

L'ACQUISTO DI UN USATO

Per chi si trovasse a dover acquistare una Morini usata (in questa sede ci occuperemo esclusivamente dei mono e bicilindrici dal 1973 in poi), pubblichiamo qui di seguito alcuni consigli per cercare di evitare sgradite sorprese.

- 1) controllo generale della moto, la verniciatura, lo stato dei fregi, le cromature, le plastiche, le parti in gomma (manopole e pedane che possono dare una buona idea dell'usura del mezzo), la pulizia, etc.
- 2) controllo della linea delle ruote. Il controllo dovrebbe essere fatto con delle dime o dei banchi specifici (a raggi laser), ma noi ci accontenteremo di tragaruardare da dietro le due ruote per verificarne la linea. A volte può apparire un disallineamento ma nella maggior parte dei casi è facile che ciò sia dovuto ad una asimmetria dei tendicatena: controllare!
- 3) Controllo del tris della trasmissione (catena-corona-pignone): verificare lo stato dei denti dei due ingranaggi, in particolare della corona che non deve avere i denti asimmetrici, inclinati nel senso della marcia e della catena che deve apparire lubrificata; afferrandola al centro del suo passaggio sulla corona, non deve scollarsi eccessivamente dall'ingranaggio e la sua tensione deve risultare regolare durante lo scorrimento.
- 4) Controllo degli pneumatici: verificare il loro profilo e lo stato della gomma che, se recente non dovrebbe presentare screpolature. Controllare inoltre che le dimensioni delle gomme siano quelle indicate sul libretto, altrimenti dovrete cambiarle!
- 5) Controllo del gioco del forcellone: questo elemento non deve presentare alcun gioco, così come non deve presentare alcun gioco, il canotto dello sterzo, ma mentre ripristinare il corretto funzionamento del canotto è in linea di massima cosa semplice e senza costi, il ripristino del giusto funzionamento del forcellone.....crea qualche problema in più.
- 6) Controllo dell'efficienza dell'impianto d'illuminazione, indicatori di direzione e avvisatore acustico.
- 7) Controllo del parallelismo delle canne della forcella e della tenuta dei paraolio.
- 8) Verifica della funzionalità delle sospensioni, soprattutto di quella posteriore, che deve avere le molle con il giusto tono e l'idraulica che freni adeguatamente l'estensione dell'ammortizzatore.
- 9) Controllare se il tachimetro è stato manomesso, alterando la numerazione dei chilometri percorsi.
- 10) Controllare lo stato dei dischi (se sono da rettificare o meno) e lo spessore del materiale d'attrito

delle pasticche (attraverso le pinze) nonché il "tono" dell'impianto frenante e lo stato delle tubazioni.

- 11) Verificare lo stato dei silenziatori soprattutto quello di destra: battendo con un oggetto o con l'unghia di un dito, ascoltare il suono che proviene da silenziatore che dovrebbe essere metallico e non sordo.
- 12) Assicurarsi che le ghiera che serrano i tubi di scarico, non siano state seviziate a suon di martellate, perché in questo caso non riuscireste più a stringerle nel giusto modo e con molte probabilità, dovrete sostituirle.
- 13) Controllare eventuali perdite di olio dalle linee di giunzione testa/cilindro, cilindro/basamento e dall'accoppiamento dei due carter (questa sarebbe un po' problematica da sistemare, visto che bisognerebbe aprire il motore).
- 14) In marcia controllare che: non ci sia un eccessivo rumore meccanico (anche se questo non sempre significa qualcosa che non va) di punterie o di scampanamento del pistone; controllare che non ci sia fumosità bianco/azzurra dagli scarichi, significherebbe che segmenti e/o guide delle valvole sono mal messe; verificare che all'innesto la frizione non strappi eccessivamente e che non slitti quando il motore va su di giri; assicurarsi che il cambio lavori senza impuntamenti.
- 15) Assicurarsi che i documenti siano in regola e che il numero di telaio riportato, corrisponda effettivamente a quello stampigliato sulla moto
- 16) Assicurarsi che olio motore e cinghietta siano stati sostituiti nei giusti termini di tempo e chilometraggio. Se c'è un minimo dubbio, non esitate a cambiare entrambe le cose, una volta acquistata la moto, sono troppo importanti per la vita del propulsore!

Di cose da controllare ce ne sarebbero ancora tante altre ma poi l'elenco (già sostanzioso!) risulterebbe eccessivamente lungo. Ad ogni modo, già controllando queste cose si dovrebbe capire la qualità del mezzo che si vorrebbe acquistare. In bocca al lupo!!

Fabio