

MOTOCICLO

Freni e dischi

La prima cosa da controllare sono sempre i freni, la verifica richiede 2 controlli:

Il primo controllo si effettua a moto ferma:

- osservare lo stato di usura delle pastiglie che deve avere almeno 2 millimetri di spessore (come in foto);
- verificare il livello dell'olio dei freni e la sua colorazione (se troppo scuro vuol dire che, per la sua capacità idrofila ha assorbito umidità, si è ossidato, la capacità termica è divenuta pressoché pari a quella del punto di ebollizione dell'acqua 100°. Ciò provocherà a freni caldi una notevole perdita di pressione e mancanza di frenata) se sono a circuito idraulico, se sono a cavo o bacchetta, verificare che non ci siano giochi eccessivi tra le parti meccaniche.

Il secondo si effettua con freni freddi (moto ferma da più di 1 ora) e in strada, consiste nel frenare prima con l'anteriore e poi con il posteriore in modo progressivo. Se sentite di dover forzare per una decelerata decisa, ci possono essere vari motivi: tra cui dischi rigati, perdita di pressione nei tubi idraulici, tubi che si dilatano o semplicemente le pastiglie si sono indurite.

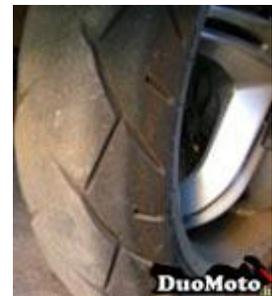


Pneumatici

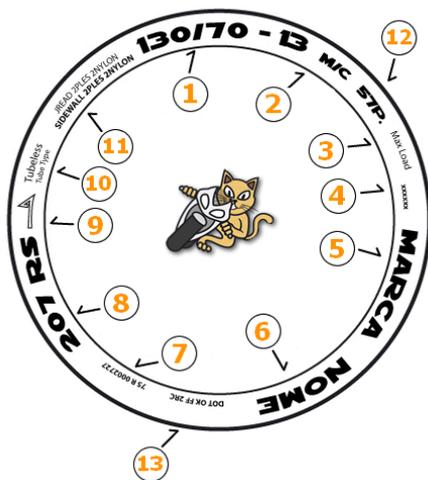
Inutile dire di controllare la pressione delle gomme perché questo va fatto spesso e lo fanno tutti, ma qualcuno se lo dimentica. Le gomme delle nostre moto durano circa 2 anni, dopo il pneumatico inizia a indurirsi e perdere l'aderenza con l'asfalto.

Riconoscere una gomma usurata è molto semplice. Il grado di usura di un pneumatico si misura grazie agli indicatori di usura presenti nelle scolpiture, l'altezza minima legale (1 mm). Ma bisogna osservare anche se lo pneumatico presenta crepe, se ha una forma triangolare o quadrata. Osservando queste cose si può decidere se è opportuno cambiare o no il nostro pneumatico.

Differente è riconoscere una gomma invecchiata. Questo perché il vostro pneumatico sembra come nuovo, come appena acquistato o di spessore ancora buono per viaggiare, ma un motociclista esperto avverte le insidie che nasconde a differenza di un comune guidatore. Per riconoscere la gomma invecchiata bisogna guardare prima cosa se sono presenti crepe, se è molto dura e sembra lucida. Poi testandola in strada vedere che perde aderenza, slitta in accelerazione e se anche dopo molti Km non va in temperatura, allora è il momento di cambiare pneumatico.



leggere i pneumatici:



1. **130** = Larghezza della sezione del pneumatico espressa in mm (e non della superficie di appoggio).
2. **70** = Misura della spalla espressa in percentuale rispetto alla larghezza. In questo caso (il 70% di 130mm = 91mm che è l'altezza reale del pneumatico), esso tecnicamente è detto Rapporto di Aspetto.
3. **13** = Diametro interno del pneumatico espresso in pollici che corrisponde esattamente al diametro di calettamento del cerchio (1 pollice = 2,54cm per cui 17" = 431,8mm).
4. **M/C** = Indica la destinazione del pneumatico, in questo caso si tratta di un pneumatico per MotoCicletta.
5. **Max Load** = (solo per USA e Australia) Carico e pressioni massime.
6. **xxxxxx** = Numero di stampo del pneumatico.
7. **marca** = Marca del produttore.
8. **nome** = Nome commerciale del pneumatico.
9. **75 R 00 ...** = Omologazione Europea.
10. **207 RS** = Designazione battistrada in cui si legge anche l'architettura della carcassa, per es. R = Radiale, D = Diagonale, B = Semi radiale.
9. --> = Verso di rotazione.
10. **Tubless** = Tipologia del pneumatico (Tubless = per impiego senza camera d'aria, oppure Tube Type = con la camera d'aria).
11. = Dettagli sul materiale di costruzione del pneumatico.
12. **57P** = Indice carico massimo sopportabile (57) e indice di velocità (P). Si riferisce alla velocità massima alla quale il pneumatico è omologato quando è sottoposto al suo indice di carico massimo. Inoltre viene spesso usata la dicitura con il **codice di velocità tra le parentesi tonde (W)** che sta a significare che il pneumatico è omologato per velocità superiori al codice W, in questo caso per velocità superiori a 270 km/h.
13. **DOT 0105** = (Department of Transportation) in Europa indica **data di produzione del pneumatico**. Per es. DOT 0308 = 03 (terza settimana) 08 (dell'anno 2008) e può contenere anche codici che stanno ad indicare città, stato e stabilimento di produzione (OK).

Batteria , Luci e Spie

Un rapido controllo del funzionamento delle luci, indicatori di direzione, luce abbaglianti, stop, clacson e di tutte le spie di segnalazione. Gli stop vanno controllati prima con la leva anteriore e poi quella posteriore. La batteria è un accumulatore di corrente (energia), se ne consiglia lo scollegamento in caso di arresto prolungato del veicolo.

Controlliamo che la batteria non perda liquidi, che non puzzano ma sono molto tossici e corrodono.

La sostituzione della batteria, o la sua rimozione, richiede di staccare prima il polo negativo e dopo il positivo. Nella fase di ricollegamento si procederà in maniera inversa: prima colleghiamo il polo positivo e poi il polo negativo, medesima procedura deve essere adottata anche durante l'avviamento di emergenza tramite cavi.

Catena

Osservando la catena, non deve formare una curva e il suo movimento non deve oscillare più di 2/3 centimetri, altrimenti potrebbe scappare dalla corona, danneggiare noi e la nostra moto inchiodando e facendoci perdere equilibrio. Poi controllare anche i denti della corona, come in foto, che si devono presentare diritti e non piegati o consumati.



Manubrio e Forcella

Del manubrio va controllato il canotto, che è il punto di sterzata che congiunge con il telaio, che a secondo del modello può essere raggiungibile o no. Di solito si allentano i bulloni del manubrio e causano un piccolo gioco dello stesso, questo è dovuto dalle vibrazioni e dalle buche. Per verificare vi consiglio un sistema molto alla buona, che consiste nel spingere il manubrio sull'ammortizzatore e se è presente un difetto sentirete una vibrazione anomala sulle mani e un rumore secco (Tac). Se la forcella raggiunge il finecorsa facilmente o siete veramente forti o ci sono problemi agli ammortizzatori. Controllate che non ci siano perdite di olio tra le guarnizioni degli ammortizzatori.

Liquidi: Olio, Benzina e Refrigerante

Il controllo di tutti i livelli dei liquidi del motociclo va effettuato a moto diritta, poggiata sulle due ruote (nessun cavalletto), su una superficie piana non in pendenza. Altro fattore importante è che la moto deve essere spenta da almeno 15 min per l'olio motore, diversamente per il livello del liquido refrigerante del motore se è dotato di raffreddamento a liquido, bisogna attendere che la moto si raffreddi, almeno 1 ora.

L'olio motore va controllato con la classica asticella sul tappo, o dall'obolo di controllo posto sulla parte inferiore del motore, il livello deve essere compreso tra il riferimento del minimo e del massimo.

Per il liquido di raffreddamento, che bisogna guardare le tacche e assicurarsi che il livello sia giusto. Nel caso di rabbocco, usiamo il liquido specifico, non acqua, esso infatti ha una resistenza termica maggiore, è privo di impurità o sali minerali che si potrebbero depositare nelle condotte o rovinare i meccanismi della pompa di raffreddamento, e non gela quando ci sono temperature al di sotto dello zero.