

# BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

## Cover AZIMUT GRANDE 26M

### Megayachts

Benetti *B.Now 50M*

### Events

Admiral | Giorgio Armani

### Engines

- Mercury *V10*
- Propel *S1*

### Design

Molteni&C

### Components

Ship Control

1993 - 2023  
**30** Years  
BARCHE

### Travel

Tahitian Renaissance

### Boats

- Sanlorenzo *SD90*
- Riva 76' *Bahamas Super*
- Rizzardi *GR 63'*
- Scanner *Envy 1200*
- Excess 14



# L'unicità dei dettagli

## Unique DETAILS

VERSIONE AGGIORNATA DI UNO DEI MODELLI DI MAGGIOR FASCINO DELLA CASA DI SARNICO, NUOVA VITA PER L'OPEN CHE DIVENTA COUPÉ. AN UPDATED VERSION OF ONE OF THE MOST CAPTIVATING MODELS FROM THE SARNICO-BASED YACHT MAKER. A NEW LIFE FOR THE OPEN TOP, WHICH BECOMES A COUPÉ.

*by Luca Sordelli*

*photo by Leonardo Andreoni*



Mentre tutti sgomitano, cercano di stupire, magari anche di inventare lì dove da inventare non c'è nulla, Riva fa Riva. Nell'affollata, competitiva, a volte un po' isterica fascia di mercato dei 24 metri, la casa di Sarnico lavora di fino e di cesello, migliorando l'esistente. A sei anni dal lancio del primo 76' Bahamas arriva una sua versione aggiornata sia dal punto di vista estetico sia funzionale. In sostanza riprende in pieno i contenuti progettuali del "long seller" di Riva. Come è naturale che sia, non cambia la paternità della barca, anche il nuovo Super è infatti di Officina Italiana Design, pensato in collaborazione con il cantiere. Le barche di Riva stupiscono per il concentrato di tecnologia ed eleganza rappresentato con idee, materiali, tecniche di costruzione. Qui, sul 76' Bahamas, il capolavoro è il sistema



**Designer**  
Sergio Beretta and  
Mauro Micheli

Officina Italiana Design, fondata da Mauro Micheli e Sergio Beretta, ha firmato il design.

Officina Italiana Design, founded by Mauro Micheli and Sergio Beretta, signed the design.

Il tetto in carbonio ha un sistema che permette di passare da open a coupé e viceversa. Movimentato su entrambi i lati da una coppia di bracci con finitura carbon look lucida, si solleva dalla tuga e si posiziona sopra il pozzetto agganciandosi al parabrezza e al roll bar.

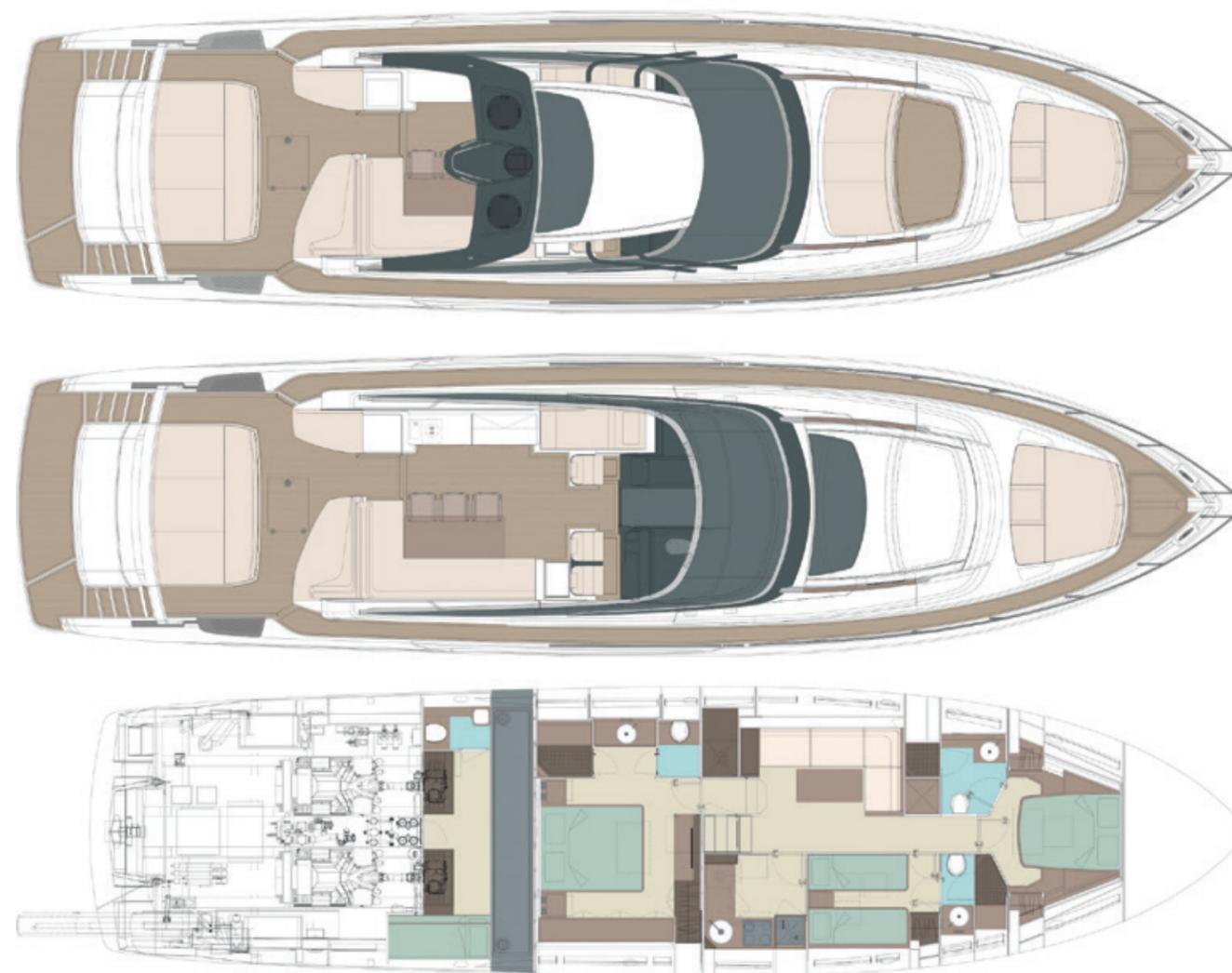
*The carbon roof has a system that allows you to change from open top to coupe and vice versa. Moved on both sides by a pair of arms with a polished look carbon finish, it lifts from the forward deckhouse and positions itself above the cockpit by hooking onto the windscreen and roll bar.*





Il layout si articola in tre cabine con bagno privato, di cui l'armatoriale a centro barca, la Vip a prua e, nel mezzo, la doppia che si sviluppa lungo il lato di dritta, per lasciare quello di sinistra a un grande salotto con divano a L. Ai piedi delle scale di discesa, sempre sulla dritta, si trova la cucina con mobile ad angolo.

*The layout features three en-suite cabins, with the master cabin amidships, the VIP one in the bow and, in the middle, the double cabin that extends along the starboard side, leaving the port side to a large lounge with an L-shaped sofa. At the foot of the stairs, also on the starboard side, we find the galley with a corner cabinet.*



Sottocoperta il restyling del nuovo Riva 76' Bahamas Super ha interessato più la ricerca dei dettagli che lo stravolgimento dei layout. In cucina la mensola estraibile a parete ha maggiori dimensioni del piano di lavoro e la porta è stata modificata per aumentare lo spazio nella cabina ospiti adiacente.

*Below deck, the restyling of the new Riva 76' Bahamas Super was more about the quest for details than overhauling layouts. In the kitchen, the wall-mounted pull-out shelf is larger than the worktop, and the door has been modified to increase the space in the adjoining guest cabin.*

che è stato inventato (e brevettato) per movimentare il top in carbonio, con l'obiettivo di trasformare, in meno di un minuto, la barca da open a coupé, e viceversa. Mosso su entrambi i lati da una coppia di bracci anche loro in carbonio, si solleva dalla tuga di prua e si posiziona sopra il pozzetto agganciandosi al parabrezza e al roll bar. L'armatore può inoltre scegliere di montare le cappe per le chiusure laterali, ideali per proteggere completamente il pozzetto in caso di maltempo. Il risultato più evidente è che in questo modo si rivela un'inaspettata

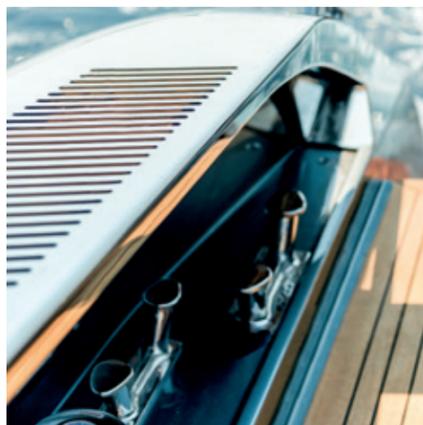


dinette di prua, ma quello che più stupisce è come in entrambe le configurazioni le linee tirate da Mauro Micheli rimangono intatte. Altro bellissimo pezzo unico di 76' Bahamas è il parabrezza realizzato in acciaio inox lucido e cristalli stratificati a doppia curvatura. Estremamente complesso e sofisticato da realizzare, è anch'esso un elemento fondamentale pensato non solo per proteggere da mare e vento, ma anche per mantenere ininterrotta la linea del profilo voluta dai progettisti. Oltre al C-Top, sempre in termini di movimentazioni e funzionalità che sposa il design, da segnalare la facilità con cui si riesce a trasformare tutta la zona di poppa, dove la plancia è affondabile e l'apertura del garage è ora gestibile dalla pulsantiera del bracciolo del prendisole.

Al suo interno alloggia un tender da 3,25 metri, con la possibilità di stivare anche altri giochi d'acqua. Centro vitale della barca è il pozzetto, con un grande prendisole a poppa, divano a L, un tavolo in teak con inserto in acciaio inox e zona bar (volendo anche con grill). È possibile avere in quest'area anche uno schermo TV. Elegante la chaise longue al fianco della postazione di pilotaggio, dove si fanno sentire le principali modifiche apportate su 76' Bahamas Super dal punto di vista dell'interfaccia tecnologica. I nuovi display Simrad sono tre, touch, da 16 pollici (ma si possono avere anche quelli da 19) per leggere strumenti di navigazione e manovra oltre al monitoraggio degli impianti di bordo. La timoneria da idraulica passa

IL DÉCOR È ALL'INSEGNA DEL RIGATINO BIANCO VERNICIATO CON LACCATURE OSSIDIANA E INSERTI IN CUOIO NERO CON CUCITURE A VISTA BIANCHE.  
THE DÉCOR IS CHARACTERISED BY WHITE PAINTED STRIPES, WITH OBSIDIAN LACQUER, AND BLACK LEATHER INSERTS WITH VISIBLE WHITE STITCHING.





a elettroidraulica di Xenta, per una migliore esperienza di navigazione. Da questo punto di vista, la base di partenza è sempre la collaudata ed efficiente piattaforma navale del primo *Bahamas*, che a sua volta è la stessa di *Riva Perseo Super*. Difficile avere di più. Niente sorprese quindi, e come sempre grande comfort ad ogni andatura, correzioni di assetto minime e nel complesso

La plancia di comando è dotata di timoneria elettroidraulica con gestione indipendente dei timoni per una ottimizzazione sportiva della virata, e plancia integrata Simrad Command, che integra monitoraggio di bordo e strumenti di navigazione e manovra da cui il comandante potrà gestire l'intero yacht con 3 schermi touchscreen da 16".

tutto quello che serve per soddisfare le esigenti richieste degli armatori Riva. Doppia la scelta per la propulsione, sempre con trasmissione in linea d'asse V-Drive e sempre targata Man V12, ma si può optare tra due 1.550 oppure 1.800 cavalli. Nel primo caso la velocità massima è di 32 nodi e quella di crociera 28, nel secondo si sale rispettivamente a 37 e 32.

*The dashboard is equipped with electro-hydraulic steering gear with independent rudder management for sporty turning optimisation, and an integrated Simrad Command panel that integrates on-board monitoring, navigation and manoeuvring instruments, from which the captain can manage the entire yacht via three 16" touchscreen displays.*

While everyone is scurrying around, seeking to impress or perhaps even to invent something where there is nothing to invent, Riva does what Riva does best. In the crowded, competitive, sometimes rather hysterical 24-metre segment of the market, the company from Sarnico is working hard and chiselling away, improving on what already exists. Six years on from the launch of its first 76' *Bahamas* comes a version that has been updated in both an aesthetic and functional sense. In essence, it takes up the design contents of Riva's "long seller" in full. As is only natural, the boat designers have not changed. Indeed, the new Super is the work of Officina Italiana Design, designed in collaboration with the shipyard. Riva's boats stand out for being packed with technology and elegance in the form of ideas, materials and construction techniques. Here, on the 76' *Bahamas*, the masterpiece is the system that was invented (and patented) to move the carbon top, to transform the boat from open to coupé, and vice versa, in under a minute. Moved on both sides by a pair of arms also made of carbon, it lifts from the forward deckhouse and positions itself above the cockpit by hooking onto the windscreen and roll bar. The owner can also choose to fit side covers, ideal for fully protecting the cockpit in bad weather. The most obvious result is that this reveals an unexpected bow dinette, but what is even more surprising is how the lines drawn by Mauro Micheli remain intact in both configurations. Another beautiful, unique piece of the 76' *Bahamas* is the windscreen made of polished stainless steel and double-curved laminated glass. Highly complex and sophisticated to make, it is also a fundamental element designed not only to protect against the sea and wind but also to preserve the seamless profile desired by the designers. Once again in terms of movement and functionality combined with design, in addition to the C-Top, it is worth noting the ease with which the entire aft area can be transformed – the dashboard can be sunk and the garage opening can now be operated from the sundeck armrest

L'acciaio inox è, come sempre sulle imbarcazioni Riva, un elemento stilistico dominante.

*As always in Riva's vessels, stainless steel is a dominant stylistic feature.*

## VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

# 37.8



## AUTONOMIA MN RANGE NM

# 380



## RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER

# 16.8

## RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

# 4.1

## PESO FULL MASS DISPLACEMENT

# 50



**RIVA**  
Via Predore, 30  
I-24067 Sarnico (BG)  
T. +39 035 9240111  
www.riva-yacht.com

**PROGETTO**  
Officina Italiana Design,  
Comitato Strategico di Prodotto,  
Direzione Engineering di Ferretti Group

**SCAFO**  
Lunghezza ft. 23,32m • Lunghezza scafo 22,49m  
• Baglio massimo 5,68m • Immersione 1,95m  
• Dislocamento 49.500 kg • Capacità serbatoio  
carburante 5.600 l • Capacità serbatoio acqua 840 l

**MOTORE**  
2 Man V12 1800 • Potenza 1.324 kW/1.800 cv  
• Alesaggio per corsa 128mm x 157mm • Cilindrata  
24,24 l • Numero di cilindri 12 • Regime di rotazione  
massimo 2300 giri/min • Peso 2.380 kg

**CERTIFICAZIONE CE**  
Categoria A

**PROJECT**  
Officina Italiana Design,  
Strategic Product Committee,  
Ferretti Group Engineering management

**HULL**  
LOA 23,32m • Length 22,49m • Maximum beam  
5,68m • Draft 1,95m • Displacement 49,500 kg  
• Fuel tank volume 5,600 l • Water tank volume 840 l

**MAIN PROPULSION**  
2 MAN V12 1800 • Outlet mechanical power 1,324 kW  
/1,800 hp • Bore&Stroke 128mm x 157mm • Swept  
volume 24,24 l • Cylinders 12 • Maximal rotational  
speed 2300/min • Weight 2,380 kg

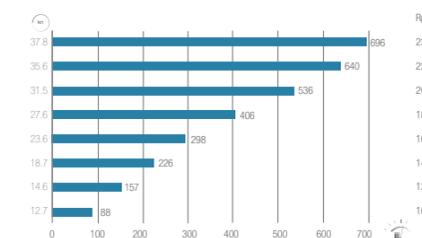
**EC CERTIFICATION**  
Cat A

## CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

**Località**//Place Cannes  
**Mare**//Sea state Calmo//Calm  
**Vento** A regime di brezza  
Wind speed Breeze  
**Persone a bordo**//People on board 8  
**Carburante imbarcato** 3800 l  
Fuel volume on board  
**Acqua imbarcata** 600 l  
Water volume on board

## VELOCITÀ IN NODI SPEED IN KNOTS

## CONSUMI L/H FUEL CONSUMPTION L/H



## LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA) L/ NA MI (CRUISING SPEED)

# 14.7

| Giri/min                      | Velocità kn         | Consumi totali L/h                          | Consumi litro miglio                                | Autonomia mn |
|-------------------------------|---------------------|---|---|--------------|
| Engine rotational speed 1/min | Boat speed in knots | Total Fuel consumption (as volume flow) L/h | Total Fuel consumption (as volume hanging) L/ na mi | Range na mi  |
| 1000                          | 12.7                | 88  | 6.9   | 808          |
| 1200                          | 14.6                | 157   | 10.7  | 520          |
| 1400                          | 18.7                | 226   | 12.1  | 463          |
| 1600                          | 23.6                | 298   | 12.6  | 443          |
| 1800                          | 27.6                | 406   | 14.7  | 380          |
| 2000                          | 31.5                | 536   | 17.0  | 329          |
| 2200                          | 35.6                | 640   | 17.9  | 311          |
| 2340                          | 37.8                | 696   | 18.4  | 304          |



control panel. It houses a 3.25-metre tender, with the possibility of stowing other water toys as well. The cockpit is the nerve centre of the boat, with a large aft sundeck, an L-shaped sofa, a teak table with stainless steel insert and a bar area (with a grill if required). A TV screen is also an option in this area. There is an elegant chaise longue adjacent to the cockpit, where the main changes made to the 76' Bahamas Super can be perceived in the technological interface. There are three new 16-inch Simrad touchscreen displays (although 19-inch versions are also available) for viewing navigation and manoeuvring instruments as well as monitoring onboard systems.

The Xenta steering system has gone from hydraulic to electro-hydraulic for a better sailing experience. In this respect, the starting point is still the tried and tested and efficient naval platform of the first Bahamas, which in turn is the same as the Riva Perseo Super. It would be difficult to have more. No surprises then, and as always great comfort at all speeds, minimal trim adjustments and overall everything needed to meet the demanding requirements of Riva owners. There is a double choice of propulsion, still with V-Drive in-line transmission and still MAN V12, but you can choose between two 1,550 or 1,800 HP engines. In the first case, the top speed is 32 knots and the cruising speed is 28 knots, while in the second case, they climb to 37 and 32 respectively. ▴

### **Engine room**

Come da tradizione Riva la trasmissione è una classica linea d'asse V-Drive. In sala macchine si può optare tra due Man da 1.550 o 1.800 cavalli ciascuno. I correttori di assetto sono gli Interceptor Humphree ed è disponibile il joystick di manovra Aventics, grazie al quale, in ormeggio, motori ed elica di prua lavorano insieme.

*In keeping with Riva tradition, it features classic V-Drive in-line transmission. You can opt for a pair of either 1,550 or 1,800-hp engines in the engine room. It has Humphree Interceptor trim tabs and an Aventics manoeuvring joystick is also available, thanks to which the engines and bow thruster work together when mooring.*