

VERKEERSSCHOOL NOBEL

Controlehandelingen BRAVO-A

Voordat U met de motorfiets gaat rijden moet U samen met de examinerator een veiligheidscontrole uitvoeren. En krijgt U een vijftal vragen over de volgende onderwerpen.

Voor een goede uitvoering van deze handelingen en vragen volgt hieronder een uitgebreide toelichting.

B banden (profiel, spanning, scherpe voorwerpen, ventiel, draairichting)

R remmen (remdruk, remvloeistof, lekkage)

A aandrijving (ketting smering, speling, slijtage)

V verlichting (werking)

O olie (oliepeil, oliedruk)

-

A algemeen (accu, vering, koeling, benzinekraan, controlelampjes)

BRAVO-A

BANDEN:

Bandenspanning een te lage bandenspanning geeft de volgende problemen:

Wegligging - de band vervormd te veel in de bochten.

Slijtage -tevens verslijt de band sneller door een te lage spanning.

Brandstof gebruik - door een te lage spanning gebruik de motor meer brandstof.

Een te iets te hoge banden spanning is niet juist, maar veel minder gevaarlijk voor de wegligging van de motorfiets, het gaat wel ten kosten van wat comfort.

Het controleren van de bandenspanning dient te gebeuren als de band koud is.

Een band wordt tijdens het rijden behoorlijk warm en dan verandert de spanning in de band.

Bij het vervoeren van een duopassagier of van veel bagage, als mede bij het langdurig rijden met hoge snelheid dient de bandenspanning te worden verhoogd.

Hoe veel de bandenspanning moet zijn kan worden nagekeken in het instructieboekje van de motorfiets, maar meestal zit er op motor ook een sticker waar dit op vermeld staat. Bij de controle van de bandenspanning dient ook het ventiel na gekeken te worden.

Profilering van een band zorgt primair voor waterafvoer.

De profilering van de hoofdgroeven van de band moet over de gehele omtrek van het loopvlak minimaal 1 mm zijn. (Wettelijk)

Wanneer de profilering minder dan 2 mm wordt bestaat de kans dat de waterafvoer in het gedrag komt.

Daarom is het aan te bevelen een band met een profieldiepte van minder dan 2 mm te vervangen.

Geen scherp voorwerpen in de band denk aan spijkers en andere scherp voorwerpen Ook moet de band worden gecontroleerd op scheuren of barsten, zaken die in de profilering van een band niet thuis horen zoals steentjes op metalen deeltjes moeten verwijderd worden.

Belangrijk is dat het stofdopje aanwezig is, dit zorgt er voor dat het ventiel niet vervuild.

Stalen stofdopjes zijn betrouwbaarder dan die van kunststof.

Draairichting is belangrijk voor de afvoer van het water. Nieuwe motorbanden moeten de eerste 100 km niet zwaar worden belast bij het rijden. Veel nieuwe banden hebben een bepaalde 'gladheid', waardoor het contact band-wegdek nog niet optimaal is. Let er op als er een nieuwe band gemonteerd is dat de draairichting van de band juist is (zie pijl op de band).

REMMEN:

Remdruk moet in orde zijn dit test je door de rem in te knijpen en 3 sec. vast te houden en dan mag de druk niet wegvallen

Remvloeistof. In de reservoirs van het hydraulisch rem systeem moet voldoende remvloeistof aanwezig zijn. Is de remvloeistof ineens een stuk lager of leeg niet gaan rijden er moet dan een lekkage zijn.

Het zakken van het remvloeistofniveau hoeft niet te betekenen dat de reminrichting defect is.

Meestal houdt het verband met het verslijten van de remblokken.

Lekkage ,onderdelen van de reminrichting op lekkage controleren.

Aandrijving: (ketting)

Tijdens het gebruik rekt de ketting uit, hier door moet de ketting regelmatig gespannen worden.

De kettingspeling wordt gemeten in het midden van beide tandwielen. Hoeveel speling er op ketting moet zitten kunt ook weer terug vinden in het instructieboekje of op een sticker op de motor is per motor verschillend. Bij de les motor 3 cm

De ketting moet voldoende gesmeerd zijn.

Kettingen hebben regelmatig onderhoud nodig, zeker na een lange rit in de regen dient een ketting gesmeerd te worden. Let op bij het smeren dat het smeersel niet op de band terechtkomt.

Slijtage. Bij de meeste motoren is er op de achterbrug en indicatie waar aan je kan zien of het kettingset vervangen moet worden. Een tandriem heeft over het algemeen minder onderhoud nodig maar dient ook gespannen te staan, om te voorkomen dat de riem over de tanden van de riemschijf glijdt.

Verlichting:

De verlichting gaan automatisch aan bij aanzetten van het contact.

Grootlicht; schakelaar bij de linkerduim er gaat flauw een blauwe lamp branden.

Over dag met dimlicht rijden is niet verplicht maar wel wenselijk in verband met de zichtbaarheid van de motorrijder.

Richtingaanwijzers; als het verklikker lichtje snel gaat knipperen of blijft branden is er waarschijnlijk één van de richtingaanwijzers stuk.

Alarm verlichting; bij de linker duim knopje rode gevaren driehoekje

Oliepeil en oliedruk

Als de motor onvoldoende met olie is gevuld kan de motor vastlopen, waardoor een gevaarlijke situatie kan ontstaan. In het algemeen dient het oliepeil bij een koude motor te worden gecontroleerd, of een warme motor die tenminste enkele minuten is uitgezet, zodat de olie kan zakken Bij het peilen van het olieniveau dient de motor recht te staan. De les motor heeft een peilglas er zitten 2 streepjes MAX MIN hier moet de olie tussen staan.

Heeft de motor een peilstok dan peilstok er uit draaien schoon maken, er op leggen niet er in draaien. Het oliepeil dient tussen min en max in te staan, te weinig olie is niet goed maar te veel ook niet.

Olielampje:

Bij de meeste motoren is het zo als dit lampje tijdens het rijden gaat branden dan is de olie druk weggevallen. Onder in het motorblok zit een oliepomp als de pomp geen olie aanzuigt gaat de olielamp branden, vandaar als het contact van de motor wordt aangezet gaat de lamp branden (dit is dan gelijk een waarschuwing dat het lampje niet stuk is). Als de olielamp na het starten niet uit gaat, of tijdens het rijden gaat branden dan moet de motor direct worden stil gezet, want vanaf dit moment is er bijna geen smering meer. Zet de motor uit met de noodstopknop dan blijft de verlichting werken) Bij toch door rijden zal er in het motorblok veel schade ontstaan, en na een tijdje zal het motorblok vastlopen.

Ook zijn er motoren met een olie niveau lampje deze gaan al gelijk branden als er iets te weinig in zit.

Algemeen

Accu:

Vast staan. De accu moet vast zitten

Accu polen. De bedrading van de motor moet deugdelijk zijn en goed geïsoleerd.

Vering:

De keerringen van de voorvork controleren op lekkage. Bij de meeste motoren kan de voorspanning van de achterwielvering worden aangepast aan de belasting van de motor. Zeker bij het rijden met zware belasting (bagage/passagier) is het aan te bevelen de voorspanning van de veer aan te passen.

Koeling:

Indien de motor is voorzien van een vloeistofkoelsysteem dan dient ook gecontroleerd te worden of er nog voldoende koelvloeistof in het reservoir aanwezig is. Op het reservoir is ook weer een minimaal en een maximaal streepje aangebracht.

Benzine

Er zit geen benzine kraan meer op de meeste motoren.

Bij onze motoren hebben een brandstofmeter als het laatste blokje gaat knippen, kunnen we nog 50 km rijden

Noodstopknop:

Bij de meeste motoren is dit een rode knop op het stuur, bij de rechter duim de functie van deze knop is om de motor in bijzondere omstandigheden stil te zetten bijvoorbeeld als de oliedruklamp gaat branden als de motor draait. De motor normaal stil zetten doen we uitsluitend met de contactsleutel, omdat dan ook alle stroomverbruikers uit zijn.

Als U de noodstopknop gebruikt blijven de richtingaanwijzers, remlicht en de verlichting gewoon werken.

VEILIGHEIDSCONTROLE (opstapcontrole)

Goed naar de motor kijken of er geen lekkage is van olie of andere vloeistof, in het bijzonder het motorblok, remsysteem en veersysteem voor en achter.

Een motor heeft maar twee wielen en een beginnende lekkage kan vervelende gevolgen hebben als er bv motorolie op de achterband terechtkomt of voorvorkolie op de remschijf komt.

Controleer of er voldoende profiel op de band zit en kijk tevens of er in het profiel geen dingen zitten die daar niet in thuis horen, en of het stofdopje nog op het ventiel zit.

Controle remlicht, maak contact, houd de rechterhand bij het remlicht en knijp in de voorrem met je linkerhand, daarna druk je met de linkerhand de achterrem.

Wanneer je de voorrem inknijpt voel je gelijk of je druk in het remsysteem hebt, dit geldt tevens voor de achterrem.

Daarna de richtingaanwijzers, en het dimlicht, het dimlicht controleer je door de hand voor de koplamp te houden.

