

Riviera 55 hard top

Siempre inspirado en las mejores y más actuales líneas del mundo, el astillero Riviera presenta su nuevo modelo, cuya silueta cobra vida en la planta de San Fernando. Un *open* de alta gama, vistoso y de rasgos personalizados con el mejor estilo y equipamiento. Es el primer equipo argentino que tendrá triple motorización Volvo Penta IPS y, como si fuera poco, es apenas el inicio de una nueva serie.

Texto de **Gustavo Revel**



El astillero Riviera siempre siguió adelante. Con pasos firmes, sin proyecciones desmesuradas, con el permanente aporte de mejoras continuas. Desde el primer 42 pies, allá por los '90, la experiencia en Italia transformando para ese exigente mercado el otrora Antago 44 y otra vez en Argentina con un producto nuevo y de categoría como lo es el Riviera 48, el astillero empieza, a partir del 2011, una nueva etapa: nuevos modelos y apuntar a mejoras en calidad y diseño, siempre por encima de la producción masiva.

Por ello, Riviera logra un modelo distinto, poco común en nuestras aguas, pero que, como en todo el mundo, terminará imponiéndose. Se trata de una *open* de 55 pies, sin *flybridge*, muy deportiva, y de gran comodidad interna y externa.

Líneas externas

El Riviera 55 *hard top* nace de la evolución del Riviera 48. El titular del astillero, Jorge Aragona, en persona, asistido por la gente de GYD Yacht Design, desarrolló el nuevo casco y por supuesto, el diseño de cubierta íntegramente nuevo.



Ficha técnica

- **Eslora:** 16.81 m.
- **Manga:** 4.50 m.
- **Puntal:** 2.66 m.
- **Capacidad máxima:** 12 personas.
- **Plazas para pernoctar:** 6.
- **Desplazamiento máximo:** 22 t.
- **Combustible:** 2600 l.
- **Aqua:** 800 l.
- **Motorización:** 3 Volvo Penta IPS 600.
- **Potencia total:** 1305 hp.
- **Velocidad máxima:** 32 nudos.
- **Velocidad de crucero:** 28 nudos.

Es claro interpretar que el fondo es una variante del modelo de 48 pies, mejorado en eslora, en sus cantoneras, y en la adaptación en el cuarto popel para un triple combo de Volvo IPS 600.

El lateral de casco se mantiene constante, sólo modificado por dos amplias y modernas ventanas –una en el camarote principal (sección media, ambas bandas) y la otra en el camarote de proa–. La primera ventana descrita posee forma rectangular y mucha más superficie vidriada. Las de proa son mucho más lanzadas y, debido a la forma curva del casco, de menos área expuesta.

La planchada de popa es en verdad, el inicio del cambio. Apoyada sobre el casco, la superficie no está suspendida, es parte del casco, que se retrae hacia dentro y ensambla en forma armónica con la cubierta.

El encuentro de los laterales de casco y cubierta con la planchada es recto, levemente lanzado hacia proa, dando mucho movimiento al conjunto.

Se nota un detalle que marca la nueva era Riviera: más acentuado que en el modelo 48, la cubierta en popa –en su borda– genera desde la popa hasta la sección media, una cuña muy

marcada, rompiendo los trazos generales de una cubierta clásica. En esta cuña, que redobla la apuesta al movimiento y al agresivo estilo del barco, es donde se ubicará la toma de aire de sala de máquinas, de más superficie disponible, muy bien resguardada por altura de la flotación y por el desarrollo de las tomas. A partir de la sección media hacia proa, el costado de cubierta mantiene su simetría con el casco.

Desde proa nace la zona de carrozada. Desde el mismo triángulo proel, comienza a elevarse para dar espacio a un cómodo sólarium, bien delimitado por el bajo relieve que absorbe el espesor de la colchoneta. El parabrisas es en un paño y la superficie lograda sorprende por el área expuesta y por la suave curvatura que los marcos laterales le imprimen. Obviamente, este *hard top* tiene un techo corredizo transparente, sobre el salón principal, que está en consonancia con el parabrisas, respetando su ancho y estilo.

Volvamos al lateral de cabina. Su diseño conceptual mantiene su formato dentro de un arco circular, sólo cortado por un trazo agresivo que separa las ventanas superiores –timonera– y las del salón principal. Es importante destacar que la ventana inferior man-



tiene en su base, el mismo formato de cubierta, generando el quiebre de su base. Las ventanas superiores mantienen el semi-arco en la parte superior con especial elegancia.

En la parte posterior de carroza se ubica una targa, de superficie importante y sostenida por dos apéndices de forma triangular, con remate lanzado a popa. La altura es baja, manteniendo la armonía del conjunto. En resumen, la 55 hard top conjuga lo deportivo del modelo con la sobriedad de una *open* de concepción europea.

Desde el cockpit

Desde la planchada, que puede con comodidad recibir un dinghy o una motor de agua, se ingresa al cockpit por ambas bandas, subiendo tres escalones. Entre las dos escaleras queda delimitado un solárium, cuya base nace en la planchada y remata dentro del cockpit con un sofá recto de tres cuerpos. En este barco, el espacio del cockpit es intermedio, con acceso a máquinas y peldaños en ambas bandas para ingresar a los pasillos –de buen ancho– y a la zona de proa.

La puerta de acceso al interior es vidriada, en tres o cuatro paños, quedando protegida bajo una pequeña parte del techo que se extiende sobre el cockpit y que contiene el arco. Las líneas son, en referencia, rectas y con bordes redondeados muy suavemente.



Interior

En el *layout* de cubierta se ha logrado una buena combinación de espacios y servicios. Aún definido, deja la posibilidad abierta a cambios interesantes. Pero describamos primero la configuración original. Tiene un salón principal con sofá en "L" recostado a babor, con su mesa de altura regulable y un mueble recto en "L" enfrente, ambos a nivel de ventana. Escalón arriba y siguiendo a proa, la cocina se apodera de la banda de babor, espaciosa y equipada, incluso con una barra pasa platos. Frente a ella se genera, contra la banda, una mesa fija para cuatro o seis comensales. Y a proa de ésta, la timonera, importante en su desarrollo y equipamiento. Se destaca que esa zona posee el techo corredizo, quedando, a voluntad, el sector a cielo abierto, como lo es en estos modelos.

El acceso a camarotes es mediante escalera situada en crucija. La idea de tres camarotes y tres baños es la configuración elegida: cama doble en proa, guardarropa, un pequeño escritorio y baño completo, con ducha en espacio circular. Camarote de invitados a babor, con dos camas individuales, con baño completo, similar al de proa. Y a popa, el camarote principal, de banda a banda, con la cama dispuesta a 45° sobre babor, guardarropas, un sillón y escritorio, baño completo bien logrado, más amplio que el resto.

La opción de cuatro camarotes también puede lograrse, simplemente, sacrificando un baño o, por supuesto, acomodando todos los espacios de invitados. Queda abierta la distribución a pedido del cliente pero, seis plazas en este tipo de barco es lo que se estila. Modificarlo sería romper las reglas de los espacios perfectamente logrados.

Motorización y características

La motorización del Riviera 55 hard top le fue confiada a Volvo, como es habitual en este astillero. Triple IPS 600, que suma 1305 hp totales y un rendimiento similar a los 1800 hp. El espacio de sala de máquinas es suficiente para esta motorización compacta, y grande para el resto de equipos y sistemas a instalar, como ser, grupo eléctrico de 11 kva, tanques de combustible, aire acondicionado, etcétera.

Riviera ya siente el éxito de esta nueva embarcación porque se está diseñando y construyendo con la pasión de saber qué se quiere lograr. Se espera su botadura para este año y será sin dudas, si los tiempos se cumplen, una perlita del próximo Salón Náutico Argentino.

Y hay más. Riviera ya está trabajando en un modelo de 80 pies. La etapa de planos ha sido superada y el casco ya existe en el mágico galpón de Ayacucho 369, en San Fernando. Sigue el turno un 68 pies y van por más.