

MOTO - USATO

Alcuni suggerimenti per chi vuole comprare una moto usata

a cura della redazione di Motocicliste.net

Ogni acquisto è un misto di emozioni a volte contrastanti, quello di una moto usata assomiglia un poco al difficile equilibrio fra il tormento e l'estasi. La paura è quella ovvia di prendere una bufala clamorosa.

Non è possibile, in questo spazio, esaurire la materia delle possibili contraffazioni, tuttavia c'è una serie di controlli che tutti possono fare e che forniscono delle indicazioni valide, anche se non mettono al riparo da possibili operazioni truffaldine.

La prima cosa da fare è un bel controllo di corrispondenza fra i **documenti** e i **numeri** della moto: **targa, motore e telaio**.

Quindi la **corrispondenza dei pneumatici** montati con quelli indicati dal libretto.

Soprattutto con moto vecchie o con modelli sportivi non è infrequente che siano montati **componenti non originali e anche non omologati**, quindi sincerarsi che cerchi, marmitta, luci, portatarga, specchi retrovisori e indicatori di direzione siano funzionanti e in regola con il codice.

Le **serrature** sono in ordine? La chiave di avviamento deve aprire anche il vano sottosella e il serbatoio? Verificare che ci siano le **chiavi originali e che funzionino**.

A questo punto si può cominciare il giro dalla parte anteriore.

Il **telaio** ha due blocchetti di metallo che fanno da fine corsa allo sterzo. Basta osservarli per sapere se la moto è caduta riportando un danno consistente all'avantreno: se sono danneggiati è chiaro che il colpo è stato molto violento.

I **paraolio della forcella** sono in buone condizioni? Svolgono la loro funzione? Le **canne della forcella** non devono presentare "ticchiate", macchie di ossidazione o rigature.

I **piolini delle pedane** si consumano nelle "pieghe" più ardite, ma lo snodo no; si consuma nelle scivolate più spettacolari, come la parte inferiore del collettore di scarico o la parte esposta del cavalletto centrale. Bollature sul **serbatoio** in corrispondenza delle manopole a sterzo battuto sono segno di colpi, come, del resto, i **contrappesi** danneggiati alle estremità del manubrio. Intendiamoci, una caduta può capitare a tutti e non è, di norma, un problema.

Le moto sono assai più robuste di quanto si pensi e non basta certo una scivolata a rendere la moto inservibile. Tuttavia l'entità della botta può essere tale da avere conseguenze sulla stabilità del mezzo e quindi nessun controllo è di troppo.

Verniciature recenti o saldature grossolane sul telaio devono mettere in allarme. Esaminando

gli elementi tubolari verniciati o trattati superficialmente come telaio e manubrio, bisogna prestare attenzione ai punti in cui sono presenti delle piegature. I trattamenti si fanno dopo la piegatura e quindi la superficie deve essere liscia, se presenta delle rugosità vuol dire che la piegatura è stata fatta dopo. Quindi può darsi che l'elemento si sia piegato e sia stato poi raddrizzato. Se si parla di un manubrio in ferro verniciato la cosa può non essere grave, purché il manubrio sia stato sistemato a regola d'arte e la moto sia dritta. Se il manubrio sembra storto può darsi che siano solo i silent-bloc interposti fra i supporti del manubrio e la piastra della forcella ad essersi spostati, ma può anche darsi che ci sia qualcosa che non va. Se è possibile mettere la moto sul cavalletto centrale si può sollevare la moto e far girare a mano la ruota posteriore. La **catena** deve avere movimenti verticali contenuti, se, al contrario, osservando il ramo inferiore, si nota che sale e scende in maniera evidente è ormai ovalizzata. Se la moto ha fatto tanta strada e la catena, pur ormai ovalizzata, è ben lubrificata e regolata, probabilmente la manutenzione è stata accorta, si può verificarlo muovendo qualche maglia: se i movimenti sono fluidi vuol dire che l'ingrassaggio è stato sempre fatto, se le maglie tendono a restare nella posizione in cui le si costringe, allora il grasso è stato messo per l'occasione. Un registro della tensione della catena spostato tutto indietro significa che con ogni probabilità la catena ha subito tutto l'allungamento possibile e che è da sostituire.

I **dischi freno** devono avere uno spessore consistente e le **pastiglie** non devono aver lasciato tracce sulla pista frenante. Inoltre, sempre facendo girare le ruote a mano, basterà frenare leggermente e ascoltare il fruscio: deve essere costante, se il suono è alternato probabilmente il disco in esame non è perfettamente piano.

Sulle sportive, una **carena** impeccabile su una moto un po' opacizzata può essere indice di un uso in pista abbastanza assiduo: la moto può aver fatto molti chilometri con una carena commerciale, di qui il diverso stato d'usura. Una carena danneggiata può avere un ottimo aspetto esterno, ma basta guardarne la faccia interna per capire se è passata per le mani di un carrozziere.

Il **serbatoio** è una buona fonte di informazioni. Adesivi molto in rilievo sono probabilmente il risultato di una riparazione: i carrozzieri smerigliano il serbatoio prima di ripararlo, ma spesso cercano di non eliminare completamente gli adesivi originali per avere un riferimento preciso al momento di applicare quelli nuovi. Il risultato è che l'allineamento degli adesivi è perfetto, ma il loro spessore no. Inoltre il serbatoio ha, in corrispondenza del tappo, un piccolo bordo, molto difficile da eseguire perfettamente. Se questo bordino presenta delle irregolarità vuol dire che il serbatoio ha preso una gran botta, perché difficilmente si arriva a far danni fin lassù.

L'usura delle manopole, dei gommini delle pedane, delle leve di freno e frizione, della piastra di

sterzo in corrispondenza del portachiavi, del rivestimento della sella sono tutti indicatori dell'età o della percorrenza della moto.

Afferrando la **ruota** alle due estremità e scuotendola non si devono avvertire movimenti. Se si muove la ruota posteriore potrebbero essere solo i tamponi parastrappi usurati, se si muove quella anteriore il problema è sicuramente di maggiore entità.

Con la moto verticale e libera dai cavalletti bisogna assaggiare la funzionalità delle **sospensioni** spingendo forte sulla parte posteriore e osservando il moto di cui le sospensioni posteriori eseguono il lavoro. Quindi, alternativamente col freno anteriore tirato e poi con quello posteriore bisogna caricare la forcella. L'affondamento, sia anteriore che posteriore, deve essere omogeneo, con una buona resistenza. La risalita deve essere lenta, fluida e controllata. Date due o tre spinte sulla forcella, bisogna afferrare il manubrio e tirarlo verso l'alto, la forcella deve distendersi ancora un poco, fluidamente e senza scatti o rumori. Dietro bisogna eseguire la stessa manovra, cercando la stessa risposta.

Seduti in sella si può far fare un piccolo movimento in avanti alla moto facendolo seguire da una pinzata dei freni anteriori. Un "cloc" proveniente dall'avantreno potrebbe essere generato dal disco, se è flottante, e allora è fisiologico. Se il rumore è un poco più forte e non siamo certi che provenga dal disco, potrebbe essere causato da un serraggio imperfetto del canotto. I cuscinetti potrebbero essere usurati.

Le **leve del freno e della frizione** devono avere il giusto gioco (pochi millimetri). Se il gioco è troppo o troppo poco potrebbe essere una disattenzione di chi manutiene la moto, ma anche l'indicatore di usure. Discorso analogo per la rotazione del **comando del gas**, che deve essere fluido e costante; se avviene a scatti potrebbe essere segno di cure non abbastanza amorevoli, ma anche di danni. Ovviamente il costo del ripristino della perfetta funzionalità cambia a seconda se si tratta di usura fisiologica o di danno.

In generale, tracce di **ruggine**, teste delle viti rovinare, manicotti in **gomma screpolati**, adesivi attaccati in maniera disinvolta sono tutti indicatori di un certo tipo di uso e di manutenzione e nessuno depone in favore del proprietario.

Lo stato delle gomme, incide notevolmente sul prezzo di vendita: valutiamo quindi la presenza di tutti i contrappesi e di tagli, e controlliamo che la misura sia quella conforme a quanto previsto dal libretto di circolazione e ovviamente lo stato di usura.

La garanzia che deve fornirci il concessionario in fatto di usato è pari a un anno, una eventuale garanzia più estesa fornitaci sta ad indicare la certezza del buono stato della moto. Controlliamo comunque che il libretto di garanzia presenti tutti i regolari tagliandi o ci siano fornite le ricevute dei controlli.



Se la moto la compriamo da un privato, la garanzia che ci viene fornita è soltanto quella ufficiale della casa che dura 24 mesi dalla data di immatricolazione.

In ogni caso è bene farci chiaramente spiegare, meglio ancora se ce lo mettono per scritto, cosa è compreso nella garanzia, quali componenti e per quanto tempo.