

# GUIDA ALL'ACQUISTO DI UNA MOTO USATA

(da ignorante ad ignorante... senza pretese)

PREMESSA	:	NULLA SOSTITUISCE IL VOSTRO GIUDIZIO	Pag. 2
ANALISI PRELIMINARI	:	ANNO - PROPRIETARI - CHILOMETRI	Pag. 3
	:	I FORUM	Pag. 4
PARLIAMO COL PROPRIETARIO	:	LIBRETTO DEI TAGLIANDI	Pag. 4
	:	PARTI ORIGINALI	Pag. 4
ANDIAMO A VEDERE LA MOTO	:	SELLA	Pag. 5
	:	PARTI IN GOMMA	Pag. 5
	:	COMANDI A MANUBRIO	Pag. 5
	:	RUGGINE E/O OSSIDI	Pag. 5
	:	TELAIO E FORCELLONE	Pag. 6
	:	CERCHI	Pag. 6
	:	VERNICE, SOVRASTRUTTURE E PLASTICHE	Pag. 6
	:	PNEUMATICI	Pag. 7
	:	STRUMENTAZIONE	Pag. 8
	:	FRENI	Pag. 8
	:	PEDANE, LEVE, CONTRAPPESI ED ESTREMITA'	Pag. 8
	:	TRASMISSIONE FINALE	Pag. 9
	:	CUSCINETTI	Pag. 10
	:	FORCELLA ED AMMORTIZZATORI POSTERIORI	Pag. 10
	:	SERBATOIO	Pag. 10
	:	FINE CORSA CANNOTTO DI STERZO	Pag. 10
	:	SCARICHI	Pag. 11
	:	MOTORE	Pag. 11
	:	CAVI, TUBI E RADIATORE	Pag. 12
	:	FARI, FRECCHE E PLASTICHE TRASPARENTI	Pag. 12
	:	ACCESSORI A CORREDO	Pag. 12
	:	BATTERIA ED ACCENSIONE	Pag. 13
	:	CHIAVI ED ATTREZZI	Pag. 13
SONO MOLTO INTERESSATO	:	FACCIAMO UN GIRO DI PROVA	Pag. 14
VOGLIO COMPRARLA	:	RICHIAMI	Pag. 14
	:	VERIFICA LIBRETTO E VISURA	Pag. 14
	:	BOLLI	Pag. 15
PAGHIAMOLA E PORTIAMOLA A CASA	:	PAGAMENTO E TRUFFE	Pag. 15
	:	PASSAGGIO DI PROPRIETA'	Pag. 15

CRONOLOGIA		
<i>Data</i>	<i>Rev.</i>	<i>Descrizione</i>
05 - Gen. - 2016	00	Prima stesura.

## PREMESSA - NULLA SOSTITUISCE IL VOSTRO GIUDIZIO

Comprare una moto usata può essere spesso un gesto conveniente ed una decisione saggia, soprattutto se si pensa di cambiare spesso il proprio mezzo oppure semplicemente si vuole risparmiare, ma allo stesso tempo espone ad una serie di rischi superiori all'acquisto di un veicolo nuovo. Questa guida vuole essere un umile suggerimento a tutti coloro che si sono accostati al mondo delle due ruote da poco tempo, suggerendo cosa guardare e riducendo la probabilità di incappare in un usato problematico. Non si tratta di una scienza esatta. Un venditore furbo può sempre applicare queste stesse nozioni per rimettere a nuovo un catorcio, ma comunque penso possa essere un valido aiuto. Una nota molto importante è quella di ricordare che tutto è relativo. Questa guida non serve per scartare in maniera assoluta qualche esemplare, ma solo per indicarvi cosa guardare e quindi decidere con consapevolezza. Un altro punto importante è la soggettività. Alcuni dettagli che possono apparire importanti in questo documento, potrebbero non esserlo per un possibile acquirente e viceversa. All'interno della guida sono riportate opinioni strettamente soggettive, le quali possono essere condivise o meno. Fatte queste premesse, passiamo adesso analizzare i vari punti.

Ricordate che trovare un mezzo di qualità significa spesso spendere di più, ma esistono ottimi affari anche tra le offerte più allettanti. Esporsi ad un rischio maggiore, magari ignorando ogni suggerimento e seguendo la passione, può portare alla fregatura come all'acquisto della vita. Ricordate sempre di confrontare i prezzi in rete. Ormai le valutazioni sui giornali valgono poco e sono i siti di annunci a fare la vera quotazione. Se volete risparmiare veramente, inoltre, dovete essere disponibili a scomodarvi da casa. Difficilmente l'affare si presenta vicino a voi. A tal fine, prima di fare viaggi a vuoto, è bene farsi mandare foto accurate e parlare con il proprietario. Non abbiate mai fretta e siate gentili, ma pretendete una certa disponibilità. Gli annunci corredati di foto buie fatte in garage a mezzi impolverati, spesso non portano lontano.

Buona caccia !

Firmato

M.R.

## ANALISI PRELIMINARE : ANNO - PROPRIETARI - CHILOMETRI

Sono le prime tre cose che si guardano in un usato e sono sempre indispensabili.

L'**anno di immatricolazione** è un fattore oggettivo dell'età del veicolo e si trova sul libretto della moto. Salvo modifiche alla targa dovute ad eventuale smarrimento o nuova immatricolazione, questo dovrebbe essere sempre un punto affidabile a cui guardare. In caso di dubbi, potrete confrontare il modello sotto analisi con le immagini presenti su internet (Google aiuta molto) per quell'anno di immatricolazione. Un'altra possibilità è quella di contattare la casa madre fornendo il numero di telaio per accertarsi dell'effettivo anno di produzione, cosa che mi è capitato di fare.

Ricordo, in ultimo, che qualche volta le case possono apportare miglioramenti sostanziali da un anno all'altro senza mutare in maniera sostanziale l'estetica del mezzo. I forum aiutano molto in questi frangenti. Porto alcuni esempi nei quali mi sono imbattuto durante le mie ricerche. La Multistrada 1000DS del 2005-2006 è esteticamente uguale a quella 2003-2004, ma ci sono una miriade di dettagli (telaio parte posteriore, bobine, lunghezza specchietti, imbottitura sella, forma plexiglass...) che la rendono decisamente migliore. La serie K1200 della BMW ha perso un problematico sistema di servoassistenza dell'impianto frenante dopo i primi due anni di vendita, ma il modello successivo è rimasto esteticamente identico e quindi occorre controllare bene quale si acquista. In ultimo la Honda VFR800 dotata di sistema V-Tec ha subito nel 2006 (mi sembra, perdonate se sbaglio di un anno) ha subito un'importante affinamento della taratura di tale meccanismo senza variazioni importanti dell'estetica, limitate solo ad alcuni dettagli. Non escludete mai che un esemplare immatricolato dopo l'anno in cui la variazione tecnica è stata apportata, sia in realtà una rimanenza di magazzino prima di tali miglioramenti.

Il **numero di proprietari**, salvo dimenticanze, dovrebbe essere presente nel libretto sotto forma di tagliandini. Sino al 2015 essi erano anche riportati nel certificato di proprietà, ma oggi tale documento è diventato telematico ed è un attimo più complesso accertarlo. Il motivo per cui io personalmente controllo il numero di proprietari (rivenditori esclusi) risiede principalmente in ragioni tecnico/statistiche. Se apparentemente un numero elevato di proprietari non pone problemi, dall'altro offre il fianco a ragionamenti tutt'altro che scontati. Una moto passata in tante mani, potrebbe averlo fatto per caso (io stesso cambio moto solo per il gusto di farlo), ma potrebbe anche indicare qualche problematica seria che porta a disfarsi presto del mezzo. A questo fattore deve essere aggiunto il fatto che, alcune volte, coloro che tengono le moto per periodi molto brevi tendono a non spendere in manutenzione quanto andrebbe fatto. Non è una regola ed io personalmente ne sono la dimostrazione, ma comunque è qualcosa a cui pensare.

I **chilometri** sono una delle prime cose che si osserva. Tecnicamente parlando ormai quasi tutte le moto, se fatte oggetto di buona manutenzione, hanno percorrenze automobilistiche. Il problema è commerciale, poichè la grande offerta d'usato in Italia lascia in secondo piano i mezzi con elevate percorrenze (valore basso). Questo comporta anche che qualcuno possa manipolare il chilometraggio, ma vedremo in seguito come smascherare i tentativi più "goffi". Ritengo comunque che il rapporto chilometri/proprietari possa esserci d'aiuto. Personalmente vedo sempre improbabile, sebbene non impossibile, che una moto abbia avuto la sfortuna di avere una serie di proprietari con poco tempo a disposizione. Premesso che coloro che percorrono annualmente chilometraggi risibili sono in aumento (compreso il sottoscritto), risulta quantomeno sospetto che una moto di 10 anni con 4 proprietari abbia realmente 10.000Km all'attivo. Fatico a pensare che tutti loro l'abbiano comprata per tenerla ferma, ma non siate comunque di mentalità troppo chiusa oppure potreste perdere un affare. Tenete anche presente che spesso le sportive usate solo in pista non montano la strumentazione di serie e quindi tale percorrenza viene "persa".

## ANALISI PRELIMINARE : I FORUM

I forum di marca o di modello sono una risorsa preziosa, quanto un'arma a doppio taglio. Tutte le moto hanno difetti. Non spaventatevi troppo quando leggerete le disavventure di qualche utente. Personalmente utilizzo questi punti d'incontro tra appassionati principalmente per due motivi. Il primo è aiutarmi a riconoscere l'originalità dei modelli (verniciatura, pezzi, frecce...) e le differenze tra i vari anni di produzione. In questo modo potrete avere un quadro migliore del vostro oggetto d'interesse semplicemente dalle foto e senza disturbare il venditore. Il secondo è sapere in anticipo eventuali difetti ricorrenti. In questo modo potrete scoprire, parlando con il proprietario, se si sono presentati o meno. Si può apprendere di eventuali azioni correttive e/o richiami, in modo da controllare che siano stati eseguiti. Potrete anche chiedere consiglio sulla moto in oggetto. Non è carino fare perdere tempo ad un venditore e poi scoprire solo in seguito che quel modello non è ciò che cercavate. Cerchiamo sempre di spuntare l'affare migliore, ma il rispetto per chi vende deve sempre esserci.

## PARLIAMO COL PROPRIETARIO : LIBRETTO DEI TAGLIANDI

Il libretto dei tagliandi, questo sconosciuto. Il titolo esatto avrebbe dovuto essere quello riportato nella prima frase. Questo importante elemento dovrebbe essere sempre fornito assieme alla moto, ma la realtà è ben diversa. Risulta assente oppure compilato solo parzialmente in così tanti casi da non essere nemmeno più visionato dai compratori.

La mia personale opinione è che il libretto dei tagliandi, chiaramente compilato a dovere, sia un elemento a favore della moto. Ricordate sempre di chiedere della sua presenza e della sua corretta compilazione.

Eventuali tagliandi non corroborati da timbro, fattura o scontrino non devono essere considerati validi. Chiunque può inserire a mano tagliandi mai eseguiti. Il libretto dei tagliandi aiuta a capire il reale chilometraggio della moto e la precisione dei suoi vecchi proprietari. Sicuramente tra due moto simili, consiglio sempre quella che ha tale elemento a corredo. La Multistrada che ho comprato nel 2014 segnava solamente 15.000Km nonostante fosse immatricolata nel 2006. Il fatto che avesse avuto un solo proprietario mi incoraggiava molto e l'usura generale sembrava compatibile con lo scarso utilizzo, ma la vera cartina di tornasole è stato il libretto dei tagliandi. Era compilato a dovere. I tagliandi erano stati fatti ogni 2 anni anche se il chilometraggio previsto non era stato raggiunto (l'olio invecchia) e le date associate alla percorrenza indicavano effettivamente un utilizzo molto scarso. Tutto corroborato da timbro del concessionario o scontrino della spesa.

Vorrei comunque chiarire che la mancanza di questo elemento non è da me considerata come un fattore troppo negativo. Capita spesso che vengano persi (anche se questo indica un proprietario poco meticoloso) oppure che non siano compilati interamente. Tanti meccanici non lo compilano oppure il proprietario non lo porta in officina. Un'altra possibilità è che la manutenzione sia stata fatta dal proprietario stesso, cosa a volte positiva ed altre negativa.

Ricordatevi di aggiungere voti positivi ad una moto con la documentazione completa, ma siate indulgenti se manca... poichè risulta tutt'altro che raro. La fattura dell'ultimo tagliando è sempre e comunque gradita. Ricordate che spesso i meccanici applicano un tagliandino sotto la sella (in caso sia rimuovibile) oppure nei vani disponibili, riportando in esso data e chilometri dell'ultimo tagliando. Cercatelo. Può darvi prove interessanti.

## PARLIAMO COL PROPRIETARIO : PARTI ORIGINALI

Un consiglio facile è quello di verificare che ci siano sempre le parti originali. Potete cercare in rete le foto del veicolo di vostro interesse e fare un confronto. La loro presenza è sempre un buon segno. Si possono comprare moto anche prive di tali elementi, l'importante è capirne il motivo e soprattutto verificare che quello che è stato inserito sia omologato. L'omologazione viene rappresentata con una "E" seguita da un numero, il quale indica il paese europeo in cui è stata eseguita. Se fosse mancante, il pezzo NON è omologato e voi sareste a rischio sanzioni. Ricordate inoltre che non si scherza sulla sicurezza. Specchietti e frecce tanto piccoli da non essere omologabili possono essere belli, ma quando sarete in terra per non essere stati visti oppure non avere visto qualcuno arrivare... la bellezza vi sembrerà sicuramente meno importante. Suggesto sempre di chiedere al proprietario per email o telefono queste cose. Se cercate un mezzo originale e quello sotto osservazione fosse privo di alcune parti, potreste avere risparmiato tempo con una semplice chiacchierata.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : SELLA

Un metodo molto semplice per vedere l'effettivo stato di usura della moto è guardare la sella. Rifarla costa soldi e spesso non viene sistemata con gli stessi colori dell'originale. Una sella consunta, strappata oppure liscia a causa dell'usura può indicare un chilometraggio elevato. Se la moto segna pochi chilometri pur avendo una sella distrutta, sicuramente il dubbio può venire. Un occhio deve essere dato anche al peso del proprietario. Un guidatore decisamente sovrappeso usura questo elemento in tempi molto più rapidi rispetto ad un "fantino".

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : PARTI IN GOMMA

Queste sono molto importanti a mio avviso. Mi riferisco in particolare alle manopole ed agli smorzatori di vibrazioni (ove presenti) sulle pedane. Sono tutte parti soggette ad un'usura proporzionale al chilometraggio. Una moto quasi nuova deve avere parti in gomma ancora perfette. In caso vi venga mostrata una moto con le manopole ormai lisce ed un chilometraggio molto basso, il sospetto può venire. Stesso discorso per le gomme sulle pedane e sulle leve a piede, sebbene in questo caso un'usura precoce potrebbe anche essere dovuta al tipo di scarpa oppure alla postura. Se le manopole sono state cambiate, provate a chiedere le originali. In questo modo potrete capire se sono state sostituite per vezzo estetico oppure per usura. Ricordate comunque che un venditore furbo potrebbe anche averle rimesse nuove, visto il costo piuttosto basso. Questa guida, purtroppo, serve anche ai venditori furbi.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : COMANDI A MANUBRIO

Vengono spesso ignorati, ma ritengo che siano una gran fonte di dati anche perchè il loro ripristino non ha un costo bassissimo. Questi comandi sono in plastica. Se la moto è stata lasciata molto tempo al sole oppure esposta periodicamente agli elementi, questi componenti avranno un aspetto sciupato. Ricordate che gli stessi agenti atmosferici che rovinano quelle plastiche, poi agiscono anche su altre parti della moto con valenza non solo estetica. Una cosa da non trascurare, infine, sono le scritte. La serigrafia deve essere ben leggibile. Se risulta sbiadita o peggio, scomparsa del tutto, sicuramente la moto potrebbe avere parecchi chilometri di attività sulle spalle. Un'alternativa potrebbe essere il fatto di avere usato detersivi troppo aggressivi, ma non saprei quale delle due sia l'ipotesi più vantaggiosa per un compratore. Ricordate che la moto non deve mai essere pulita con prodotti troppo aggressivi e nemmeno con getti d'acqua in pressione, almeno se volete che si mantenga bene.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : RUGGINE E/O OSSIDI

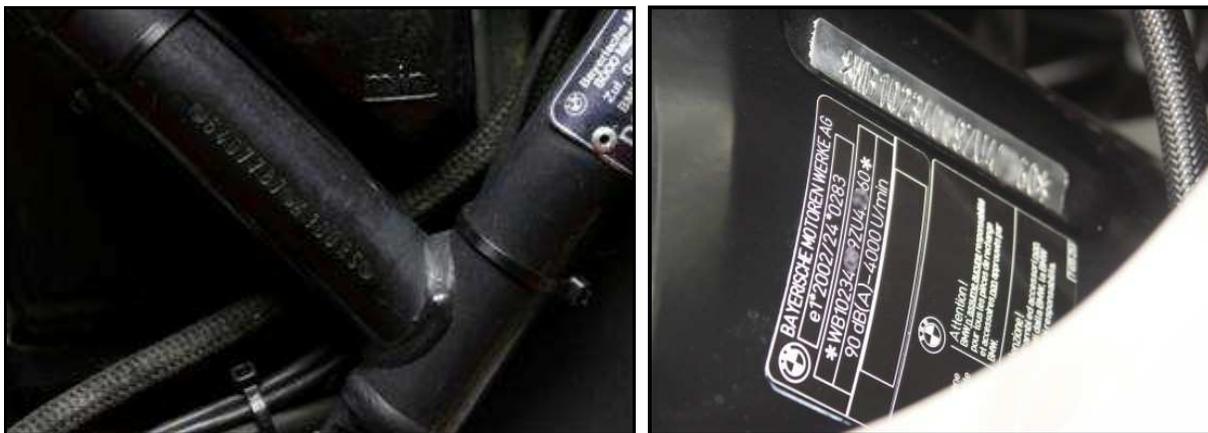
Parliamo chiaramente di parti in ferro, non sempre presenti sulle moto di oggi (almeno non come in passato). La ruggine non è determinata tanto dal chilometraggio, ma piuttosto da alcuni elementi che possono danneggiare lo stato generale, come ad esempio un ambiente salino. Controllate bene telai, manubri, cromature e viti. Non si scarta una moto per due punti di ruggine, ma questi possono suggerire sicuramente di guardare meglio tutto l'insieme. Nelle parti in alluminio l'ossido si presenta come fioriture biancastre. Ricordate che lo stesso ambiente che rovina ferro ed alluminio, agisce anche sulla lucidità della vernice (entro limiti più ridotti).



Caso estremo di ossidazione.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : TELAIO E FORCELLONE

Il telaio non ci può dare troppe indicazioni, ma qualche volta risulta molto utile per capire se la moto sia caduta o meno. Anche in questo caso vale la stessa regola dettata per la ruggine. Questa guida non è creata per scartare veicoli, ma per essere certi di ciò che si compra. Non potrete mai capire ad occhio se un telaio è storto, ma potete capire se ha visto l'asfalto. I danni estetici su questo componente non vengono quasi mai riparati, poiché richiederebbe parecchio lavoro rimetterli a posto e spesso non vale la pena se si tratta solo di segni. Cercate segni di contatto con l'asfalto o anche solo piccoli buchi nella vernice del telaio. Questi vengono spesso creati dai sassi presenti a bordo strada. In caso di moto carenata il lavoro è qualche volta ancora più facile. Se la moto cade, la carenatura tocca il telaio lasciando un segno indelebile. Verificate sempre che il numero di telaio sia leggibile e corrisponda con il libretto. Deve essere impresso. Gli adesivi non sono validi. Le stesse regole potete applicarle al forcellone.



Esempi di numeri di telaio punzonati.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : CERCHI

Un componente spesso trascurato quando si compra una moto usata. Controllate bene la verniciatura. Deve essere ancora brillante e priva di un numero esagerato di segni. Il primo fattore aiuta a capire se si sono utilizzati detergenti errati, mentre il secondo aiuta a capire (non sempre, molto dipende dal gommista) quanti treni di gomme possono essere stati cambiati. Se una moto turistica, quindi con coperture a lunga percorrenza, ha 15.000Km ed una valanga di segni.. ci sono solo due possibilità. La prima è che il gommista sia un cane e la seconda che siano state cambiate più gomme di quello che il chilometraggio lascerebbe pensare. La cosa sarebbe almeno sospetta. Ricordate comunque che un fattore solo, senza gli altri, spesso non basta a poter dire che una moto non mostra i chilometri reali.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : VERNICE, SOVRASTRUTTURE E PLASTICHE

L'impatto estetico è importante sia per l'occhio sia per trovare qualche difetto. La vernice deve essere lucente e possibilmente senza graffi. Ovviamente non si può pretendere che una moto sia nuova, ma ricordate che servono decine di migliaia di chilometri, con relativi lavaggi, per sbiadire la verniciatura. Controllate anche gli adesivi. Spesso non vengono ripristinati dopo un incidente, soprattutto quelli sul serbatoio (usualmente collocati sotto il lucido).

Le plastiche seguono le regole valide per i comandi a manubrio. Possibilmente devono ancora sembrare belle e non avere macchie. Plastiche nere sbiadite non sono mai un bel segno, a meno che non si stia osservando un mezzo veramente anziano o comunque di bassissimo costo. Tutto deve essere relazionato a questi due parametri.

Controllate che l'allineamento delle plastiche sia corretto. Un disassamento eccessivo rispetto alla qualità media del modello (non tutte le moto hanno accoppiamenti perfetti anche di fabbrica) potrebbe lasciare intuire una caduta. Controllate anche che eventuali ganci siano intatti e che non ci siano troppi segni attorno alle viti (molti smontaggi possono implicare molti tagliandi). Chiaramente la tonalità della vernice deve apparire uguale in tutte le parti, diversamente ci potrebbe essere stata una riverniciatura (cosa che riduce il valore della moto).

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : PNEUMATICI

Questi devono essere guardati molto attentamente. Il primo motivo è banale, il costo di un'eventuale sostituzione. Una copertura usurata comporterà una spesa immediata che si aggira sui 200-300 Euro montaggio incluso per la coppia. La legge richiede 1mm di battistrada per le moto (mi sembra), ma ricordate che in esse è riposta la vostra vita ed economizzare non è sano. Negli intagli saranno comunque presenti tacche per indicare l'usura. Se essa rimane sotto l'altezza dell'intaglio, lo pneumatico può essere ancora utilizzato. La durata varia molto a seconda della moto, dello stile e della mescola della copertura. Osservate anche l'anno di produzione della gomma. Questo parametro, spesso trascurato, deve essere riportato sulla spalla come serie di quattro numeri. I primi due indicano la settimana ed i secondi l'anno. Personalmente sconsiglio di utilizzare pneumatici che abbiano superato i 5-6 anni di età, soprattutto se sono stati anni montati sulla moto. Considerate, se vi volete bene, di sostituirli in caso siano vecchi.

Il DOT, la data di fabbricazione di cui abbiamo appena parlato, può anche essere usato in veste di verifica di quanto il proprietario ci racconta. Non capita spesso, ma può succedere. La Multistrada del 2006 che ho comprato nel 2014 segnava 15.000Km e montava coperture Pirelli Scorpion Sync con DOT posizionato sul finire del 2004. Questi pneumatici sono oggi fuori produzione ed erano quelli con cui la moto usciva di serie (Google insegna). Guidando tranquillo era possibile fare anche 20.000Km, quindi questa era una conferma della veridicità del chilometraggio.

Ricordate che gli pneumatici possono anche dirci qualcosa su come il proprietario guidava, sempre che questo possa essere interessante per noi. Se la moto è consumata sino al bordo estremo e mostra riccioli in tale sezione, sicuramente l'andatura non era quella da pensionato. Verificate, se possibile, la pressione. Un proprietario che tiene gli pneumatici sempre in ordine è un buon segno e sarà soprattutto utile per la prova su strada.

In ultimo... prima dell'acquisto verificate che gli pneumatici siano effettivamente omologati per la moto, quindi che siano riportati nel libretto con la reale dimensione e tutti i parametri del caso.



A sinistra identificativo delle misure caratteristiche (devono essere uguali sul libretto). A destra esempio di DOT (settimana 24 -2009).



A sinistra esempio di gomma usata in pista. A destra esempio di tacca di legge (pneum. automobilistico).

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : STRUMENTAZIONE

Controllate che non vi sia condensa e soprattutto che non vi siano sospetti segni di manomissione (soprattutto per quella analogica). I "vetri" della strumentazione devono risultare in buono stato, quindi poco rigati e soprattutto lucidi. In generale purtroppo questo elemento non fornisce troppe indicazioni.

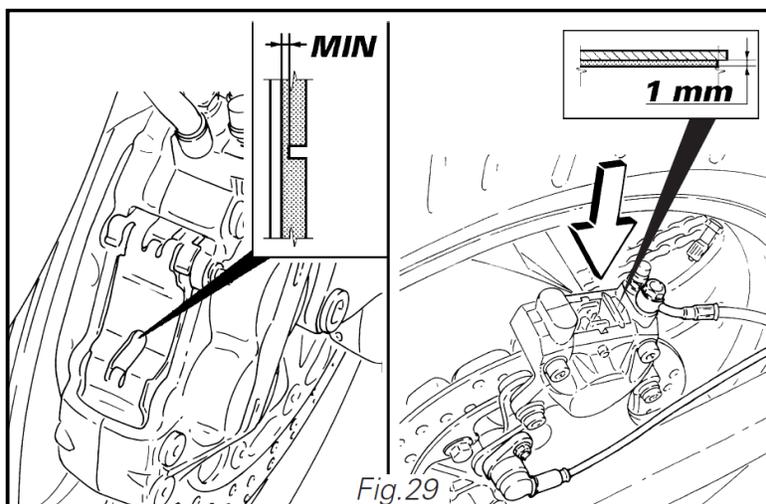
## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : FRENI

Il primo motivo per cui si guardano è sicuramente quello di un'eventuale sostituzione a breve. Ricordate che sono elementi molto costosi, soprattutto i dischi. Non c'è nulla di male nel fatto che debbano essere sostituiti, essendo componenti soggetti ad usura, ma è meglio saperlo prima di sborsare i soldi che vengono chiesti per il mezzo.

Qualche volta questi componenti possono aiutarci anche a capire come la moto sia stata trattata. Un basso chilometraggio è incompatibile con un'elevata usura, sebbene non sia una regola. Bisogna sempre ricordare il tipo di moto che si prende in oggetto ed il tipo di guida del proprietario.

Potete guardare le pastiglie come mostrato in foto, mentre per i dischi si osserva prevalentemente lo scalino che mostrano rispetto alla parte più esterna (usualmente non toccata dalle pastiglie) o comunque lo spessore residuo. In caso questi ultimi componenti siano stati sostituiti, chiedete di vedere anche gli originali e quindi di capire il motivo della sostituzione.

Personalmente consiglio anche di controllare il livello del liquido freni. Se risulta sotto la soglia, il proprietario forse non guardava troppo alla manutenzione e questo non è positivo. Una buona regola sarebbe anche di sostituire tale liquido (olio non è la parola esatta) ogni 3-4 anni, poichè risulta igroscopico (attira l'umidità) e questo ne deteriora le caratteristiche nel lungo termine. Nulla di grave, ma il costo dell'operazione è molto basso e conviene farlo.



Controllare le pastiglie.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : PEDANE, LEVE, CONTRAPPESI ED ESTREMITA'

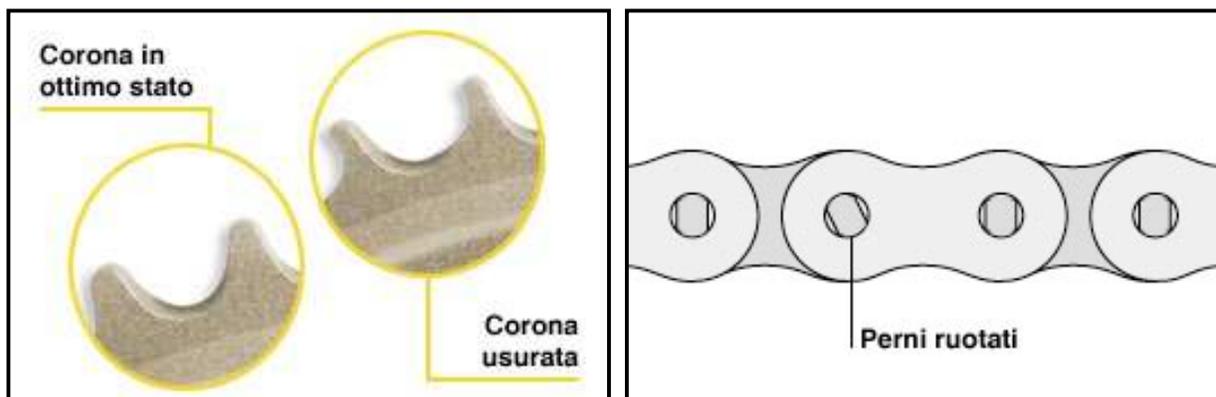
Queste parti sono le meno costose da sostituire in caso di caduta, quindi spesso non riescono a fornirci indicazioni in tal senso... ma vale comunque la pena guardarci. Ricordate che una moto può anche solo essere stata poggiata a terra oppure avere toccato un muro parcheggiandola. Una vera caduta mostra chiari segni di abrasione, come una limatura fatta con una raspa rozza. Qualche segnetto è normale in un mezzo usato. La mancanza delle pedane, leve oppure contrappesi originali non è mai un bel segno. Quando vengono sostituiti per vezzo estetico, usualmente vengono mantenuti i vecchi. Chiedete di visionare gli originali.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : TRASMISSIONE FINALE

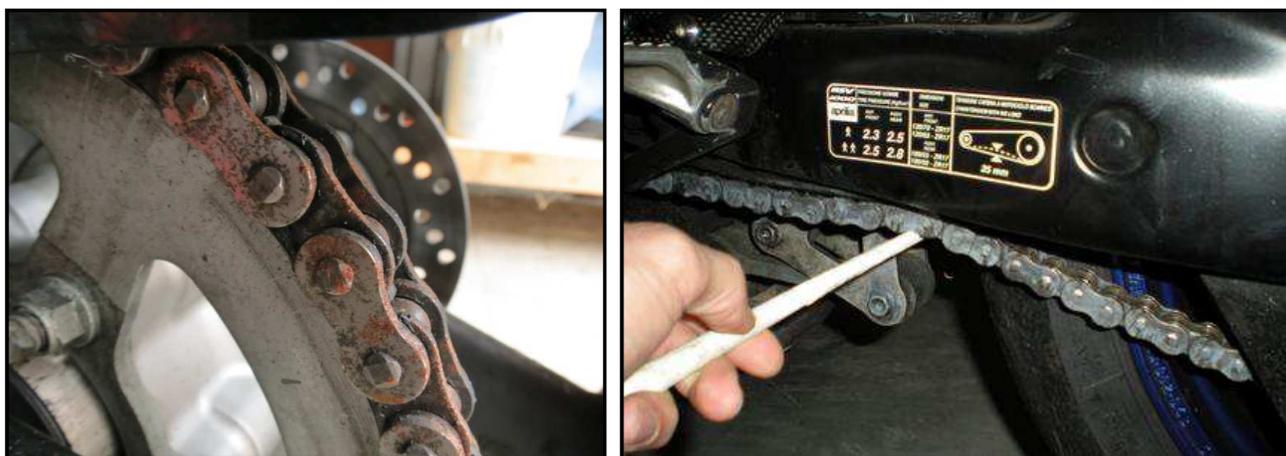
Nella maggior parte dei motocicli, questo elemento è una catena. In questo caso occorre guardare bene il suo stato d'usura. Un kit completo (catena-corona-pignone) può costare anche 250 Euro montaggio incluso. Corona e pignone hanno come principale segno d'usura lo stato dei denti. Questi devono essere dritti e simmetrici, in caso contrario potrebbe delinarsi una sostituzione all'orizzonte.

La catena può avere diversi problemi e non tutti sono individuabili nel breve tempo di un controllo a casa del venditore. Il primo segno è la ruggine, la quale non deve essere presente se non sotto forma di qualche innocuo puntino sulle maglie. Il secondo segno è l'allungamento, il quale è misurabile osservando il registro della catena. Se tale elemento risulta essere verso la fine corsa, la catena non può avere ancora vita lunga. Il terzo è il più difficile da vedere. Si tratta del grippaggio di qualche maglia. Può essere anche una cosa grave, ma serve un cavalletto centrale o posteriore per vederlo correttamente. Il difetto è riscontrabile facendo girare la ruota ed osservando quanto la catena ha variazioni di tensione. Una catena in buono stato deve sempre avere lo stesso gioco. Se qualche maglia è grippata, quando queste passano sul pignone creano una tensione maggiore. Si tratta di un difetto pericoloso poiché tensionando la catena nel punto errato (massima o minima tensione) si può arrivare alla lunga alla rottura oppure sgancio della medesima. Questa prova può essere fatta anche facendo marciare la moto a mano e controllando a vista, ma non è facile come avendo un cavalletto dedicato. Un altro metodo può essere quello di osservare la corona, controllando che la catena sia sempre ben aderente. Se si formano "triangoli", questo è segno di maglie grippate. Verificate comunque che non sia troppo secca e che l'olio sia recente. Una catena in cattive condizioni o tensionata male può indicare un proprietario disattento.

Ulteriori informazioni possono essere reperite sul sito di Regina catene nella sezione dedicata al controllo.



A sinistra un esempio di corona/pignone usurato. A destra un perno ruotato, sintomo che la catena deve essere cambiata.



A sinistra una catena da buttare. A destra come controllare il tensionamento (fare sempre riferimento al libretto uso e manutenzione).

### ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : CUSCINETTI

Non è sempre facile provarli, soprattutto quelli delle ruote. Controllate quelli del canotto girando lo sterzo a destra e sinistra. Nessun "clok" oppure impuntamento deve essere udito. In tal caso i cuscinetti di sterzo potrebbero essere andati. Nulla di grave, ma è un costo da mettere in cantiere.

Discorso simile per le ruote. Girandole non devono esserci rumori sospetti (ricordate che alcuni rumori sono normali). Purtroppo a tal fine serve una cavalletto che sollevi la moto.

### ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : FORCELLA ED AMMORTIZZATORI POSTERIORI

Devono essere in buono stato. I foderi forcella non devono apparire troppo rovinati. Un numero eccessivo di segni potrebbe implicare un alto chilometraggio oppure lo stazionamento in zone a forte salinità. Esistono comunque molti casi differenti, quindi è difficile stabilire cose oggettive da questo componente.

Risulta molto più importante lo stelo. Questo ha funzione attiva e deve apparire ben liscio, se non altro entro il limite in cui scorre la forcella. Deve apparire liscio e privo di segni/ruggine. Potete verificare i paraoli piuttosto facilmente con la seguente procedura. Controllate che gli steli siano puliti o puliteli con un panno in caso non lo siano, pompate la forcella 4-5 volte con molta forza e poi ricontrollate la situazione. Se è comparso dell'olio, c'è della manutenzione da fare. Anche in questo caso si parla di cifre modeste, ma è comunque una spesa che andrà affrontata. Se la moto è molto nuova, il proprietario potrebbe indicare che il proprietario ama darsi alle impennate. Chiedete quando è stato cambiato l'olio. Ricordate che invecchia. Ogni 4-5 anni la sua sostituzione (100 Euro circa con manodopera) è consigliata per mantenere buoni doti dinamiche.

L'ammortizzatore posteriore (meno comunemente formato da due elementi) deve apparire bello alla vista. Lo stelo, pulito con un panno se necessario, deve apparire liscio e non opaco. La sua opacizzazione indicherebbe un utilizzo intensivo, quindi tanti chilometri. Ricordate che non siete meccanici. Non è facile analizzare queste cose da soli, quindi non precludetevi un acquisto se solo un elemento non torna.

### ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : SERBATOIO

Se è in metallo non deve presentare ruggine all'interno. Aprite il bocchettone e date un occhio con una lampadina. Il problema ruggine è risolvibile con appositi trattamenti, ma richiede un'elevata quantità di ore e non tutti i meccanici ve lo faranno.



A sinistra un serbatoio affetto da ruggine. A destra un serbatoio recuperato dalla ruggine e trattato con resina.

### ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : FINE CORSA CANNOTTO DI STERZO

Il canotto di sterzo ha dei blocchetti (a volte sono viti) di fine corsa. Se la moto è violentemente caduta di lato questi potrebbero essere ammaccati. Accade raramente, ma guardarci costa veramente poco.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : SCARICHI

Controllate che siano in buono stato e non abbiano segni di cadute. Ricordo per l'ennesima volta che si possono comprare anche moto riparate oppure con un passato burrascoso, ma è meglio sapere prima cosa si paga. In caso siano montati elementi non originali, verificate che siano omologati e che siano presenti anche quelli di fabbrica. La loro mancanza è sempre sospetta. Sono componenti ingombranti, quindi è difficile perderli.

Ricordo che l'omologazione deve essere stampigliata sullo scarico. In giro potete trovare anche robbaccia cinese con adesivi applicati per simulare un'omologazione. Importante è anche la presenza del restrittore ("dBkiller"). Le forze dell'ordine non sono completamente stupide, quindi girare con lo scarico omologato privo di questo componente vi espone a pesanti multe. La cosa migliore sarebbe anche avere il foglio di omologazione riportante i modelli per cui quest'ultima è valida.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : MOTORE

Difficile capire qualcosa se non si è esperti. Esteriormente controllate che non ci siano trafilaggi. Controllate anche sotto eventuali tracce di olio. Spesso i venditori puliscono tutto bene, ma non si abbassano così tanto. Parti più scure possono indicare elevate temperature di utilizzo oppure olio che ha macchiato il propulsore, ma è sempre difficile stabilirlo. Ricordate che spesso i motori raffreddati ad aria tendono ad essere meno uniformi come colore della verniciatura rispetto a quelli raffreddati a liquido, pur non avendo problemi. Attenti comunque a non scartare qualche buon affare confondendo morchia proveniente dalla catena per trafilaggi del motore.

Se il motore è raffreddato a liquido, controllate il livello di quest'ultimo. Se è basso, forse il proprietario era poco attento. Controllate anche il livello dell'olio (questo in ogni caso). A me è capitato di comprare una moto in cui era rimasto solo 1.2 litri d'olio sui 2.7 litri che avrebbe dovuto contenere. Ho fatto subito un tagliando e la moto è sempre andata bene, ma è stato un rischio.

Se possibile, accendete il motore e lasciatelo scaldare. Al minimo deve girare bene e senza troppe incertezze. Il rumore di punterie non deve essere eccessivo (anche se la normalità cambia da moto a moto) e non si devono sentire suoni strani ("clok", stridere metallico...). Ribadisco comunque come sia difficile capire esattamente lo stato senza un meccanico esperto. Un'altra prova comunque può essere fatta. A motore caldo, sempre lasciato 4-5 minuti al minimo e sempre che il proprietario ce lo conceda, apriamo un paio di volte violentemente l'acceleratore. Possibilmente non si devono notare fumi visibili allo scarico. Il fumo nero, poco problematico, potrebbe indicare solo carburazione grassa. Fumo bianco potrebbe indicare (motore raffreddato a liquido) una perdita di refrigerante dalla guarnizione di testa. Si tratta di una cosa grave, ma attenti ai "falsi positivi". A freddo la condensa provoca circa lo stesso effetto e quest'ultima è totalmente innocua. Siate certi che il motore è ben caldo prima di trarre conclusioni affrettate. Fumo azzurro indica che l'infiltrazione è di olio ed è quasi sicuramente dalle fasce elastiche. Se possibile, il caso è il peggiore in assoluto.



Esempi di trafilaggi più o meno seri.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : CAVI, TUBI E RADIATORE

Controllate che i tubi in gomma siano ancora morbidi al tatto. Se si tratta di quello del liquido refrigerante, controllate che attorno ad essi non ci siano macchioline bianche. Potrebbe indicare una perdita leggera di liquido da qualche fascetta stretta male, sebbene possa essera anche calcare lasciato da un lavaggio (in questo caso dovrebbero essere anche altrove). Nella peggiore delle ipotesi sarà da cambiare un tubo (spesa medio-bassa), ma è meglio saperlo prima. Date un occhio veloce anche ai cavi elettrici. Non ci devono essere tagli oppure morsi di topo !

Verificate lo stato del radiatore. Le alette non devono essere troppo piegate (segno di molte "sassate" a velocità sostenuta) e non ci devono essere perdite.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : FARI, FRECCHE E PLASTICHE TRASPARENTI

Controllate che tutti i fari, lo stop e le frecce funzionino. Eventuali falsi contatti saranno a spese vostre una volta portata a casa la moto. Verificate anche che tutte le plastiche su di essi siano ancora lucide. Serve molto sole oppure molto vento per opacizzare queste parti. Se la moto è vecchia, rimane nell'ordine delle cose e non potrete farci nulla. Se la moto è quasi nuova oppure mostra un chilometraggio molto basso, può essere un segnale di qualcosa che non torna. Considerate sempre e comunque che un faro opacizzato riduce la visibilità notturna.

Verificate anche lo stato del plexiglass, dove presente. Deve essere lucido e non mostrare crepe che potrebbero espandersi. Le crepe possono anche indicare un proprietario oppure un meccanico distratti.



A sinistra un vecchio faro ormai opacizzato. A destra un plexiglass rotto a causa dell'eccessiva coppia delle viti.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : ACCESSORI A CORREDO

Questa voce è molto controversa, poichè risulta essere completamente soggettiva e riesce a fare leva sulla nostra parte di bambini golosi di chicche motociclistiche. Le moto usate sono quasi sempre corredate di accessori di vario genere. Possono essere di tipo racing (pedane sportive, scarichi, parti in carbonio...), estetiche (viteria in ergal, tubi raffreddamento siliconici, adesivi, modifiche...), turistici (borse, bauletti...) oppure di sicurezza (ABS, controllo di trazione...). Alcuni di questi accessori sono sicuramente utili e non porgono la guancia, a mio modo di vedere, ad alcuna controindicazione. Tutto ciò che riguarda la sicurezza è da preferire e gli accessori turistici indicano spesso (non sempre) una persona tranquilla. Questi ultimi sono anche oggetti dalla rivendibilità piuttosto buona, soprattutto se originali della casa produttrice del mezzo, quindi che possono farci rientrare di parte della spesa in caso si decida di non tenerli. Le cose più problematiche risultano le modifiche estetiche e racing. Le prime devono essere fatte con criterio e, se volete una buona rivendibilità in futuro, reversibili. Le seconde sono le più pericolose. Spesso indicano proprietari piuttosto smanettoni e capita tutt'altro che raramente di imbattersi in persone che, a seguito di grosse spese per accessori inutili, recuperano tali cifre lesinando sulla sana manutenzione. Accertatevi sempre che i materiali siano omologati (vedi altri paragrafi), che siano presenti anche gli originali e che tutto sia stato montato da una persona pratica. Non sareste i primi a perdersi la targa o le frecce. Ricordate che più la moto è pastrocchiata (scusate il termine, ma è il mio pensiero), maggiori sono le possibilità di avere problemi.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : BATTERIA ED ACCENSIONE

Una batteria costa dai 30 Euro (scarsa qualità) agli 80 Euro (le migliori in negozio). Non è facile capire se sia buona o meno senza l'attrezzatura adatta e non sarebbe nemmeno carino smontare la moto per verificarla. Chiedete sempre al proprietario quando è stata cambiata. Se anche fosse vecchia, il fatto che lui lo sappia è buon segno. A me piacciono i venditori che sanno realmente la situazione della moto che vendono. Ricordate che sarà difficile che duri più di 4-5 anni (anche se ho avuto casi di 10 anni). La presenza di un mantentore di carica in garage è sempre buon segno. Se sapete dove la batteria è collocata, controllate la zona sottostante per accertarvi che non ci siano state fuoriuscite di acido in passato.

Accendete la moto. Il fatto che parta pronta ed il motorino giri allegramente è sempre positivo sia per il propulsore sia per lo stato della batteria. Usare una batteria fiacca può danneggiare la ruota libera (componente molto costoso) in una buona parte dei modelli.

Alcuni proprietari potrebbero avere montato batterie al litio. Questa scelta non è totalmente condivisa da chi scrive considerata la tecnologia disponibile all'anno 2015, ma comunque non sono nemmeno contrario. Le batterie al litio pesano un terzo di quelle normali, hanno un'autoscarica praticamente nulla ed hanno una corrente di spunto (quella che vi serve per accendere la moto in maniera bella decisa) più elevata delle migliori tradizionali. Sino a questo punto tutto è bello. La parte che non mi piace fino in fondo riguarda il fatto che vi serva un caricabatterie dedicato e non vada bene quello convenzionale, sempre che pensiate di usare questo dispositivo. Il ciclo di desolfatazione normalmente presente con le Piombo-acido (tensione elevata per tempi lunghi) è totalmente incompatibile per la tecnologia al litio. Un altro punto a sfavore è il fatto che la reale capacità della batteria non sia quella indicata. Il parametro utilizzato è spesso la capacità equivalente piombo (10Ah PBEQ). Questo significa che la batteria accende ciò che farebbe una normale 10Ah (anche bene), ma in realtà ha una capacità poco inferiore alla metà. Tipicamente una 10Ah PBEQ ha un reale valore di 4Ah. In caso dimentichiate qualcosa di elettrico attivo nella moto a motore spento, avrete maggiori possibilità di mancare la prossima accensione. In ultimo, l'impianto elettrico è stato progettato per una batteria al piombo ed io non amo fare i conti in tasca ai progettisti. Siamo comunque nel campo delle opinioni personali e troverete anche grossi sostenitori del litio.

## ANDIAMO A VEDERE LA MOTO : CHIAVI ED ATTREZZI

Spesso questa parte viene sottovalutata, ma secondo me è importante per capire quanto una moto è stata tenuta con attenzione. Informatevi su internet a proposito del corredo e verificate che ci sia tutto. Questo significa la trousses degli attrezzi, le chiavi ed ogni altra cosa fornita con la moto deve essere presente. Un proprietario che tiene tutto è più affidabile e la mancanza di qualcosa può avere un costo. Ci sono mezzi in cui risulta impossibile la manutenzione casalinga, in caso vogliate farla, senza avere particolari attrezzi forniti con la trousses. Un esempio capitato mi è in passato è la chiave delle candele per la Honda VT750 Black Widow. Questa si può infilare nel suo pertugio solo con l'attrezzo adatto e trovarla uguale in commercio, lo dico per esperienza personale, è molto difficile. Un caso meno estremo è rappresentato dalle chiavi aperte per la regolazione del precarico degli ammortizzatori posteriori. Sono facili da trovare in commercio e non hanno costi elevati, ma è preferibile saltarsi questa seccatura.

Esistono anche casi limite come quello delle Ducati prodotte sino al 2007 (se non erro). Queste erano fornite con due chiavi nere, una rossa ed una "code card". Le prime erano semplici chiavi codificate rimpazzabili, la seconda doveva essere richiesta direttamente in Ducati e l'ultima era unica. La "code card" serve per sbloccare l'immobilizzatore in caso di problemi. Si tratta di un codice da inserire con una determinata procedura. Tale serie di numeri è univoca per la singola moto e non è mantenuta dalla fabbrica. Significa che una volta persa, non si può recuperare in alcun modo. Chiedete sempre. Se manca qualcosa non è un dramma, ma la consapevolezza prima di tutto.

## **SONO MOLTO INTERESSATO : FACCIAMO UN GIRO DI PROVA**

Parola d'ordine : RISPETTO.

Stiamo provando la moto di un'altra persona e non è detto che l'acquisteremo, sebbene io consigli di chiedere un giro di prova solo se veramente intenzionati. Non offendetevi se non vi sarà concesso oppure se vi sarà chiesto di fare solo da passeggero. Usualmente è meglio farsi accompagnare da un amico o dalla moglie, questo in modo che qualcuno rimanga con il proprietario mentre siete nel giro di prova. Sono io stesso il primo ad avere paura di furti, cadute o altro. Siate rispettosi prima di tutto e non dilungatevi troppo, basta poco tempo alla fine dei conti per capire qualcosa. Non serve andare a Capo Nord per avere un'idea del mezzo.

Fate scaldare la moto da ferma e partite piano. Ricordate che il cambio non gira in folle e non tutti gli elementi del motore sono subito lubrificati con la moto sul cavalletto. Senza essere meccanici non c'è molto da dire, ma qualche prova si può fare. La prima cosa è controllare che il motore giri bene a caldo, senza impuntamenti o comportamenti anomali. La moto deve essere stabile almeno alle velocità da codice senza comportamenti inaspettati (occhio alla pressione delle gomme). Fatto questo consiglio le seguenti verifiche.

- Arrivate a 100-120Km/h (occhio alla strada dove siete) e lasciate il manubrio o i semi-manubri. Non è necessario alzare le mani al cielo. Basta tenerle leggermente distaccate. La moto comincerà a decelerare. Controllate che non vi siano sbacchettamenti oppure vibrazioni vistose del manubrio o semi-manubri sino a 50-60Km/h. Non scendete oltre perchè potrebbe essere pericoloso. Questa prova deve essere eseguita senza bauletti, borse o capi d'abbigliamento svolazzanti. Questi fattori possono facilmente inficiare il risultato. Una vibrazione, soprattutto se più ampia di un centimetro sui contrappesi, non è mai una bella cosa. Verificate lo stato delle gomme prima di bocciare il veicolo. Queste ultime possono avere una pessima influenza. Ho personalmente comprato una moto con una grossa oscillazione dei semi-manubri, ma ho contato sul fatto che le gomme fossero scalinate (vedi in rete). Sostituiti questi due elementi, si è tutto rivelato stabile come un bisturi nella gomma. Comunque prima di dare la moto per "storta" è meglio accertarsi anche dello stato dei cuscinetti di sterzo. Attenti quindi prima di arrivare a conclusione affrettate. Il fatto che la moto tiri da un lato non è "quasi" mai un problema. Ci sono modelli che nascono con tale caratteristica, a partire da quelli con scarico unico laterale.

- Frenate forte e frenate molto dolcemente. Non ci devono essere rumori (fischi purtroppo possono anche essere normali) o vibrazioni. Nel secondo caso potrebbe esserci un disco storto, un problema ai cuscinetti di sterzo oppure gomme in pessimo stato.

- Mettete una marcia abbastanza lunga con il motore in coppia (chiaramente non fatelo in sesta perchè la velocità forse sarebbe eccessiva per i limiti stradali) e date una bella manata d'acceleratore. Se i giri salgono, ma la velocità della moto sale molto più lentamente... la frizione slitta. Potrebbe essere da cambiare. Nulla di grave, ma è una spesa. Questa usura potrebbe essere anomala con moto sotto 15-20.000Km. Dipende molto comunque dalla potenza della moto e dalla guida del proprietario.

## **VOGLIO COMPRARLA - ULTIME VERIFICHE : RICHIAMI**

Se conoscete il modello ed avete il numero di telaio, controllate in rete se ci sono richiami. Accertatevi che siano stati fatti. Basterà una facile ricerca oppure una chiamata alla casa madre. Potete anche aiutarvi con i forum oppure con il sito della motorizzazione dedicato ai richiami (avendo il numero di telaio). Parlate comunque sempre con il proprietario di queste cose.

## **VOGLIO COMPRARLA - VERIFICA LIBRETTO E VISURA**

Questo passo serve solo al momento di comprare. Verificate che il numero di telaio e di motore riportati sul libretto combacino con quelli della moto. Soprattutto quello del telaio è indispensabile. Se volete poi essere sicuri di non incappare in guai riguardanti fermi amministrativi, una visura da pochi Euro fatta online vi eliminerà qualsiasi dubbio.

## **VOGLIO COMPRARLA - BOLLI**

Chiedete sempre al proprietario di avere copia dell'ultimo bollo. Ricordo che il bollo spetta a colui che possiede la moto quando esso scade. Se il precedente proprietario non ha pagato uno o più bolli, questi pesano su di lui e voi non siete tenuti a pagare alcun arretrato. Attenti che i bolli saltati non siano troppi. La moto potrebbe incorrere in fermi e voi dovrete spiegare che la colpa non è vostra.

## **PAGHIAMOLA E PORTIAMOLA A CASA - PAGAMENTO E TRUFFE**

Attenti alle truffe. Un prezzo troppo basso a volte può nascondere qualcosa. Se il proprietario vi vuole spedire la moto oppure vi chiede un anticipo sul prezzo, state alla larga. Non è raro contattare su internet venditori che affermano di avere la moto in Italia, ma di vivere altrove. Sono truffe nella maggioranza dei casi. Ricordate il detto "Dare moneta, vedere cammello".

Il mio metodo di pagamento preferito è il seguente e credo (mia opinione) che non ve ne siano dei migliori.

Il primo passo è accordarsi sulla cifra. Il compratore si reca in banca e chiede di emettere un assegno circolare a nome del venditore per il totale dell'importo. L'assegno circolare, ove non sia falso o rubato, è emesso dalla banca e sempre coperto. Questo assegno è adesso esigibile solo da colui a cui è intestato e da colui che ha chiesto di emetterlo, quindi accertatevi bene di avere messo il nome giusto. Il compratore manda al venditore il numero identificativo di assegno e quest'ultimo verificherà nella sua banca che sia tutto corretto. Ci si incontra e nel momento di fare il passaggio si fornisce l'assegno. Il venditore verificherà che il numero sia lo stesso, ovviamente, dato in precedenza. Un'ulteriore verifica può essere quella di recarsi in banca assieme per incassarlo, ma si perde la simultaneità dello scambio.

Questo, a mio avviso, il metodo più sicuro tra privati (diverso se è un concessionario). Un assegno normale può essere falso o scoperto, nonchè richiede del tempo per la verifica. I contanti sono rischiosi per il compratore (che può essere rapinato), non tracciati ed inoltre possono essere falsi a meno di avere un'attrezzatura adeguata. Il bonifico perde la simultaneità dello scambio, in quanto usualmente è annullabile sino alla sera. Questo significa che uno dei due deve fidarsi dell'altro.

Credo che una buona regola sia quella di ricordarsi come nessuno faccia beneficenza. Diffidate di prezzi troppo bassi. Esistono ed io stesso ho incontrato casi in cui mi sono stupito che realmente tutto fosse in regola, persino meccanicamente, ma è sempre meglio tenere gli occhi aperti. Verificate sempre che un prezzo molto basso sia frutto di fretta (moto nuova già comprata, necessità economiche, bimbi in arrivo...) oppure di poca voglia di perdere tempo nella vendita.

## **PAGHIAMOLA E PORTIAMOLA A CASA - PASSAGGIO DI PROPRIETA'**

Si può fare in tre modi diversi.

In agenzia servono 10 minuti e si spendono mediamente tra i 180 Euro ed i 220 Euro. Facile, veloce e pulito.

Nella sede provinciale del PRA (non confondetevi con le agenzie ACI, che hanno prezzi come sopra) qualche volta c'è un pochino di fila da fare e bisogna procurarsi la marca da bollo in anticipo, ma le spese si aggirano sui 100 Euro totali. Il risparmio è notevole ed anche in questo caso tutto è immediato. Entrambe le pratiche descritte completano tutto in loco ed il tagliandino per il libretto è fornito in tempo reale. Il CDP non viene più fornito da Ottobre 2015, se non nella sua forma online. Queste informazioni hanno a che fare con la burocrazia e sono soggette a variazioni nel tempo. Prego tutti di prenderle con beneficio di inventario ed informarsi correttamente prima del passaggio.