

RIVA JUNIOR STORY



Nei primi anni '60 la produzione del Cantiere Riva registra un crescente successo, soprattutto con i collaudati modelli classici Super Florida, Ariston e Aquarama. Questi eleganti capolavori in mogano ormai sfrecciano lungo le coste di tutto il mondo con al timone i più noti personaggi del jet-set.

L'Ing. Carlo Riva, sempre attento al mercato del diporto mondiale, decide che occorre studiare un nuovo motoscafo, con tanto spazio interno, che si adatti ad una clientela giovane e sportiva: un modello da affiancare al raffinato e impegnativo Super Florida. Questo modello dovrà presentarsi sul mercato con un prezzo finale contenuto, cosa non semplice, ma stimolante.

Carlo Riva vuole un'imbarcazione ancora in legno, di dimensioni contenute, facilmente carrellabile, con un motore centrale in linea d'asse tradizionale, con una potenza adeguata per fare sci nautico in scioltezza (150-180 hp), e soprattutto vuole ridistribuire le sistemazioni interne. Dopo le prime proposte in mogano con nuovi lay-out interni, caratterizzati principalmente da una ridistribuzione dei vari elementi compositivi dei modelli classici, si pensa addirittura a un vero e proprio ski-boat in vetroresina con propulsione entro-fuoribordo.

Questa idea viene fortemente suggerita e caldeggiata da Gerard Kouwenhoven, l'amico dell'Ingegnere che frequenta le grandi spiagge della Florida, dove impazza il waterskiing; ma dopo i primi schizzi l'idea viene quasi subito accantonata.

Un'altra proposta innovativa, ipotizzava prendisole a proravia, motorizzazione centrale con guida posteriore, due transiti laterali, protetti da robusti corrimano correnti dal parabrezza fino a poppa con prese d'aria per il motore integrate; dopo varie ipotesi, per questo particolare verrà realizzato un design funzionale ed esclusivo, che caratterizzerà i terminali anteriori dei corrimano sullo Junior di serie e saranno riproposti negli anni '70 con il Rudy in vetroresina. Durante lo sviluppo dei disegni preliminari, l'Ingegnere sceglie di abbandonare la finitura tutta in mogano per adottare una livrea generale dello scafo quasi totalmente pitturato in bianco a buccia d'arancio, limitando il mogano per la coperta, per due strisce nelle fiancate parte alta e lo specchio di poppa.

Una rivoluzione nella tradizione costruttiva dei Cantieri Riva, suggerita dall'intenzione di rendere più giovanile il look dello Junior e di poter proporre un prezzo di listino allettante.

Abbandonata la soluzione con guida a poppavia, la sistemazione finale è definita con guida anteriore, cassa-motore centrale e tutto il pozzetto percorribile sui lati, da prua a poppa. Il primo Junior viene presentato al Salone Nautico di Genova nel 1966, dove ottiene subito un notevole successo e viene lanciato lo slogan dal compianto Mauro Poltronieri: **“Riva-Junior: la bomba dei giovani!!”**

Il Riva Junior è stato costruito dal 1966 al 1972 in 626 esemplari.