

**FOCUS**

# Riva El-Iseo

Riva Yacht  
di Nico Caponetto

*Inimitabile eleganza  
che si proietta nel  
futuro. Sintesi estrema  
del nuovo modello Riva,  
il primo motoscafo  
completamente elettrico  
che inaugura la nuova  
gamma E-Luxury del  
cantiere di Sarnico*



La grande forza di Riva, fin dalle origini, è stata quella di vincere tutte le sfide progettuali del suo tempo, combinando la sapienza artigianale con le nuove tecnologie. Riva El-Iseo non è solo il motoscafo a propulsione completamente elettrica più bello del mondo; è anche la dimostrazione che gli investimenti in ricerca e sviluppo aprono nuove rotte alla sostenibilità e all'attenzione all'ambiente". Sono le parole di Alberto Galassi, CEO di Ferretti Group di cui Riva fa parte, per definire la filosofia che sottende al nuovo runabout di 8,40 metri, prima unità in assoluto a ottenere dal Rina la certificazione full-electric.

Come tutte le creazioni Riva, anche il nuovo El-Iseo porta la firma di Mauro Micheli e Sergio Beretta, fondatori di Officina Italiana Design, in collaborazione con il Comitato Strategico di Prodotto presieduto dall' Ing. Piero Ferrari e la Direzione Engineering di Ferretti Group.

Il risultato del lavoro di questo team è un modello che porta ben impressa la fisionomia del brand, a partire dallo scafo, il cui disegno è ereditato da quello dell'arcinoto Riva Iseo. Coperta e pedana di poppa sono realizzati in mogano lucido, l'acciaio è il protagonista dei dettagli, mentre le cuscinerie sono in tessuto sky. La coperta, il pozzetto e la plancia si presentano con un design completamente rinnovato, così come è una novità per Riva il colore del primo scafo, l'Azzurro California.

Sul piano tecnico, la certificazione B del RINA, ovvero l'atto con cui l'ente certifica che l'imbarcazione è progettata per navigare con vento fino a forza 8 e altezza dell'onda significativa fino a 4 metri, stabilisce meglio di qualsiasi altra dichiarazione la qualità dell'architettura navale di El-Iseo. La propulsione è affidata al tradizionale sistema con piede poppiere associato a un motore elettrico Parker GVM310 di Parker Hannifin da 250 kW (300 kW di picco), che permette una velocità di crociera di 25 nodi e una massima, autolimitata, di 40, con una curva di accelerazione nettamente superiore a quella di uno scafo di pari dimensioni a motore endotermico.



## SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 8,35
Lunghezza al galleggiamento:	m 7,10
Larghezza:	m 2,50
Immersione alle eliche:	m 1,00
Dislocamento:	kg 3.750
Serbatoio acqua:	40 litri
Numero massimo persone:	6
Motorizzazione:	1 x Parker GVM310
Tempo ricarica batterie (da 20% a 80%):	5 ore
Tempo ricarica batterie (da 20% a 80%) modalità fast:	75 minuti
Categoria CE:	B



Le batterie che alimentano il propulsore sono al litio ad alta densità, capaci di durare fino a 10 volte di più delle batterie al piombo-acido. Le prese per la ricarica sono posizionate sotto la griglia in acciaio sul lato di sinistra e nella modalità fast charging permettono di passare da un 20% al 80% di carica in 75 minuti. La loro configurazione prevede la presenza di due blocchi autonomi, in modo che, in caso di malfunzionamento di uno dei due, l'altro possa garantire la completa alimentazione energetica; inoltre - particolare che ha contribuito all'assegnazione della categoria B Rina - sono stagne, raffreddate a liquido e collocate all'estremità prodiera della sala macchine, facilmente accessibili e ispezionabili. Infine sono termicamente extra coibentate, grazie alla presenza di un rivestimento tecnologicamente avanzato, ad alte prestazioni di resistenza al fuoco in rapporto al suo peso, posizionato nella parte interna del pannello di chiusura in vetroresina del vano: il materiale utilizzato, abitualmente impiegato nell'industria aerospaziale, è estremamente leggero (pesa solo 5 kg) ed è costituito da pannelli di fibra di carbonio che forniscono un efficiente scudo termico alla fiamma. È inoltre installato un sensore per la rilevazione di gas, che si attiva in caso di eventuali fughe.

Come è nella tradizione del brand Riva, la plancia di comando conquista una posizione centrale nel layout generale di El-Iseo. Il cruscotto è completamente digitale, con due display touch screen dai quali è possibile accedere a tutte le informazioni inerenti alla navigazione e all'impiantistica di bordo. Tre le modalità di navigazione, i cui nomi traggono ispirazione dai tempi della musica classica: Adagio, Andante e Allegro. La prima è l'andatura ECO che limita la velocità (5 nodi di massima) e l'accelerazione, permettendo di contenere i consumi e perciò di massimizzare l'autonomia fino a 10 ore di navigazione. La modalità Andante consente le prestazioni tipiche di un'imbarcazione di simili dimensioni con motore endotermico, permettendo di raggiungere i 25 nodi. Allegro è la modalità più spinta: velocità massima di ben 40 nodi con la tipica accelerazione elettrica. Per mantenere il più a lungo possibile la durata della batteria, quando la carica residua raggiunge la soglia del 20% (pari a circa 10 miglia di autonomia), indipendentemente dalla modalità di navigazione selezionata, la barca si imposta automaticamente sull'andatura Adagio, consentendo all'armatore di conservare energia e raggiungere in modo sicuro l'ormeggio o una stazione di ricarica.