIZNAJTE, DA JE ZAMENJAVA IMENA DRZNA ODLOČITEV! CAGIVA ALI MV AGUSTA

Pokojni Castiglioni je s svojim bratom dvajset let potil krvavi pot, da je kupil izčrpano znamko Aermacchi / Harley-Davidson, vanjo investiral in z vizijo naredil dostojno znamko motociklov – CAGIVA. Jaso, da mu je uspelo, saj je bil vizionar in lisjak hkrati. Večkrat je bil že čez rob propada, pa se je vedno rešil. Nesluteno veliko denarja je zagonil v dirkanju GP 500, saj je majhna Cagiva vozila brez sponzorjev. Ko je šlo zelo za nohte, je Castiglioni Cagivo preimenoval v MV Agusto. Za istimi zidovi in z istimi ljudmi je tam ob jezeru Varese začel ustvarjati novo pravljico. Ja, Cagiva je bila dobra znamka in zanimiva zgodba.

Cestne motorske pnevmatike

DA LJŠA ŽIVLJENSKA DOBA
Maksimalna trajnost pnevmatik, ki vam omogoča daljšo življenjsko dobo in vam prihrani denar.

VISOKO PRILEP IN STABILNOST
Visoka adhezija pnevmatik, ki vam omogoča stabilno vožnjo in vam prihrani denar.

MANJŠANO PREGREVA NJE
Maksimalna odpornost na toploto, ki vam omogoča hladnejšo vožnjo in vam prihrani denar.

MAKSIMALNI NADZOR
Maksimalna kontrola pnevmatik, ki vam omogoča varno vožnjo in vam prihrani denar.

Mitas

www.mitas-moto.com