



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETÀ INDUSTRIALE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

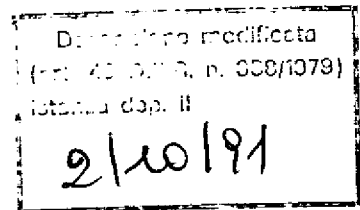
UIBM

DOMANDA NUMERO	101990900140101
Data Deposito	18/09/1990
Data Pubblicazione	18/03/1992

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	62	K		

Titolo

MANUBRIO PER CICLI, PARTICOLARMENTE PER BICICLETTE SPORTIVE
--



DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:

"Manubrio per cicli, particolarmente per biciclette sportive"

di: 3 T S.p.A., nazionalità italiana, Via Masaccio, 26 → *Postilla 1*

Torino

Inventore designato: Lucio BORROMEO

Depositata il: 18 settembre 1990

67699 - A-90

TESTO DELLA DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce ai manubri per cicli ed è stata sviluppata con particolare attenzione alla possibile applicazione ai manubri per biciclette sportive.

In termini generali, un manubrio per biciclette sportive comprende una porzione centrale sostanzialmente rettilinea destinata ad essere fissata alla colonna di sterzo della bicicletta e due anse laterali.

Nei manubri per biciclette sportive (cosiddette biciclette "da corsa") di tipo tradizionale, tali anse si estendono verso il basso con una generale concavità rivolta all'indietro nelle condizioni normali di utilizzazione del manubrio.

Un manubrio di questo tipo, realizzato secondo la tecnica nota, ammette di solito una prima posizione di presa (posizione di marcia) in cui le mani del ciclista appoggiano sulla porzione centrale, sui lati opposti rispetto alla colonna dello sterzo, ed una seconda posizione di presa

(posizione di velocità) in cui le mani del ciclista afferrano le anse laterali al disotto della porzione centrale del manubrio, favorendo l'abbassamento e la proiezione in avanti del corpo del ciclista per un migliore assetto aerodinamico.

In tempi recenti è sentita in misura sempre maggiore l'esigenza di realizzare manubri per cicli suscettibili di ammettere anche ulteriori posizioni di presa o di impiego, da utilizzare in particolari condizioni di marcia (ad esempio durante gare a cronometro o gare di crono-scalata).

La presente invenzione si prefigge lo scopo di realizzare un manubrio per cicli suscettibile di estendere il campo delle possibili posizioni di presa.

Secondo la presente invenzione, tale scopo viene raggiunto grazie ad un manubrio per cicli avente le caratteristiche richiamate in modo specifico nelle rivendicazioni che seguono.

L'invenzione verrà ora descritta, a titolo di esempio non limitativo, con riferimento ai disegni annessi, nei quali:

- la figura 1 è una vista generale in prospettiva di un manubrio per cicli realizzato secondo l'invenzione,
- la figura 2 è una vista in pianta del manubrio stesso in cui sono schematicamente illustrate due possibili posizioni di presa dello stesso, e
- la figura 3 è una vista in elevazione laterale secondo

un punto di osservazione circa corrispondente a quello della freccia III della figura 1, in cui è illustrata un'altra possibile posizione di presa del manubrio secondo l'invenzione.

A titolo generale, si può notare che le figure 2 e 3 sono rappresentazioni in scala leggermente magnificata rispetto alla vista in prospettiva della figura 1. Ancora si noterà che tutte e tre le figure fanno vedere il manubrio secondo l'invenzione (indicato nel complesso con 1) nel normale orientamento di impiego, ossia l'orientamento che il manubrio stesso assume quando fissato sulla colonna dello sterzo del ciclo (non riprodotta nei disegni allegati). Parimenti non riprodotti nei disegni allegati sono tutti quegli organi accessori (leve di comando dei freni, impugnature di protezione, formazioni di appoggio degli avambracci, ecc.) che formano parte del normale corredo del manubrio di una bicicletta sportiva. Si tratta in ogni caso di elementi di per sé noti che non richiedono di essere descritti in modo specifico in questa sede, in quanto di per sé non rilevanti ai fini della comprensione dell'invenzione.

In termini generali, e secondo una soluzione di per sé nota, il manubrio 1 (realizzato a partire da uno o più profilati metallici tubolari, ad esempio di lega d'alluminio, comprende essenzialmente:

- una parte centrale 2, sostanzialmente rettilinea, de-

stinata ad essere fissata in posizione centrale, ad esempio in corrispondenza di una porzione rinforzata 3, alla colonna di sterzo di una bicicletta (non illustrata nei disegni), e

- due anse laterali 4, aventi caratteristiche di simmetria speculare rispetto al piano mediano centrale del manubrio 1.

La presente invenzione riguarda in modo specifico la configurazione delle anse laterali 4.

Ciascuna di esse può essere infatti vista come costituita da tre sezioni o tronchi, indicati nei disegni con i riferimenti progressivi 5, 6 e 7.

Il tronco 5 (si veda in particolare la vista in elevazione laterale della figura 3) costituisce il tratto per così dire prossimale di ciascuna ansa 4 e si estende a partire dalla porzione centrale rettilinea 2 in direzione complessivamente ortogonale alla stessa, con un ampio raccordo circolare così da estendersi, quando il manubrio 1 è nella posizione di normale impiego genericamente in avanti e verso il basso con un'inclinazione di circa 45° rispetto all'orizzontale.

Il secondo tronco 6, costituente il tratto centrale o intermedio di ciascuna ansa 4, si estende a partire dal tratto 5 circa ortogonalmente allo stesso così da trovarsi, quando il manubrio 1 è nella posizione di normale impiego, rivolto genericamente verso l'alto con un'inclinazione di circa 45° rispetto all'orizzontale, naturalmente in verso opposto



rispetto alla inclinazione del tronco 5.

Infine il tronco 7, che costituisce il tratto distale di ciascuna ansa 4, si estende sul prolungamento del tronco 6, in condizione di sostanziale complanarità rispetto allo stesso e convergente verso il tronco omologo 7 dell'altra ansa 4 del manubrio 1.

Detto altrimenti, il manubrio 1 nel suo complesso può essere visto come avente una generale configurazione a diedro. Tale diedro è formato idealmente da due piani:

- un primo piano, in cui si trovano la parte centrale 2 e, orientati a circa 90° rispetto a tale porzione, con una ampia sezione di raccordo, i primi tronchi 5, e
- un secondo piano, sostanzialmente ortogonale rispetto a detto primo piano (ovvero formante un angolo leggermente acuto rispetto allo stesso) in cui si trovano i tronchi intermedi 6 e, convergenti l'uno verso l'altro, i tronchi terminali 7.

L'angolo di convergenza dei due tronchi terminali 7 (si veda anche la vista in pianta della figura 2) può essere scelto in modo tale che ciascun tratto terminale 7 forma, rispetto al corrispondente tratto mediano 6 (nel suddetto secondo piano del diedro) un angolo di circa 120° .

Il manubrio secondo l'invenzione ammette almeno tre diverse posizioni di presa:

- una prima posizione di presa, rappresentata a tratti in I nella figura 2, in cui il ciclista afferra con le mani la

parte centrale 2 sui lati opposti rispetto alla regione rinforzata 3 (si tratta di una posizione assimilabile alla normale posizione di marcia adottata sui manubri da corsa di tipo tradizionale),

- una seconda posizione di presa, assunta dal ciclista afferrando con le mani il manubrio in corrispondenza dei tronchi mediani 6 delle anse 4: si tratta di una posizione complessivamente più abbassata e proiettata in avanti rispetto alla precedente, suscettibile ad essere adottata, ad esempio nelle competizioni a cronometro; tale posizione è illustrata a tratto e punto in II nella vista in elevazione nella figura 3; e

- una terza posizione di presa, schematicamente illustrata a tratto e punto in

III nella figura 2, assunta dal ciclista afferrando il manubrio in corrispondenza dei tronchi terminali 7 con gli avambracci che appoggiano sulla parte centrale 2 su lati opposti rispetto alla regione rinforzata 3: si tratta di una posizione ulteriormente abbassata e proiettata in avanti rispetto alla posizione II della figura 3, suscettibile di essere adottata ad esempio, nelle competizioni di cronoscalata.

Di preferenza, le leve di comando dei freni della bicicletta (non illustrate) vengono montate in corrispondenza dei tronchi intermedi 6, i quali possono essere a questo scopo

provvisi di aperture per il passaggio di organi di fissaggio.

Naturalmente, fermo restando il principio dell'invenzione, i particolari di realizzazione e forme di attuazione potranno essere ampiamente variati rispetto a quanto descritto ed illustrato, senza per questo uscire dall'ambito della presente invenzione.

RIVENDICAZIONI

1. Manubrio per cicli, comprendente una parte centrale sostanzialmente rettilinea (2, 3) destinata ad essere fissata alla colonna di sterzo del ciclo, e due anse laterali (4), caratterizzato dal fatto che ciascuna di dette anse (4) comprende, in una generale disposizione di simmetria rispetto all'altra ansa:

- un primo tronco (5) raccordantesi a detta parte centrale (2) e destinato ad estendersi, nell'impiego, genericamente inclinato verso il basso,
- un secondo tronco intermedio (6) estendentesi sul prolungamento di detto primo tronco (5) in direzione circa ortogonale allo stesso, così da estendersi, nell'impiego, in posizione genericamente inclinata verso l'alto, e
- un terzo tronco terminale (7) estendentesi sul prolungamento di detto tronco intermedio (6) e genericamente convergente verso il tronco terminale omologo (7) dell'altra ansa (4), la disposizione essendo tale per cui detto manubrio ammette almeno:

provvisi di aperture per il passaggio di organi di fissaggio.

Naturalmente, fermo restando il principio dell'invenzione, i particolari di realizzazione e forme di attuazione potranno essere ampiamente variati rispetto a quanto descritto ed illustrato, senza per questo uscire dall'ambito della presente invenzione.

RIVENDICAZIONI

1. Manubrio per cicli, comprendente una parte centrale sostanzialmente rettilinea (2, 3) destinata ad essere fissata alla colonna di sterzo del ciclo, e due anse laterali (4), caratterizzato dal fatto che ciascuna di dette anse (4) comprende, in una generale disposizione di simmetria rispetto all'altra ansa:

- un primo tronco (5) raccordantesi a detta parte centrale (2) e destinato ad estendersi, nell'impiego, genericamente inclinato verso il basso,
- un secondo tronco intermedio (6) estendentesi sul prolungamento di detto primo tronco (5) in direzione circa ortogonale allo stesso, così da estendersi, nell'impiego, in posizione genericamente inclinata verso l'alto, e
- un terzo tronco terminale (7) estendentesi sul prolungamento di detto tronco intermedio (6) e genericamente convergente verso il tronco terminale omologo (7) dell'altra ansa (4), la disposizione essendo tale per cui detto manubrio ammette almeno:

- una prima posizione di presa (I), in corrispondenza di detta parte centrale (2),
- una seconda posizione di presa (II), in corrispondenza di detto tronco intermedio (6) di ciascuna ansa (4), e
- una terza posizione di presa (III), in corrispondenza di detto tronco terminale (7) di ciascuna ansa (4).

2. Manubrio secondo la rivendicazione 1, caratterizzato dal fatto che le parti componenti dello stesso (2 a 7) sono ordinate secondo una generale configurazione a diedro, definito da:

- un primo piano, in cui si trovano detta parte centrale (2) e detto primo tronco (5) delle anse (4), e
- un secondo piano, in cui si trovano detto tronco intermedio (6) e detto tronco terminale (7) delle anse (4).

3. Manubrio secondo la rivendicazione 2, caratterizzato dal fatto che detto primo e detto secondo piano del diedro sono circa ortogonali fra loro.

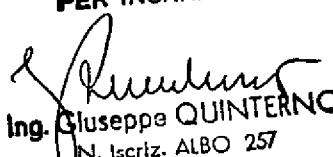
4. Manubrio secondo la rivendicazione 3, caratterizzato dal fatto che detto primo e detto secondo piano formano tra loro un angolo leggermente acuto.

5. Manubrio secondo la rivendicazione 2, caratterizzato dal fatto che detto primo tronco (5) delle anse è sostanzialmente ortogonale a detta parte centrale (2).

6. Manubrio secondo la rivendicazione 2, caratterizzato dal fatto che detto tronco terminale (7) forma, nei confronti del

rispettivo tronco intermedio (6) un angolo dell'ordine di
120° circa.

Il tutto sostanzialmente come descritto ed illustrato
per gli scopi specificati.

PER INCARICO

Ing. Giuseppe QUINTERNO
N. Iscriz. ALBO 257
(in proprio e per gli altri)



Inv. n. 10318
 del 27.12.92 a 03.03.93
 2/10/91

FIG. 1

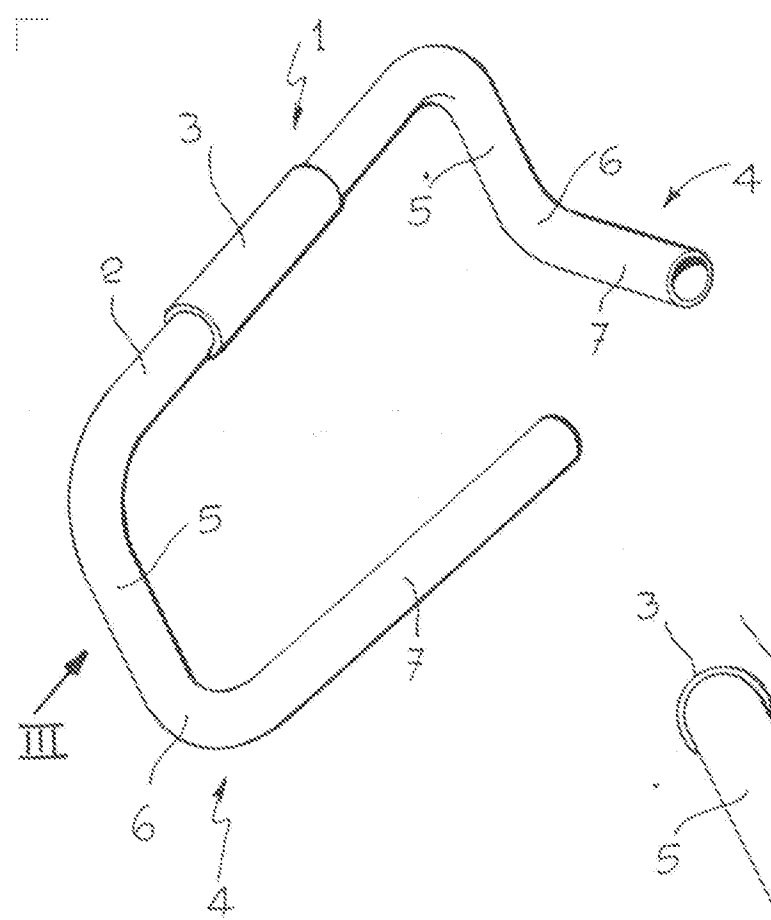


FIG. 3

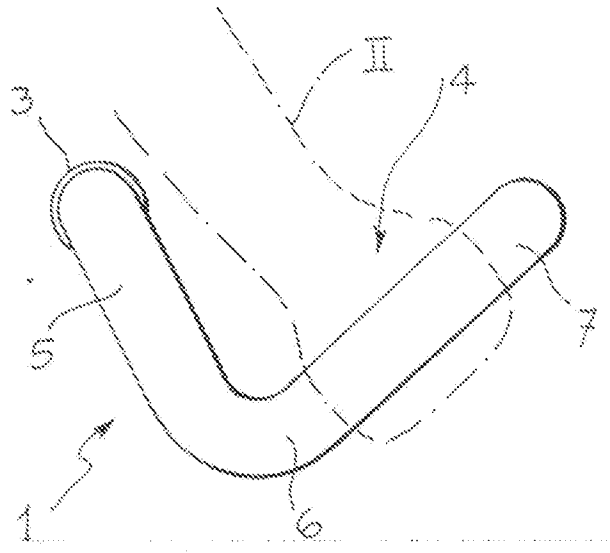
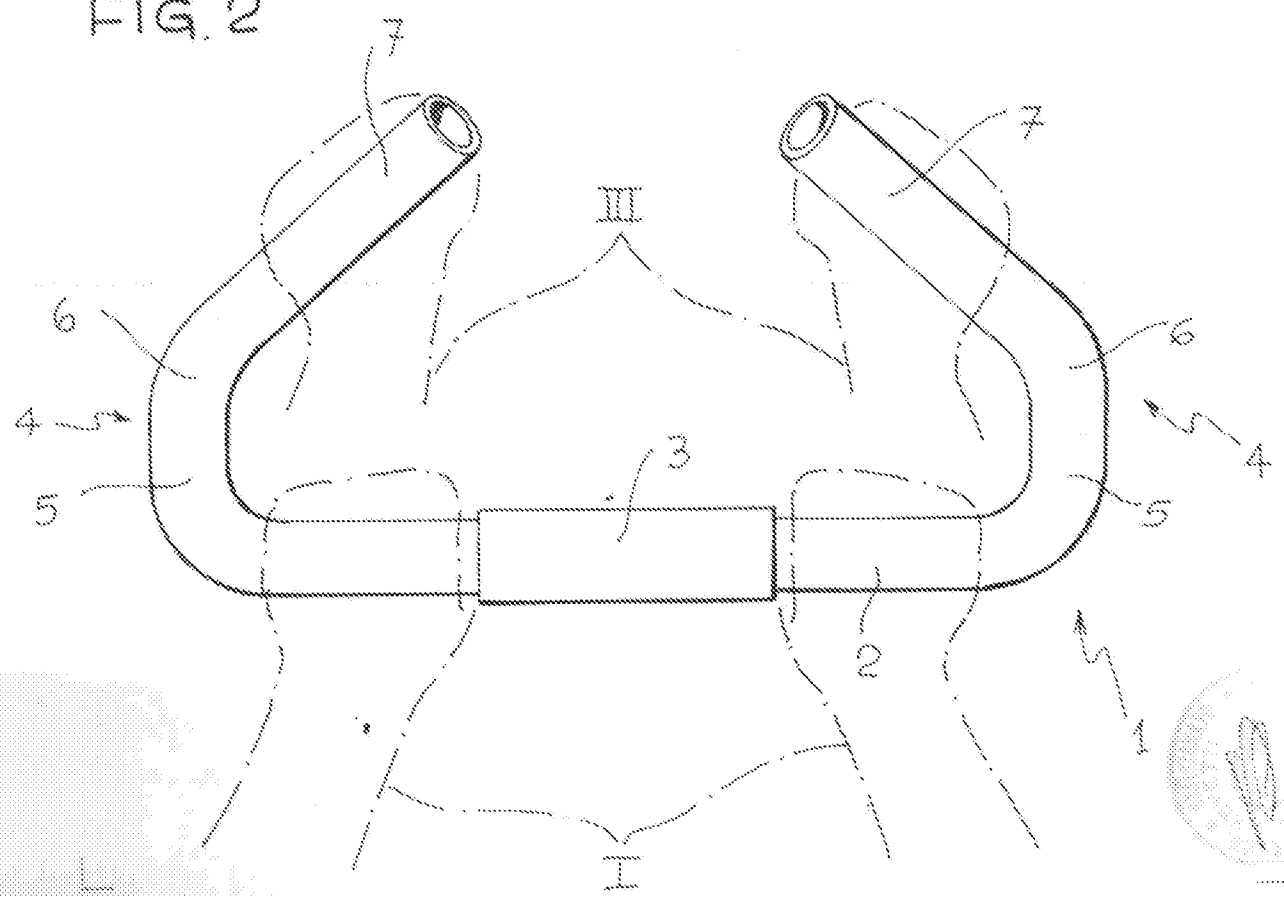
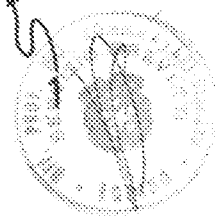
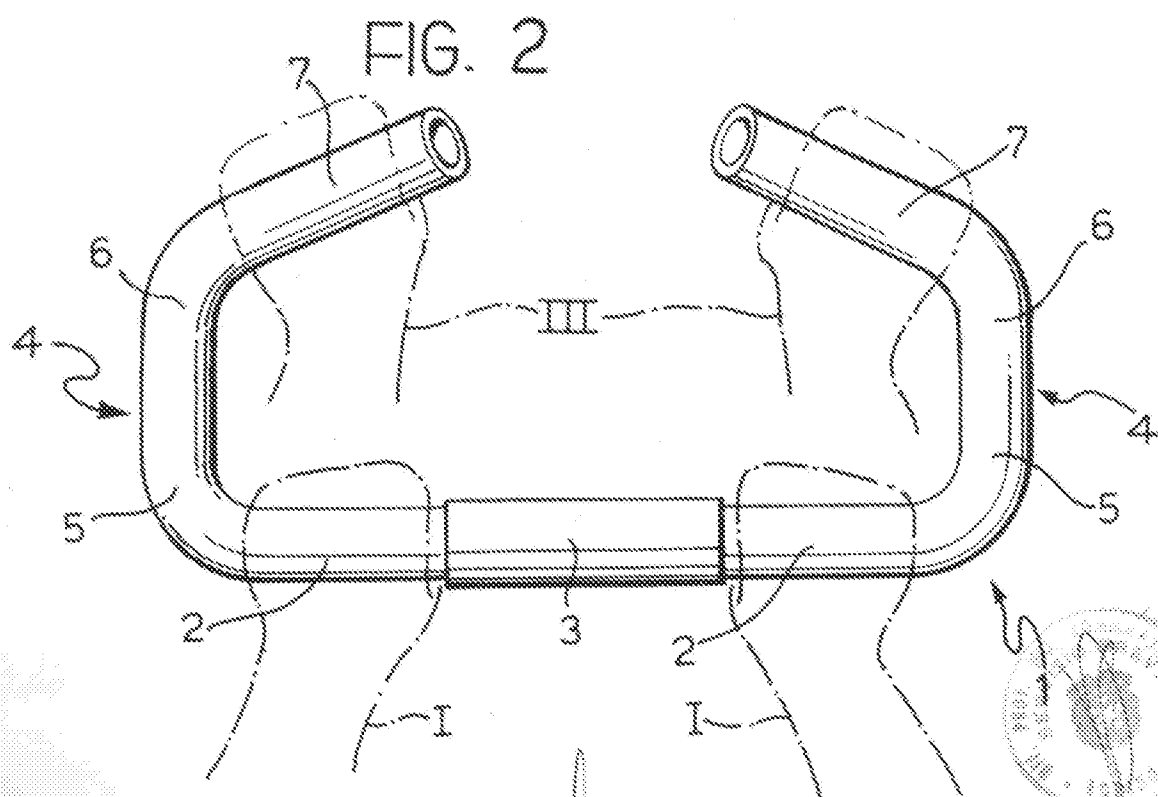
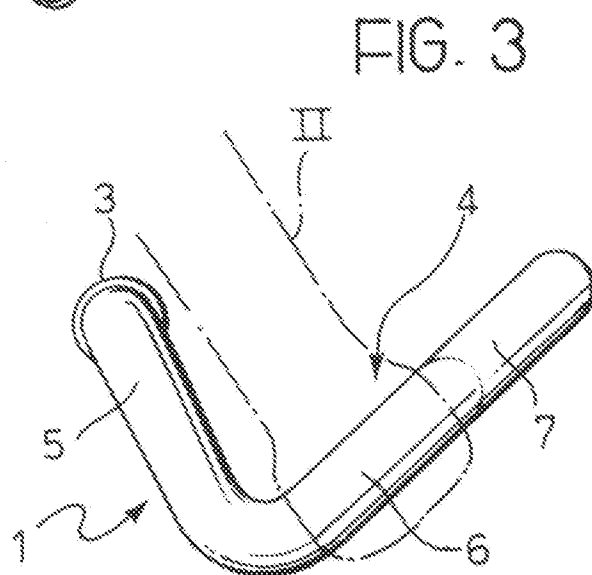
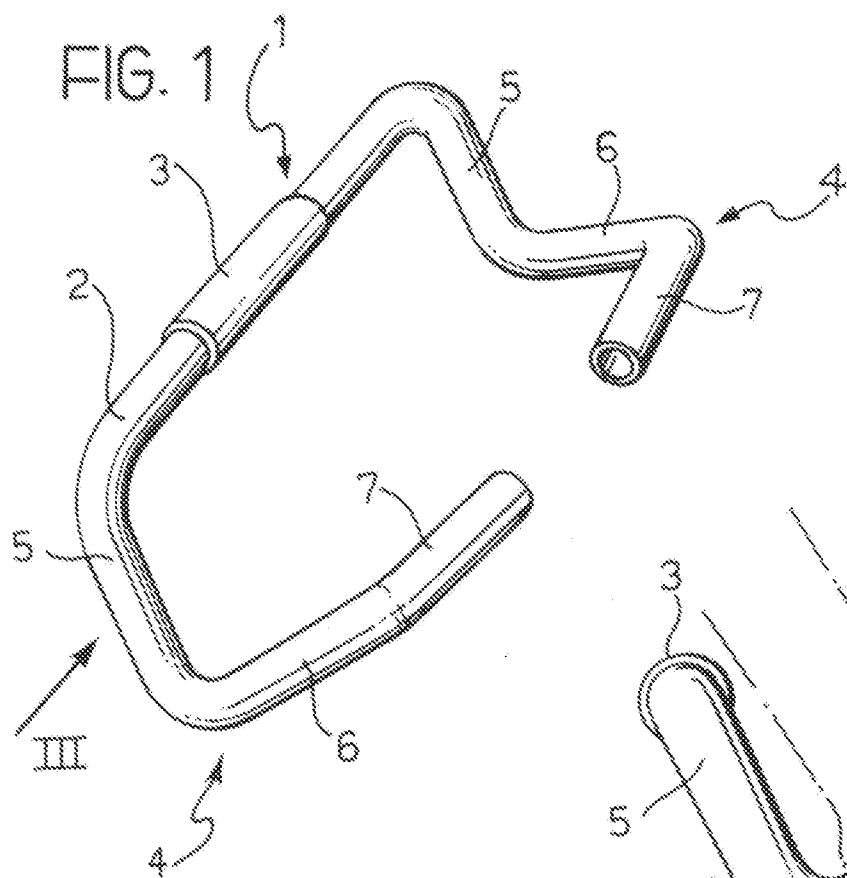


FIG. 2





Ing. Giancarlo NOTARO
N. Imp. 1/1
100 100 100 100