

RIVA 68



EGO

In anteprima siamo saliti a bordo
dell'ultimo "pezzo d'arte" di Riva.
Una barca ricercata e raffinata per
chi non vuole passare inosservato

di MATTEO VANDONI



Creare un Riva non è cosa semplice, poiché questo marchio ci ha abituato a veder navigare oggetti esclusivi e raffinati. La storia del cantiere bergamasco è infatti ben nota, non solo in Italia, ma in tutto il mondo. Lanciare un nuovo modello è quindi una sfida che ha come obiettivo quello di lasciare il segno... e questo Ego 68 è nuovamente sorprendente! Lo stile, i colori e alcuni elementi costruttivi si rifanno agli ultimi modelli open. Una scelta che molti stanno utilizzando con grande successo. Per citare un motto tipicamente americano: "quello che funziona, non si cambia".

PROGETTO ★★★★★

L'Ego 68 è uno splendido esempio di come un attento studio delle forme possa coniugarsi a una buona dose di moderne tecnologie. Lo stile di questa imbarcazione nasce dall'Officina Italiana Design, che collabora ormai da molti anni con lo studio tecnico del cantiere. La coperta ha un look d'insieme piuttosto aggressivo, ma i singoli dettagli che la compongono hanno linee filanti e piuttosto dolci e ricordate. Lo scafo presenta una linea di cinta che parte alta sulla prua e scende sinuosa sino alla spiaggetta di poppa. Come sul Rivale, anche su questo nuovo modello è presente un incasso lungo tutta la murata all'interno del quale sono inseriti gli oblò opportunamente scuriti per non essere notati. Il ponte è stato studiato per offrire un notevole comfort e

grandi superfici all'aperto. Per ottenere questi spazi vitali, la sovrastruttura è stata "spostata" verso prua. È questo forse uno dei segreti che rendono così caratteristico il profilo dell'Ego 68. L'estetica della poppa è molto appagante alla vista, con un cofano del garage molto bombato e affiancato da due scale per accedere alla plancetta. Gli spazi interni hanno uno stile completamente diverso: abbastanza minimalisti e moderni nell'insieme, ma comunque sempre molto curati nel design. Il cantiere propone tre allestimenti diversi: due versioni con tre cabine e relativi servizi ensuite, e una con quattro cabine e tre bagni. Per sfruttare al meglio le volumetrie interne, limitate anche dalla configurazione della coperta, le cabine che si trovano verso poppa sono su differenti livelli. Questa soluzione non è però molto pratica poiché crea una serie di scomodi gradini nella cabina ospiti e nel relativo bagno.

COSTRUZIONE ★★★★★

Lo stampaggio del guscio esterno di questa imbarcazione non presenta particolari tecnologie, ma vanta una scelta di materiali di prima qualità. La laminazione è dunque di tipo manuale con l'impiego di resina vinilestere, per i primi strati dei manufatti, successivamente impregnata con un'altra resina di tipo ortoftalica. Il rivestimento esterno è costituito di gelcoat neopentilico, che garantisce un'efficace barriera protettiva. Le fibre dei rinforzi sono costituite principalmente di vetro nelle varie tipologie e in diverse grammature. Nella co-



DETTAGLI AZZECCATI

1 Una vera "chicca" è il prendisole di prua che adotta un esclusivo tendalino di copertura parziale. Uno speciale cinematismo è stato infatti nascosto in una intercapedine della tuga. Per estrarlo è sufficiente sollevare il mancorrente in acciaio, che come lun-

go il perimetro della cucineria, per estrarre una comoda capottina che ripara il viso dal sole. **2** L'hard top dell'Ego 68, che possiamo definire tranquillamente una sovrastruttura, è dotato di un doppio tettuccio apribile in cristallo. La parte anteriore è fornita

di serie, mentre quella che sovrasta il living esterno è fornita come optional. Interessante è comunque il meccanismo che fa scorrere i due vetri uno sopra l'altro, in modo da ridurre al minimo gli ingombri e consentire la massima apertura possibile.



PREGI

- Tre diversi layout dei locali interni
- Spazi di coperta ampi e molto vivibili
- Componenti e materiali di ottima qualità

DIFETTI

- Bagno della cabina armatore piccolo
- Cabina ospiti disposta su più livelli
- Poco spazio per gli effetti personali



struzione dello scafo e della coperta sono stati adottati laminati semplici "single skin" e a stratificato doppio tipo sandwich. I longheroni hanno un'anima in Pvc posizionata all'interno dello scafo e successivamente laminata con tessuti di vetro. Le paratie e i rinforzi trasversali sono in compensato marino con interposti prodotti specifici per abbattere la conducibilità termica e la trasmissione delle onde sonore.

IMPIANTISTICA ★★★★★

La sala macchine, accessibile dal pozzetto, è abbastanza ampia come superficie orizzontale, ma piuttosto compressa e scomoda in quanto il pozzetto sovrastante e il garage del tender ne riducono l'altezza. Per guadagnare spazio, tutti i serbatoi, sia del gasolio, sia dei liquidi dei servizi, sono di tipo strutturale. L'impianto

di alimentazione gasolio è dotato di elettrovalvole di intercettazione e di doppi filtri. Gli scarichi del motore sono provvisti di marmitta insonorizzante e di lunghi condotti in vetroresina che portano sino allo specchio di poppa. Gli impianti ausiliari, come l'esaurimento sentine, l'antincendio e l'impianto idrico sono costruiti con materiali di qualità e ben realizzati. Un po' di disordine invece nelle canaline dei cavi elettrici.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

I due Man che equipaggiano l'Ego 68 sono i nuovissimi V12 da 1550 cavalli. L'architettura, con due bancate poste a 90°,

hanno cilindri con alesaggio di 128 per 142 millimetri di corsa. La cubatura totale è quindi di poco inferiore a 22 litri per una potenza specifica di 1140 kW. La particolare curva di potenza mostra il massimo già a 2200 giri/minuto e si mantiene costante sino al regime massimo di 2300. Questo propulsore è uno dei più evoluti nel settore diporto poiché adotta la gestione elettronica e il sistema "common rail" dell'iniezione. La spinta del motore viene scaricata in acqua tramite un giunto cardanico che s'innesta nell'invertitore V-drive che a sua volta è collegato alla linea d'asse. L'elica è in lega di bronzo all'alluminio ed è a cinque pale. ■

I VOTI DI Barche a Motore

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

A destra, la zona del pozzetto ha un'inedita configurazione con un grande prendisole centrale e un divano trasversale posto frontermarcia.



Sopra, il dettaglio di questo maniglione rivela la tipica cura che Riva ripone nel design anche sui piccoli particolari.



Sopra, la zona prodiera è riservata al prendisole, che è incassato nella tuga.



A sinistra, uno scorcio del profilo sfuggente della sovrastruttura. A destra, una vista d'insieme della zona di convivio sotto l'hard top. Il montante del tavolo richiama un po' lo stile dell'Aquariva. Sotto, il salone, visto da prua, si raccorda in modo gradevole con il pozzetto esterno.



COPERTA



Sotto, la plancia di comando è dotata di un cruscotto con pannelli digitali e display ad alta definizione che sostituiscono i classici strumenti tondi analogici. Buona sia la posizione di guida, sia la visuale. Più in basso, un dettaglio del montante dell'hard top che è dotato di un pratico e pregevole maniglione.



Gli spazi dedicati alla vita all'aperto sono davvero molteplici e sono studiati per offrire comfort e funzionalità. La spiaggetta di poppa vanta una generosa superficie calpestabile ed è facilmente accessibile dal ponte tramite due gradinate laterali. Per ricavare spazio da destinare all'alloggio del marinaio, il garage per il tender, situato sotto al prendisole, è stato un po' ridimensionato e l'accesso avviene per mezzo di un'apertura elettroidraulica. Il pozzetto dell'Ego 68 presenta un'inedita soluzione degli spazi. La zona poppiera, non coperta dall'hard top, è allestita con un grande prendisole e con un divano posto frontemarcia. Al riparo della sovrastruttura è stato invece ricreato un living con divano e tavolo centrale apribile, divanetto sul lato opposto e mobile di servizio dotato di svariati comfort, tra cui un televisore Lcd a scomparsa. Questa zona è separata dal pozzetto, grazie a due parziali vetrate laterali con telai in acciaio, ma su richiesta è possibile far montare una porta centrale, in modo da creare un ambiente chiuso e totalmente separato, di cui si può fruire anche quando la temperatura esterna non è proprio estiva. La plancia di comando è corredata di un cruscotto molto curato, dal design lineare, ma con una buona ergonomia generale, mentre la strumentazione risulta più che completa, con molti pannelli digitali che sostituiscono i classici indicatori analogici. La tuga di prua ha un andamento piuttosto affusolato e degrada dolcemente sino al vano tecnico del gavone catena. Incassata sulla superficie, si trova la classica area prendisole ben protetta da un corrimano perimetrale in acciaio inox. Tra le varie finenze, questo prendisole è dotato di una capottina che mette in ombra la zona dei poggiatesta e che può essere utilizzato anche in navigazione. Sull'estrema prua si trova il salpancora, con ruota barbotin e campana di tonneaggio cromata, in posizione semincassata sotto il ponte. L'unica pecca progettuale che abbiamo riscontrato è la mancanza di un'adeguata protezione del pozzetto. Per mantenere filante il profilo della coperta, infatti, le fiancate laterali e i due cancelletti di poppa sono stati ridotti a poche decine di centimetri; un po' poco.

INTERNI



La ricercatezza e la finezza degli arredi interni è dovuta a un sapiente mix di design unito a materiali e tessuti di pregio. L'essenza di base per tutti gli ambienti è il legno d'olmo verniciato all'acqua che dona una nota di calore in mezzo a elementi freddi come il vetro, l'acciaio e superfici verniciate in grigio metallizzato. Le geometrie degli ambienti sono molto definite da tagli netti, riquadri e spigoli. Ogni dettaglio costruttivo è realizzato con la massima cura; le pannellature sono rifilate perfettamente e gli accoppiamenti dei mobili sono assolutamente precisi. La zona living, disponibile in due differenti layout a seconda della versione scelta, prevede un grande divano a ferro di cavallo con tavolino centrale fronteggiato dalla cucina a vista e dal grande televisore. Nella configurazione con la cabina armatoriale a prua, è prevista una piccola dinette leggermente separata con divanetto, tavolino in cristallo e due sedie. Se si opta invece per la cabina padronale a centro barca, al posto della dinette è ricavata una cabina ospiti a letti separati. La cucina, se pur di dimensioni contenute, è ben attrezzata con ogni genere di elettrodomestico, ma non offre molti vani per far cambusa. Le cabine, tutte comode e con disimpegni di ampio respiro, vantano letti di dimensioni corrette, ma peccano un po' nella disponibilità di spazi per riporre i propri effetti personali. Il bagno della cabina di prua è quello più grande e agevole, dotato di wc e bidet in ceramica, lavello semisferico in cristallo di Murano e box doccia separato. Gli stessi elementi sono ripetuti anche nel bagno della cabina centrale a tutto baglio, ma questo, oltre che essere più piccolo, ha un box doccia ristretto e con altezza ridotta.

FUNZIONALITÀ A BORDO

Praticità cucina	★★★★★
Volumi cambusa	★★★★
Volume frigo	★★★★
Estetica interni	★★★★★
Funzionalità toilette	★★★★
Volume armadi	★★★★
Dimensioni cuccette	★★★★
Dimensioni prendisole	★★★★★
Volume gavoni	★★★
Agibilità del ponte	★★★★★
Funzionalità scaletta bagno	★★★★



Sopra, il grande sofà della zona living ha una seduta molto ampia e particolarmente comoda. A sinistra, la cabina ospiti a due letti separati è prevista in ogni layout proposto dal cantiere.

LA PROVA TECNICA

PRESTAZIONI



La cavalleria all'Ego 68 di certo non manca e l'accelerazione che si genera per entrare in planata è veramente entusiasmante. Bastano dunque pochi secondi per uscire in cabrata dall'acqua e metter giù la prua. Al timone si avverte quasi una sensazione brusca, tanto da dover dosare con delicatezza le manette. La velocità massima si raggiunge in maniera molto progressiva, senza sforzi o strappi dovuti all'inserimento delle turbine; a medio carico si naviga intorno a 2300 giri e 38 nodi. Più che discreta la velocità di crociera di ben 32 nodi a 2000 giri che garantisce un'autonomia di circa 250 miglia. In navigazione lo scafo non è certo rapido nella risposta ai comandi e ai repentini cambiamenti di rotta, ma denota piuttosto una discreta tenuta di rotta. Alla fonda è molto confortevole con un rollio che, anche in condizioni di mare al traverso, formato risulta accettabile.



L'Ego 68 è equipaggiato con i due nuovi Man V12 da 1550 cv Common Rail.

PREZZI

2x1550 cv Man ca. € 2.170.000,00
Con dotazioni standard, Iva esclusa

DOTAZIONI DI SERIE

Manette elettroniche
Vhf
Ecoscandaglio con log
Pilota automatico
Gps cartografico
Estintore in ogni cabina
Doccia in pozzetto con acqua calda e fredda
Ruli e vernice elettrica per alaggio tender
Elica di prua
Impianto Cd/Dvd
Tv Lcd 30" nel salone
Tv Lcd 15" nella cabina armatoriale
Cassaforte
Frigidaire da 210 lt
Surgelatore da 70 lt

Forno a microonde ed elettrico combinato
Lavastoviglie
Aria condizionata e riscaldamento
Boiler 100 lt
Impianto di estrazione aria in sala macchine.

OPTIONAL

Sistema antirollio ARG
Porta scorrevole di chiusura del salone superiore
Sistema di apertura elettroidraulica della sezione poppiera dell'hard top in cristallo

DATI BARCA

Lunghezza ftm 20,75
Lunghezza omologazionem 20,51
Larghezzam 5,45
Pescaggio massimo1,85
Dislocamento pieno caricokg 43550
Motorizzazionecv 1550x2
Serbatoio carburantelt 3600
Serbatoio acquat 750
Posti letto6/8
Portata persone16
Categoria di progettazioneA
Costruita daRiva
Via Predore 30, 24067 Sernico (BG), tel. 035 910202, fax 035 911059, www.riva-yacht.com, e-mail: info@riva-yacht.com

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricevuto dividendo il dislocamento a medio carico, con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 40500 kg divisi per la potenza installata di 3100 cavalli.

Ego 68	13,06	
		
15	10	5
Alto	Medio	Basso

RUMOROSITÀ A MOTORE

Test non effettuato.

LE PRESTAZIONI MISURATE



Condizioni del test

Velocità del vento reale3 nodi VV
Stato del marepoco mosso
Temperatura dell'aria20 °C
Carburantelt 1800
Equipaggio imbarcato6 persone
Pulizia carenabuona
Motorizzazione installatacv 1550x2

NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

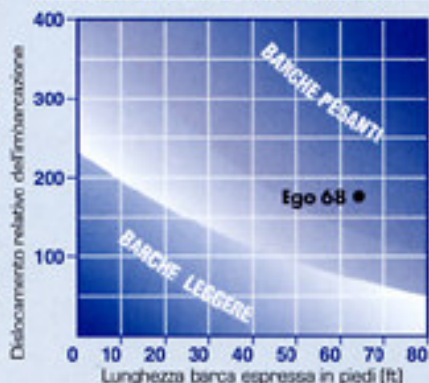
L'ANALISI DELLA CARENA

L'opera viva presenta una carena a diedro variabile con una linea di spigolo abbastanza marcata, ma che non parte molto alta sul galleggiamento. I pattini di sostentamento, posizionati parallelamente alla linea di chiglia, sono due per lato e si interrompono a metà della lunghezza immersa. Lo slancio di prua è abbastanza pronunciato e contribuisce a rendere snella questa carena che, per le sue dimensioni e per il baricentro piuttosto centrale, non è un fenomeno di agilità. Il fondo non presenta né bombature né tunnel sopra gli assi.

RAPPORTI DI FORMA

Larghezza/Lunghezzan.c.
Immersione/Lunghezzan.c.
Dislocamento mediokg 40500
Dislocamento relativo169

RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo.)

Consumi indicativi forniti da Man

Giri al min.litri x ora
1600 giri214
2000 giri398
2300 giri626
Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)
1800 giri15 ore 09'
2000 giri8 ore 09'
2300 giri5 ore 12'