



Fahrbericht Riva 52 Rivale

Von Hans Wischer



Abbildungen: Copyright Riva

Bei Stars und Sternchen waren die Rivas, damals noch aus Mahagoni gebaut, äußerst beliebt. Mittlerweile fertigt Riva in Kunststoff. Allerdings in einem auffälligen Design und mit silberner oder goldbronzeener Außenhaut. Hans Wischer war mit einer goldenen Rivale unterwegs.

Als Pietro Riva im Jahre 1842 Como und den Comer See verließ, um gut 80 km weiter (damals noch eine mehrtägige Reise) am Lago d'Iseo eine kleine Schiffswerft zu gründen, konnte er noch nicht ahnen, wie ehrfurchtsvoll später einmal Bootskennern aus aller Welt sein Name auf den Lippen zergeht. Die Geschichte der italienischen Riva-Werft ist lang und eng mit Edelfholz-Sportbooten verbunden, die in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts der Werft zu einem glamourösen Ruf verhelfen. Zeitgemäßes Styling, feinstes Interieur und Präzision beim Bau sind seit jeher die Devisen, mit denen Riva ihren Statussymbolen Leben einhaucht. Der letzte Riva, Carlo, zog sich 1970 zurück. Seinen Namen trägt heute in Anerkennung seiner Verdienste die Marina im italienischen Rapallo unweit von Genua, der Heimatstadt von Christopher Columbus. Einer der letzten, der am Stammsitz in Sarnico am Iseo-See zwischen Alpen und Po-Ebene noch aus Carlo Rivas Zeiten arbeiten, ist der Elektriker Sergio Cadei. Er erinnert sich noch gut an Boote, die für Rennfahrer wie Jackie Stewart oder Clay Regazzoni entstanden.

Wir trafen Cadei bei unserem Werftbesuch – zusammen mit Norberto Ferretti, in dessen Gruppe Riva seit Mai 2000 eine der erfolgreichen Perlen ist. Mittlerweile entstehen 55 Rivas pro Jahr, die größeren Modelle wie die 85 Opera und ein 115-Fuß-Modell allerdings nicht am Iseo-See, sondern in La Spezia an der ligurischen Küste. Für die ist der Transport über die engen oberitalienischen Gassen zu aufwendig, wenn nicht gar unmöglich.

Die Rivale ist eine echte Open, ein Sportcruiser der vom Steuerstand im offenen Cockpit dirigiert wird. Da spürt man noch Wind und Wetter, obwohl der Fahrtwind von einer weit herumgezogenen Panoramascheibe gut abgehalten wird. Sogar recht angenehm, denn wir waren an einem winterlichen Regentag bei 4° Außentemperatur auf dem Iseo-See unterwegs. Der zeigte sich ansonsten von seiner ruhigen Seite im Ententeich-Format, so dass für die Beurteilung des Verhaltens in der Welle die selbsterzeugten herhalten mussten. In denen wurde in allen Geschwindigkeitsbereichen sanft eingetaucht. Die untere Gleitgrenze stand 1.230 Touren bei 14,6 kn nach 7 sec an, das Maximum von rasanten 40,5 kn nach 32 sec.

Hochachtung für den optimal berechneten Rumpf – und die beiden neuen 10-Zylinder-MAN-Common Rail-Diesel, die einem der ersten Boote weltweit steckten. Sie entfalteten ihre volle Leistung, schöpften sie aus je 1.100 PS. Deren elektronische Hochdruckeinspritzung mit einem Raildruck bis zu 1.400 bar sorgt schon in niedrigen Drehzahlbereichen für eine hohe Leistungsabgabe. Bei 1.400 U/min wird das maximale Drehmoment von 3.700 Nm für eine hohe Leistungsabgabe bereitgestellt. Die Minimal-Fahrt bei nur einer eingekoppelten Maschine ist mit 6,2 kn recht hoch. Trolling-Ventile, wie sie der Getriebelieferant ZF im



Fahrbericht Riva 52 Rivale

Von Hans Wischer



Programm hat, würden die Speed auf 0 kn reduzieren. Und lästiges, ständiges Ein- und Auskuppeln während der Hafenfahrt oder beim Anlegen ersparen. Hilfreich beim An- und Ablegen ist das elektrische, 5,8 kW starke Slepner Side Power-Bugstrahlruder. In rückwärtiger Fahrt lief die Rivale überaus kursstabil, drehte in Minimalfahrt auf dem Teller. In der Gleitphase wurden dafür rund sechs Bootslängen benötigt. Warum so viele, dafür hat

Fabio Gianpetri vom Riva-Konstruktionsbüro eine plausible Erklärung: „Die im Rumpf in Halbtunneln installierten Ruder vierblättrigen Scacca Barozzi-Propeller lassen sich nicht größer dimensionieren, der maximale Rudereinschlagswinkel beträgt 16°. Halbtunnel mit mehr Durchmesser für weiteren Einschlag und größere Ruderblätter sind für den notwendigen hydrotechnischen Auftrieb im Heckbereich nicht möglich.“ Weil die Motoren mit V-Antrieben nun einmal für viel nutzbaren Raum an Bord weit achtern installiert sind.

Der Maschinenraum bietet zwar Platz für alle Aggregate (wie Condaria-Air Condition/Heizung, 13-kW-Kohler-Generator), ist aber in der Höhe begrenzt. Denn darüber wurde eine Heckgarage mit großer Klappe über die große Badeplattform für den bis zu 3,20 m langen Tender angeordnet. Den gibt es als Extra, das von der Werft konzipierte Slipsystem für leichtes Zuwasserlassen oder Wiederaufnahmen gehört ebenso zur Standardausstattung wie die Besenzoni-Passarelle.

Unter der Wasserlinie ist der Deep-Vee-Rumpf – mittschiffs um 21°, am Heck um 17° aufgekimmt – in vollem GFK gehalten. Oberhalb besteht er aus einem GFK- und Airex-Schaum-Sandwich. Das im Gold-Bronze-Ton gehaltene, äußerst glatte Gelcoat verleiht der Rivale edlen Anstrich. Damit stechen sie aus dem Rahmen des Üblichen, fallen auf. Der große Schriftzug *Riva* am Heck dokumentiert den feinen Stall, aus dem sie stammt. Bei den äußeren Linien und der Interieurgestaltung haben die Künstler um Mauro Micheli und Sergio Baretta von Officina Italiana Design aus Bergamo ein gutes Händchen für Stil und stilistische Details gezeigt.

Ein Beispiel für Perfektion im Detail: Im Cockpit – und direkt dort, wo man sie schnell zur Hand hat – zu verstauen sind die Fender hinter einer Klappe in Ausformungen, ganz wie für Gläser in einer Vitrine. Der Geräteträger für die Antennen erhebt sich turmartig über der 3-Personen-Liegewiese im Cockpit, anstatt es insgesamt zu überspannen und beschatten. Neben den weiteren Sonnenanbeterkissen auf dem Vorschiff (Teakdeck als Extra) gibt es zusätzlich zu den üblichen Gläserhalterungen auch Staufächer für Bücher, Zeitschriften und andere Utensilien.

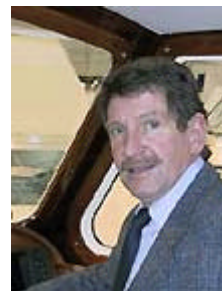
Im Cockpit mit Open-air-Pantry (Spülbecken, Elektro-Grill, Kühlschrank und Icemaker) sitzen drei Personen am Esstisch, gibt es für weitere zwei Beistellhocker. Am Steuerstand hat neben dem Fahrer ein Bordgast Platz. Das Volant erstreckt sich über mehrere Ebenen, um alle Anzeigen und Geräte (wie VDO- & Raymarine-Instrumente, Navionics-GPS-Kartenplotter, Raymarine-Autopilot und -Echolot, Simrad-UKW mit Bordphone-Funktion) bestens im Blick oder zur Hand zu haben. Teilweise sind sie mit schwenkbarer Glasscheibe schnell bei Regen abzudecken.

Interieur aus hell gebleichtem, seidenmatten Eichenholz dominiert unter Deck, verbirgt mit Abdeckungen die Innenpantry mit Spülbecken, 4-Flammen-Ceran-Herd, Geschirrspülmaschine, Isotherm-Kühlschrank und Sharp-Mikrowelle. In die Tür vor dem Kühlschrank sind Gläserhalterungen integriert, hinter dem Sharp-Flachbild-TV gibt es ein sinnvoll jeden nur mögliche Raum ausnutzendes weiteres Staufach. Alles ist überaus pfiffig arrangiert. Das eierschalenfarbene Ledersofa für vier Personen setzt im Salon weitere helle und freundliche Akzente, zwei weiter Bordgäste nehmen am verspiegelten, gläsernen und putzintensiven Esstisch auf Beistellhockern Platz.



Fahrbericht Riva 52 Rivale

Von Hans Wischer



Im Vorschiff nchtigt das Eignerpaar auf einem Queensize-Bett mit unterbeluftetem Lattenholzrahmen, hat ausreichend Schrankraum für Wochenendtrips und ein eigenes Duschbad mit Vakuum-WC und Edelstahl-Designer-Waschschussel über einem Glastisch. Ebenso ruhen vier Bordgaste mittschiffs unterhalb des Steuerstandes in zwei Kabinen mit eingeschränkter Stehhohe auf Einzelbetten, teilen sich ein Duschbad, das dem des Eignerpaares ebenbürtig ist. Anstelle der zweiten Gastekabine offeriert die Werft eine Separate für den Skipper mit direktem Zugang vom Cockpit aus.

Fazit: Geräumiges Open-Air-Cockpit, Heckgarage für den Tender sowie Salon mit Pantry und drei Schlafkabinen Kabinen unter Deck, diese Symbiose auf rund 16 m Länge ist auf der Riva Rivale mit hervorragenden Fahrwerten optimal gelungen.

Daten

Länge ü.A.	16,12 m
Rumpflänge	15,74 m
Breite	4,61 m
Tiefgang	1,40 m
Höhe ü.WL	3,21 m
Verdrängung	voll geladen 22,95 t ungeladen 19,2 t
Rumpfform	Knicksant mit tiefem V und Propeller-Tunneln, Aufkimmung mittschiffs 21°, am Heck 17°
Rumpf u. WL –Material	GFK
Rumpf über Wasserlinie, Deck & Aufbauten-Material	Sandwich aus GFK & Airex-Schaum
Motorisierung	2 x 809 kW / 2 x 1.100 PS (MAN - 10-Zylinder- Common Rail-Turbodiesel) mit V-Antrieb & ZF-Getriebe
Treibstoff	2.500 l
Reichweite	220 sm bei 40,5 kn, 260 sm bei 36,7 kn
Bordelektronik	VDO- & Raymarine-Instrumente, Navionics-GPS-Kartenplotter, Raymarine- Autopilot & -Echolot, Simrad-UKW mit Bordphone-Funktion
Generator	13 kW (Kohler)
Elektr. Bugstrahlruder	5,8 kW (Sleipner Side Power)
Frischwasser	500 l
Warmwasserboiler	80 l (elektrisch)
Abwasser	Greywater 68 l, Blackwater 106 l
Tender-Slipsystem	Werftteam Riva
Passarelle	Besenzoni
Klimatisierung	Heizung & Air Condition (Condaria)
Klassifizierung	CE A & RINA
Konstruktion	Werftteam Riva
Exterieur- & Interieur Design	Officina Italiana Design Mauro Micheli
Werft	Riva (Italien) Via Predore 30, I-24067 Sarnico, Tel. +39 035 / 910 202, Fax 911 059
Internet	www.rivaboats.com



Fahrbericht Riva 52 Rivale

Von Hans Wischer



Fahrwerte

Wir maßen auf dem Lago d'Isseo bei Wind- und Seestärke 0 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel bei 50 % Ladung (Tanks) und 3 Personen an Bord

Maximal	40,5 kn bei 2.350 U/min, erreicht nach 32 sec / 86 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 85 dBA im Salon, 83 dBA in der Eignerkabine
Minimal	mit 1 Maschine 6,2 kn, mit 2 Maschinen 7,6 kn bei 600 U/min / 68 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 64 dBA im Salon, 61 dBA in der Eignerkabine
Untere Gleitfahrt	14,6 kn bei 1.230 U/min, erreicht nach 7 sec / 78 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 77 dBA im Salon, 71 dBA in der Eignerkabine
Marschfahrt	36,7 kn bei 2.100 U/min, erreicht nach 16 sec / 84 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 83 dBA im Salon, 79 dBA in der Eignerkabine