

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΔΙΚΥΚΛΟΥ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ:

AM- A1- A2- A



email: auto4@hotmail.gr

Α) Τεχνικοί Έλεγχοι

ΕΛΑΣΤΙΚΑ:

Η διάρκεια ζωής ενός ελαστικού κυμαίνεται μεταξύ 13.000-15.000 χλμ. ή για δύο χρόνια. Αυτό σημαίνει, πως ανάλογα και με τη χρήση, δεν πρέπει να ξεπερνάτε τα παραπάνω όρια.

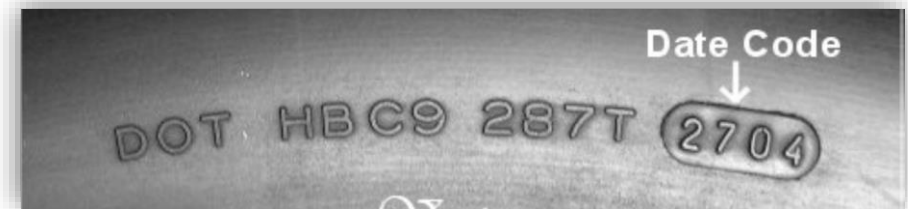
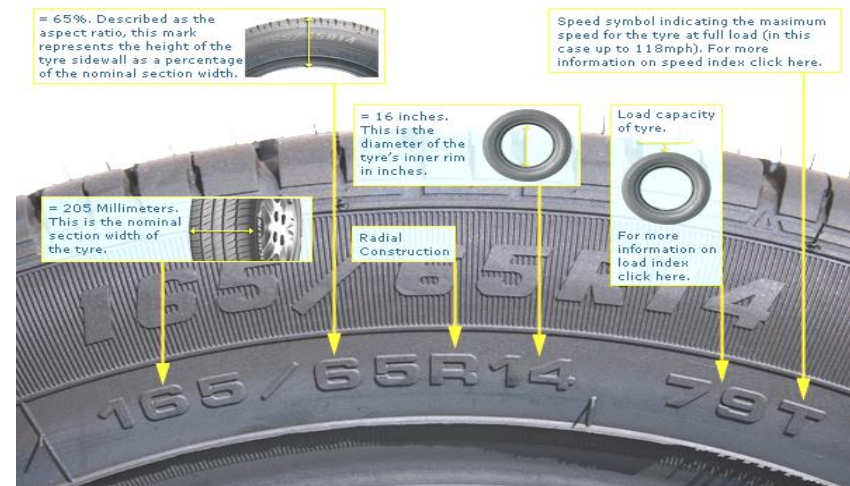
* Το ίδιο το ελαστικό μπορεί να «δείξει» με το πότε χρειάζεται αντικατάσταση. Αν το βάθος του πέλματος είναι μικρότερο του ενός και έξη χλστ (1,6 χιλ.), σημαίνει πως ήρθε η ώρα να τα αλλάξετε.

* Το ίδιο σημαίνουν σκισίματα που δεν επιδιορθώνονται και ανομοιογενείς φθορές, άσχετα από την κατάσταση του υπόλοιπου ελαστικού.

* Η θερμοκρασία περιβάλλοντος επηρεάζει την πίεση των ελαστικών.

Θεωρείται λογικό για ένα ελαστικό να χάνει περίπου 1 psi το μήνα κάτω από λογικές συνθήκες χρήσης. Όσο πέφτει η θερμοκρασία τόσο πέφτει και η πίεση. Υπολογίζεται ότι για κάθε περίπου 5,5 βαθμούς Κελσίου, χάνουμε άλλο 1 psi. Φυσικά μία τέτοια συμπεριφορά από ένα ελαστικό είναι νορμάλ! Για αυτό να

ελέγχετε την πίεση των ελαστικών κάθε εβδομάδα, κυρίως το χειμώνα.



ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ :

1. Κατασκευαστής
2. Ένδειξη μέγιστης πίεσης

3. Κωδικός έγκρισης DOT
4. Ημερομηνία παραγωγής
5. Πλάτος του πέλματος σε χλστ.
6. Ύψος προφίλ του ελαστικού (ποσοστό αναλογίας του μεγέθους του πλαϊνού τμήματος, δια του πλάτους του πέλματος επί τοις εκατό).
7. Διάμετρος της ζάντας σε ίντσες
8. Το M/C σημαίνει ότι το ελαστικό είναι σχεδιασμένο αποκλειστικά για μοτοσικλές.
9. Ένδειξη μέγιστου φορτίου
10. Δείκτης ταχύτητας
11. Ένδειξη Tubeless
12. Βέλος φθοράς τοποθέτησης του ελαστικού

ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΔΙΚΥΚΛΟΥ:



Σε κάποιους τύπους δικύκλου , όταν γυρνάμε τον κεντρικό διακόπτη στην θέση «on» , ανάβουν τα φώτα διασταυρώσεως (συνήθως) μπροστά από το δίκυκλο και τα φώτα θέσεως πίσω , κάτι το οποίο σημαίνει συνεχή χρήση της μπαταρίας του δικύκλου , που αν συνδυαστεί με κακή κατάσταση του συσσωρευτή, γρήγορα θα έχουμε αποφόρτιση και πιθανόν αδυναμία εκκίνησης του κινητήρα.

Σε άλλους τύπους δικύκλων, τα φώτα διασταύρωσης δεν ανάβουν εάν ο κινητήρας δεν μπει σε θέση λειτουργίας. Και στις δύο περιπτώσεις , πρέπει για λόγους ασφαλείας να είμαστε σίγουροι ότι έχουμε νεκρά ταχύτητα.

Επιλέγουμε την θέση «νεκρά ταχύτητα» , πράσινη ένδειξη στον πίνακα οργάνων και θέτουμε τον κινητήρα σε λειτουργία για να αποφύγουμε την αποφόρτιση της μπαταρίας , χωρίς να ανέβουμε στο δίκυκλο.

- Ελέγχουμε τα φώτα του δικύκλου σε όλες τις θέσεις (εμπρός και πίσω από την μοτοσυκλέτα) ,
- τα φλάς ,
- την κόρνα ,
- τα φώτα των φρένων (STOP), μπροστινού & πίσω φρένου.
- της πινακίδας ,
- τα φώτα κινδύνου (αλάρμ εάν διαθέτει το δίκυκλο)
- την ισχύ της μπαταρίας
- Την λειτουργία του διακόπτη κινδύνου (εάν διαθέτει το δίκυκλο σας).

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ & ΠΕΔΗΣΗΣ & ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ



Ανεβαίνουμε στο δίκυκλο μας , κλείνουμε το πλάγιο στήριγμα και βάζουμε την «νεκρά» ταχύτητα , μετακινούμε το τιμόνι δεξιά και αριστερά ώστε να ελέγχουμε τα αντίστοιχα ρουλεμάν που στηρίζουν το λαιμό της μοτοσικλέτας και σχετίζονται με το πόσο ομαλός είναι ο τρόπος που κινείται το σύστημα διεύθυνσης της μοτοσικλέτας. Το πιο χαρακτηριστικό σύμπτωμα είναι ότι το τιμόνι «μαγκώνει» στο κέντρο της διαδρομής του (στην ευθεία).

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΥΓΡΩΝ ΔΙΚΥΚΛΟΥ

Ο σωστός έλεγχος πραγματοποιείτε όταν το δίκυκλο είναι σε όρθια θέση ,σε οριζόντιο και επίπεδο έδαφος και ο κινητήρας σε κρύα κατάσταση.

Φρένα



Απαραίτητος είναι ο έλεγχος στο σύστημα των φρένων για προφανείς λόγους.

Ελέγχουμε πρώτα απ' όλα για διαρροές στο κύκλωμα. Στη συνέχεια ελέγχουμε το πάχος των δίσκων και το πάχος τα τακάκια. Εάν κάποιο από τα δύο πλησιάζει στο όριο αντικατάστασής του, την προγραμματίζουμε άμεσα. Σε περίπτωση φθοράς των υλικών

ή διαρροής θα παρατηρήσουμε πτώση των υγρών των φρένων στο δοχείο πλήρωσης. Αν διαπιστώσετε ότι τα φρένα δεν έχουν τη συνήθη συμπεριφορά, πρέπει να απευθυνθείτε σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο.

Μπορούμε να ανέβουμε στην μηχανή χωρίς να βάλουμε τον κινητήρα σε λειτουργία ,με νεκρά ταχύτητα και με το στήριγμα (stand) κλειστό , μετακινούμε με δύναμη το δίκυκλο προς τα εμπρός και πιέζουμε τα χειριστήρια των φρένων (εμπρός και πίσω) απότομα.

Ανάρτηση

Τα καλάμια του πιρουνιού πρέπει να είναι καθαρά και να μην έχουν διαρροές λαδιού. Η χρωμιωμένη επιφάνεια των καλαμιών πρέπει να είναι λεία και γυαλιστερή, χωρίς σκουριά που εμφανίζεται στη μορφή πολλών μικρών καφέ στιγμάτων. Πιάσε τη μανέτα και πίεσε το πιρούνι μερικές φορές προς τα κάτω. Πρέπει να βυθίζεται και να επανέρχεται με κάποια αντίσταση και να μην αφήνει υγρασία πάνω στην επιφάνεια του καλαμιού.

Πίσω ανάρτηση : Για να δούμε εαν το αμορτισέρ είναι λειτουργικό πίεστε την ουρά της μοτοσικλέτας προς τα κάτω. Θα πρέπει να συμπιεστεί και να επιστρέψει με κάποια αντίσταση. Αν δεν έχει αντίσταση και κάνει παραπάνω από μία κίνηση (βυθίζεις, επιστρέφει, ξαναβυθίζεται μόνο του και ξαναεπιστρέφει) τότε το

αμορτισέρ θέλει αλλαγή ή επισκευή εφόσον επισκευάζεται. Όλα αυτά πρέπει να τα κάνει επίσης χωρίς θορύβους που κρύβουν έλλειψη γράσου στις εδράσεις του ψαλιδιού και των μοχλών.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΛΑΔΙΟΥ / ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ



- Τοποθετήστε τη μοτοσικλέτα στο κεντρικό σταντ. Αφαιρέστε το δείκτη λαδιού και σκουπίστε τον.
- Τοποθετήστε το δείκτη λαδιού στη θέση του χωρίς να το βιδώσετε.
- Βγάλτε το δείκτη και ελέγξτε τη στάθμη του λαδιού. Εάν είναι κοντά στο κατώτερο σημείο συμπληρώστε λάδι μέχρι το ανώτερο σημείο του δείκτη.

Συντήρηση συστήματος ψύξης



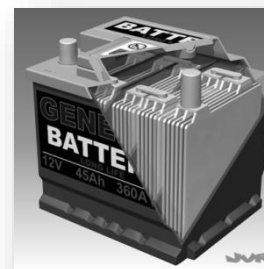
Οι αερόψυκτοι κινητήρες ψύχονται με την απλή λογική. Η ροή του αέρα, καθώς η μοτοσυκλέτα κινείται, παίρνει και τη θερμότητα μαζί της. Αυτό διευκολύνεται καθώς ο κύλινδρος διαθέτει τις λεγόμενες ψύκτρες, δηλαδή μεταλλικές ραβδώσεις οι οποίες στην ουσία αυξάνουν την επιφάνεια συναλλαγής θερμότητας (βασική αρχή της μεταφοράς θερμότητας αποτελεί η ικανή επιφάνεια συναλλαγής).

Οι υδρόψυκτοι κινητήρες

Το κοινότερο πρόβλημα που παρουσιάζεται στους υγρόψυκτους κινητήρες είναι η έλλειψη ψυκτικού υγρού. Θα πρέπει συχνά να ελέγχουμε τη στάθμη του υγρού από το δοχείο διαστολής και αν χρειαστεί να συμπληρώσουμε, να το κάνουμε με το σωστών προδιαγραφών ψυκτικό και στη σωστή βέβαια ποσότητα (δεν ισχύει το όσο περισσότερο τόσο καλύτερα). Διαρροές είναι πιθανόν να υπάρξουν από αρκετά σημεία του κυκλώματος ψύξης, για αυτό και σε περίπτωση που διαπιστώσουμε ελλιπή ποσότητα

ψυκτικού υγρού θα πρέπει να επιθεωρήσουμε προσεκτικά όλες τις συνδέσεις των ελαστικών σωλήνων του κυκλώματος, το ίδιο το ψυγείο και τον κινητήρα

Μπαταρία μοτοσυκλέτας



Ορισμένες χρήσιμες συμβουλές για την ορθή χρήση και συντήρηση της μπαταρίας που επιλέξατε.

- 1.) Επιλέξτε και τοποθετείστε τον τύπο της μπαταρίας σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή της μοτοσυκλέτας σας
- 2.) Ελέγξτε το τρόπο φόρτισης του ανορθωτικού συστήματος της μοτοσυκλέτας μετά την τοποθέτηση της μπαταρίας. (Ο έλεγχος γίνεται με πολύμετρο στα άκρα της μπαταρίας στο ρελαντί με ανοιχτά φώτα και όποιες άλλες καταναλώσεις υπάρχουν, αλλά και

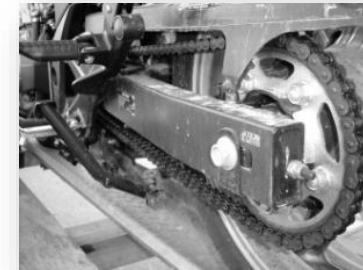
με ανεβασμένες στροφές και θα πρέπει το βολτόμετρο να δείχνει τάση από 13,20 έως 14,30 VOLT.)

3.) Μην αφήνετε ακινητοποιημένη την μοτοσυκλέτα σας για μεγαλύτερο διάστημα των 10-15 ημερών, ιδιαίτερα αν υπάρχει imobilazer και συναγερμός, διότι ενώ έχουμε κλειστό το διακόπτη της μηχανής οι απώλειες που δημιουργούνται μειώνουν τη δύναμη της μπαταρίας, σκληραίνουν τις πλάκες εσωτερικά με επακόλουθο όταν χρησιμοποιηθεί να μη μπορεί να επανέλθει στην αρχική της κατάσταση.

4.) Εάν έχετε σκοπό να μην χρησιμοποιήσετε την μοτοσυκλέτα για αρκετό διάστημα, κάλο θα είναι να αποσυνδεθεί από τους πόλους της, να φορτιστεί και να αποθηκευθεί σε ξηρό περιβάλλον μέχρι την επαναχρησιμοποίηση της.

5.) Συχνές φορτίσεις της μπαταρίας γλυτώνουν από τα προβλήματα της ακινησίας και αυξάνουν το χρόνο αντικατάστασης της.

Αλυσίδα μετάδοσης της κίνησης



Είναι το εξάρτημα που αναλαμβάνει την μεταφορά της δύναμης που παράγει ο κινητήρας στον τροχό. Αποτελείται από κρίκους οι οποίοι συνδέονται με πείρους για έχει την απαιτούμενη ευκαμψία ώστε να μπορεί να ακολουθεί την κυκλική της τροχιά γύρω από τα γρανάζια μεταδίδοντας έτσι την κίνηση στον τροχό.

Κάθε αλυσίδα χρειάζεται ένα ποσοστό χαλαρότητας (μπόσικα) περίπου 3-4 εκ ανάλογα με το μοντέλο και τον κατασκευαστή για μπορεί να διαχειριστεί καλλίτερα τους παλμούς δύναμης που προέρχονται από τον κινητήρα και για να μπορεί να ακολουθήσει ελεύθερα την κίνηση του τροχού πάνω κάτω λόγω λειτουργίας της ανάρτησης.

Μια εντελώς ή υπερβολικά τεντωμένη αλυσίδα θα προκαλέσει φθορά στα γρανάζια και στις εδράσεις του κιβωτίου, επιπλέον θα έχει και μεγαλύτερες πιθανότητες να σπάσει.

Μία υπερβολικά χαλαρή αλυσίδα, πέρα από το οπτικά και ηχητικά αποκρουστικό θέαμα, φθείρεται πολύ πιο γρήγορα ,το ίδιο και τα γρανάζια.

Συνήθως οι κατασκευαστές προτείνουν την λίπανση κάθε 500χλμ περίπου ή ανάλογα με την χρήση.(μια μότο που κυκλοφορεί κυρίως στην πόλη με χαμηλές ταχύτητες μπορεί να θέλει κάθε 1000χλμ, ενώ η ίδια μηχανή αν κάνει συχνά ταξίδια στην εθνική με υψηλές ταχύτητες θέλει πιο συχνά).

Το σίγουρο είναι ότι λιπαίνουμε μετά την βόλτα μας που η αλυσίδα είναι ζεστή και το λιπαντικό μπορεί να εισχωρήσει καλλίτερα και πάντα από την εσωτερική πλευρά της (αυτήν που έρχεται σε επαφή με τα γρανάζια)

Απαραίτητα έγγραφα οδηγού και μοτοσυκλέτας



- ✓ Άδεια οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας δικύκλου που οδηγούμε.
- ✓ Άδεια κυκλοφορίας της μοτοσυκλέτας που οδηγούμε.
- ✓ Δελτίο τεχνικού ελέγχου (ΚΤΕΟ) , ανανέωση κάθε δύο χρόνια.
- ✓ Ασφαλιστήριο συμβόλαιο (ασφάλεια).
- ✓ Απόδειξη πληρωμής τελών κυκλοφορίας.

Στολή αναβάτη



- Το κράνος πρέπει να είναι κλειστού τύπου (full face) , να φέρει έγκριση τύπου , συνήθως θα βρείτε την έγκριση εσωτερικά του κράνους . Να μην έχει φθορές ή ραγίσματα και η ζελατίνη να είναι καθαρή .
- Το μπουφάν καθώς και το παντελόνι πρέπει να έχουν ενισχύσεις προστασίας στην πλάτη, στον θώρακα και στις αρθρώσεις .

- Μπότες δερμάτινες με προστασία στον αστράγαλο και αντιολισθητικό πάτο.
- Γάντια ειδικά για μοτοσυκλέτα με προστασία από το κρύο τον χειμώνα και προστασία κατά την πτώση.

Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A

1. **1^η Δοκιμασία :** Έλεγχος οχήματος , χρήση κράνους και προστατευτικών. **Λόγοι απόρριψης είναι**
 - A. Η μη γνώση των απαραίτητων ελέγχων των βασικών συστημάτων της μοτοσυκλέτας και των υποχρεωτικών εγγράφων οδηγού και οχήματος.
 - B. Η μη σωστή χρήση του εγκεκριμένου προστατευτικού κράνους κλειστού τύπου.
 - C. Η μη σωστή χρήση του ανακλαστικού γιλέκου.
 - D. Η μη χρήση ή μη σωστή χρήση του προβλεπόμενου προστατευτικού εξοπλισμού.
 - E. Η μη στερέωση του δικύκλου στο στήριγμα.
 - F. Η ανατροπή του δικύκλου.
2. **2^η Δοκιμασία :** κίνηση και ακινητοποίηση δικύκλου χωρίς λειτουργία του κινητήρα. **Λόγοι απόρριψης είναι :**
 - A. Να μην έχει την προστατευτική ζελατίνη κατεβασμένη.
 - B. Η ανατροπή του δικύκλου.
 - C. Η κίνηση του δικύκλου με το πλαϊνό στήριγμα μη αναδιπλωμένο.

- D. Η μη στήριξη του δικύκλου στο στήριγμα του.
3. **3^η Δοκιμασία :** Ελικοειδής διαδρομή με μικρή ταχύτητα.

Λόγοι απόρριψης είναι :

- A. Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος.
 - B. Το μη κράτημα των ποδιών στα υποπόδια
 - C. Το πάτημα των οριογραμμών της λωρίδας.
 - D. Η ανατροπή του δικύκλου
 - E. Το άγγιγμα των κώνων.
4. **4^η Δοκιμασία :** Κίνηση με μικρή ταχύτητα. **Λόγοι απόρριψης είναι :**
 - A. Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος.
 - B. Το μη κράτημα των ποδιών πάνω στα υποπόδια.
 - C. Το πάτημα των οριογραμμών της λωρίδας.
 - D. Η ανατροπή του δικύκλου.
 - E. Η κάλυψη της απόστασης σε χρόνο μικρότερο ή ίσο των 15 δευτερολέπτων .
 5. **5^η Δοκιμασία :** επιτάχυνση του οχήματος με αλλαγή ταχυτήτων. **Λόγοι απόρριψης είναι :**
 - A. Η μη αλλαγή μίας τουλάχιστον ταχύτητας εντός της ειδικής λωρίδας.
 - B. Η μη επιτάχυνση σε όλο το μήκος της ειδικής λωρίδας.
 - C. Το πάτημα των οριογραμμών της λωρίδας.
 - D. Η ανατροπή του δικύκλου.
 - E. Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος.
 - F. Το μη κράτημα των ποδιών στα υποπόδια.

6. **6^η Δοκιμασία :** Κίνηση με αποφυγή εμποδίου (εκτός της κατηγορίας ΑΜ). **Λόγοι απόρριψης είναι :**
- A. Το πάτημα των οριογραμμών της λωρίδας.
 - B. Το άγγιγμα του εμποδίου.
 - C. Η ανατροπή του δικύκλου.
 - D. Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος.
 - E. Το μη κράτημα των ποδιών στα υποπόδια.
 - F. Η υπέρβαση του χρόνου κίνησης εντός της ειδικής λωρίδας των πενήντα πέντε (55) ή σαράντα (40) σε χρόνο μεγαλύτερο των οκτώ (8) ή πέντε (5) δευτερολέπτων κατά περίπτωση.

7. **7^η Δοκιμασία :** Πέδηση εκτάκτου ανάγκης (εκτός της κατηγορίας ΑΜ). **Λόγοι απόρριψης είναι.**
- A. Το πάτημα των οριογραμμών της λωρίδας.
 - B. Η ανατροπή του δικύκλου.
 - C. Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος.
 - D. Το μη κράτημα των ποδιών στα υποπόδια.
 - E. Η υπέρβαση του χρόνου κίνησης εντός της ειδικής λωρίδας των πενήντα πέντε (55) ή σαράντα (40) σε χρόνο μεγαλύτερο των οκτώ (8) ή πέντε (5) δευτερολέπτων κατά περίπτωση.
 - F. Η μη ακινητοποίηση το δίκυκλου σε απόσταση είκοσι (20) μέτρων

8. **8^η Δοκιμασία :** Ακινητοποίηση, στάθμευση δικύκλου και ασφαλής απομάκρυνση από αυτό.

- A. Ο υποψήφιος αφού ολοκλήρωση τις παραπάνω δοκιμασίες ακινητοποιεί το δίκυκλο στη θέση στάθμευσης χρησιμοποιώντας τον κατάλληλο δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης (φλάς) .
- B. Σβήνει τον κινητήρα.
- C. Θέτει την 1^η σχέση ταχυτήτων.
- D. Αφαιρεί τα κλειδιά από τον κεντρικό διακόπτη.
- E. Στηρίζει το δίκυκλο στο πλάγιο στήριγμα ή στο κεντρικό .
- F. Ελέγχοντας προς τα πίσω κατεβαίνει από το δίκυκλο με ασφάλεια.

Λόγοι απόρριψης είναι : Η μη σωστή εκτέλεση οποιασδήποτε από τις παραπάνω ενέργειες.

ΚΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ