Riva / Ferretti Group

76 Perseo

di Corradino Corbò
Impressione di navigazione n. 1618

Prezzo base: Euro 3.550.000 Iva esclusa

Che il nome Riva evochi un senso di esclusività, pur nell'ambito di un settore già di per sé elitario, è cosa nota da almeno cinquant'anni, cioè da quando l'Aquarama incominciò a costituire il set ideale per ritrarre stelle del cinema come la Ekberg, la Bardot, la Loren. Oggi, perciò, da un qualsiasi scafo contrassegnato dal celebre marchio - acquisito nel 2000 dal Gruppo Ferretti - ci si aspetta sempre moltissimo. E, soprattutto, qualcosa di diverso. Una bella sfida, insomma, sia sul piano del design, sia su quello della realizzazione propriamente detta. Stavolta, a raccoglierla, è un coupé al limite dei ventiquattro metri, dunque un'imbarcazione di impostazione sportiva che, in funzione delle sue misure importanti, pretende di garantire il comfort, l'eleganza, la classe dei grandi cabinati. Parliamo dunque del 76 Perseo. Siamo di fronte a uno scafo dal profilo decisamente slanciato, dove tutto, dall'effettivo al virtuale, in un complesso gioco di strutture, di luci e di ombre, concorre a creare una spiccata snellezza.

Notiamo subito che tre coppie di crocieristi possono, volendo, suddividersi tra gli ambienti esterni che ben si stagliano nella vista dall'alto: l'ampio living di prua, articolato in una sorta di pozzetto con divano a parentesi fronte-marcia e in una zona prendisole che segue il profilo decrescente della tuga fino a lambire i filarotti di teak della coperta; l'intimo flying-bridge, architettonicamente alleggerito dall'apparente assenza della timoneria (che in realtà è a scomparsa in un gavone); il pozzetto propriamente detto, con le sue sedute articolate, che appare come l'ideale prolungamento della cabina verso il mare. E' proprio vero: una volta saliti a bordo, si resta subito impressionati dal fluido passaggio esterno-interno, consentito dalle ampie aperture di cristallo della sovrastruttura: il portello verticale sul lato sinistro e il finestrone basculante sul lato dritto. Quando spalancati, questi elementi scompaiono alla vista, creando una gradevole continuità tra il pozzetto e il living interno, per una lunghezza totale di quasi dieci metri.

Un coupé di antico lignaggio e di moderna tecnologia, nel quale l'impronta estetica spiccatamente sportiva preannuncia prestazioni di alto livello.

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA

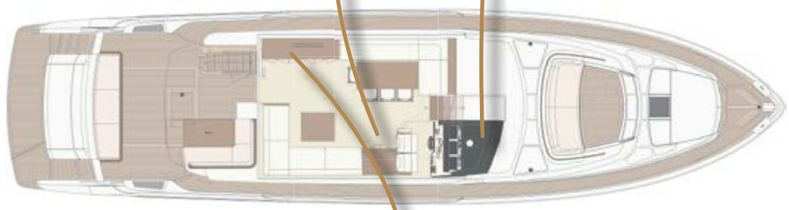
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
800	10,1	46	4,5	1.229
1000	12,4	86	6,9	807
1200	14,2	155	10,9	513
1400	18,1	220	12,1	460
1600	22,8	315	13,8	405
1800	26,8	403	15,0	372
2000	30,2	500	16,5	338
2200	34,6	640	18,4	302
2335	37,2	700	18,8	297

Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su ***www.nautica.it/photo***

Contribuisce alla sensazione di spazio l'eccellente visuale che si può godere da ogni punto di questo salone, grazie sia alle ampie finestrature che si sviluppano su tutti i lati sia alla particolare forma delle impavesate che, come si può notare soprattutto osservando lo scafo dall'esterno, si abbassano proprio in corrispondenza di questo ambiente. Al fine di rendere l'insieme più armonico e coerente, i progettisti di Officina Italiana Design hanno deciso di collocare la cucina sul ponte inferiore: decisione assolutamente condivisibile, anche perché a separare questo ambiente tecnico dalla zona pranzo sono soltanto i sei gradini della scala principale. Per quanto riguarda le cabine e i relativi servizi, sono le immagini a parlar chiaro. A parte i tipici privilegi di destinazione (qui abbiamo una suite armatoriale a mezzanave, una vip a prua e una ospiti sul lato dritto), si tratta in ogni caso di ambienti spaziosi, luminosi, ben aerati e dotati di un arredamento sobrio ed elegante. Il che vale in una certa misura anche per l'alloggio dell'equipaggio (l'unica eccezione è costituita dal pozzo d'ingresso, più adatto ai marinai smilzi) che, ben separato da tutti gli altri ambienti abitativi, è collegato direttamente con la sala macchine. Qui troviamo i due Man da 1.800 cavalli che costituiscono la motorizzazione più potente rispetto alla standard (sempre due Man, ma da 1.550 HP) e che, perciò, mettono ancora più in luce le caratteristiche sportive del Perseo. In più passaggi rileviamo, infatti, oltre 37 nodi di velocità massima che, per uno scafo da cinquanta tonnellate, sono davvero un ottimo risultato. Ma, come non manchiamo mai di sottolineare, non è tanto questo dato a suscitare il nostro apprezzamento. E' infatti la morbida progressione degli assetti in accelerazione, lenta o rapida, a evidenziare il buon disegno di questa carena a geometria variabile che, persino in quella fascia critica di velocità che segna il passaggio dal dislocamento alla planata, rende quasi superfluo il ricorso agli interceptor, in questo caso preferiti ai più tradizionali flap. Stessa nota positiva per quanto riguarda la stabilità in accostata, perfetta a qualsiasi raggio e a qualsiasi velocità.

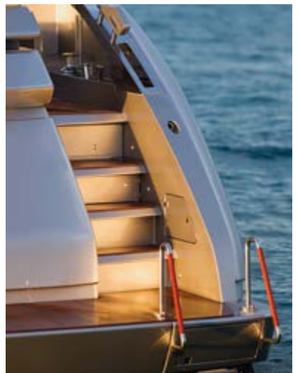
La prova

CONDIZIONI - Vento: forza 2 - Mare: 2 - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 7 - Stato dell'opera viva: ottimo.
RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (interceptor a zero): 15,5 nodi - Velocità minima di planata (interceptor estesi): 15 nodi - Velocità massima: 37,2 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 32 nodi - Fattore di planata: 2,40.
MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 17,60 - Area flying-bridge (sedute incluse): mq 15,90 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 2,00 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,81 - Altezza alla timoneria interna: m 1,90 - Altezza sala macchine: m 1,80 - Larghezza minima passavanti: m 0,35.

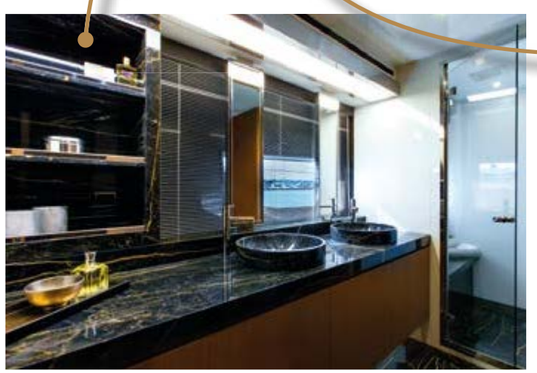


Scheda tecnica

- ❏ Progetto: Officina Italiana Design / Direzione Engineering Ferretti
- ❏ Costruttore: Riva - Ferretti S.p.A., via Ansaldo 7, 47122 Forlì (FC), tel. 0543 787511, fax 0543 473069; customer.service@riva-yacht.com; www.riva-yacht.com
- ❏ Categoria di progettazione CE: A
- ❏ Lunghezza massima f.t.: m 23,32
- ❏ Lunghezza scafo: m 22,74
- ❏ Larghezza massima: m 5,57
- ❏ Immersione alle eliche: m 1,90
- ❏ Dislocamento a vuoto: kg 45.800
- ❏ Dislocamento a pieno carico: kg 53.500
- ❏ Portata omologata: 16 persone
- ❏ Totale posti letto: 6
- ❏ Cabine equipaggio: 1 (2 posti letto)
- ❏ Motorizzazione della prova: Man 12V
- ❏ Potenza complessiva: 2 x 1800 HP
- ❏ Tipo di trasmissione: linea d'asse
- ❏ Prestazioni dichiarate: velocità massima 37 nodi; velocità di crociera 32 nodi
- ❏ Capacità serbatoio carburante: 5.600 litri
- ❏ Capacità serbatoio acqua: 840 litri
- ❏ Altre motorizzazioni: Man 2 x 1550 HP
- ❏ Dotazioni standard: bow thruster da 15 HP; passerella elettroidraulica; altoparlanti stagni in pozzetto; plancetta di poppa up&down; coperta di teak; stazione meteo; vhf; sistema integrato di navigazione black box (radar, plotter, GPS, ecoscandaglio); strumentazione motori; hi-fi; cucina con elettrodomestici; lavasciuga; tv; wc elettrici; generatore 20kW insonorizzato; dotazioni di sicurezza.
- ❏ Optional: stabilizzatore Gyro Seakeeper 16; timoneria a scomparsa per il fly.
- ❏ Prezzo della barca provata: Euro 4.417.900 Iva esclusa.



Il living del 76 Perseo si articola in una zona salotto (con divano a "L", tv a scomparsa e impianti audio/video) e in una zona pranzo; la plancia è a dritta, dotata di due poltrone anatomiche. Sottocoperta, a mezzanave, la suite armatoriale dispone di letto matrimoniale fronte-marcia, scrittoio/vanity a dritta e zona relax a sinistra, dove, più avanti, si trovano la cabina armadio e la toilette privata. Verso prua, a dritta si trova una cabina con letti gemelli, toilette e doccia aperta, mentre a poppa si sviluppa la vip, con letto matrimoniale centrale e toilette con cabina doccia. La cucina è a dritta della scala centrale. Separata dal resto, c'è la cabina equipaggio cui si accede dal pozzo sotto la scala del fly che conduce anche alla sala macchine, dove è più comodo arrivare dal portellone centrale del pozzetto.



Costruzione e allestimento

Materiali (scafo, coperta, sovrastrutture): vetroresina monolitica nei fondi e a sandwich nelle fiancate, con uso di tappeti unidirezionali e biassiali a seconda dei punti di sforzo. - Tipo di stratificazione: infusione sottovuoto - Geometria della carena: "V" a geometria variabile (deadrise 13,8 gradi) con interceptor - Elementi di ventilazione: pattini longitudinali - Stabilizzatori: Gyro Seakeeper 16 (optional) - Attrezzature di prua: 1 ancora inox da kg 50; 100 metri di catena da 12 millimetri; 1 verricello salpancora Lofrans' Project X4 da 2.300 W (24V); 2 bitte; 1 rullo passacavo centrale; cubia su dritto di prua - Attrezzature di poppa: 2 verricelli da tonneggio Lofrans' Capstan da 1700 Watt (24 V); 4 bitte - Plancetta poppiera: parzialmente integrata, up&down.

MOTORI: Man V12 2 x 1800 HP

I consumi sono stati rilevati da centraline / plotter di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI

RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA
Cabina prua (masconi)	72 dBA
Cabina centrale (mezzanave sotto)	76 dBA
Quadrato-salone (mezzanave coperta)	69 dBA

Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: eccellente per razionalità generale e qualità dei componenti.
Allestimento del pozzetto: ben articolato e perfettamente attrezzato per la vita di bordo.
Sistemazione zattera autogonfiabile: molto buona, sotto il divano a "L" del living.
Trattamento antisdrucciolo: classico teak a filarotti. Efficace ed elegante.
Vani di carico: adeguati alla tipologia dell'imbarcazione.
Ergonomia della plancia: sarebbe perfetta se le pedane reclinabili fossero meno esposte.
Visuale dalla plancia: eccellente in tutte le direzioni stando in posizione eretta. Le poltrone di guida possono essere rialzate per ottenere la stessa visuale da seduti.
Flying-bridge: ampio, confortevole, intimo. La plancia con la timoneria è a scomparsa in un gavone sul lato dritto.
Articolazione degli interni: gradevolmente movimentata ma pur sempre razionale.
Finitura: molto buona ovunque.
Cucina: sottocoperta, ben attrezzata, aerata e con buon livello di protezione.
Toilette: spaziose e complete, godono di buona aerazione e illuminazione naturale.
Locali equipaggio: cabina con due letti a castello molto comoda; accesso dal pozzetto non molto agevole.
Sala macchine (ambiente): volume sufficientemente ampio e aerato che consente di raggiungere abbastanza facilmente i vari organi. Tra l'ingresso laterale e quello attraverso il portellone centrale del pozzetto, decisamente più comodo quest'ultimo.
Sala macchine (allestimento tecnico): adeguato alla classe dell'imbarcazione.
Risposta timone: nella norma per una propulsione doppia in linea d'asse.
Risposta interceptor: poco percettibile anche a motivo delle ottime caratteristiche dinamiche della carena.
Stabilità direzionale: eccellente a tutte le velocità.
Raggio di accostata: nella norma per una propulsione doppia in linea d'asse.
Stabilità in accostata: eccellente a qualsiasi raggio e a tutte le velocità.
Manovrabilità in acque ristrette: ottima con l'aiuto dei due thruster.