

# Riviera 55



**Astillero Riviera ya está trabajando en este nuevo proyecto, una *open* de clase, distinguida y seductora, en consonancia con los últimos adelantos del diseño europeo. Refinada y novedosa será potenciada con tres Volvo Penta IPS 600, siendo la primera unidad argentina equipada con una triple motorización de última generación.**

Texto de **Gustavo Revel**  
Fotos de **Nicolás Goldemberg**

La calidad de Riviera es indiscutida a través del tiempo. Estuvo presente en el 42 pies que nació hace casi dos décadas, en los Antago 44, construidos y vendidos en Italia –basados en el mismo diseño creado por Jorge Aragona– y ahora lo está en el Riviera 55, surgido del mismo tablero con la asistencia de un estudio de arquitectura naval.

El concepto de diseño ha sido siempre claro en los proyectos de Riviera: calidad absoluta, terminaciones de excelencia, navegación precisa y segura. Un Riviera es sinónimo de confiabilidad. Y el 55 nació para seguir este estilo.

La no existencia del *fly* es algo poco común para los navegantes argentinos. Pero esa tendencia, mundialmente va cobrando

## Ficha técnica

- **Eslora:** 16.81 m.
- **Manga:** 4.50 m.
- **Puntal:** 2.66 m.
- **Desplazamiento:** 20.4 t.
- **Motorización:** triple Volvo Penta IPS 600 – 1305 hp.
- **Constructor:** Astillero Riviera: Ayacucho 369, San Fernando.  
Tel.: (011) 4725-5721.  
Email: [asriviera@hotmail.com](mailto:asriviera@hotmail.com).

otro dinamismo ya que, un perfil más audaz, una navegación más ágil y veloz, buen espacio para solárium y una única timonera donde todo puede controlarse a la perfección, van cambiando los ideales de muchos nautas que simplemente admitían que un barco de esas dimensiones debía aprovecharse al máximo, incluso, su “terrazza”.

El Riviera 55 tiene su personalidad propia ya asignada. Sus preliminares así lo demuestran. Tiene un casco basado en el Riviera 48, de buen puntal y manga mejorada; cubierta corrida, de buen porte, con juego de líneas laterales en su sección media, generando un quiebre muy especial hacia abajo en la zona posterior, que le da un aspecto visual diferente. Las tomas de aire de



sala de máquinas están retrasadas, aunque mantienen armonía con el conjunto. La carroza mantiene un diseño basado en un cuerpo esférico. No hay en ese sector superficies rectas, incluso los vidrios laterales –dos planos independientes por banda– mantienen la forma que la estructura define. El arco porta radar tiene en cambio vértices rectos, pero es de diseño compacto, bajo y de estudiada configuración, ya que se amalgama perfectamente a los trazos curvos de la carroza, con sus líneas rectas absolutas.

Por último, el solárium de popa, genera un vuelo hacia atrás sobre la planchada. Ésta, se encuentra integrada al casco en forma constante, con una amplia superficie que permite llevar, opcionalmente, un *wave runner* en el sentido transversal.

Ingresando a bordo desde la planchada, el acceso al cockpit se realiza desde ambas bandas y subiendo cuatro escalones. La isla central que se observa es un solárium doble, de amplia superficie, y posee además bajo el mismo un garage de guarda para un auxiliar. El cockpit posee dimensiones moderadas, pero es el exacto anexo del salón principal, con una comunicación muy efectiva entre ambas partes.

El Riviera 55 tiene pasillos laterales, seguros y amplios, que llevan a la proa mediante un mismo nivel de piso. El solárium proel se encuentra a mayor altura; el parabrisas es de una sola pieza, y su corte y configuración dan un aspecto netamente deportivo, sobrio y distinguido. La parte superior de la carroza tiene sendos techos al sol, vidriados y de apertura eléctrica, permitiendo abrir el techo en forma segura y cerrarlo con estanqueidad absoluta.

El interior puede describirse muy fácilmente. Ya estando en proceso constructivo podemos determinarlo en forma exacta: salón principal de esmerada terminación y espacios repartidos entre sofá dinette, mueble lateral, timonera y acceso a camarotes; cocina totalmente instalada unos escalones abajo, ingresando por babor, y tres camarotes con tres baños en suite –el principal a popa, el de invitados a proa con cama doble y el de invitados en sección media (estribor), con dos camas paralelas. Buenos espacios de transición e independencia absoluta para cada uno de los tripulantes con tres camarotes totalmente independientes.

El proyecto ya en marcha será propulsado por triple motorización IPS 600 de Volvo Penta, sumando 1305 hp, con la última generación que Riviera a estandarizado en sus modelos.

Se prevé la botadura de esta primera embarcación para los últimos días del verano, y ya hay muchos ansiosos por ver este nuevo Riviera, sabiendo que, será seguramente, un barco de excepción

**WAKE SCHOOL**  
Creando riders desde 1997

Dirección  
Gabriela Díaz

escuela de wakeboard, esquí y wakesurf  
154.414.5129 / 4728.0031 / wakeschool.com.ar

<p><b>MM 350</b></p>  <p>Diseño: Soto Acebal</p> <p>Eslora: 10.50 • Manga: 3.40 m Calado: 1.40 / 1.60 / 1.90 m</p> <p><b>M 420</b></p>  <p>Diseño: Soto Acebal</p> <p>Eslora: 12.81 • Manga: 3.80 m Calado: 1.80 / 2.20 m</p>	<p><b>M 390</b></p>  <p>Diseño: Soto Acebal</p> <p>Eslora: 11.75 • Manga: 3.65 m Calado: 1.65 / 1.95 m</p> <p><b>South 40</b></p> 
---	--

**Millennium Marino**

**Marcelo Mourin**  
INMUEBLES & YATES

Tel: (011) 4826-9876 / 4526  
Cel: (011) 15-6909-0411  
marcelomourin@hotmail.com

Benito Pérez Galdós 141, Ciudad Autónoma de Bs. As. (1155). Argentina  
Tel: (54-11) 4362-7326 • 4300-9854  
info@milengroup.com / www.milengroup.com