

BIKE

CHECK



USATO



1 - Telaio: Partite dal tubo obliquo, movimento centrale e foderi bassi.

Se trovate botte o ammaccature che hanno scalfito eccessivamente il telaio o la struttura della fibra di carbonio, mandate a monte l'affare

2 - Nodo sella: Se trovate crepe mandate a monte l'affare

3 -Tubo sterzo: Assicuratevi che non ci siano crepe

4 - Movimento centrale: Afferrate una pedivella e provate a tirarla verso di voi cercando di vedere se ci sono giochi e sentite rumori strani

5 - Controllo dello sterzo: Ruotate il manubrio con la ruota anteriore alzata. Se la rotazione è fluida tutto ok, altrimenti considerato dopo l'acquisto la sostituzione dei cuscinetti
Sterzate la ruota e muovete la bici avanti e indietro per vedere se c'è del gioco. Se ci fosse potrebbe indicare ancora una volta una usura dei cuscinetti.

6 - Il forcellino posteriore: Come sempre siate sicuri che non ci siano crepe. Se dovesse mancare la vernice è un segnale che la bici è stata usata molto

7- Ammortizzatore posteriore: Controllate che le varie regolazioni presenti funzionino. Se presenta un controllo remoto accertatevi che funzioni. Fate rimbalzare la bici sulla ruota posteriore alzandola 3-4 cm da terra.. Se sentite dei giochi o strani rumori potrebbero essere le boccole dell'ammortizzatore lente o usurate. Provate a serrare le viti e rifate il test. Se non migliora siate pronti ad investire soldi per rimediare al problema.



8 – Forcella: Controllate che non ci siano rumori strani e giochi durante la compressione e la fluidità della forcella. Assicuratevi che il click del registro del rebound sia avvertibile. Controllate che lo stelo non sia sporco d'olio e che non presenti graffi o ammaccature. Se così fosse, siate pronti a spendere soldi per la sostituzione della forcella

9 – Trasmissione: Le Corone nuove hanno denti perfettamente tondeggianti. Man mano che l'usura aumenta, la forma dei denti cambia fra un dente e l'altro.

Usura catena: il metodo migliore è utilizzare lo strumento apposito che vi dà un'indicazione visiva dell'usura. In caso di 2 corone, assicuratevi che il deragliatore funzioni a dovere

10 - Controllo del cambio: Assicuratevi che le due pulegge siano allineate fra di loro. Se non lo sono è possibile che il cambio si sia piegato

11 – Freni: Controllate che sui duchi non ci siano dei solchi o graffi sulla pista frenante. In questo caso il disco va sostituito.

Accertatevi che il disco sia dritto alzando la bici, facendo girare lentamente la ruota, e verificando dopo quanti giri la ruota si ferma. Se si ferma dopo meno di due giri, il disco è potrebbe essere storto o le pinze sono da centrare

Verificate lo spessore delle pastiglie. Uno spessore sotto ai 2 mm va sostituita

Assicuratevi che non ci siano perdite dai freni, che si azionino bene e i pistoni ritornino normalmente in sede: se non lo fanno allora la manutenzione è stata pessima.



12 - Ruote: Verificate la centratura della ruota. Alzate la bici e fate girare la ruota, tenete lo sguardo fisso sul cerchio e verificate se la ruota è centrata.

Verificate i cerchi se ci sono ammaccature importanti che potrebbero compromettere l'integrità della ruota. Se i cerchi sono in carbonio e trovate crepe vanno sostituiti. Controllate che i raggi siano rigidi e non deformi

13 - Gomme: Verificare che il battistrada e i fianchi non abbiano tagli vistosi e che i tasselli siano ancora in buono stato.

14 - Manubrio: Controllate l'ossidazione delle viti che chiudono il frontalino dell'attacco manubrio. Se in carbonio meglio sostituirlo perché non si può sapere quali sollecitazioni abbia ricevuto.

15 - Reggisella e sella: appoggiate il gomito sulla sella e caricate il vostro peso cercando di far flettere all'indietro il reggisella. C'è qualcosa che scricchiola? Potrebbe essere il morsetto del reggisella (magari è sporco) e/o il telaio della sella che inizia a cedere.

Se non l'hai ancora fatto ti chiedo solo la gentilezza di registrarti al canale YouTube. Grazie