

Прежде всего, проверяют (хотя бы на глаз, а при сомнениях - нанометром) давление в шинах.

Если предстоит поездка на большое расстояние с пассажиром или грузом, давление повышают до значений, рекомендованных инструкцией. В этом случае без манометра не обойтись. Опасно ездить на шинах с дефектами: вспучиваниями, порезами, расслоениями резины, а также изношенным протектором. Его предельная остаточная высота по требованиям ПДД не должна быть менее 0,8 мм.

Очень важная система — **тормоза**. Оценивая состояние гидропривода (тормозов, сцепления), следят за состоянием шлангов (не должно быть потертостей и порезов), их соединениями с цилиндрами (не должно быть подтекания жидкости), а также уровнем жидкости. Для контроля уровня жидкости в бачке переднего тормоза имеется специальный глазок; бачок заднего тормоза обычно изготавливают из прозрачного материала. Жидкость доливают строго того же типа, какой был ранее залит согласно указаниям инструкции. При «провале» рычага (педали) тормоза с гидроприводом его прокачивают.

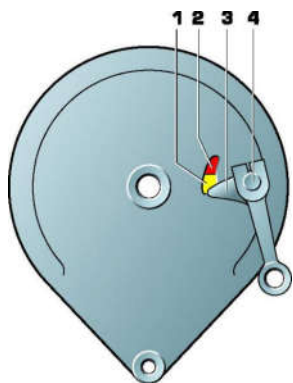
У **барбанных тормозов** степень износа накладок колодок определяется положением стрелки (флажка) индикатора износа, закрепленной на оси разжимного кулачка. Стрелка при нажатом рычаге тормоза не должна выходить из зоны допустимого износа.

В **дисковых тормозах** минимальная толщина фрикционного слоя колодки равна 1 — 1,5 мм. Также осматривают рабочую поверхность диска — нет ли на ней рисок — и измеряют его толщину. Минимальная толщина диска приведена в инструкции и обычно нанесена на его поверхности.

**Приводы сцепления, тормозов и дросселя** должны иметь свободный ход 1—2 мм. Если привод механический (тросом), то этот трос должен перемещаться в оболочке без заеданий и легко возвращаться назад при снятии усилия. Кронштейны рычагов должны быть надежно закреплены на руле. В моделях, у которых сцепление имеет гидропривод, как и в случае с тормозами, проверяют уровень жидкости в бачке.

При внешнем осмотре **двигателя** или отдельно расположенной коробки передач проверяют, нет ли подтекания масла из картера. Если оно есть (а также при периодическом ТО), контролируют уровень масла. Для этого в картере или крышке имеются контрольное отверстие, глазок или щуп. При необходимости масло доливают или меняют, а в случае потоков устраняют их причину.

Очень важно знать состояние **цепи и звездочек**. Внешний осмотр может выявить износ зубьев звездочек, дефекты или чрезмерное растяжение цепи. Безопасная эксплуатация мотоцикла возможна лишь при правильном натяжении цепи — оно характеризуется величиной свободного прогиба (провисания) цепи.



- 1 — зона допустимого износа;
- 2 — зона критического износа;
- 3 — стрелка (флажок);
- 4 — ось кулачка

**Подвески** колес обслуживают нечасто, только когда они перестают гасить толчки. Происходит это из-за износа деталей и вытекания жидкости, поэтому сигналом о возможности скорого выхода из строя амортизаторов служат утечки через сальники. При увеличении нагрузки увеличивают предварительное поджатие пружин.

У **спицованных колес** все спицы должны быть натянуты равномерно. Натяжение проверяют легкими ударами небольшого гаечного ключа по серединам спиц — правильно натянутые должны звучать звонко. У литых колес недопустимы трещины и помятости обода — при их обнаружении колесо следует заменить.

У **рулевого управления** не допускается заедание подшипников в любом положении руля, а также их люфт. Руль не должен иметь деформаций и трещин.