

LA BICICLETTA

BLANCHI

MODELLI

SUPER R

1924



Brevetto Italiano N.	2884	316
»	2885	316
»	205 - 100	420
» Belga	311	122
» Inglese	205	107
» Francese	178	437
» Tedesco	in corso di registraz.	

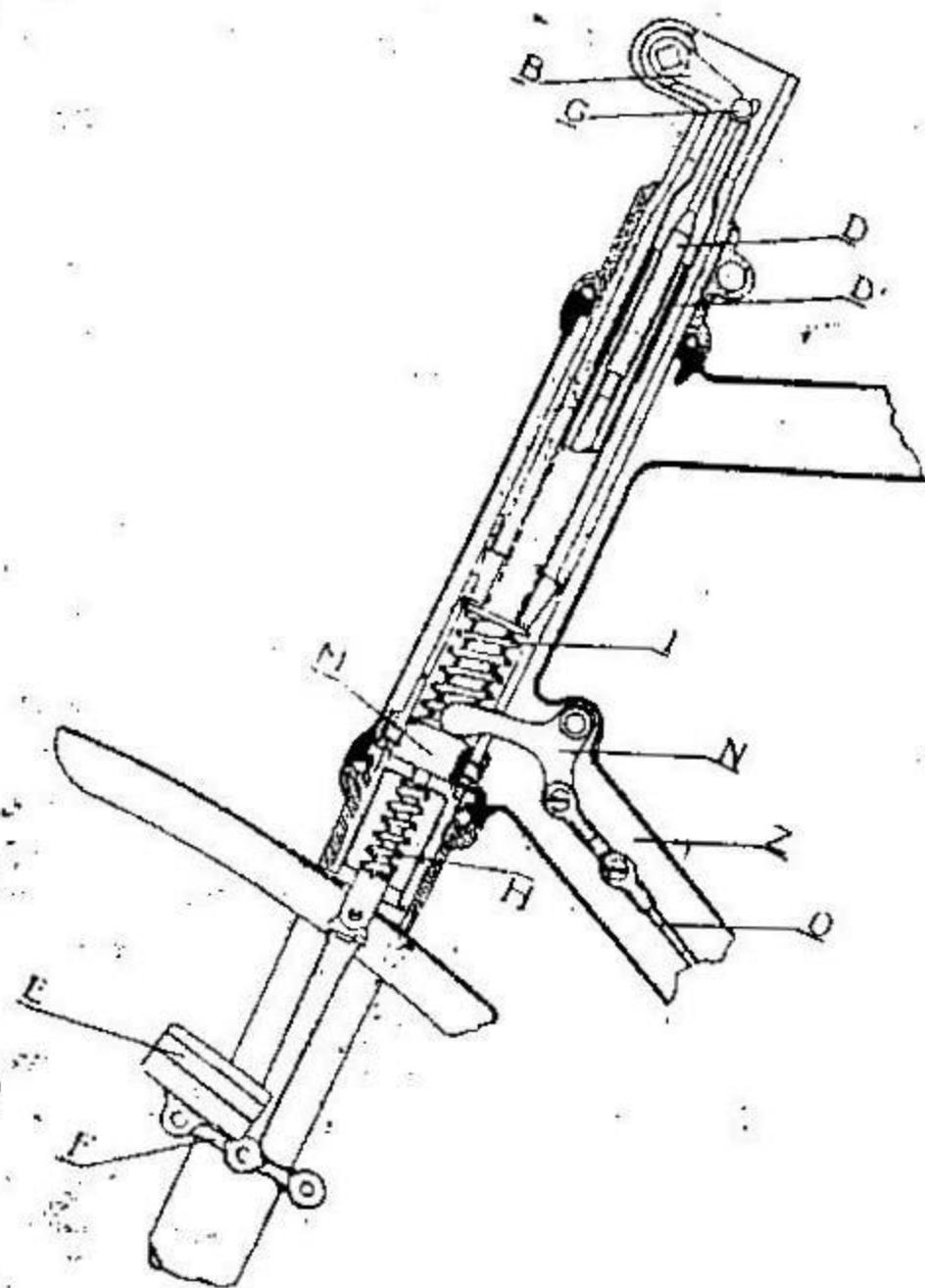
**I**l nostro nuovo modello "R" Super Bianchi, è una macchina a sé, che rappresenta, più che un progresso, una rivoluzione nella costruzione meccanica del velocipede.

Ma, perchè un velocipede possa effettivamente conseguire i risultati per i quali è stato costruito, è necessario, che ogni ciclista conosca la struttura ed il funzionamento della propria macchina con la stessa cognizione di causa con la quale ciascuno deve conoscere le esigenze del proprio organismo e l'andamento dei propri affari.

Ecco perchè abbiamo deciso di redigere questo manuale di istruzioni e speriamo che i possessori della Super Bianchi ce ne saranno grati, perchè dal suo contenuto potranno apprendere con sicurezza come è fatta, come si usa, e come possono essere effettuate rapidamente le eventuali riparazioni.

Dalla lettura delle pagine che seguono anche il profano potrà apprezzare la semplicità del suo meccanismo, specialmente per quanto concerne la manovra e la manutenzione dei freni a trasmissione invisibile.

Raccomandiamo infine al ciclista di non ricorrere ad arbitrarie registrazioni se non in caso di assoluta necessità, poichè le Super Bianchi sono scrupolosamente verificate prima di uscire dai nostri stabilimenti, per essere messe in commercio, ed i freni sono regolati in ogni macchina con una perfezione che non richiede rettifiche.



## FRENO ANTERIORE.

(Tavole 1 e 2)

Questo freno, come è chiaramente dimostrato dal disegno riprodotto alle tavole 1 e 2 agisce mediante la leva del manubrio *C* (Tavola 2) su di un braccio *B* (Tav. 2), il quale, posto al centro del manubrio stesso, comanda l'asta del freno *D* (Tav. 1). Una molla speciale *H* (Tav. 1) posta in basso del canotto da sterzo lo riporta alla posizione iniziale di riposo.

L'asta del freno anteriore è opportunamente allungabile secondo la necessità di alzare od abbassare il manubrio.

### Sua registrazione.

Prima di uscire dalla fabbrica le Super-Bianchi sono tutte scrupolosamente collaudate e verificate. Pur tuttavia, è risaputo che dopo un certo periodo di tempo i pattini di gomma si logorano, si consumano e per conseguenza perdono di spessore. È naturale che allora il freno non eserciti più la primitiva pressione e le frenature diventino sempre più deboli e leggere. In questo caso è necessario regolare l'asta in modo che il pattino ritorni a quella stessa distanza dal cerchio, che aveva allo stato primitivo. Questa operazione si effettua con la massima semplicità. Basta seguire le seguenti istruzioni.

1. Si leva il coperchietto *A* situato al centro del manubrio al quale è fissato mediante le due piccole viti laterali. Esso chiude l'apertura corrispondente al canotto dove sono racchiusi i due bracci a biscottini, uno dei quali, quello di sinistra, *B*, comanda l'asta del freno anteriore.

2. Si staccano i due portapattini *E* (Tav. 1) dalle leve *F* (Tav. 1) spingendo la staffa dal basso in alto. L'asta

verrà sospinta al di fuori del foro situato al centro del manubrio presentando all'operatore la sua estremità munita di un piccolo bottone *G* (Tav. 1). Non c'è che girare questo bottone da sinistra a destra per accorciare l'asta, o viceversa da destra a sinistra per allungarla: dopo di che l'operazione è finita. Si rimontano i pattini e si prova se l'accorciamento sia sufficiente per ottenere una regolare frenatura.

## FRENO POSTERIORE.

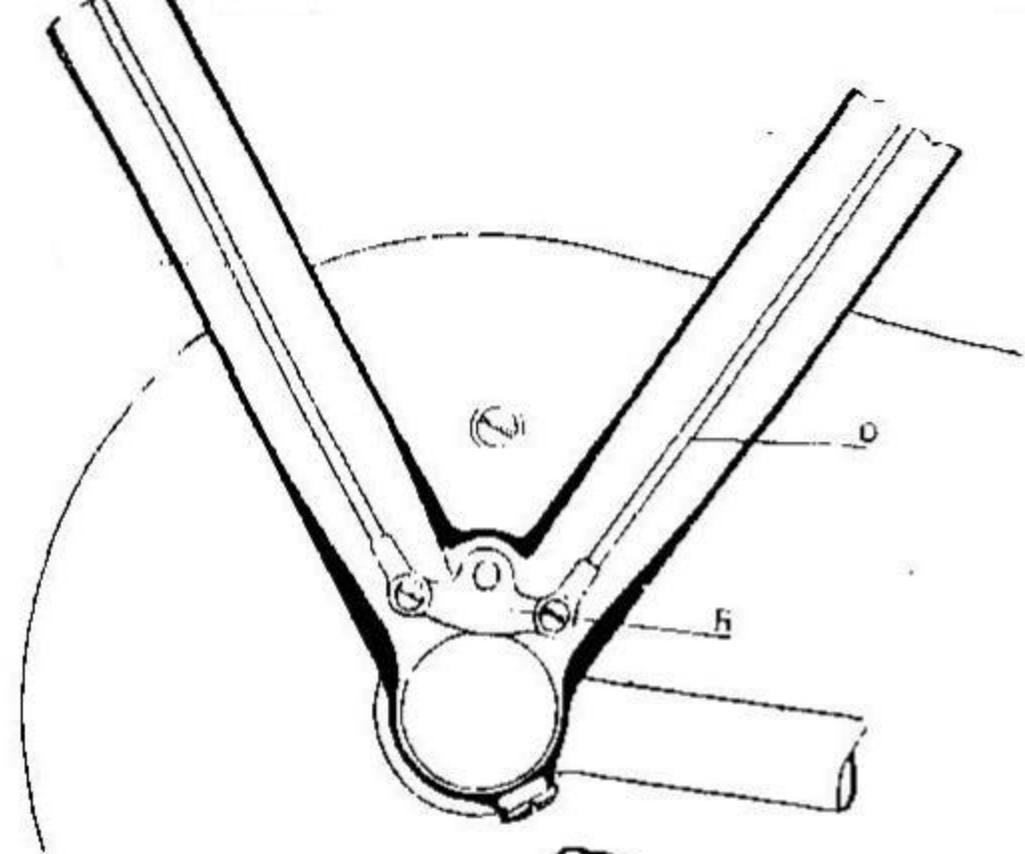
(Tavole 3 e 4)

Come il freno anteriore, anche il posteriore è comandato dalla leva *C* e dal braccio *B*, il quale a sua volta trasmette i movimenti ad un tubo passante nel cannotto dello sterzo *D* (Tav. 1). In corrispondenza al tubo inclinato *Z* (Tav. 1) del telaio, una larga molla spirale *I* (Tav. 1) regola i suoi movimenti mentre l'anello *M* (Tav. 1) solleva il braccio di leva a forcella *N* (Tav. 1) che trasmette i movimenti alle aste di trasmissione *O* e *O'* (Tav. 1 e 3).

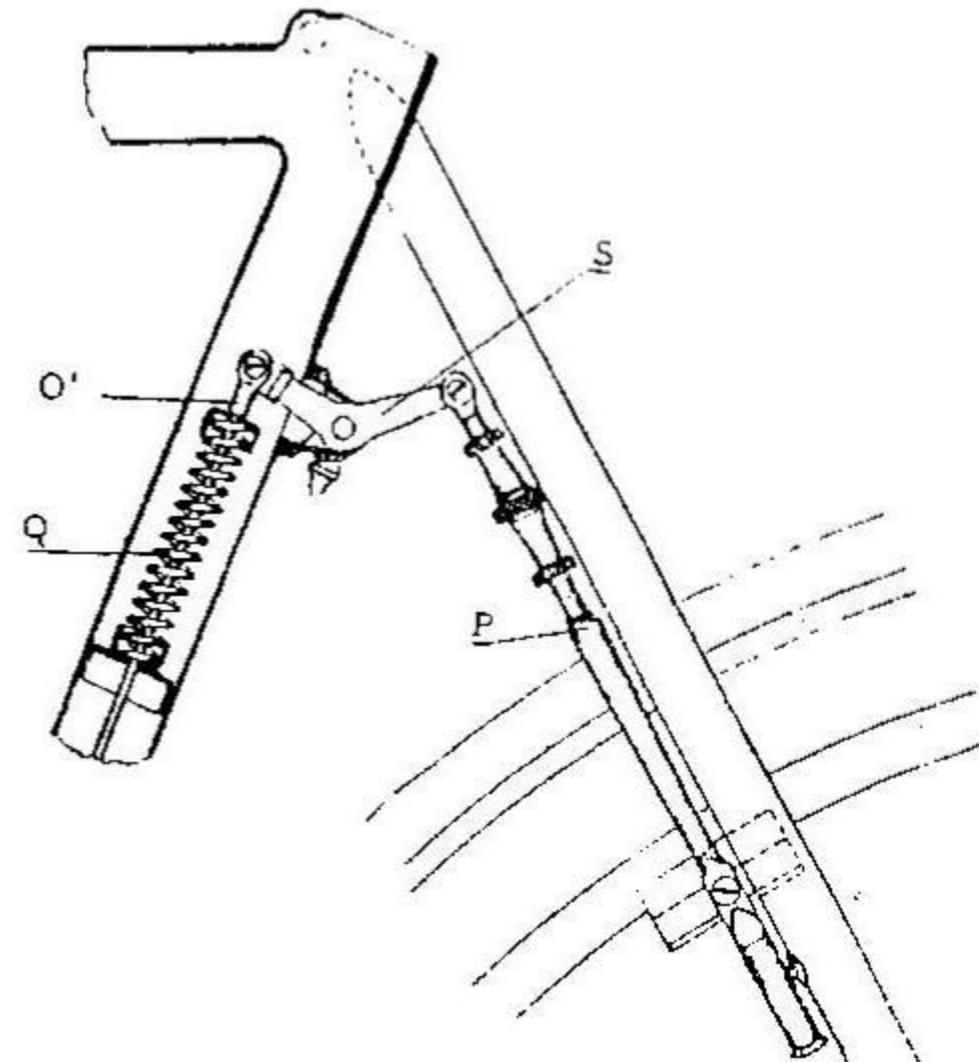
La staffa posteriore *P* (Tav. 4) è a sua volta comandata da una leva fissata all'occhio del tirante *O'*. Il ritorno alla posizione di riposo delle staffe *P* è ottenuto per mezzo della molla *Q* disposta all'interno del tubo verticale del telaio.

### Sua registrazione.

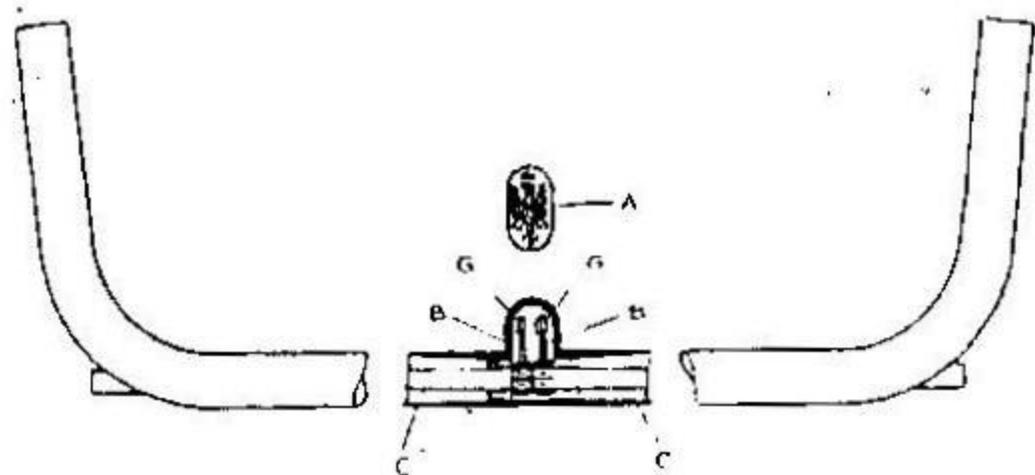
Per registrare il freno posteriore, basta girare il tenditore a vite che si trova sopra la staffa, sinchè non siasi trovato il giusto tiraggio. Non è necessario toccare le altre parti del freno. Quando, dopo lungo uso, si debbano sostituire i pattini consumati con altri nuovi, si opera nello stesso modo, manovrando il tenditore a vite.



Tav. 3



Tav. 4



Tav. 2

## MANUBRIO.

### Sua registrazione.

Per abbassare o rialzare il manubrio dopo aver allentato il morsetto stringisterzo, si leva il coperchietto smaltato, procedendo come per il freno anteriore. I due bracci di leva *B* e *B'* (Tav. 2), dovranno essere staccati per alzare il tirante del freno anteriore ed il tubo del freno posteriore, avendo cura di allungare od abbassare le due estremità a bottone *G* e *G'* (Tav. 2), al medesimo livello.

Tanto l'innalzamento che l'abbassamento può essere fatto sino a 10 mm. dalla posizione normale, sia in alto che in basso.

### Suo smontaggio.

Per togliere il manubrio, è necessario staccare le leve, levando le due viti laterali che le fissano al manubrio stesso. Poi si opera nello stesso modo indicato qui sopra per la sua registrazione. Non ci soffermiamo intorno ad ulteriori istruzioni perchè queste manovre sono ormai a conoscenza di tutti coloro che si servono del velocipede.

## SMONTAGGIO TOTALE DEI FRENI.

(Tavole 5-6-7-8-9-10)

### Freno anteriore.

Si toglie il manubrio seguendo le operazioni già descritte operando sul freno anteriore come per la sua registrazione. Dopo aver levata la ruota, nell'interno del canotto della forcella rimarrà il meccanismo del freno composto dall'asta *D*, dalla molla *H*, facilmente sfilabile colla staffa, dalla parte inferiore del canotto stesso, previo smontaggio dei due bilancieri alla forcella, e dopo aver allentato il morsetto stringisterzo.

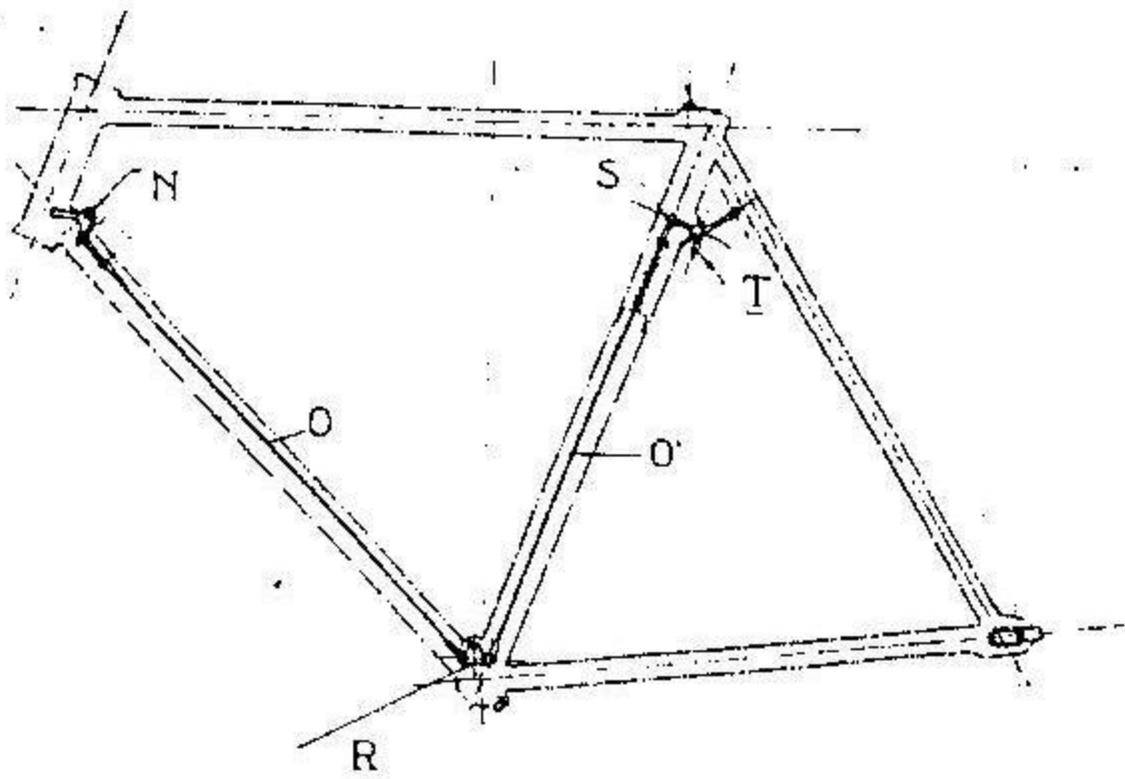
### Freno posteriore.

Smontata che sia la forcella si stacca il tenditore a vite del freno posteriore, levando le viti che lo fissano alla leva *S* (Tav. 5), e dopo aver svitato il tappo a supporto *T*, attraverso il foro risultante nel tubo del telaio, si può facilmente svitare anche la leva dall'estremità del tirante *O'* (Tav. 5).

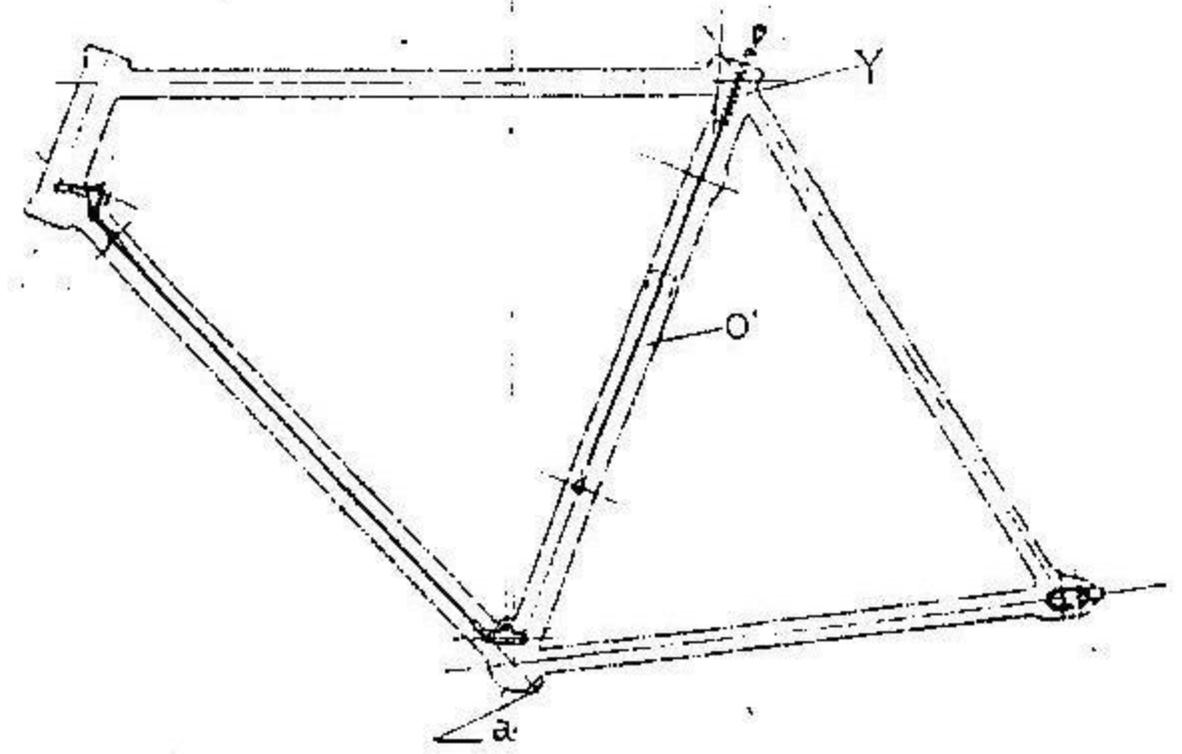
Basta allora premere in direzione della freccia (Tav. 6) sul tirante *O'*, svitare dal movimento centrale l'estremità stessa del tirante staccandolo dalla leva a bilanciere *R*, spingere il tirante *O'* in alto e levarlo dal tubo verticale dal quale potrà uscire senza alcuna difficoltà. (Tav. 7).

Per togliere il tirante *O* dal tubo inclinato, bisogna innanzitutto levare il perno del bilanciere *R*, che comanda i tiranti *O* e *O'*. Spingendo poi il tirante *O*, dopo aver smontata la vite che fissa la leva a forcella *N'* allo sterzo, questa uscirà dalla parte inferiore dello sterzo. Staccarla allora dall'estremità del tirante *O* (Tav. 8), svitare completamente la leva a bilanciere *R* (Tav. 9) e levare infine il tappo posto sotto il gruppo del movimento centrale, sfilando dal foro il tirante *O* (Tav. 10).

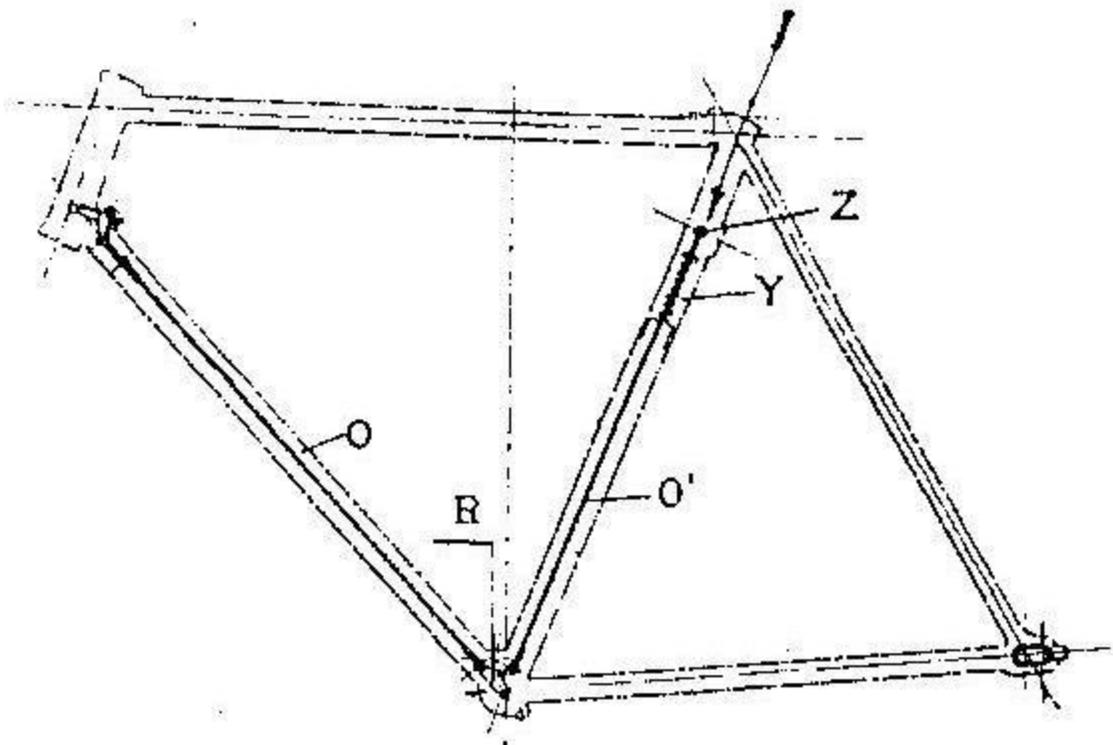
NB. - Tutte queste operazioni si eseguono con la pedaliera smontata.



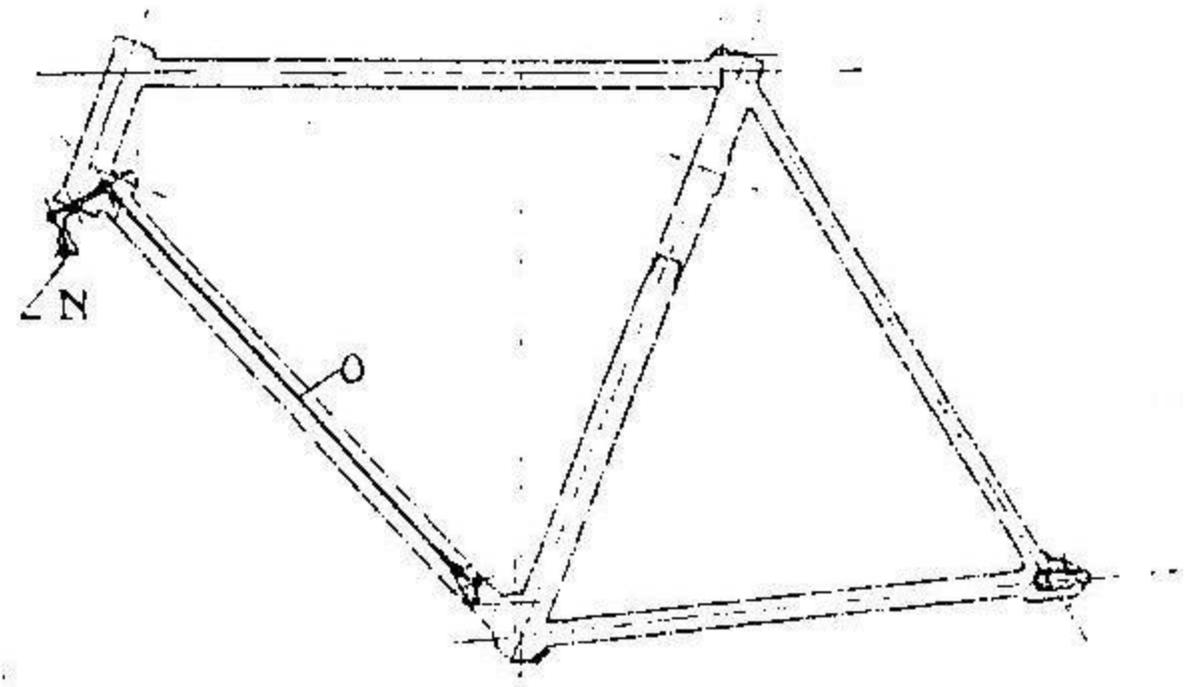
Tav. 5



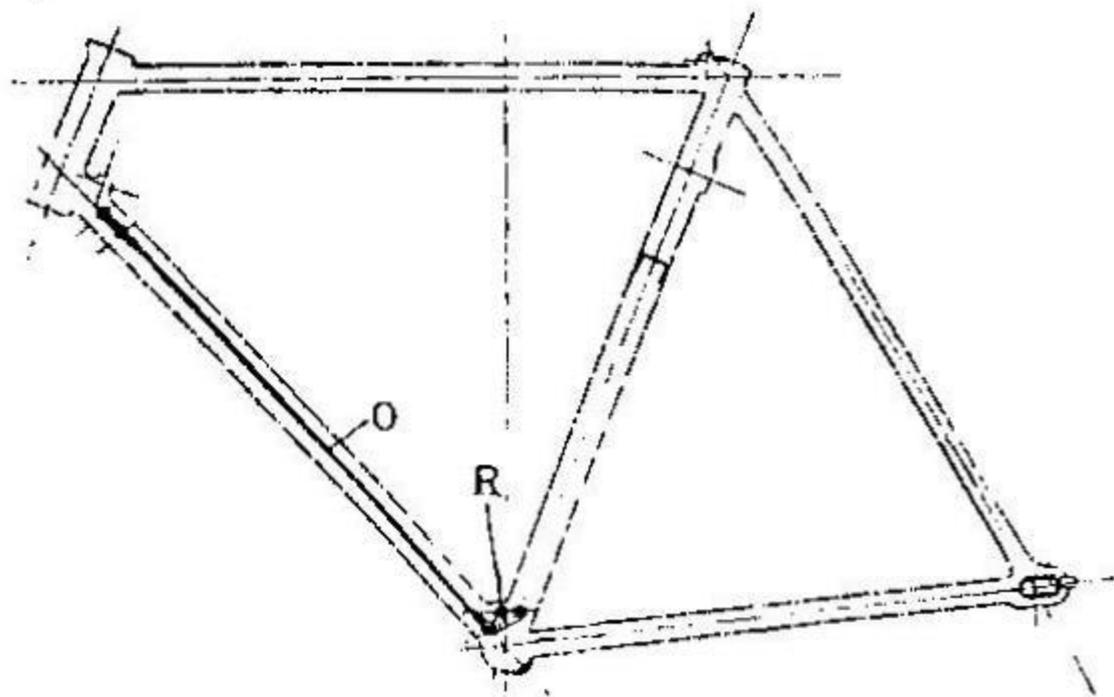
Tav. 7



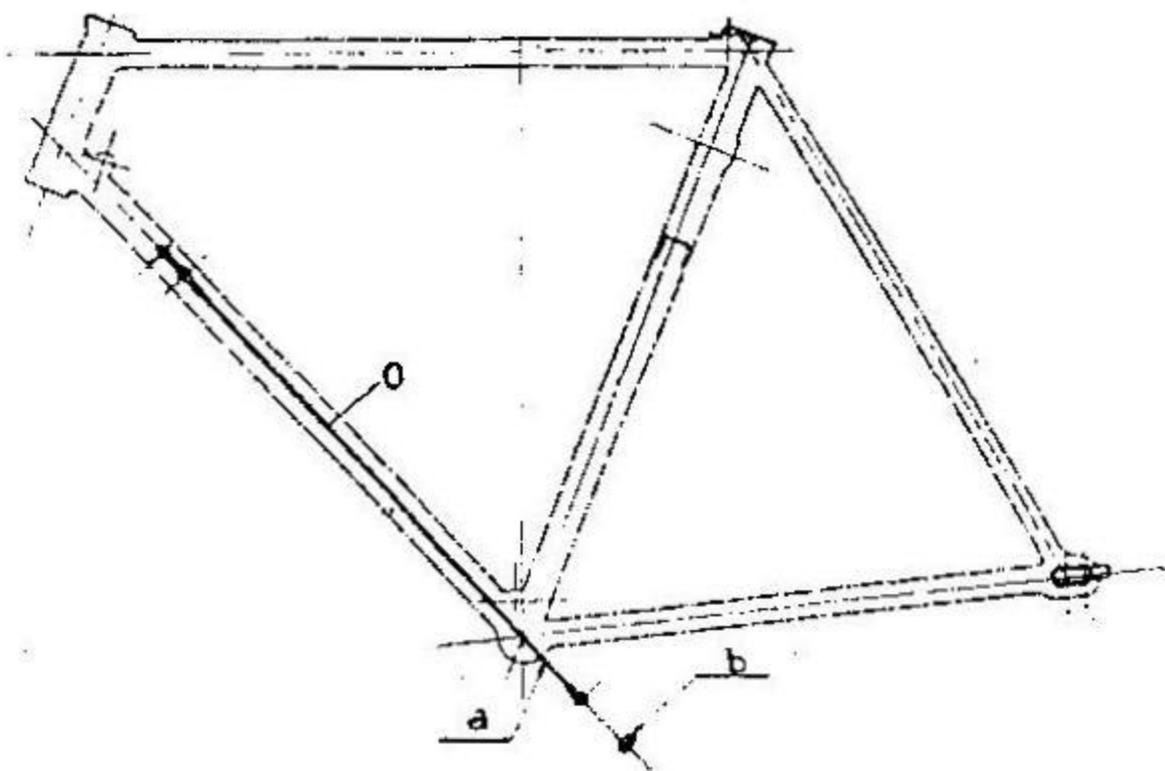
Tav. 6



Tav. 8



Tav. 9



Tav. 10

## SMONTAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE

La ruota posteriore del modello "R" Super-Bianchi, è montata su di un mozzo composto di due parti distinte, riunite fra di loro mediante due piani combaciantisi.

Per smontarla basta levare il dado del perno, e sfilarlo dal mozzo. Perché la ruota cada più facilmente, è preferibile che i due piani siano in posizione verticale. Ad ogni modo, la ruota si leva anche con i piani situati in qualsiasi posizione.

Il copricatena resterà fisso sul telaio con la parte del mozzo munita di ruota libera. Il montaggio si fa con tutta facilità e coll'ausilio di una semplice chiave.

Per levare la ruota libera (operazione necessaria soltanto in casi eccezionali) si smonta il copricatena che è fissato al telaio con attacchi a vite, si toglie la ruota secondo le precedenti istruzioni, e, levata la catena, si allenta il controdado che fissa la ruota libera. Allora il rocchetto potrà facilmente essere sfilato soltanto tirandolo a sé dalla parte interna del forcellino posteriore.

La registrazione del mozzo si ottiene stringendo o allentando il solo cono posto nel corpo stesso del mozzo.