

# PROVA

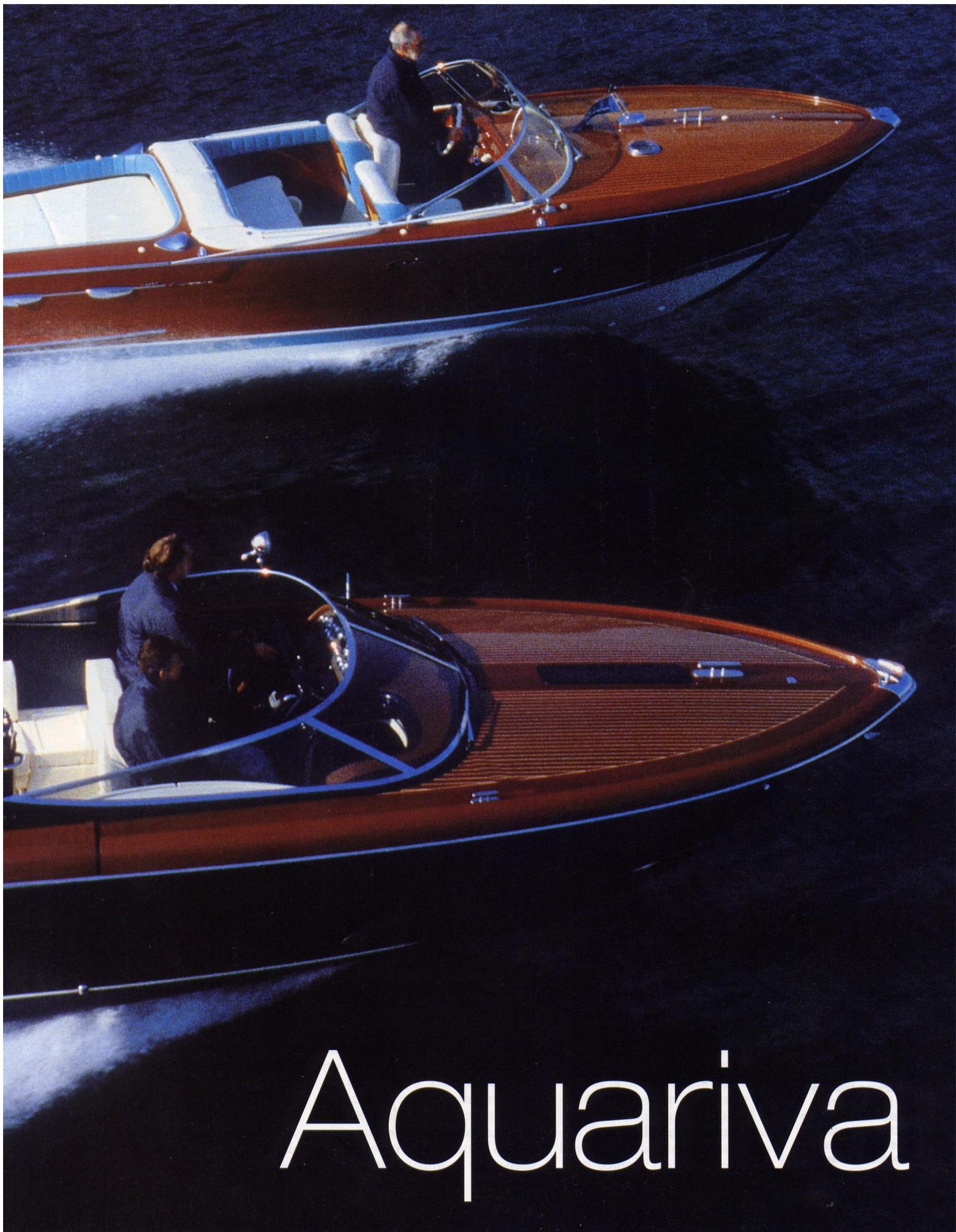
Trent'anni dopo l'Aquarama ecco l'Aquariva naturale erede della barca che fu il mito degli anni '60. Elegante e moderno lo stile della coperta, grande il comfort di navigazione. Oltre i 42 nodi la velocità massima.

di Luca Sordelli

- Carena morbida
- Grande silenziosità
- Allestimenti di classe
- Accurato studio ergonomico

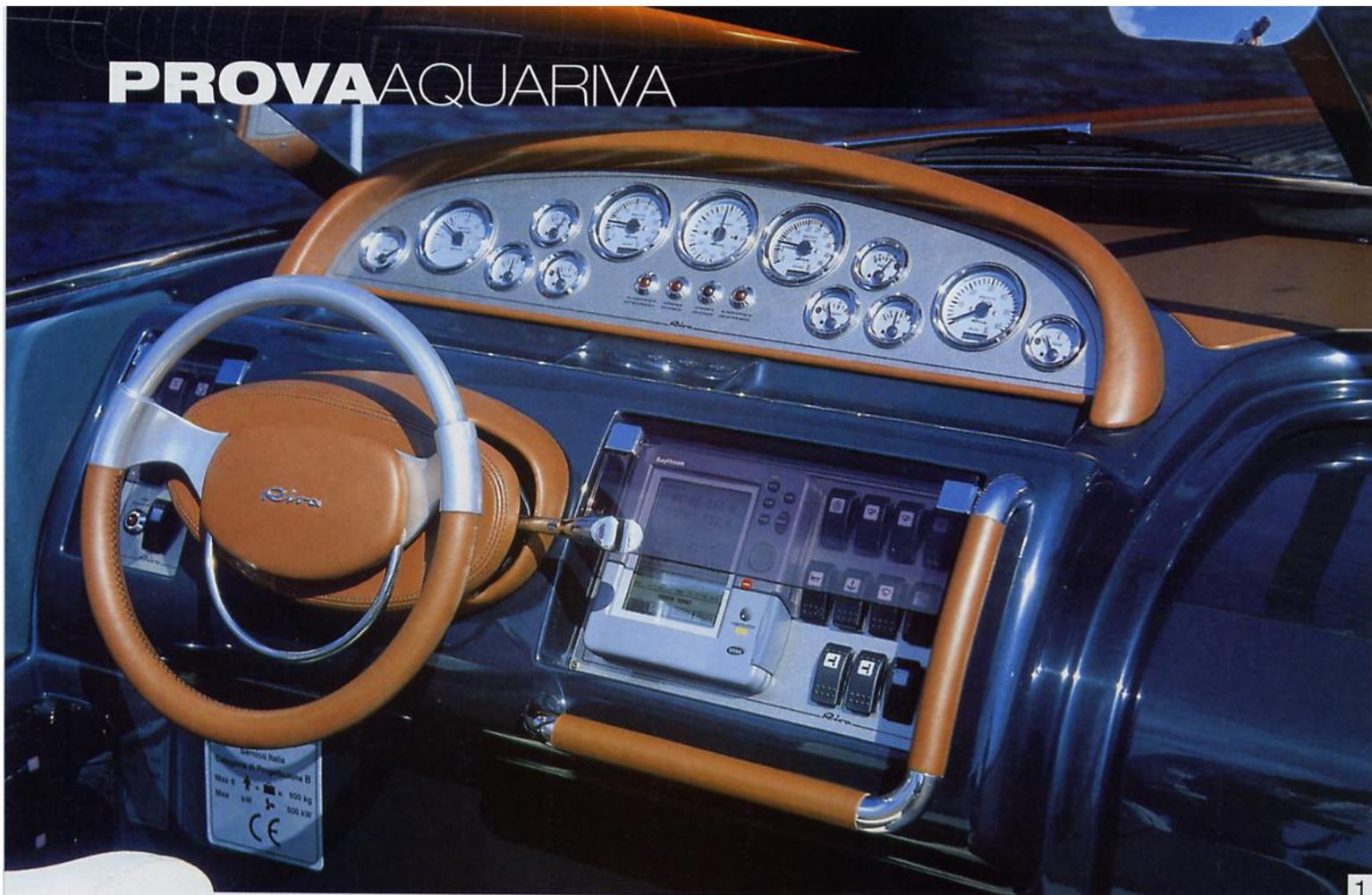
- Il gavoncino di poppa con presa 220 V e doccetta
- Passavanti molto stretti





Aquariva

# PROVA AQUARIVA



1  
2

1. La plancia di comando, dal design assai elegante, è ricca di strumenti e molto curata nelle finiture.
2. Il faretto direzionale sulla sinistra aggiunge un tocco di antico.
3. Una griglia per la presa d'aria dei motori.
4. Il divano nel pozzetto accoglie sei persone, comodo anche ad alte velocità.
5. La struttura centrale serve da tientibene e come appoggio per il tavolino che viene poi riposto al suo interno.
6. La poppa è stata ridisegnata del tutto, dentro un piccolo gavone trovano posto una doccetta e la presa per la corrente.
7. Il tendalino si aziona tramite un interruttore elettrico e quando è chiuso, rimane nascosto sotto il profilo di carena.

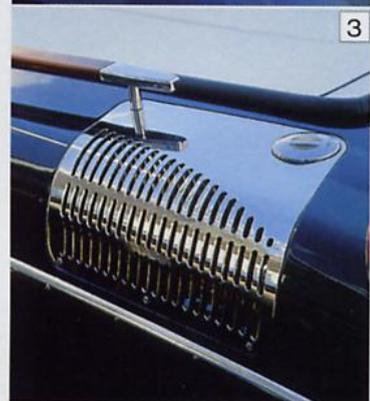
Impossibile competere, si può solo raccogliere l'eredità di un mito e rilanciare, mostrare al mondo la sua naturale evoluzione. L'Aquariva nasce 30 anni dopo l'Aquarama, icona degli anni '60, di tutta un'epoca della nautica italiana, di un modo irripetibile di fare barche. L'Aquarama apparteneva a un mondo fatto di legno, Dolce Vita e boom economico. Non era una sfida facile, in termini sia progettuali che commerciali, riproporre una versione da terzo millennio di tanta barca. La sfida l'ha raccolta la nuova gestione dei cantieri Riva, la Ferretti Group. L'idea era quella di mettere la modernità al servizio della tradizione. Il rischio era di doversi reinventare un oggetto del tutto nuovo, frutto di un'altra epoca, senza perdere lo spirito di un mito.

Il progetto dell'Aquariva è il risultato della collaborazione di molte menti: su tutte campeggia quella di Carlo Riva in persona, non perché abbia messo mano ai disegni ma perché la sua idea del '62 è stata la base da cui partire; ci sono poi Mauro Micheli designer di tutta la nuova gamma del cantiere di Sarnico e l'Ufficio Tecnico Riva,

guidato da Giuseppe Dilorenzo. C'è infine Norberto Ferretti che è intervenuto direttamente nella realizzazione della barca, nella definizione dei dettagli, che questa barca l'ha assolutamente voluta. L'Aquariva nasce quindi dalla collaborazione dei tecnici con i designer, con uno sguardo "superiore" attento a quanto il mercato chiede. Carlo Riva le migliori alle sue barche in legno le faceva direttamente sulla serie, togliendo e aggiungendo centimetri dove servivano. Ora che il legno non si usa più, si è lavorato prima sul prototipo che ha subito numerose modifiche (prima di tutto è stata ridisegnata la poppa) al termine di un intenso lavoro di collaudo. Uno dei punti di partenza in termini progettuali è stato quello di realizzare una carena che fosse adatta anche a una navigazione in mare, andando oltre a quello che era l'Aquarama, barca pensata per viaggiare prima di tutto nelle acque interne. Lo scafo ha una V leggermente profonda con un deadrise di 16.5° e pattini di sustentamento, la costruzione è in Aramat, una fibra ibrida di Kevlar e Vtr. La scelta di questo materiale è stata dettata dalla necessità di alleggerire un'imbarcazione dove



3



è molto comfort si paga prima di tutto i termini di peso. E se sull'Aquarama a garantire la proverbiale morbidezza della carena c'era il legno stesso che con la sua elasticità assorbiva parte dell'urto sulle onde, ora che il materiale è

## Il mito anni '60

L'Aquarama nasce nel 1962, viene chiamato così perché in quel periodo impazzava il Cinerama e il parabrezza avvolgente dava una visione panoramica dell'acqua. Disegnato da Carlo Riva è lungo 8.02 metri per 2.62 di larghezza e monta 2 Chris Craft da 185 cv. Il prototipo vede la luce come n° 214 della precedente serie Tritone e viene chiamato "Lipicar", dalle iniziali dei nomi delle figlie di Carlo: Lia, Pia e Carla. Le tappezzerie sono prima in vipla panna con fasce nere e filetti arancio, poi saranno in panna con fascia aragosta.

Uno dei primi a provarlo, in versione ancora non definitiva e senza parabrezza, è Gianni Agnelli insieme proprio a Carlo Riva che, vista la guida sportiva dell'Avvocato lo sfida: "Se riesce a farlo rovesciare glielo regalo". Rispetto al Tritone, con cui condivide la carena, ha il musone di prua diverso, i sedili anteriori separati e la poppa è completamente ridisegnata. Anche la strumentazione della VDO è interamente progettata da Carlo Riva. La barca viene presentata ufficialmente al pubblico nell'autunno del 1962 al salone di Milano. Nel 1963 ne vengono

venduti 21 esemplari, al prezzo di allora di 17.880 dollari americani.

Tra i tanti nomi celebri che negli anni '60 hanno posseduto un Aquarama ricordiamo: i reali SAR Re Hussein di Giordania, SAR Re Faruk, gli sceicchi del Dubai, del Kuwait e del Qatar, gli attori Rex Harrison, Sophia Loren, Peter Sellers e Roger Vadim.



4



5 6

7



invece molto più rigido, è proprio il disegno delle linee ad assicurare quella morbidezza, restata immutata nel tempo.

La filosofia che sta alla base della realizzazione della barca è molto simile a quella dell'Aquarama, un

runabout per gite lungocosta, per pic-nic al mare, per fare sci nautico e, soprattutto, per farsi vedere, su una barca prestigiosa in luoghi prestigiosi. In più lo vedremo anche come immancabile e lussuoso tender dei più grandi tra i mega-

Brigitte à St-Tropez



# PROVA

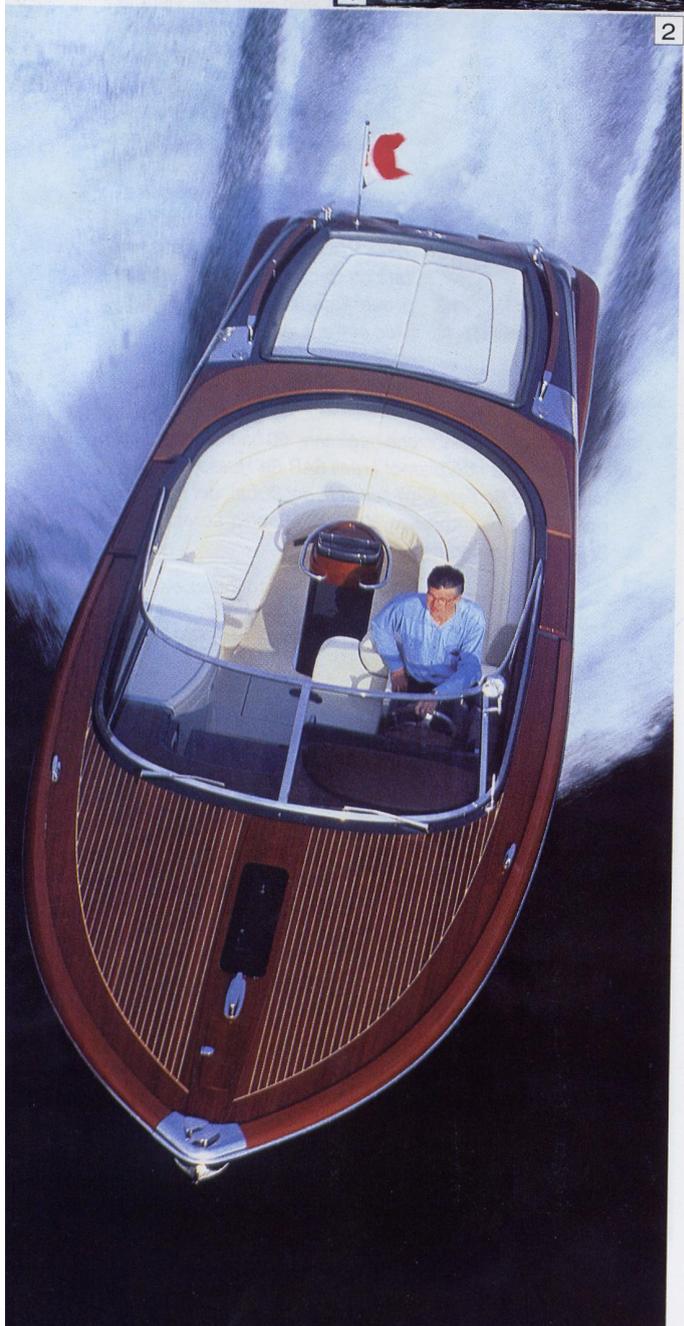
1. Il momento del varo dell'Aquariva al cantiere Riva a Sarnico.

2. La velocità di crociera è di circa 36 nodi a 2900 giri con il secondo rapporto.

A prua si trova un piccolo oblò per la ventilazione della cuccetta e più avanti, nascosto sotto il filo della coperta, c'è un piccolo salpa ancora con 50 metri di catena e ancora tipo Bruce.



1



2

yacht. Il prezzo parte da una base di circa 630 milioni, con notevoli variazioni a seconda degli allestimenti, in termini di produzione l'obiettivo è quello di fare 15 barche all'anno.

## Il design

Cuore della coperta è il divano a U alle spalle della postazione di guida. Qui siedono sei persone al riparo del tendalino che, come su una vera spider, emerge da sotto il profilo della coperta azionando un interruttore elettrico. Al centro del divano una struttura centrale in mogano è la sede per nascondere il tavolino ad ante abbattibili (robusto ma un po' macchinoso da installare) ma anche un indispensabile tientibene per quando si è in navigazione. Sulla murata di dritta c'è il posto per un piccolo angolo cucina con frigo a 12 Volt da 30 litri, un lavello e, su richiesta, anche per un fornello.

Ricca e ben organizzata la plancia comandi che potrebbe essere quella di una barca di 50 piedi. Al centro del quadro strumenti spicca una bella bussola elettronica con indicatore analogico, le leve (ne riparliamo poi più avanti) sono al volante, la visibilità è ottima a 360°. La timoneria è idraulica, di serie anche il Gps cartografico. Proprio alla sinistra del pilota, come sull'Aquariva, c'è un bel faro direzionale che sa di antico.

A poppa il prendisole nasconde il vano motore che si apre con un comando elettrico. L'accesso alla plancetta è comoda e un solo gradino porta al mare. All'interno di

quest'ultimo da migliorare il piccolo gavone dove ora trovano posto sia la presa per il 220 Volt e la doccetta con l'acqua calda dello scambiatore. Elegante il disegno della lunga maniglia in mogano che facilita la risalita dall'acqua e immancabili, per un runabout che trova nello sci nautico uno dei suoi impieghi principali, il gancio a stacco rapido, l'alloggio per gli sci all'interno del vano motore e lo specchio retrovisore convesso.

A prua si arriva percorrendo i due stetti passavanti laterali, qui l'ancora tipo Bruce in inox si incastra a filo con il dritto di prua. Sono previsti 50 metri di catena e il comando elettrico è in plancia.

Poco, come prevedibile su una barca come questa, lo spazio sottocoperta. E' stato comunque ricavato un rifugio vivibile con una cuccetta a V lunga 190 cm e larga altrettanto. L'altezza massima è di 123 cm, mentre nel punto più a prua del letto scende a 62. Bello il design dell'oblò centrale in inox che oltre che luminosità garantisce una buona ventilazione. Sotto alla cuccetta c'è un piccolo wc marino con lavaggio ad acqua dolce e scarico nella cassa delle acque nere da 36 litri, con maceratore e spia per il troppo pieno.

## La prova

Due cose colpiscono subito in navigazione, la silenziosità anche ad alti regimi, la morbidezza della carena. Ci si accorge subito che il progetto è centrato, che non è stato fatto un semplice lavoro di restyling. L'erogazione è graduale, i

## Prezzo

Circa **630.000.000**, a seconda delle personalizzazioni negli allestimenti, Iva esclusa.

## Progetto e design

Ufficio Tecnico Riva, design Mauro Micheli.

## I dati

Lunghezza f.t. **m 10.07** – larghezza **m 2.8** – dislocamento a pieno carico **kg 4500** – dislocamento a secco **kg 3800** - serbatoio carburante **lt 480** – serbatoio acqua **lt 100** – immersione a pieno carico sotto le eliche **m 0.8** – costruzione dello scafo in **Aramat**, coperta e legni in mogano – numero massimo di persone imbarcabili **8** – posti letto in cuccetta **2**.

## Le prestazioni

Giri	Nodi	Rum. (dbA)	Rapporto
650	4.7	59	primo
<b>1000</b>	<b>6.1</b>	<b>62.4</b>	<b>primo</b>
1.500	8.2	68.1	primo
<b>2.000</b>	<b>11.6</b>	<b>73.1</b>	<b>primo</b>
2.500	18,8	76.5	primo
<b>3.000</b>	<b>27,0</b>	<b>78.3</b>	<b>primo</b>
2.500	29.5	78.8	secondo
<b>3.000</b>	<b>37.5</b>	<b>81.5</b>	<b>secondo</b>
3.350	42.5	85.0	secondo

## Le condizioni della prova

Lago d'Isèo, acque ferme, totale assenza di vento, quattro persone a bordo, serbatoio carburante 50%, acqua 100%, dotazioni di sicurezza, carena pulita.

## Le misure

Altezza massima sottocoperta cm 123 – altezza minima sopra la cuccetta cm 62 – cuccetta cm 190 x 190 – larghezza tambuccio cm 52 – larghezza passavanti cm 16 – prendisole di poppa cm 146 x 184 – divanetto a U in pozzetto; profondità cm 43, misure 172 x 160, altezza poggiaschiena cm 32.

## Dotazioni optional

Eliche di rispetto – pilota automatico – verniciatura scafo Awl-Grip metallizzata – fornello a gas a un fuoco con portabombola in pozzetto.

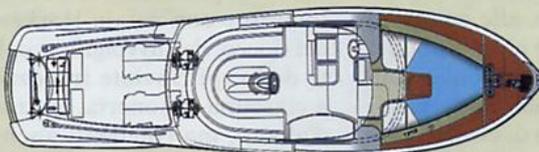
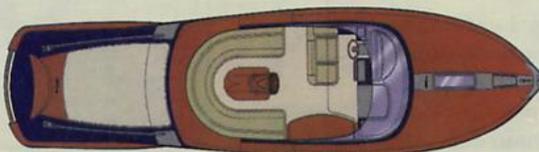
## I motori della prova

Si tratta di due Yanmar Modello 6LY-UTE diesel da 315 cv di potenza

massima ciascuno, trasmissione in linea d'asse e V-drive della ZF modello Hurth HSW con cambio a due velocità - cilindri 6 in linea – cilindrata 5.183 cc – sistema d'iniezione diretta – raffreddamento ad acqua con doppio circuito e scambiatore di calore – alesaggio x corsa mm 100 x 110 - peso kg 465.

## In sintesi

Eleganza innanzitutto per una barca dalla carena morbida e silenziosa. Fatta per mostrarsi, per divertirsi, per i pic-nic al mare. Un piccolo gioiello di tecnologia e design destinata a pochi armatori dai gusti raffinati.



## Indirizzo

Riva – Ferretti Group, Sarnico (BG), tel. 035/910202, fax 911059 [www.riva-yacht.com](http://www.riva-yacht.com)



**3.** La zona prendisole nasconde il vano motore a cui si accede grazie ad un comando elettrico che solleva il portellone.



**4**

due Yanmar da 315 cv spingono bene i 4500 kg della barca che entra in planata con grande facilità, l'abbandono dello stato dislocante è quasi impercettibile. La barca monta un invertitore riduttore ZF con un commutatore automatico

dal primo al secondo rapporto a 3000 giri e la velocità massima che abbiamo toccato, a pieno carico, ha superato i 42 nodi. Come si diceva, la particolarità dell'Aquariva non risiede però in questo valore (comunque molto alto) ma nel

comfort che si riesce ad avere, anche con la barca lanciata al massimo. Anche nella accostate più strette la carena si dimostra "ben piantata" sull'acqua, e non mostra segni di scarroccio. Giusto il design del parabrezza che ripara bene il pilota, giuste anche le dimensioni del sedile con doppia posizione da seduti e in piedi da cui si riesce a leggere bene gli strumenti e a lavorare sulle leve. Queste sono elettroniche e al volante e, anche se sono sulla destra e non ai due lati come sull'Aquarama, risultano comode e precise, utili anche quando si deve fare manovra in acque ristrette. Ci è piaciuta l'ergonomia del divanetto che risulta comodo anche ad alta velocità. La media di crociera, a 2900 giri in seconda marcia, si attesta sui 36 nodi ed è qui che i due Yanmar danno il meglio di se.

**4.** Malgrado le ridotte dimensioni dell'imbarcazione, si è riusciti a trovare lo spazio per una cuccetta a V lunga 190 cm con un'altezza di 163 che scendono poi a 62 nella parte finale. Nascosto sotto la cuccetta c'è anche un piccolo ma ingegnoso wc marino.