

Mootorrattaostja meelespea

Kuidas mootorratast käivitada:

1. Ava kütusekraan (kui on):
 - ✍ sea see asendisse ON (kui kütust on paagis vähe, siis asendisse RES).
 - ✍ Käivitamisel peale pikemat seismist võib kraani seada käivitamise ajaks ka asendisse PRI (kui kraanil see asend on), siis täituvad karburaatorid kergemini bensiiniga.
 - ✍ Peale mootori käivitumist tuleb seada kraan tagasi asendisse ON või RES.
2. Sule õhuklapp (ekslikult nimetatakse vahel ka „tooreklapp“):
 - ✍ kui õhuklapi hoob on juhtraual, siis vii see noole suunas lõpuni asendisse.
 - ✍ Kui õhuklapp on tõmmatava nupuga, siis tõmba see lõpuni välja.
3. Jälgi, et juhtraual asuv punane lüliti RUN oleks asendis ON või RUN.
4. Keera süütevõti asendisse ON.
5. **ÄRA KÄIVITAMISE AJAL GAASIKÄEPIDET KEERA!** (Gaasi keeramine käivitamisel põhjustab mootori „täis tõmbamise“, süüteküünlad märguvad ja mootor ei käivitu).
6. Vajuta starteri nupule. Käivita 5-10 sekundiliste tsüklitega. Pea vajadusel vahet 20-30 sekundit.
7. Kaua seisnud mootorrattad võivad vajada stardiabi. Selleks võib lisajuhtmetega auto- või muult akult voolu võtta.
NB! VOOLU ANDVA SÕIDUKI MOOTOR PEAB SEISMA!!! Vastasel korral võib mootorratta laadimise relee-regulaator üle koormuda ja läbi põleda.
8. Mootorratta õhufiltri suudmesse võib pihustada ka karburaatori puhastusvedelikku (eetri baasil valmistatud „käivitusabi“ aine võib oskamatul kasutamisel mootorit kahjustada).
9. Kui mootor käivitus, lase sel natuke aega töötada vahele segamata ja gaasi ära keera. Hoia tühikäik peale käivitamist õhuklapi abil mõnda aega 2000-3000 pöörde ringis. Vastavalt mootori pöörete tõusmisele alusta tasapisi õhuklapi avamist. Selleks lükka juhtraual olevat õhuklapi hooba noole vastassuunas, nupuga klapi nuppu vajuta sissepoole.
10. Kui mootor töötab juba normaalsel tühikäigupööretel ja vastab gaasi keeramisele normaalselt (ei esine „lämbumise“ ilmingut), võib alustada sõitu. Sõidu ajal lükka õhuklapp täiesti lahti.
11. Kütusekraani asend peab olema normaalsel sõidul asendis ON. Asendit RES kasuta ainult tankima sõitmiseks. Sõites kogu aeg kraani RES asendis olles, sõidad paagi märkamatuult täiesti tühjaks ja võid teele jääda.

Oluline info mootorrattaomanikule:

Mida TEHA:

Iga päev:

1. Kontrolli mootoriõli taset. Selleks on mootoril vaatlusaknake või õlivarras. Õli tase peab jääma MIN ja MAX märkide vahele, või olema vaatlusakna ülemise ja alumise serva vahelises piirkonnas. Mootorratas tuleb enne taseme mõõtmist seada vertikaalsesse asendisse (mitte küljejalale). Õlitaset vaadatakse seisva mootoriga. Peale mootori seiskamist tuleb oodata 2-3 minutit enne vaatlemist, et õli valguks mootorist karterisse.
2. Kontrolli jahutusvedeliku taset. Jahutusvedeliku taseme vaatlemiseks on selle paisupaagil MIN ja MAX märgid. Neid märke näeb tavaliselt paisupaagi katte vaatlusaknast. Jahutusvedeliku taset vaadatakse külmal mootoril. Tase peab olema MIN ja MAX märkide vahel, mootorratas vaatamise ajal vertikaalses asendis.
3. Jälgi, et veokett oleks õlitatud. Kasuta keti õlitamiseks kvaliteetseid mootorratta ketile mõeldud määrdeaineid. Ketti tuleb õlitada kuiva ilmaga sõites iga 500 km (iga teine tankimine) ja viimas sõites iga 300 km järel (igal tankimisel).
4. Kontrolli pidurite toimivust.
5. Kontrolli, et sõites põleksid tuled!
6. Kontrolli ka helisignaali.

Kord nädalas:

1. Kontrolli rehvide rõhku. Rehvirõhku mõõdetakse külmal rehvidel, st. enne sõitu. Rehvide rõhud on enamasti märgitud mootorratta raamil olevatele kleepsudele. Kui neid pole ja rehvirõhu infot ka mujalt ei leia, siis tuleb lähtuda järgmisest rusikareeglist:
 - ✍ esirehv: 2,3 bar
 - ✍ tagarehv 2,5 bar (kahekesi sõites 2,7-2,8 bar)
2. Kontrolli mootorratta üldist seisukorda - kõik detailid on piisavalt kõvasti küljes kinni? Kuskilt midagi pole logisema hakanud..?

Vähemalt kord kuus:

1. Kontrolli pidurivedelike taset. Selleks on pidurivedelike anumatel aknakesed. Vedeliku tase peab olema akna alumise ja ülemise ääre vahel.
2. Kontrolli sidurivedeliku taset (kui on õlisidur). Selleks on sidurivedeliku anumal aknake. Vedeliku tase peab olema akna alumise ja ülemise ääre vahel.
3. Kontrolli veoketi/-rihma pingsust.
4. Kontrolli trosside lõtke ja pingsust, vajadusel reguleeri. Gaasitrossi lõtk ei peaks olema üle 5 mm, mõõdetuna gaasikäepidemelt selle pööramisel.
5. Kontrolli akuvedeliku taset. Vajadusel lisa destilleeritud vett (mitte akuhapet!). Vett saab lisada väiksema kummipirniga või areomeetriga.

6. Kontrolli piduriklotside hõõrdekatete paksust (mootorratta piduriklotsi hõõrdekatte paksus on tunduvalt väiksem, kui auto piduriklotsidel.) Klotsid vajavad vahetust, kui nende pind on kulunud tööpinnal oleva soone põhjani.
7. Kontrolli kõikide tulede pirne. Eriti olulised on pidurituli ja vasakpoolsed suunatud.
8. Mõõda rehvide mustri jääksügavust. Rehvidel on kulumismärgid, kui rehvi on kulunud kasvõi üheni neist, tuleb see vahetada. Kui kulumismärke ei leia, mõõdetakse mustri jääksügavust nihikuga. Eestis lubatud minimaalne jääksügavus on mootorrattarehvidel 1 mm. Rehvid kuluvad väga kiirelt peale jääksügavuse saavutamist.
9. Kulunud rehvid asenda ainult uutega, mitte kasutatutega. Kasutatud rehvid on reeglina jäigaks muutunud, ega pruugi asetuda veljele piisavalt tihedalt. Kasutatud rehvide pidamisomadused on märgatavalt halvenenud ja need võivad olla ka mõrased.

Mida mootorrattaga MITTE TEHA:

1. Ära tuurita mootorit tühjalt kohapeal! Neljataktilised mootorid ei taha ilma koormuseta pöörete maksimumi ajamist. Eriti hävitav on selline tegevus külma mootori puhul, mil mootoriõli on veel paks, ega jõua detaile vajalikul määral õlitada.
2. Ära „põleta kummi“! Mitteliikuva mootorratta mootor ei saa vajalikku jahutust ja võib üle kuumeneda ning kokku joosta. Jahutusventilaator on mõeldud tagama jahutust ainult tühikäigul, mitte täiel koormusel. Kodaratega ratas rikneb suure tõenäosusega „kummipõletamise“ tagajärjel.
3. Ära kogu summutisse kütust ega pauguta! Paugutamine võib rikkuda klappe ja väljalaskesüsteemi. Rääkimata labasest muljest ümbritsevatele inimestele...
4. Ära puuri summutisse lisaauke:
 - ✍ Mootorratta mootori küttesegu on tasakaalustatud väljalaskesüsteemi teatud vastutakistusele. Kui seda aukude puurimise teel vähendada, tõuseb kütusekulu märgatavalt ja ka mootori tegelik võimsus langeb.
 - ✍ Liigne müra on ebameeldiv ümbritsevatele.
5. Välti mootorratta käivitamist talvesäilituse ajal. Asjatu käivitamine külmas oludes rikub süüteküünlaid ja mootoriõli. Iga külmkäivitus kulutab mootorit sama palju, kui töösooja mootoriga 100 km sõitu. Samuti ei jõua aku lühikese käivituse ajal taastada laengut, mis kulus käivitamisele – pikk täislaadimata olek mõjub akule hävitavalt.

Muu abiks info:

1. Mootoriõli tuleb vahetada iga 5000-6000 km tagant. Õli vahetatakse koos õlifiltriga. Kasutada tuleb mootorrattale ettenähtud õli. Suuremaid pöördeid võimaldavale mootorile soovitame täissüntheetilist, aeglasematele mootoritele poolsüntheetilist või mineraalõli. Täissüntheetilise õli tööressurss on suurem kui poolsüntheetilisel või mineraalõlil. Õli mark ei ole oluline, tänapäevased mootoriõlid on kõik kvaliteetsed. Oluline on vahetada õli õigeaegselt.
2. Erinevate õlifirmade mootoriõlisid võib omavahel segada, pealevalamiseks võib kasutada ka teise viskoossusega ja teisetüübilisi õlisid – poolsüntheetiline ja täissüntheetiline õli segunevad probleemilt. Täissüntheetilisele õlile ei ole mõtet juurde valada mineraalõli, seda võib teha ainult hädakorral ajutise lahendusena.
3. Jahutusvedelikku tuleb vahetada iga 2 aasta tagant, olenemata läbisõidust. Vanaks läinud jahutusvedelik kaotab korrosioonivastased ja külmumiskindlad omadused. Kasutada tuleb silikaadivabasid (Silicate free) jahutusvedelikke, mis ei sisalda abrasiivseid lisandeid. Viimased rikuvad mootorratta kiirepöördelise veepumba tihendid.
4. Piduri- ja sidurivedelikku tuleb vahetada iga 2 aasta tagant, olenemata läbisõidust. Kuna pidurivedelik on hügrokoopne, võib vanem vedelik sisaldada vett, mis halvendab mootorratta pidurdusomadusi. Aja jooksul vedelik ka määrdub ja kogub endasse mustust.
5. Kasuta kütuseks kvaliteetset bensiini, tangi korralikes tanklates. Enamusele kaasaegsetest mootorratastest sobib bensiin oktaanarvuga 95 ja isegi alates 91. Väga üksikutele sportmootorratastele on tarvis bensiini oktaanarvuga 98. Liiga kõrge oktaanarvuga bensiin võib põletada väljalaskeklapid krobeliseks ja muuta kroomitud väljalasketorud näotult siniseks. Bensiini kütteväärtus (ja seega saadav võimsus) ei olene oktaanarvust.
6. Eestis müüdav bensiin (eriti Statoili Ultima-bensiinid) sisaldab suurel määral pesuaineid. Kaua seisnud mootorratas hakkab paremini käima peale 2-3 paagitäie Ultima-bensiini läbisõitmist.
7. Veokett loetakse kulunuks, kui ketti on võimalik tagumise ketiratta keskkohas sõrmedega üles venitada poole ketiratta hamba võrra. Kett vahetatakse alati komplektis ketiratastega, sest need detailid töötavad sisse omavahel - ja vanad ketirattad rikuvad uue keti kiirelt.
8. Kui võimalik siis säilita mootorratast alati garaazhis. Mootorratta väljanägemine säilib nii kõige paremini. Mootorratta katete kasutamisse tuleb suhtuda ettevaatlikult – katte alla kogunev niiskus võib põhjustada roostetamist. Katte kasutamisel tuleb tagada piisav kattealune tuulutus, mitte tekitada „kilekotti“ ümber mootorratta.
9. Hoia mootorratta aku alati täiesti täis laetuna. Mootorratastel kasutatavate pliikude eluiga on kõige pikem, kui need on alati 100% täis laetud. See käib nii tavaliste, kui kinniste hooldevabade akude kohta. Tühjendamise-laadimise treeningtsükleid ei ole vaja akule teha. Enne laadimist kontrolli akuvedeliku

taset (hooldusvabadel akudel ei ole võimalik). Vajadusel lisa destilleeritud vett. Parim viis akut laadida on automaatlaadijaga (Optimate, CTEK jmt.), mis ei lae akut üle, ega jäta tühjaks. Akut võib laadida mootorrattalt eemaldamata. Akut laadima asudes on soovitatav veenduda, et aku tuulutuse voolik oleks omal kohal, see juhib tekkiva happekondensaadi eemale ja aku ümbrusse ei teki roostet.

10. Tänapäevased mootorrattad ei ole automaatsiduriga. Kasuta käiguvahtamisel sidurit!

11. Mõningane õlikulu mootoris on normaalne nähe. Kui õli kasutusvälba ajal (5000-6000 km) on vaja juurde valada kuni 1L õli, ei ole veel põhjust paanikaks. Õlikulu oleneb veidi ka mootori tüübist (õhk- või vedelikjahutus), välistemperatuurist ja sõidustiilist.

12. Kui jääd oma tehniliste teadmistega jänni, küsi julgelt infot professionaalidelt. Motodepoo töötajad jagavad alati oma teadmisi klientidega. Pole mõtet otsida teavet suvalistest kohtadest, kust saad vastuse stiilis „räägitakse, et...“ ja „ma arvan, et see on kindlasti võibolla nii...“

Varustusest, sõitmisest ja ohutusest:

1. Kui istud mootorratta selga, siis arvesta sellega, et muutud nähtamatuks! Pea seda liiklemisel kogu aeg meeles!
2. Soeta korralik ja asjakohane sõiduvastustus! Pea meeles - Sinu nahk on alati kallim, kui avariis purunenud sõiduriided. Kasuta sõidul alati kõiki võimalikke kaitsmeid – ka lühikesel sõidul võib õnnetus juhtuda.
3. Kiivritest tuleb eelistada kinnist tüüpi (integraal), mis kaitsevad ka nägu. Kiiver peab sobima peaga, mitte mootorrattaga! Sinu mootorrattal on täiesti üksipuha, milline kiiver Sul sõidu ajal peas on, esmatähtis on Sinu enda turvalisus. Kiiver ei ole edevuse asi – katkiläinud pea asemele uut ei kasva!
4. Tänapäevased kiivrid vastavad kõik turvastandardite nõuetele. Kiivri valimisel olulisim kriteerium on selle istuvus peas – kiiver peab tunduma peas mugav. Vaata ka kiivri klaasi tihendeid – kehvade tihenditega kiiver hakkab sõidutuules ebameeldivalt vilistama või muid tuulemürasid tekitama. Kinnirihmatud kiiver ei tohi tulla peast ära üheski olukorras. Ostmisel katseta, kas ehk on võimalik rihmatud kiivrit tagaservast üle pea ettepoole sikutades peast ära tõmmata? Selline kiiver jäta ostmata, see ei sobi Sinu peaga, vaata muid mudeleid.
5. Mõttekas on kasutada kiivrisukka, kiivri sisu püsib kauem puhas. Parematel kiivrisukkadest on ka tuulekindel (Wind Stopper) kaeluseosa, nendega pole vaja eraldi kaelust kasutada. Parematel kiivritel on sisu puhastamiseks eemaldatav.

6. Ära sõida üle oma võimete! Arvesta, et iga võõra mootorrattaga tuleb esialgu harjuda – õppida tundma pidurdus- ja kiirendusomadusi, kurvisõitu. Sõites tuleb ette palju asju ja olukordi, mida autokoolis ei õpetatud, sõida alguses eriti ettevaatlikult ja rahulikult. Sõites oskused arenevad ja hakkad end kindlamalt tundma. Ära siiski lase end liigsel kindlustundel ära petta, säilita ettevaatlikkus!
7. Hinda kurvi enne sellesse sisenemist – kui on vaja pidurdada, siis tee seda ENNE kurvi sisenemist, kui mootorratas on veel vertikaalilähedases asendis. Kurvis kallutades pidurdamine viib kergelt külili kukkumisele või kurvist välja kaldumiseni (pidurdamine kallutamise ajal tõstab mootorratast püsti, mis viib kurvist välja). Kui tunned, et kurv on järsem kui ootasid, ära paanitse – kalluta juurde – mootorratta rehvid säilitavad asfaldil pidamise kuni jalatugede vastu maad puutumiseni ja veel natuke maad sellele lisaks. Hoidu kurvis kallutades teeäärse kruusariba peale sattumast, see viib üsna kindlalt kukkumiseni!
8. Pea meeles, et mootorratas sõidab sinna, kuhu su silmad vaatavad! Kui teel on takistus ja hakkad seda pingeliselt jälgima, on üsna kindel, et sõidad sellele otsa. Ilming (ingl. k. *target locking*) johtub inimpsüühikast ja seda teadvustades on võimalik ohuolukord lahendada – silmadega tuleb vaadata ja otsida võimalust takistusest möödumiseks, mitte jälgida takistust ennast.
9. Märja tee omadused on väga erinevad kuivast – kulunud rehvi, mis kuival teel pidas ideaalselt, üllatab märjal üsna ebameeldivalt. Tänavatel olevad metallist kaevukaaned on vihmaga väga libedad. Samuti on vihmaga libedad osad siledaks kulunud asfaldilõigud ja teekatte liitekohad, mis paigatud pigiga. Plastist teekattemärgistused on märjaga erakordselt libedad! Tuleks vältida nende sõitmist.
10. Väldi pimedal ajal sõitmist. Mootorrataste tuled on autotuledest oluliselt halvemad ja pimedal teel on ohte kordades rohkem, kui päeval. Suurim oht pimedal teel on jalakäijad ja loomad.
11. Suurematest teele tulevatest loomadest, nagu metskitsed, tuleb mööda sõita nende tagant, need loomad tagasi ei pööra. NB! Esimese teed ületava kitse järel tuleb suure tõenäosusega teele veel teine või kolmaski! Väiksemate loomade puhul (kassid, koerad) tuleb sõita nende suunas, sest need võivad liikuda igas suunas ja on väga tõenäoline, et nad jooksevad ise kõrvale. Kui juhtub siiski halvim ja loom jääb ette, siis väiksema looma puhul (kuni pool esiratta suurust) on tõenäosus loomast üle sõitmise järel püsti jääda. Suuremate loomadega põrkudes reeglina kukutakse.

12. Äkkpidurdamise korral arvesta, et mootorrattas säilitab juhitavuse ainult sirgjoonelise liikumise puhul, sõidusuunda muuta pole võimalik, see viib kukkumisele. Äkkpidurdamisel on esipiduri roll olulisem kui tagapiduril, sest mootorratta mass vajub suuremas osas esirattale, parandades selle haakumist teega – esiratast seega lihtsalt lukku ei saa. Tagaratta haakumine teega seevastu muutub väiksemaks ja see lukustub kergelt. Ideaalne pidurdusjõu jagunemine esi-/tagaratta vahel on 70/30 %.
13. Kukkumisel ürita võimalikult kiiresti mootorrattast eemalduda. Kui mootorrattas libiseb Sinu ees, siis ürita enda teega kontaktis olev pind võimalikult suureks teha – see pidurdab su liikumise kiiremini kinni ja väheneb tõenäosus kukkunud mootorrattalt lööke saada. Kui kukud teele ja mootorrattas liigub sulle järele, siis tuleb üritada end võimalikult kiirelt mootorratta liikumisrajalt eemale viia. Selleks ürita enda teega kokku puutuv pind teha võimalikult väikeseks ja veereta või rulli end teelt kiiresti kõrvale.
14. Ära sõida autode taga või kõrvalreas nii, et jääksid autojuhi vaatevälja „pimedasse nurka“ (diagonaalis taha vasakule või paremale). Autojuht ei pruugi sind seal näha ja võib ette keerata. Autost on palju halvem ülevaade liiklussituatsioonist, kui mootorrattalt.
15. Arvesta, et ristmikule teatud kiirusega lähenedes võid jääda ristuvale teel liikuva auto A-piilari varju ja autojuht ei pruugi sind näha ning käitub ka nii, nagu mootorratturit mittenähes.
16. Raudteeülesõitudel ületa rööpaid võimalikult nendega risti. Sama käib ka trammiteede kohta. Sõiduteega viltu ristuvate rööbaste ületamisel korrigeeri vajadusel sõidujoont nii, et oleksid rööbaste suhtes võimalikult risti. Metallrööpad on rehvide suhtes libedad ja väikese nurga all lähenedes võib esiratas hakata libisema piki rööbast, mis viib kukkumiseni.
17. Välti ehmatamast autojuhte ootamatute möödasõitudega! Autojuht ei pruugi mootorrattast enne möödasõitu märgata ja võib ette keerata. Ootamatult mööda tuiskev mootorrattas kutsub esile ka asjatuid negatiivseid emotsioone autoroolis olijal. Möödasõitu tehes veendu enne, et möödutav autojuht sind enne manöövrit näeks – sõida hetk aega auto taga nii, et tsikli esituli oleks märgatav auto külgspeeglist, autojuhi „kehakeel“ teatab, kui sind märgatud on. Kui sooritad möödasõitu, siis tee seda kiirelt ja konkreetset. Jäta piisav külgsuhteline möödutavaga. Möödasõitu tehakse ainult vasakult!
18. Avalikud teed ei ole oma ega mootorratta võimete proovimise koht! Kiiremateks katseteks vali suletud territoorium, neid leidub Eestis küll – võistlusrajad või vanade lennuväljade maandumisrajad. Kinnistel territooriumitel toimuvad kiirendusvõistlused on sobiv koht kiiruskatseteks.

19. Parim sõidustiil on preventiivne, ehk ennetav:

✍ Mõtle kogu aeg ette, mis võiks juhtuda liiklussituatsioonis järgmiseks. Mõtle vähemalt „viis autot ettepoole“.

✍ Anna esimesena järele, ära aja oma õigust taga – kuigi Sul võib olla sõidueesõigus, on palju parem korraaks kiirustavale või muidu mittetähelepanelikule kaasliiklejale teed anda, kui seda mitte teha ja haiglas ärgata.

✍ Jälgi kaasliiklejate „kehakeelt“ – kuidas sõidukid teel paiknevad, kas muudavad liikumissuunda (paljud hoiduvad enne pööret tee servale või keskjoonele, jättes suunatule lülitamise viimasele hetkele, või seda üldse mitte tehes).

✍ Ja veelkord – arvesta pidevalt, et sind EI NÄHTA! (tüüpiline selgitus autojuhi suust peale liiklusõnnetust)

Turvalisi kilomeetreid!

Motodepoo



Kasutatud mootorrataste garantii tingimused

Motodepoo garanteerib kasutatud mootorrataste puhul:

1. mootorratas on müügihetkel EV tehnilise ülevaatuse nõuetele vastavas korras.
2. peale kasutatud mootorratta ostu-müügi tehingut 1000 km läbisõidu jooksul ilmnenud tehniliste vigade, millised on jäänud mootorratta müügieelse kontrolli käigus varjatuteks, likvideerimine sooritatakse Motodepoo poolt kliendile tasuta, eeldusel, et klient tasub vajalike varuosade ja/või kulumaterjalide hinna.

Garantii ei kata järgmisi olukordi ja nende tõttu tekkinud probleeme:

1. mootorratast on kasutatud võistlusrajal.
2. mootorratas on osalenud avariis.
3. garantii ei laiene kuluosadele – veokett/-rihm, veohammasrattad, trossid, filtrid, määrdeained, jahutusvedelik, rehvid, piduriklotsid, piduri/-sidurivedelik, valgustusseadmete pirnid, esikahvli tihendid, süüteküünlad.
4. veermiku osade ebaloomulikku kulumist/vigastumist teeolude tõttu.
5. mootorratast on kasutatud mittesihotstarbeliselt. Siia alla kuulub:
 - ✍ „kummipõletamine“
 - ✍ tühikäigul või koormuseta mootori pöörete maksimumini viimine
 - ✍ kütuse summutisse kogumine ja selle tõttu tekkiv „paugutamine“
 - ✍ käike on vahetatud sidurita
 - ✍ puudulike õli- ja/või jahutusvedelike kogustega kasutamine
 - ✍ ülekoormuse tekitamine mootorile
 - ✍ omavoliline toitesüsteemi muutmine
 - ✍ omavoliline väljalaskesüsteemi muutmine
 - ✍ omavoliline elektrisüsteemi muutmine
 - ✍ omavoliline jahutussüsteemi muutmine
 - ✍ omavoliline mootorratta käiguosa muutmine
6. ostu-müügi protsessiga kaasnevaid riigilõivusid ja lepingutasusid.
7. mootorratta transpordikulused remondikohta ja remondist tagasi.

Mootorrataste remondi garantiitingimused

1. Remondi garantii katab remondi käigus kasutatud uute varuosade ja tarvikute materjalide- ja valmistusvead, vastavalt nende valmistaja tingimustele.
2. Remondi garantii katab Motodepoo poolt tehtava remonditöö. Remondi garantii kehtib 1000 km remondijärgsel läbisõidul. Garantii jooksul tuvastatud remonditöö tõttu tekkinud vead ja rikked parandatakse kliendile tasuta.
3. Remondi käigus tarvitavatel kasutatud varuosadel (sealhulgas tagasi monteeritavatel algupärastel vanadel osadel), tarvikutel ja materjalidel garantii puudub.
4. Remondi garantii ei kata rikkeid, mis on tekkinud mootorratta mittesihtotstarbelisel kasutamisel, siia alla kuulub:
 - ✍ „kummipõletamine“
 - ✍ tühikäigul või koormuseta mootori pöörete maksimumini viimine
 - ✍ kütuse summutisse kogumine ja selle tõttu tekkiv „paugutamine“
 - ✍ käike on vahetatud sidurita
 - ✍ puudulike õli- ja/või jahutusvedelike kogustega kasutamine
 - ✍ ülekoormuse tekitamine mootorile
 - ✍ omavoliline toitesüsteemi muutmine
 - ✍ omavoliline väljalaskesüsteemi muutmine
 - ✍ omavoliline elektrisüsteemi muutmine
 - ✍ omavoliline jahutussüsteemi muutmine
 - ✍ omavoliline mootorratta käiguosa muutmine
5. Remondi garantii ei kata mootorratta transpordikuluseid remondikohta ja remondist tagasi.