

IMPULSI, CONO E ZONE D'OMBRA: COME LEGGERE L'ECOSCADAGLIO

Maggio 2021 - € 5,00

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

397

LE NOSTRE PROVE

LOMAC GRANTURISMO 10.5 60th
NUOVA JOLLY SE@FISH 700

ALTAMAREA WAVE 27 GT

ATTUALITA'
EFFETTO COVID
MANCANO I «PEZZI»
CANTIERI IN AFFANNO

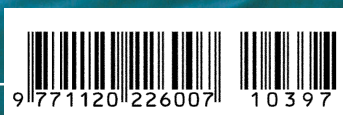
CONFRONTI

TEAK O SINTETICO?
TANTE DIFFERENZE
POCHI DUBBI

ITINERARI
SARDEGNA IN TOUR
800 MIGLIA AL LARGO
DAL CORONAVIRUS

DIDATTICA
METEO & NAUTICA
I FONDAMENTALI
DA NON SCORDARE MAI

**GUIDA
AL MERCATO**
TUTTI I PREZZI AGGIORNATI
DI GOMMONI E MOTORI
FUORIBORDO



Poste Italiane S.p.A. - Sped. in A.P. - D.L. 35/2003 - conv. L. 46/2004 - art.1, 01/01/MI - Mensile - Anno XLIV - P.16/04/2021

RIVIERA: NUOVE TIMONERIE MECCANICHE E IDRAULICHE

Nel corso dell'ultimo anno Riviera Genova, azienda nata nel 1976 e nota storicamente per la produzione di bussole, ha quasi interamente riprogettato la gamma delle sue timonerie meccaniche e idrauliche. Le prime sono impiegate solitamente su imbarcazioni che non superano i dieci

planetario. Su questa tipologia di timoneria la forza viene trasmessa dal volante (mediante uno o più ingranaggi) a un cavo collegato direttamente al timone del fuoribordo. Ruotando il volante la trasformazione del moto si trasmette al timone tramite un cavo «spiraleto». Le timonerie a ingranaggio planetario sono dotate di tre satelliti che compiono una rotazione intorno al proprio asse, attuandone contemporaneamente un'altra intorno all'asse centrale.

Il sistema permette di distribuire lo sforzo di guida su tre denti dell'ingranaggio centrale suddividendo e bilanciando gli sforzi subiti



metri e i 100 hp di potenza e sono regolabili su otto posizioni differenti per permettere l'uscita del cavo nella direzione più conveniente. Costruiti interamente con materiali che consentono un'elevata resistenza meccanica, all'usura e agli agenti atmosferici, i componenti delle timonerie meccaniche vengono realizzati in parte in metallo e in parte tramite l'utilizzo di una particolare miscela di materiali plastici che ha permesso all'azienda di offrire una garanzia sul prodotto di ben cinque anni sui difetti di costruzione. Le timonerie sono progettate utilizzando il principio di funzionamento a mono ingranaggio oppure, per i modelli riservati ai fuoribordo con potenza maggiore, a ingranaggio



dall'apparato. Si ottengono così sistemi più durevoli nel tempo, efficienza maggiore rispetto alle timonerie con uno solo e una riduzione dei giochi causati da eccessivi consumi dei componenti. Sono altresì dotati di una frizione regolabile tramite manopola esterna.



I sistemi di governo idraulici, invece, sono realizzati in *kit* sia per motorizzazioni entro bordo sia fuoribordo con potenza fino a 350 hp. Quanto ai primi, Riviera Genova produce in casa equipaggiamenti per imbarcazioni fino a 12 metri, mentre per la produzione di impianti rivolti a scafi di dimensioni maggiori e per barche da lavoro viene coadiuvata da un *partner* italiano. La timoniera idraulica

Riviera consta di una pompa, azionata dal volante, e di un cilindro idraulico collegato direttamente al fuoribordo.

La forza viene trasmessa dal volante alla pompa che, mettendo in pressione l'olio del circuito, trasferisce quest'ultimo da una camera all'altra del cilindro

trasformando così il moto da rotatorio a lineare. I componenti delle pompe e dei cilindri sono realizzati con materiali della migliore qualità le cui caratteristiche più si adattano alla funzione di ogni singolo componente. L'alberino è prodotto in acciaio inox AISI 316 e il rotore a sette pistoni è in acciaio.

Tutte le pompe sono dotate di valvola di non ritorno la cui funzione evita che il timone generi forze di ritorno sul volante. Tale valvola consente anche l'installazione di sistemi con più postazioni di comando. L'impianto è dotato altresì di guarnizione parapolvere e diversi tipi di *o-ring* posti in tre differenti posizioni per conferire una prevenzione maggiore al rischio di perdite del circuito oleodinamico.

A seconda del modello di pompa idraulica installato si andrà ad influenzare la possibilità di demoltiplicare lo sforzo al volante: più grande è la pompa meno giri di volante saranno necessari per la sua corsa, ma maggiore sarà lo sforzo da esercitare sul volante stesso e viceversa.

Per le timonerie meccaniche il *kit* si compone di due parti: la scatola di guida e il cavo di comando, mentre per le idrauliche il *kit* è costituito da quattro parti: la pompa idraulica, i tubi di mandata e ritorno, il cilindro e l'olio per il circuito. Per informazioni: Tel. 010/8355286, www.rivieragenova.it.

PASSERELLA IN BANCHINA CON IL «TORO MIURA»

Amati (dai consumatori) e invisi (agli automobilisti) al tempo stesso, i monopattini elettrici vivono un momento di grande popolarità. Se poi a «vestirli» è un marchio come Lamborghini c'è ancora più gusto, no? Prodotto da M.T. Distribution su licenza del brand «del toro», lo «AL1» è spinto da un motore brushless (molto silenzioso) da 350 W. Le ruote sono piene, per un buon livello di comfort, e il telaio è di magnesio, leggero e duraturo. Equipaggiato con doppio freno, anteriore e posteriore, e di luci a Led sotto alla pedana, è disponibile nei colori blu, bianco e nero. I prodotti della linea Automobili Lamborghini e-Mobility sono supportati da un'applicazione da cui è possibile monitorare i dati di utilizzo del mezzo, impostare i parametri di crociera e regolare le luci. Costa 499 euro. Per informazioni: www.alemobility.com.

