

Le parti

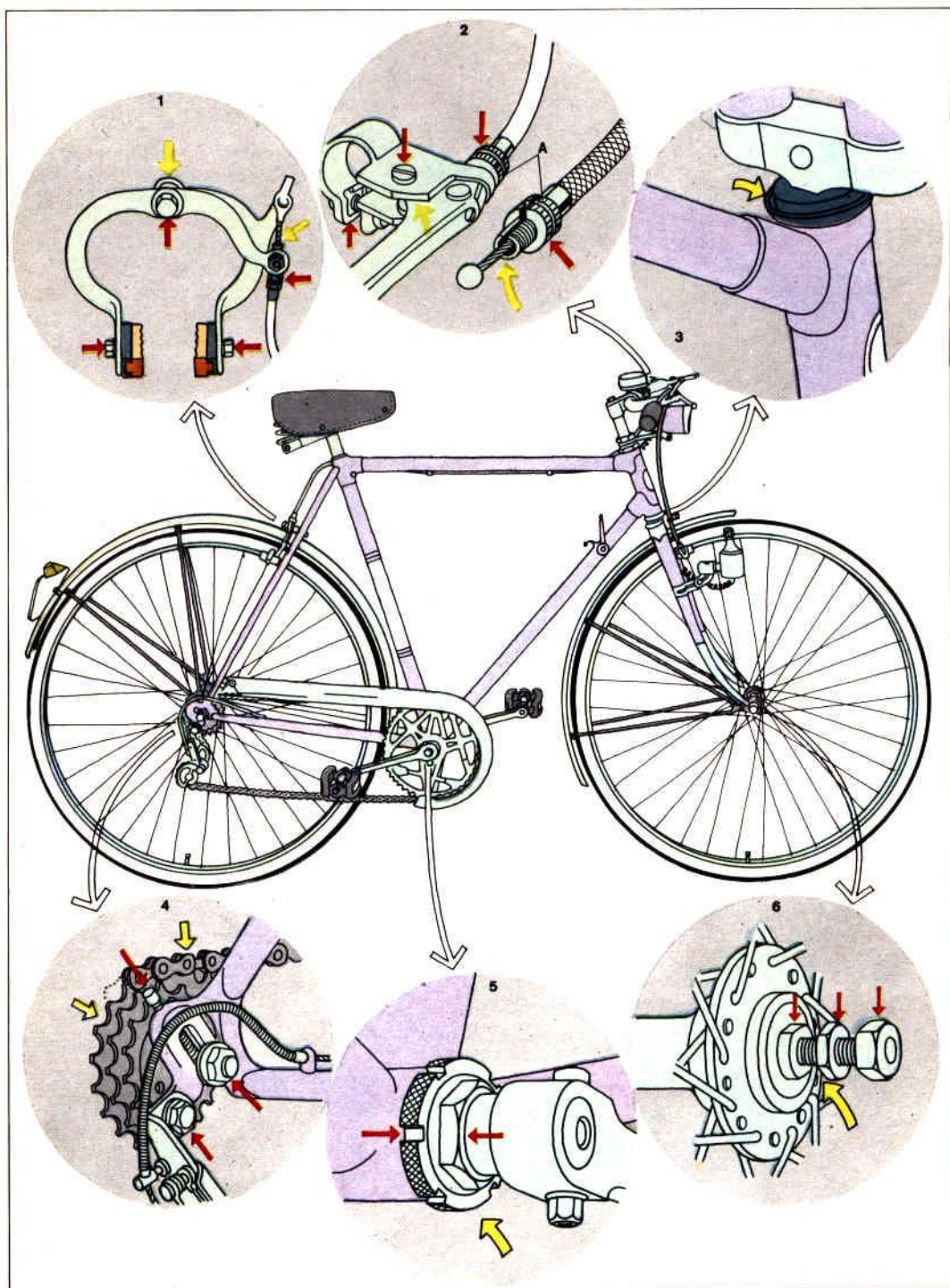
Gli elementi-base della bicicletta, piccola o grande, da « tiro » o da corsa, sono gli stessi e gli stessi (quasi) i problemi.

Per buona sorte dell'appassionato di bricolage, la bicicletta è forse il più semplice mezzo di trasporto, da un punto di vista puramente meccanico. È chiaro che questa affermazione subisce modifiche profonde se si passa dalla « due ruote » più tradizionale ai sofisticati modelli da corsa. La realtà è che tutte le biciclette, di qualsiasi modello esse siano. (comprese quelle a ruote piccole e le pieghevoli) rispettano canoni di struttura e di costruzione ormai consolidati da decenni. Telaio, ruote, manubrio, forcelle, ingranaggi, possono mutare di forma o dimensioni, ma la loro funzione non varia. Ecco quindi come nasce il « melange » della tavola qui accanto, in cui ci si è proposti di illustrare le parti della bicicletta che richiedono la maggiore attenzione, sia da un punto di vista di manutenzione, sia da quello della riparazione. Si è preso come base un modello sportivo, di cui si sono illustrate nei particolari le parti più delicate. Parti, per inciso, che nella loro raffigurazione non sempre rappresentano quelle del modello stesso. L'esempio viene dal primo dei particolari, quello del freno posteriore. Il principio è, praticamente, lo stesso su tutte le biciclette: due pattini di gomma che rallentano la marcia della bici quando vengono a contatto con il cerchione, cosa che fanno quando si esercita una pressione sulla leva al manubrio, e lo sforzo viene trasmesso per mezzo di un cavo alla ganaschia fissata sulla ruota. Si può osservare, nel nostro disegno, che il cavo (avvolto da una guaina) proviene dal basso. Si tratta, in effetti, della struttura dei freni applicati a certe biciclette pieghevoli o da donna. Quella della nostra illustrazione e quella dei cicli da corsa prevede invece un cavo che proviene dall'alto, come è chiaramente visibile nel disegno centrale. È questo quanto si intende col dire che variano i particolari e non il principio generale, e a questa « regola » ci si è attenuti nella compilazione di questo manuale.

Nella veduta d'insieme della figura accanto, grazie anche all'opportuno uso dei colori, si è voluto indicare quali siano, in una bicicletta, i punti da oliare (freccie gialle), da ingrassare (freccie gialle bordate di nero), da registrare o regolare (freccie rosse). Basta tenere bene d'occhio questi punti per assicurarsi felici gite in biciclet-

ta. Nelle pagine successive si cerca invece di spiegare come effettuare le operazioni indicate, tenendo conto soprattutto delle piccole difficoltà che possono insorgere quando si ha a che fare con modelli più sofisticati. Proseguendo nell'esame dei dettagli della figura qui accanto, si può appunto osservare una leva freno piuttosto completa, che prevede addirittura la regolazione della tensione del cavo, per registrare i freni senza bisogno di intervenire sulla ganaschia alla ruota: un intervento semplicissimo, che consiste nel ruotare una piccola ghiera al termine della guaina per estendere la lunghezza della stessa. Abbiamo quindi il cosiddetto « canotto » che collega il manubrio alla forcella anteriore, e che vediamo capovolto in figura, al fine di indicare meglio dove deve avvenire la lubrificazione. Il cambio è forse il meccanismo più delicato nelle biciclette che ne sono munite. Particolari cure vanno dedicate ai mozzi e alle pedivelle. Sono queste, in pratica, le parti del ciclo che richiedono le maggiori attenzioni. Purtroppo la maggior parte dei ciclisti « dilettanti » tende a trascurare una adeguata manutenzione: il mezzo perde in efficienza e, a lungo andare, può risentirne anche la sicurezza e il funzionamento. Alcuni esempi: se i freni arrestano la bici, questo non significa che siano efficienti; possono essere migliorati oliando il perno della ganaschia, sostituendo i due pattini di gomma non appena danno qualche segno di eccessiva usura, registrando regolarmente il cavo affinché raggiunga la sua tensione massima a circa metà corsa della leva sul manubrio. E lo sterzo deve essere equilibrato, morbido. Corona, catena e pignone posteriore devono essere regolarmente lubrificati se si vuole garantire il massimo del risultato con il minimo dello sforzo; senza contare che a lungo andare si usano, e possono richiedere una sostituzione, quando non basti, per esempio, accorciare una catena che si è stesa troppo, o ridurre il gioco della ruota libera e della corona con opportune regolazioni di viti e ghiera, o con la sostituzione di cuscinetti a sfere che, a lungo andare, possono avere perso la loro forma originale e quindi il loro funzionamento regolare.

Queste, si diceva, sono le parti più importanti della bicicletta. Ma non sono le sole a cui bisogna fare molta attenzione. Raggi e pneumatici, per esempio, richiedono un periodico controllo per garantirne l'efficienza (e quindi la sicurezza). Il telaio stesso, la sella, l'impianto elettrico, i pedali possono avere bisogno di interventi. È un discorso che va comunque affrontato in tutti i suoi particolari.



La bicicletta nei suoi particolari più delicati, che richiedono una continua attenzione. In 1 un tipo di freno, con relativa leva al manubrio (in 2) regolabile con la ghiera A. In 3, capovolto, il canotto dello sterzo, da lubrificare. Nel particolare 4 il gruppo mozzo-pignone posteriore di un ciclo munito di cambio. In 5 i punti delicati della pedivella, in 6 la struttura di fissaggio dei mozzi. Le frecce gialle indicano i punti da oliare, quelle rosse indicate di nero quelli da ingrassare, quelle rosse indicano invece i punti da registrare.