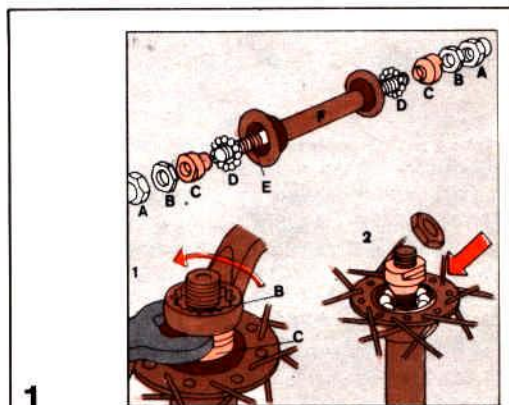


Mozzi e montaggio ruote

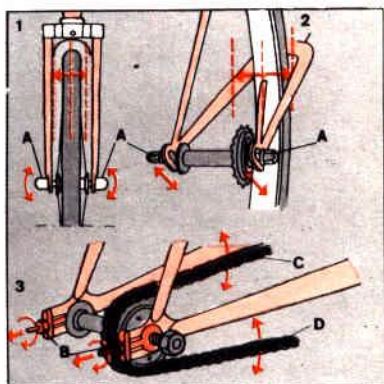
Solo una perfetta efficienza e un ortodosso montaggio della ruota consentono il regolare assetto del veicolo.

Sporcizia, mancata lubrificazione, cattiva regolazione sono le principali cause dei guasti ai mozzi, guasti che si possono ridurre all'eccessiva usura delle sfere, delle loro sedi coniche o, nei casi più «disperati», addirittura delle sedi interne, che formano parte integrale del mozzo. La procedura per la sostituzione delle sfere ricalca, sotto molti aspetti, quella già seguita per sostituire le sfere dello sterzo e delle pedivelle. Togliere le coppette a vite che fungono da dadi bloccamozzo, e liberare la ruota dalla forcella. Fissare un'estremità del mozzo nella morsa e svitare dalla parte superiore il dado di fissaggio, valendosi di una chiave. Svitare poi la sede conica: in genere è sufficiente la forza delle dita, ma anche qui potrebbe essere necessario l'uso di una chiave. Liberare la ruota dalla morsa, capovolverla delicatamente, facendo attenzione a far cadere in un contenitore le sfere che, dopo l'estrazione della sede conica, sono ormai libere. Sfilare l'alberello del mozzo dall'altra parte (non è necessario svitare, perché non c'è più controspinta): le sfere cadranno dentro il mozzo stesso, e occorre quindi fare attenzione a farle cadere nello stesso contenitore. Pulire bene con petrolio tutte le parti, comprese le sfere. Sostituire le parti deteriorate. Pulire anche la parte interna del mozzo, in cui si formano sovente depositi solidi di grasso e sporcizia. Infilare quindi l'alberello, per 3 o 4 cm, nel mozzo, ingrassare abbondantemente e sistemare le sfere. Far quindi scendere l'alberello (che da quella parte è ancora completo di cono e di dado di fissaggio) finché il cono è a contatto con le sfere. Girare quindi la ruota, fissare l'alberello nella morsa e agire sull'altro cuscinetto: ingrassare, sistemare le sfere, avvitare il cono, avvitare il dado di fissaggio. Si deve stringere, ma non troppo; non ci deve essere gioco, ma almeno in teoria la ruota dovrebbe avere ancora una libertà di movimento tale da consentirle di girare quando la valvola della camera d'aria è in alto. Se si riesce a ottenere questa giusta misura, l'operazione può considerarsi completata nel migliore dei modi. Basta poi risistemare la ruota nella forcella e avvitare le coppette esterne. Il montaggio della ruota sulle forcelle è so-

lo in apparenza molto facile, in realtà si deve avvitare e fissare soltanto quando la ruota è in posizione perfetta. Per quanto riguarda la ruota anteriore basta controllare che entrambi i lati siano inseriti per la stessa distanza rispetto alla biforcazione terminale della forcella; cosa non molto difficile in quanto generalmente il punto ideale è quello di fine corsa. I problemi vengono per la ruota posteriore. Le due guide per l'albero del mozzo sono più lunghe, e in genere la posizione giusta è verso la metà delle guide stesse e dettata dalla necessità di tendere la catena in modo che la sua oscillazione (premendo nel centro, a metà fra corona e ruota libera) non superi i 13 mm. Alcune biciclette sono dotate, come indica la fig. 2, di una vite che regola la corsa del mozzo.



1
Le parti del mozzo: i dadi fissaggio ruota A, i dadi fissaggio mozzo B, i coni sfere C, le sfere D, l'alberello centrale a vite E, il mozzo F con sedi sfere alle estremità. Per smontare e pulire (1 e 2) bloccare C e svitare B.



2
Per fissare la ruota collocare il cerchio anteriore (1) al centro della forcella e avvitare A. Idem per il posteriore (2). Per tendere la catena (3) si agisce sui dadini B. L'escursione in C e D dovrebbe essere di 13 mm.