



Florida



ida





volante è Alfa Romeo, con al centro lo stemma del cantiere con i tre marinaretti. Ai lati del pozzetto di poppa si trovano i remi, come negli altri Utility più piccoli.

Rispetto al primo esemplare costruito, la serie 1955 introduce un maggior numero di ordinate a 22 cm d'interasse e tutte le modifiche apportate al resto della produzione Riva. Si adotta l'uso di collanti tra il fasciame delle murate e i correnti; la viteria Phillips con testa a croce, sia in carena sia tra fasciame e ordinate. Da quest'anno il fasciame è fissato dall'esterno e protetto da tappini di mogano. Si montano anche una nuova scatola sterzo e un nuovo asse elica, la bussola al supporto asse elica Goodrich, oltre al conta ore e alla temperatura dell'acqua elettrici.

Nel 1957, con inizio dal n. 219, la coperta è in lamellare Honduras, a tre stra-

ti, con incorporati i listelli bianchi. Con la serie 1958 anche murate e specchio di poppa sono in lamellare preformato e la poppa ha un disegno più arcuato. La serie 1959 porta molte novità, introdotte sin dal n. 238 del 1958: il volante a calice, interamente di colore crema, i nuovi strumenti SW/Chris Craft con ridisegno del cruscotto e nuove tasche laterali non più metalliche ma con un profilo in mogano. Cambia la tappezzeria e si invertono i colori, le fasce dei sedili da bianche diventano in vipla di colore rosso e negli schienali non sono più diritte ma leggermente a V, mentre gli interni sono di color avorio come i burloni. I materassini sono sempre in tela rossa trapuntata. Nel 1960 la denominazione diviene "Super Florida" e compare sul cruscotto al posto di "Riva Chris Craft". Con l'adozione dell'8V Chrysler il comando invertitore è spostato al volante, l'indicatore di temperatura è a due

sci  
zic  
vit  
Ne  
car  
La  
tuè  
ter  
tali  
car  
tra  
laic  
un  
Ne  
feti  
cor  
Ne  
sol  
Le  
di  
in l  
ger  
est  
Re  
mo  
seg  
sci,  
I fia  
ora  
chie  
bot  
Doj

Il Su



scale, una per bancata, l'impianto a 12 volt, il serbatoio inox da 130 litri anziché 100. Sopra il cruscotto è fissato un portaoggetti in plexiglas. Tutte le viti hanno la testa a croce e quelle in vista sono cromate.

Nella serie 1961, così come sugli altri modelli, l'elettro-sirena è di serie. La carena è leggermente modificata in corrispondenza della sezione maestra. La tappezzeria cambia nuovamente: è ora in Resinflex a rugosità accentuata, di color rosso aragosta sui bordi degli schienali e della seduta anteriore, con interni del sedile e degli schienali imbottiti a coste orizzontali color avorio; il disegno a V sugli schienali è ora rastremato fino a toccare i sedili. La capottina, a richiesta, dotata di finestri laterali in plastica trasparente apribili con la cerniera, si fissa alla scanalatura ricavata nel telaio del parabrezza; a poppa, ha due anelli di coperta ed è sostenuta da un arco in ottone cromato da fissarsi nelle apposite sedi in coperta.

Nel 1962 si apportano nuove modifiche alle carene, con la lunghezza effettiva di 5,92 m; il sedile del pilota si può ora ribaltare, per una guida più comoda anche in piedi, o seduti sulla sua sponda.

Nel 1963, si fanno modifiche d'insonorizzazione. Esteticamente cambiano solo le difese di prua cromate, più lunghe di 35 cm.

Le principali modifiche della serie 1964, invece, sono la maggior lunghezza, di 11 cm, dovuta a un maggior slancio di prua, il cruscotto che è in Honduras e non più in formica, con un profilo superiore sporgente in legno massello e la strumentazione VDO, innovativa per estetica e per tecnologia. Le viti sono modificate nel taglio, ora Reed & Prince. La tappezzeria è d'importazione americana, più morbida e lavabile e con un rosso più vivo della precedente; il disegno non cambia, ma i materassini, sempre in tela rossa, sono lisci, perché non hanno più le trapuntature con i fiocchi di cotone.

I fianchetti di contro murata interni sono realizzati sempre in mogano, ma ora del tipo Honduras, mentre le protezioni morbide al perimetro interno, chiamate burloni, sono ora più alte e rivestite con tappezzeria in vipla imbottita a coste, simili a quelle dello Junior.

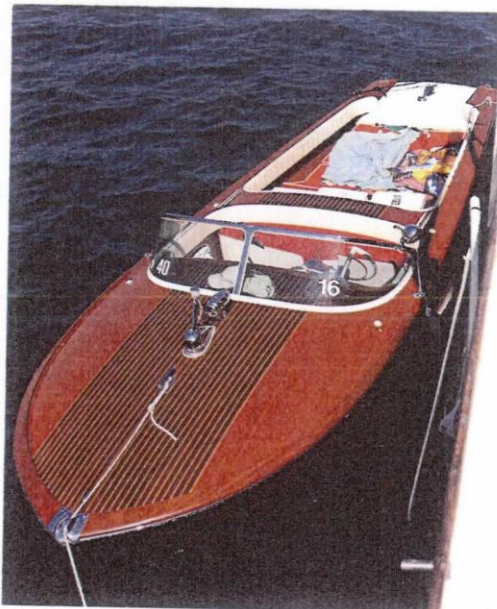
Dopo le sperimentazioni sulle carene effettuate nel 1966, la serie 1967, a

partire dal n. 992, ha una nuova carena con una V più accentuata, la prua più slanciata e il nuovo motore Crusader Riva 220.

Nel 1968 è prodotta un'ultima serie di soli sette esemplari, dal n. 1023 al n. 1029, questo venduto nel 1969: si tratta in realtà di prototipi dell'Olympic, ma con la robustezza del Super Florida. Hanno la coperta di prua con la filettatura limitata alla parte centrale, le falchette in massello di sipo rialzate e il musone di prua con il passacavo centrale, come quello adottato in seguito dall'Olympic. A poppa la coperta ha la parte centrale ribassata, rivestita con il vinile antisdrucchiolo color panna. La lunghezza totale raggiunge in questi esemplari i 6,27 m. La carena è pitturata a smalto bianco con una fascia rossa al galleggiamento, sormontata da un filetto nero di 2 cm e con uno bianco di 2 cm prima della flatting.

Dopo 711 esemplari, il Super Florida lascia il posto all'Olympic, di costruzione più semplice e di 100 kg più leggero, di concezione più pratica e linea più moderna, che, però, non riscuoterà il medesimo gradimento.

Il più vecchio Super Florida registrato è il n. 215 del 1957, di stanza sul lago Maggiore, mentre il più giovane è l'ultimo, il n. 1029 in Costa Azzurra.



Il Super Florida n. 396 del 1959 (a fronte).

Il Super Florida n. 1026 del 1968, esemplare dell'ultima serie di sette scafi, preludio dell'Olympic: la carena, la prua con la falchetta rialzata, il disegno della filettatura della coperta di prua, la poppa con la coperta ribassata e rivestita con antisdrucchiolo sono elementi che vengono ripresi nel progetto dell'Olympic (a fianco).



## Florida Super Super Florida

### PROGETTO

Carlo Riva

### PRODUZIONE

711 esemplari, dal 1953 al 1968

**Lunghezza:** da 5,82 m a 6,27 m

**Larghezza:** da 2,16 m a 2,20 m

**Pescaggio:** 0,47 m

**Motore:** Chris Craft modello MBL da 158 hp, dal 1957 KCL da 175 hp, dal 1960 Chrysler da 177 hp, dal 1964 Chris Craft 6V "283" da 185 hp e dal 1966 Crusader Marine modello Riva 220 da 220 hp

**Velocità:** da 60 a 69 km/h (38 o 40 mph e 43 mph)

**Sarboia:** da 120 a 130 l

**Consumo medio:** 25 l/h circa (con Chrysler M60),

28 l/h a 2500 giri/min (con Chris Craft 263)

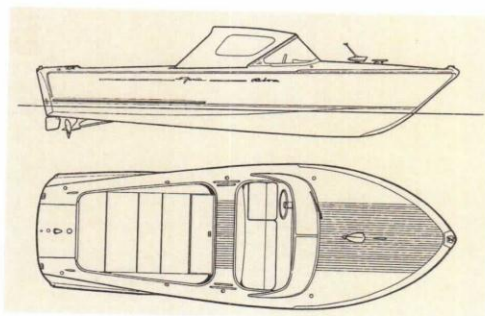
**Autonomia:** 5,5 ore circa

**Peso:** da 1240-1300 kg a 1400 kg nel 1968

**Portata:** 6 persone

### PREZZO

Da 3.500.000 lire nel 1955 con 158 hp a 4.490.000 lire nel 1967 con 185 hp, e 44.500 franchi francesi nel 1968 con motore Riva 220 (l'ultima serie è venduta soprattutto all'estero)



Super Florida del 1960, con i nuovi strumenti SW, il nuovo volante Riva e i pomelli degli interruttori Alfa Romeo. Il cruscotto ha una diversa forma, per adeguarsi ai nuovi orologi. La tappezzeria è avorio a coste orizzontali con le fasce rosse (sotto).



Il Florida Super è un'ulteriore evoluzione in grande del motoscafo dotato di prendisole, ottenuto pantografando il disegno del Florida con un aumento delle dimensioni di circa il 10%.

La costruzione iniziò alla fine del 1953 con il primo esemplare destinato alla scuola di sci nautico dell'Hotel Miramare di Santa Margherita Ligure, diretta da Gigi Figoli, che aveva richiesto uno scafo con motore più potente e misure più idonee per il mare.

Con il Florida Super di Figoli cresceranno campioni mondiali come Marina Doria, poi sposa del principe Vittorio Emanuele di Savoia, o ne furono allievi personalità internazionali come re Hussein di Giordania e la principessa Soraya di Persia, divenuti poi clienti del cantiere.

La produzione regolare inizia, dopo prolungati collaudi, alla fine del 1954, con la serie 1955. Il parabrezza è in cristallo temperato in un solo pezzo, ricurvo e senza telaio, sostenuto da tre montanti in bronzo cromato.

A differenza di quella degli altri modelli, la carena non è pitturata in verde scuro ma in rosso, con due filetti bianchi al galleggiamento, sempre di 2 cm distanziati tra loro di 2 cm, e non cambierà fino al 1968.

La tappezzeria dei sedili richiama la carena, è in vipla rossa, con le fasce diritte e i burloni, imbottiti, in vipla color avorio. I materassini prendisole sono in tela di cotone makò di colore rosso, trapuntati con batuffoli di cotone bianco. Ai lati, nei fianchetti, come negli altri modelli, le tasche portaoggetti a forma di fagiolo hanno una rete di protezione in rame cromato. Il



La capottina montata e il materassino prendisole trapuntato con i batuffoli di cotone (a sinistra).





Se si fosse potuto incollare ed assemblare parti di scafo e fiancate intere il risultato sarebbe stato di gran lunga più robusto, oltre che più spedita la costruzione.

Al ritorno da un viaggio aereo, Carlo Riva comunicò subito a Remo Lodi l'idea venutagli per risolvere il problema della preformazione dei compensati.

L'idea convinse Lodi e si realizzarono macchinari idonei: le presse. Si trattava di applicare un principio semplice per una non semplice soluzione: invece di usare due presse rigide, complanari, una negativa ed una positiva, il cui parallelismo nelle curve doveva essere di precisione millimetrica e quindi estremamente complesso da realizzare, si

doveva sfruttare l'aria compressa.

Come in aereo, in cui la carlinga è pressurizzata, così una delle due presse avrebbe dovuto essere una camera d'aria (prodotta dalla famosa casa di pneumatici Pirelli).

Questa, gonfiata con aria a media pressione, funzionava da stampo e poteva premere uniformemente gli strati di lamellare con colla resorcinica interposta, adagiati sul controstampo, cioè la parte rigida dello stampo. La pressione di incollaggio era così assicurata costantemente in ogni punto.

Nel 1958 dall'Ariston N° 174, dal Florida N° 288, dal Super Florida N° 243 e dal Tritone N° 75, esposto alla Fiera di Milano, anche le fiancate sono in lamellare preformato.



248.  
Savoldi mostra gli strati del lamellare.

248



251



icio tecnico.  
gio Barilani  
ta. Il primo  
lue è il pro-  
calice, ispi-  
cane.

ti realizzare  
olante verrà  
nno 1959 e  
i motoscafi  
lo Riva.

im. Prina si  
sistenza e di

produzione  
io, ai visita-  
pezzo raro  
tti i settori

è abbastan-  
ere quando  
o nulla del



genere. Originalissimo il formato (40x21 in orizzontale), di gran lusso la carta patinata pesante, numerosissime, belle, vivaci ed animate le fotocolor, nitidissime le grandissime fotografie dedicate ai vari tipi della produzione, ed infine una visione panoramica dall'alto del grandioso complesso dei cantieri Riva che, ai già vastissimi e numerosi capannoni del nucleo iniziale, hanno in questi ultimi tempi aggiunto altre costruzioni dedicate alla sezione revisione ed alla sezione cromatura. Degnissimo catalogo quindi di una produzione che ha conquistato il mondo portando il nome dell'arte nautica italiana in ogni dove." da Motonautica, la Vela ed il Motore, aprile 1958 pag. 276. Questo è anche l'anno della sperimentazione delle vernici Allwetterlack, della progressiva sostituzione del fasciame con il compensato preformato e, con gli ultimi esemplari dell'anno, dell'introduzione dei nuovi cruscotti in formica variegata grigia, con i nuovi strumenti Chris Craft.

Anche il Florida adotta il parabrezza panoramico, inizialmente è quello del Sebino, in un pezzo unico e senza cornice superiore.

Con il n. 85, lo Zenit di Somer, le murate sono in preformato. Una novità tecnologica ed esclusiva rivoluzionaria, nata dalla collaborazione tra Carlo e Remo Lodi, di cui si parla in seguito. Il nuovo cruscotto con gli strumenti con la corona cromata è montato sul n. 88, l'ultimo dell'anno.

Alla Pavia Venezia Buzzani vince la gara di regolarità con il suo Ariston. Anche alla settimana nautica di Napoli l'Ariston Lily dei coniugi Lauro, i famosi armatori, s'impone, come l'anno precedente, nel Rally Motonautico Partenopeo.



203

Le murate lamellari vengono adottate anche sugli Ariston, a partire dal n. 171, ma il 173 le avrà ancora in fasciame. Il n. 218 adotta il nuovo cruscotto. Nel Florida le murate lamellari vengono impiegate già nel primo esemplare dell'anno, il n. 288 (gli esemplari totali sono 35). Con il primo Super Florida, il n. 238, si impiega il lamellare per lo specchio di poppa, mentre solo a partire dal n. 243 per le murate (anche se il n. 245 le avrà ancora in fasciame).

L'ultimo dell'anno, il n. 287, ha cruscotto e strumenti nuovi con la cornice cromata, sempre della SW ed anche questi marchi Chris Craft.

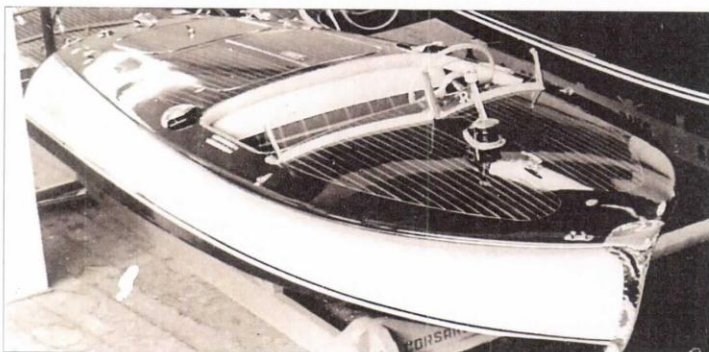
85 sono i Florida e Super Florida, 60 gli Ariston dell'anno, di cui 5 Cadillac 275 Hp. Si vendono, inoltre, 32 Tritoni di cui 6 con i Cadillac da 275 Hp.

203.

Fiera di Milano del 1958. A muro un grande pannello luminoso.

#### Listino in dollari 1958

Florida 131 hp.	\$ 5.280
Florida Super 175 hp.	\$ 6.320
Ariston 175 hp.	\$ 7.130
Tritone 2 x 175 hp.	\$ 14.290



204

204.

L'unico Corsaro costruito con le murate bianche. È del 1952, qui ritratto in rimessaggio alla R.A.M. nel 1958.