



I pneumatici da Moto (parte 2)



Come promesso, pubblico la seconda parte dedicata ai pneumatici, da moto.....

Oltre a quello scritto nella prima parte, vi elenco una serie di punti da tenere sempre in considerazione, vuoi per la sicurezza, vuoi, per le prestazioni

ed il piacere di guida.

1. La pressione dello pneumatico

La maggior parte dei danni agli pneumatici è causata dalla pressione sbagliata; inoltre, essa influisce in modo essenziale sul modo di guida. La pressione dello pneumatico è ordinata dal produttore del veicolo e si trova scritto sul suo manuale o su di una placchetta posta sulla ruota posteriore o sul copricatena. La pressione deve essere regolata prima della partenza, quando lo pneumatico è freddo. L'aumento della pressione, causato dal movimento (riscaldamento), **NON DEVE**, in nessun modo essere ridotto; si consiglia di regolare la pressione una volta a settimana. Se si viaggia in due persone o con bagagli pesanti, aumentare la pressione di 0,2 bar nello pneumatico posteriore; se la pressione è troppo bassa, lo pneumatico si riscalda troppo e causare così una follatura maggiore dello pneumatico, cosa che può causare la distruzione di quest'ultimo. La pressione è troppo alta, invece, peggiora il modo di guida, il comfort e aumenta l'usura dello pneumatico. Dopo aver controllato la pressione non dimenticare di rimettere il cappuccio della valvola.

2. Utilizzo di pneumatici nuovi

Quando si utilizzano degli pneumatici nuovi, bisogna inizialmente, guidare a velocità moderata (soprattutto quando fa freddo ed è umido), fino a quando gli pneumatici hanno raggiunto la temperatura esatta per garantire l'aderenza sulla strada. Gli pneumatici nuovi hanno la superficie liscia, per cui fino a quando hanno raggiunto la loro situazione ottimale, bisogna guidare all'incirca per 200 km. Tanto tempo ci vuole, affinché lo pneumatico si posi al cento per cento sul cerchione e raggiunga l'aderenza ottimale. Gli

pneumatici da motocicletta raggiungono la loro capacità soltanto raggiungendo una certa temperatura, per cui conviene sempre farli riscaldare.

3. Prestazioni chilometriche

Chilometraggi molto alti sono importanti anche per i costi delle motociclette, poiché questi significano poche spese per Lei. Ciononostante il chilometraggio delle motociclette non può essere confrontato con il chilometraggio degli autoveicoli o degli automezzi pesanti, soprattutto quello degli pneumatici posteriori. Il chilometraggio dipende anche dal modo di guida e dalla motocicletta stessa. Essendo le motociclette non tanto pesanti, si può accelerare molto bene; in questo caso lo pneumatico posteriore scivola di più e ciò significa usura per gli pneumatici. Per questo motivo il peso di una seconda persona sulla motocicletta è ritenuto ottimo, poiché con la pressione di questa, lo pneumatico tocca meglio l'asfalto e ha meno possibilità di usura. Ciò significa per lo pneumatico una durata più lunga.

4. L'equilibratura degli pneumatici da motocicletta

Corpi elastici come gli pneumatici non possono essere prodotti che girano perfettamente e senza squilibrio, per questo motivo dopo il montaggio di uno pneumatico nuovo bisogna sempre equilibrarlo. Per fare ciò ci sono due metodi: il bilanciamento statico e quello dinamico. Il bilanciamento statico può essere fatto senza la rotazione delle ruote,

mentre quello dinamico può avvenire soltanto mentre la ruota gira e così si misurano contemporaneamente le irregolarità delle masse rispetto al livello centrale dello pneumatico. Con pneumatici che hanno pollici di 2,5 o più, si consiglia fare il bilanciamento dinamico.

Attenzione: per evitare la perdita d'aria durante un viaggio, si consiglia di utilizzare i pesi per l'equilibratura indicati dal produttore della motocicletta (per es. l'ugello sulla razza, il filo di piombo oppure i pesi per cerchi autoadesivi). Sconsigliamo l'utilizzo di pesi fluidi e di giunti di tenuta per pesi fluidi.

Gli pneumatici devono essere regolati dopo ogni smontaggio della ruota posteriore o dopo l'aggiustamento della catena; ogni volta che uno pneumatico male regolato ruota, questo porta a più logoramento e a una sua minore durata, così come può pregiudicare il comportamento nelle curve e nella guida generale così la stabilità di guida.

5. Denominazione per pneumatici da motocicletta secondo la norma EU ECE R 75

È stata decisa una norma, con la quale cambiano anche le indicazioni delle grandezze degli pneumatici; i motociclisti, i commercianti e gli organismi di controllo, però, non devono cambiare totalmente le loro attitudini, poiché simili denominazioni sono conosciute già dalle denominazioni di velocità H. I cambiamenti toccano soprattutto gli pneumatici V, VB, VR e ZR. Il cambiamento essenziale tra la denominazione vecchia e

quella nuova riguarda l'introduzione del funzionamento (indice di capacità di carico e il simbolo di velocità), così come il nuovo simbolo di velocità W (= 270 km/h) per gli pneumatici ZR. Il simbolo V (finora V = sopra i 210 km/h) adesso vale V = 240 km/h.

Se uno pneumatico von il simbolo V corrisponde alla velocità di 240 km/h, allora il simbolo della velocità non viene indicato, mentre si indica il funzionamento (indice di capacità di carico e il simbolo di velocità), p. es. 69 W.

Su pneumatici ZR con velocità di 270km/h la denominazione resta uguale ed è stato aggiunto il funzionamento dello pneumatici, p. es. 69 W.

Se la velocità massima di uno pneumatico V/VB/VR è sopra di 240 km/h o per uno pneumatico ZR è al di sopra di 270 km/h la denominazione utilizzata fino ad ora rimane intatta, in più si aggiungono l'indice di capacità di carico e il simbolo di velocità; questi ultimi si trovano tra parentesi, mettere in evidenza, che la velocità massima permessa è al di sopra di V = 240 km/h oppure W = 270, p. es. (69 V), (69 W).

Bene, l'argomento in teoria non è esaurito, ci sarebbero tutta una serie di nozioni dedicate agli amici pistaiole, ma vi assicuro, che si entra in una zona da guru!!!, dove in base all'esperienza ed alle conoscenze fatte sul campo ogni nozione può essere valida o smentita.

Spero che al netto di errori e/o omissioni di essere stato esaustivo.

I pneumatici da Moto (parte 2)

Scritto da Motosandro

Martedì 10 Maggio 2011 07:00

Un lampeggio dal Team dei Motocappottati. 