

Vážený pane řediteli společnosti JAWA a.s.

V březnu letošního roku jsem zakoupil motorku JAWA 650 Classic. Ihned po předání se objevila první závada a od té doby se téměř lavinovitě objevují další. Podrobný chronologický popis je v příloze. Jistě uznáte, že na nový stroj je toho opravdu více než dost. Očekávám brzkou nápravu stavu. Po dohodě vám přistavím motorku k odstranění všech zmíněných závad i těch, které se zatím neprojevily!

S pozdravem

Ing. Jan Bareš

Historie mého motocyklu.

Nový stroj (30.3.2007):

- Motor neumí jet s minimem plynu. Cuká, zhasíná. Jev je nezávislý na zařazeném rychlostním stupni ani na otáčkách motoru. Jednoduše „plyn kousek nad minimem = cukání“.
- S motocyklem se prakticky nejde rozjet bez nežádoucích efektů.
- Cukání a zhasínání motoru je tak výrazné že vedlo takřka k nehodě. Při průjezdu křižovatkou na 2. rychlostní stupeň při lehkém přidání plynu motor náhle zcela zhasl. Následovalo zablokování zadního kola díky vysokému odporu zastaveného motoru. Motocykl skončil smykem uprostřed křižovatky. Naštěstí byli okolní řidiči dostatečně duchapřítomní.
- Pravý kluzák přední vidlice pouští olej – jde o příplatkovou vidlici Paioli.

První garance 500km:

- Cukání motoru „opraveno“ převrtáním trysky karburátoru! Pokud je tryska špatně dimenzovaná, proč není udělána správně již při výrobě?
- Na sáknoucí vidlici údajně bylo špatně nasazeno gufero, opraveno správným usazením.
- Provedena výměna oleje a další předepsané práce.

Dojmy po první garanci:

- Motor cuká znatelně méně, ale cukání nevyrazilo.
- Vidlice teče beze změny.

Cca 800km:

- Zmizel šroub krytu řetězu. Kryt rachtá. Montuji šroub vlastní.

1300 km:

- Protože cukání nepřestává a se záběhem motoru se nelepší, hledám, jaké osazení svíčkami volí jiní výrobci, užívající stejný motor Rotax 650 (BMW, Aprilia, Cagiva). Kupuji „iridiové“ svíčky NGK DR8EIX ala BMW (500 Kč kus).
Svíčky montuji přímo před prodejnou na chodníku. Jako mávnutím kouzelného proutku cukání zmizelo a od té doby se neprojeví ani jednou.

Druhá garance (cca 2000km)

- Objednával jsem při 1100km na tachometru ale objednáací lhůta byla tak dlouhá, že při mém běžném provozu bych musel stroj na více jak 14 dní odstavit. Překročení na 2000 km bylo konzultováno s technikem (p. Paur) telefonicky a schváleno jako nezávadné.
- Upozorňuji na klepání z hlavy řízení při přejezdu nerovností.
- Vyměněn pravý kluzák přední vidlice.
- Technik říká, že měnil dva prasklé dráty výpletu zadního kola.
- Na poznámku o odstranění cukání montáží kvalitních svíček technik krčí rameny a říká „Asi jste první kdo to zkusil“ Nemám slov.

Dojmy po druhé garanci:

- Hlava řízení klepe dál, ale o trochu méně.
- Vyměněný kluzák vidlice sákné také, ale po cca 300km se situace „usazuje“ a sáknutí oleje není příliš výrazné.
- Při montáži zadního kola technik nebyl asi dostatečně pozorný. Řetěz má značnou vůli (volně rukou více jak 7 cm). Tluče. Správné napnutí řetězu řeším vlastními silami.

2300 km:

- Z motocyklu vypadl kus zpuchřelé gumy. Po ohledání jsem zjistil, že jde gumu z horního vodítka řetězu. Vodítko se prodřelo a kus vypadl pod motocykl. Neřeším to, jezdím dál.

2600 km:

- Kryt řetězu nemá stabilní tvar, plast „pracuje“. Došlo k rozvinutí jeho tvaru tak, že drhne o vzorek zadní pneumatiky a vydává za jízdy hučivý zvuk. Upravuji uchycení krytu.
- Při této práci zjišťuji, že praskla benzinová hadička mezi nádrží a palivovým filtrem. Benzín sákné ven a smrdí. Při bližší prohlídce zjišťuji, že těžce zpuchřelý je i druhý díl benzinové hadice ke karburátoru. Hadičky nahrazuji jinou provizorní hadicí z vlastních zásob. Zpuchřelé ukládám pro potřeby reklamace.
- Při prohlídce stroje spojené s výměnou benzinové hadice zjišťuji, že těžce zpuchřelé jsou i jiné gumy.
- Při prohlídce také nalézám další 4 prasklé dráty v zadním kole. Usuzuji, že zvolené dráty výpletu jsou poddimenzované. S takto popraskaným výpletem nelze bezpečně jezdit.

Motocykl odstavuji.

Osobní poznámky:

Jde o jízdně velmi příjemnou motorku. Bohužel je vidět, že výrobce „šetří za každou cenu“. Použití nekvalitních materiálů vede v důsledku k řadě zbytečných reklamací, jejich řešení musí být pro výrobce v důsledku dražší než přímé použití adekvátně zvolených částí.

Myslím, že na 2,5 měsíce provozu a 2600km je těchto nežádoucích zážitků s tak pěknou motorkou až dost

Návrh řešení:

Motocykl přistavím během prvního týdne měsíce července do prodejny v Praze 10, kde jsem jej koupil. Během následujících 7 dní JAWA zajistí:

- Přepletení zadního kola na **silnější**, vhodně dimenzované dráty.
- Repasi hlavy řízení.
- Výměnu všech zpuchřelých (i zatím nezpuchřených) gumových dílů za jiné **z vhodnějšího materiálu**.
- Výměnu mého provizorního palivového vedení za jiné, kvalitní (požaduji jiný materiál).

Další požadavek a dotaz:

- Po dosavadní zkušenosti usuzuji, že bych uvítal dvoukotoučové provedení přední brzdy. Odstranilo by se tak nesymetrické namáhání kluzáků přední vidlice, zmenšila by se ovládací síla.
- Vidlice montáž druhého třmenu umožňuje, bylo by třeba vyměnit náboj předního kola a doplnit druhou sadu třmenu a kotouče.
- Prosím o návrh ceny takové úpravy. Pokud cena bude přijatelná, navrhuji provedení této operace zároveň s odstraněním výše uvedených vad.