

BLOCCALA SENZA PAURA

UN DISPOSITIVO DI SEMPLICISSIMO IMPIEGO CHE NASCONDE UNA TECNOLOGIA EVOLUTA: L'XLOCK!, PROGETTATO DALL'ING. GIUSEPPE PELLICIONI, SI PROPONE DI RISOLVERE L'ANNOSO PROBLEMA DELLE CINGHIE DI BLOCCAGGIO MOTO

Una Yamaha Fazer equipaggiata con il kit XLock!



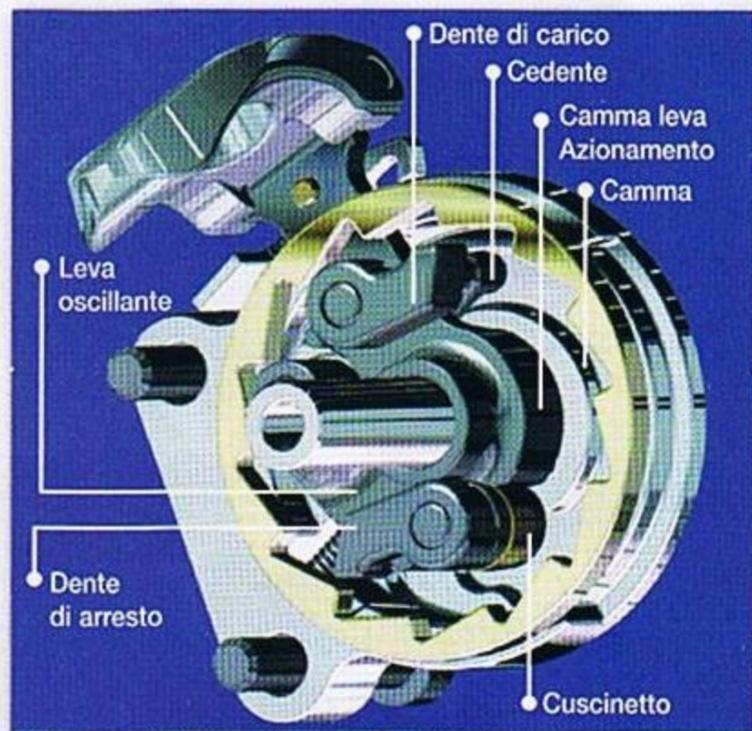
Particolare del dispositivo di sgancio in posizione di riposo.



Bloccare la moto sul carrello per un lungo trasferimento, garantirne la stabilità all'interno del furgone o del camper, oppure semplicemente assicurare alla propria cavalcatura il bagaglio che non rientra nella capacità del bauletto: spesso anche un compito facile come questo si trasforma in una lotta con cinghie e tensinatori, persino con qualche rischio per l'incolumità delle dita. Aggiungiamo che non fa mai piacere scoprire, una volta giunti a destinazione, di aver perso parte del bagaglio o, peggio, di avere cagionato qualche danno alla preziosa due ruote. Ecco che anche in un settore come questo, dove la

tecnologia è oramai consolidata dall'uso e i dispositivi sono affinati da decenni, è nato un sistema di fissaggio del carico di nuova concezione, che si presenta ricco di contenuti tecnici, funzionali ed estetici. Durante l'utilizzo dei sistemi blocca-cinghie attualmente in commercio (i classici "cricchetti") l'utilizzatore si trova spesso in difficoltà a sbloccare il carico, perché la tensione delle cinghie ne garantisce la sicurezza, ma rende complicato lo sgancio. Gli attriti impediscono lo svolgimento della cinghia e rendono la manovra difficoltosa, e non sempre è disponibile uno spazio sufficiente per completare la rotazione della

leva, necessaria per la manovra di sblocco. Regolazione della tensione di precarico grossolana, manovra poco ergonomica e rischio di rimanere "pizzicati" dalle parti in movimento fanno parte dell'esperienza quotidiana. Inoltre, l'esigenza di avere il dispositivo pronto all'uso, già fissato, magari a scomparsa all'interno di un piccolo vano e manovrabile con facilità in uno spazio minimo, non avevano fino a oggi trovato risposta. Concepito per consentire uno sgancio rapido e sicuro in ogni condizione (in particolare per rendere disponibili immediatamente le dotazioni di sicurezza in campo nautico o aeronautico o in veicoli attrezzati quali vigili del fuoco, protezione civile, eccetera), XLock! ha dalla sua la possibilità di essere fissato alla carrozzeria con una sola vite e che in tale configurazione la cinghia non viene mai a interferire con la manovra, in virtù della manopola basculante che lascia scoperta la zona di avvolgimento. Il sistema brevettato che vi presentiamo consente di allentare la tensione della cinghia senza sforzo, evitando l'impuntamento tipico dei dispositivi tradizionali che a volte comporta l'impossibilità di rilascio. La



Il modello tridimensionale mostra un esploso del meccanismo di funzionamento dell'XLock!



A riposo, la cinghia rimane avvolta e bloccata sul rotore.



Anche nella vista posteriore, l'ingombro visivo e fisico dell'XLock! è minimo.



Una volta installato, il kit risulta praticamente invisibile se non adoperato.



Nel caso particolare della Yamaha Fazer, il kit è composto da pochi componenti di rapida e facile installazione.

manovra avviene con la massima ergonomia anche in spazi ridotti, sicché non ci si viene mai a trovare nella condizione in cui la manopola non possa ruotare fino alla posizione di sgancio. La costruzione in materiali resistenti alla corrosione, e il movimento senza attriti, sono garanzia di buon funzionamento e di aspetto estetico inalterati nel tempo. Ma veniamo al sodo: per gli appassionati di meccanica, questo pur semplice dispositivo ha in serbo una serie di interessanti soluzioni tecniche. Il principio di funzionamento è tanto semplice quanto efficace: un meccanismo a doppia camma, unitamente a un braccetto oscillante su cui è imperniato il dente d'arresto, consente il disimpegno della dentatura senza attrito, in quanto quest'ultimo recede sotto la spinta del carico nella posizione di sblocco. La movimentazione avviene per rotolamento su un cuscinetto imperniato all'estremità del braccetto oscillante, mentre un doppio sistema di sicurezza previene lo sgancio accidentale. Il montaggio avviene con sole tre viti che chiudono "a pacco" tutti i componenti. Per un'utiliz-

zo più specifico è altresì prevista una versione dotata di riduttore planetario in testa al rotore, che, oltre a un superiore carico limite, consente di moltiplicare il valore di pretensionamento della cinghia a parità di sforzo e spazio di manovra. I vantaggi connessi a questo nuovo sistema si fanno apprezzare anche da chi utilizza il portapacchi o deve vincolare un qualsiasi carico su carrelli, furgoni, pick-up. Fissato a scomparsa all'interno di un vano di dimensioni minime e in posizioni di difficile accessibilità, consentirebbe un'applicazione davvero curata se integrato nella carenatura del motociclo o di uno scooter. Per lo stesso motivo, risulta ideale, oltre che nell'allestimento dei veicoli commerciali leggeri, anche per il bloccaggio di carichi nel vano bagagli di station wagon, Suv e fuoristrada. L'applicazione al campo motociclistico consente l'efficace fissaggio del carico, oltre che nei casi in cui la moto già presenti l'opportuna predisposizione e monti gli accessori specificamente realizzati (si pensi solo agli scooter e ai quad) anche quando la moto è sprovvista di portapacchi o non è accessoriata per questa finalità. Problema che si pone non di rado a chi preferisce la supersportiva o la moto da enduro e da cross: l'esigenza di dover portare con sé del bagaglio o qualcosa di non previsto viene risolta



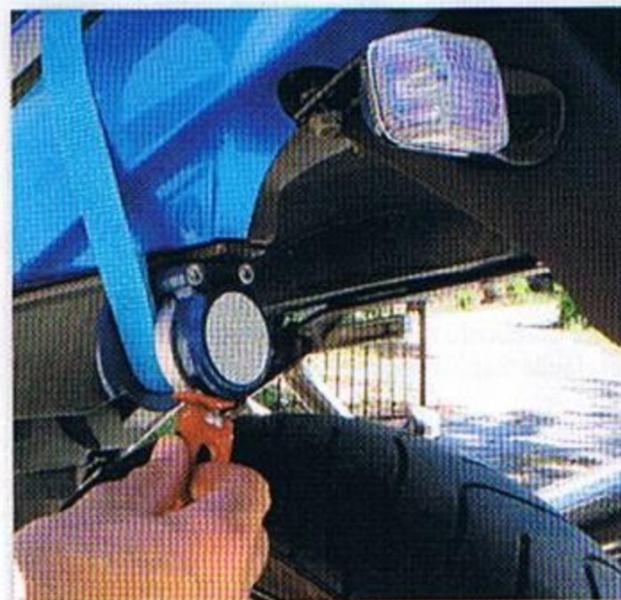
• Per prima cosa, occorre smontare la pedana passeggero posteriore.



• Quindi si inserisce la staffa sagomata in dotazione e si rimonta la pedana.



• Per finire, il cricchetto può quindi essere assicurato alla staffa.



• Una volta posta in tensione la cinghia, la leva si ripiega in posizione di riposo.

• La manovra di tensionamento prevede l'estrazione e la movimentazione della leva rossa, con l'intervento di una sola mano. La stessa leva agisce come un dispositivo di sicurezza aggiuntivo, scongiurando l'allentamento del carico.



Lo sgancio è ancora più semplice e si attua con un solo dito.

con difficoltà e spesso a scapito della sicurezza di marcia. Montato anche permanentemente sulla moto, si integra perfettamente con la carenatura e non è di alcun ingombro: ci si ricorda di averlo con sé solo quando deve essere utilizzato. La possibilità di riavvolgere la cinghia sul rotore, in modo da avere il dispositivo pronto all'uso, fanno ancor di più apprezzare questo oggetto raffinato e curato nei dettagli. Gli organi di manovra, manopola di azionamento e sicura, sono messi in risalto da una bella colorazione in rosso. Il fondello del dispositivo, che guarda in direzione opposta al senso di marcia, offre una superficie catari-frangente, a favore della visibilità del veicolo. Per l'installazione aftermarket sul motociclo, è previsto un kit molto semplice, costituito da due piastrine in metallo opportunamente forate e sagomate, l'una per il fissaggio del "cricchetto", l'altra per l'ancoraggio dell'estremità della cinghia. Per il montaggio, è sufficiente rimuovere le pedivelle passeggero, inserire le staffe di supporto tra pedivella e telaio, senza necessità di effettuare alcuna modifica sul mezzo. Una volta montato si opera davvero con facilità, avvolgendo e mettendo in tensione la cinghia con movimento ergonomico e del tut-

to privo di irregolarità. In posizione bloccata, la manopola di azionamento oscillante si impegna su un'apposita scanalatura ricavata sul supporto del rotore, realizzando in tal modo un secondo sistema di sicurezza per escludere ogni possibile sgancio accidentale. Lo sgancio avviene senza alcuno sforzo, mantenendo la leva di azionamento con la stessa impugnatura che si ha nella fase di carico, e premendo con un dito il meccanismo di sicura, in modo da rendere libera la leva di azionamento per portarla nella posizione di rilascio, in direzione opposta a quella di carico. La possibilità di passare con facilità e senza cambiare la posizione della mano, dalla corsa di tensionamento alla posizione di sgancio, rende particolarmente sempli-

ce e veloce regolare la tensione della cinghia in modo da ottenere un serraggio ottimale. Tutto ciò si traduce nel poter portare dei carichi ingombranti e pesanti (anche imprevisti...) in tutta sicurezza, eventualmente ancorandoli alla porzione di sella destinata al passeggero in pochi secondi. Un semplice optional, ideale per il turismo come per l'uso cittadino: una soluzione "con una marcia in più", non solo per estetica e design, ma anche per funzionalità, ergonomia, praticità d'uso e sicurezza. Progetto e industrializzazione sono stati coordinati dall'Ing. Giuseppe Pelliccioni: attualmente il titolare del brevetto è in trattativa con alcune aziende per la futura produzione di serie.



• Il sistema si presta a trasportare carichi imprevisti anche di grandi dimensioni.

