

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.

Motocykl jsem předal do reklamační opravy dne 14.6.2007. Až dnešního dne 16.7.2007 se ve věci opravy nestalo nic. Několikrát jsem z vlastní iniciativy kontaktoval p. Rainera, abych se vždy dozvěděl, že termín předpokládané vyřešení se odsouvá ...

Protože nevidím snahu situaci řešit, a podle zákona byly několikrát naplněny podmínky pro odstoupení od kupní smlouvy, tímto od koupě motocyklu Jawa 650 Classic odstupuji.

1. Poukažte, prosím kupní cenu 154900 Kč na můj účet xxxxxxxxxxxx/0600 vedené u GE Money Bank.
2. Sdělte mi, ve prospěch koho mám motocykl odhlásit v evidenci motorových vozidel.
3. Zajistěte dopravení zajišťovacího řetězu s klíčem a ostatní mnou pořízené povinné výbavy d prodejny v Praze 10 k p. Rainerovi, kde si je vyzvednu.
4. Doklady a dokumentaci odevzdám při přebírání výbavy v prodejně Praha 10 p. Rainerovi. Termín s ním domluvím telefonicky.

Doložení oprávněnosti odstoupení od smlouvy:

Citace zákona: Právo odstoupit od smlouvy má kupující v případě odstranitelné vady tehdy, pokud:

1) vada nebyla odstraněna do 30 dnů od uplatnění reklamace (podle § 19 odstavec 3 zákona o ochraně spotřebitele)

2) vada se vyskytuje opakovaně, tj. i po druhé opravě, a brání řádnému užívání věci

3) odstranitelných vad se vyskytuje více a brání řádnému užívání věci.

Mám neblahý dojem, že i když k odstoupení od smlouvy stačí naplnění jediného z výše uvedených bodů, náš případ bohužel naplňuje body všechny 3.

S pozdravem

Ing. Jan Bareš

Osobní poznámky:

Značku JAWA jsem zvolil nikoliv z důvodů racionálních ale „ze srdce“. Nic jsem nedal na zkazky o pověstné nekvalitě, které se šíří mezi motorkářskou veřejností. Říkal jsem si, že to přeci nemůže být tak špatné, a že nějaké dětské nemoci má přeci každý stroj, to že překonám. Ostatně ještě stále jsem majitelem vzorně veteránsky repasované Jawy 250 „kývačky“ z roku 1961 a nedám na ni dopustit.

Bohužel musím konstatovat, že skutečnost překračuje všechna černá očekávání. Drobnosti bych asi odpustil, mávl rukou, spravil si sám ... Ale že továrna není schopna nastavit motor tak, aby cukáním nedělal jezdcí z jízdy špatný sen, že palivové vedení vydrží 3 měsíce a že výplet neunes vcelku běžné denní ježdění Prahou do práce? ... Ano vážím takřka 100kg a Pražské komunikace místy připomínají čerstvě zorané pole, ale to by přeci měl normální motocykl této kategorie vydržet.

K tomu přidám historiky ostatních majitelů Jawy 650, se kterými jsem se seznámil na srazu v květnu letošního roku, o nespolehlivé elektroinstalaci, o neschopnosti Jawy řešit dlouhodobý problém vážnoucí zadní brzdy jednoho z účastníků, o tom, že není jediný majitel Jawy 650, který by nic nereklamoval, vyvrcholením bylo, když p. Rainer před zraky všech účastníků vyměňoval vyhořelou kabeláž továrního stroje, atd.

Padá na mne hrůza z toho, co vše by mne ještě asi čekalo, kdybych nerezignoval a chtěl si motorku nechat ...

Celá situace vede k tomu, že jsem ve značku Jawy ztratil jakoukoliv důvěru. Je mi velmi smutno, když vidím, kam až se dokázala kdysi hrdá továrna světové úrovně dopracovat.

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 nevymizelo.
- 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, Aprillia, 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