
DICAS DE PILOTAGEM

Autor: Desconhecido

Fonte: Desconhecida

APERFEIÇOAMENTO

Vários são os tópicos que podemos discutir. Escolhemos alguns que consideramos mais importantes:

FREADA - Frear deve ser sempre uma atitude de extremo cuidado, não importa se você está lento ou rápido. O tipo de solo e a posição da moto (em pé ou inclinada) podem influenciar muito no resultado da freada.

Frear uma moto não é igual a frear uma bicicleta (freio traseiro). Tenha sempre em mente que as leis da física estão presentes e, não adianta você lembrar dos seus tempos de criança, quando lhe ensinaram a frear a bicicleta com a roda de trás! A moto é diferente, todo peso é deslocado para frente, impulsionando a moto a permanecer em movimento (inércia dos corpos). Portanto, você deve frear 70% com a roda dianteira e 30% com a roda traseira, mas cuidado para não alicatar o freio (bloquear a roda).

O freio deve ser gradual e contínuo até a moto parar. Freie sempre em pé, evite frear em curva com a moto inclinada - a chance de escorregar com a dianteira é grande - se pensar na traseira...Esqueça! O resultado é pior! A moto atravessará e chicoteará a traseira impulsionando você para cima (chimada) e o tombo é certo! Reduza, se possível, pelo motor (freio motor) ajudando com os dois freios suavemente. Qualquer movimento brusco com o guidão também poderá derrubá-lo. Prefira sempre frear antes das curvas e não nelas! O freio que pára a moto é o dianteiro!

SINALISAR FREADA - Tenha sempre em mente que seu companheiro que vem atrás nunca sabe quando você vai frear... até ver sua luz de freio acender. Portanto, facilite! Sempre dê uma ou duas "beliscadas" no freio antes de frear propriamente, isso poderá evitar um acidente!

FAIXA DIVISÓRIA DE PISTA - Esta faixa que divide as pistas é sempre em alto relevo por ter uma camada de tinta mais grossa. Andar sobre ela às vezes desgoverna a moto, portanto sempre segure firme seu guidão quando estiver sobre ela. Se a pista estiver molhada, o cuidado sobre esta faixa deve ser muito maior, pois esta tinta para brilhar a noite é feita com microesferas de vidro e o vidro molhado é altamente escorregadio.

Nunca tracione a moto sobre estas faixas de marcação de pista. É possível que a moto dispare a rotação da roda traseira e quando passar a faixa, ela certamente escorregará demais, causando uma queda!

FAROL NO ESPELHO - Quando você estiver por ultrapassar um veículo, sempre que possível, coloque seu farol no espelho retrovisor dele para facilitar a visão do

motorista. Na maioria das vezes, quando ele lhe vê, dá uma "chegadinha" para a direita e facilita a ultrapassagem. Se não for assim, pelo menos ele sabe que você está ali e que logo lhe ultrapassará.

MANCHAS NO ASFALTO - Tenha sempre atenção com manchas no asfalto. Na maioria das vezes pode ser óleo ou consertos que podem estar desnivelados com a pista. Em ambos os casos evite, pois a chance de escorregar é sempre grande. Esteja sempre atento a cheiros fortes, especialmente de combustíveis. O diesel é extremamente escorregadio e às vezes um caminhão pode estar vazando ou tenha tombado na pista. Portanto: cautela!

CABECEIRAS DE PONTES - Sempre que for entrar na cabeceira de uma ponte ou sair dela, levante do banco. É normal o desnível e isso pode provocar um salto e o descontrole da moto. Se você estiver em pé, nas pedaleiras, o impacto será menor. Outra razão para fazer isso é sua coluna; o impacto que a suspensão não for capaz de absorver será repassado para seu corpo mais exatamente para a coluna e ao final de algumas horas de viagem você se lembrará desta dica!

BURACOS - Como enfrentá-los? Primeiro evite-os! Quando não for possível, freie o que puder antes dele. NUNCA freie no buraco! A roda dianteira poderá trancar e catapultá-lo. Levante do banco e passe-o. Muitos buracos entortam o aro e quando for pneu sem câmara, poderá esvaziar rapidamente.

ESTERÇAR - Também chamado de contra-esterço. Muitos motociclistas não conhecem este termo ou seu resultado. Esterçar é dobrar o guidão ao contrário do sentido da curva. Parece loucura?! Mas não é!

Faça um teste: quando estiver andando em reta, numa pista larga, empurre suave e lentamente o guidão para a esquerda, qual será o resultado? A princípio pensaremos que a moto irá para a esquerda, mas não, ela irá para a direita! Este resultado deve-se ao deslocamento do centro de gravidade e superfície de contato do pneu no chão pelo efeito "giroscópico" (surge em velocidades superiores a 35 km/h e se torna maior, conforme a velocidade. Trata-se de um fenômeno físico, criado pelo movimento das rodas da moto e que tende a mantê-la em pé e linha reta enquanto houver movimento e velocidade).

Quando aplicamos isso em uma curva é uma delícia! A moto faz a curva com mais suavidade e leveza, sem escapar de frente comum às motos pesadas. Obs: Quanto mais rápido você estiver, maior será o deslocamento, por isso faça com cuidado nas primeiras vezes. Para fazer isso em uma curva, ao começá-la, torça suavemente o guidão no sentido contrário da curva e incline o corpo, normalmente, como você sempre fez. Você verá que a moto inclinará mais facilmente para dentro da curva na medida que você esterçar mais, portanto, você poderá regular o raio de ação de sua curva esterçando mais... ou menos. Se você estiver na curva e quiser levantar a moto que está inclinada, basta diminuir o esterçar para você levantar. Experimente! Mas com cuidado! Sua pilotagem vai mudar radicalmente e para melhor!

MANUTENÇÃO DE MOTOS

Lubrificação da Corrente - Todas as marcas recomendam que a cada 500 quilômetros a corrente seja lubrificada. Isso evita o desgaste excessivo. O lubrificante mais recomendado é o óleo 90, podendo-se usar também graxa náutica, que não sai na água.

Calibragem dos Pneus - Manter a calibragem dos pneus correta é muito importante. O pneu calibrado frio e usado em condições quentes, como em uma viagem, pode aumentar 8 libras passando de 40 para 48 libras, deixando o pneu duro e perdendo aderência da moto nas curvas.

Troca de Pneus - Os pneus originais agüentam em torno de 10 mil quilômetros nas esportivas e 12 mil quilômetros nas custons. Na troca dos pneus, existem vários tipos, alguns mais duros, que são menos eficazes quando usados no seu limite e outros mais macios, que duram menos, mas que são "verdadeiros chicletes" no asfalto.

Óleo Lubrificante - O uso de óleos sintéticos não é recomendado, pois você acaba só completando e raramente troca. Uma manutenção ideal é aquela em que você troca de óleo a cada 3 mil quilômetros e o filtro a cada 6 mil quilômetros.