

# PROVA

- La costruzione impeccabile
- Il design degli interni
- L'alta velocità di crociera



- La mobilità nel pozzetto con il tavolo aperto
- Tendalino utilizzabile solo a barca ferma



# Riva 59 Mercurius



Classe e sportività. Barca moderna, dal profilo slanciato e capace di alte velocità. Pozzetto funzionale con capotte a scomparsa nel rollbar. Minimalista e raffinato il design interno, pura avanguardia quello esterno.

di **Maurizio Bulleri**

**P**assano gli anni ma non tramonta la tradizione. Costruire barche destinate a diventare un mito, questa è da sempre la filosofia di Riva ed il recente passaggio al Gruppo Ferretti non ha influito sulla tradizione del glorioso cantiere, anzi i supporti tecnici

del grande gruppo navale italiano hanno dato ancora più forza e creatività per lo sviluppo dei nuovi progetti. Mercurius è la degna erede dei modelli che hanno celebrato Riva in tutto il mondo, dal Diable al Bahamas, ma la sua innovazione stilistica, soprat-

tutto negli interni, sembra già oggi essere destinata a diventare un "cult" per i designer di domani. Una vera opera d'arte che concilia lo stile minimalista degli anni '70 con l'uso di materiali e forme moderne. In pura chiave "armatoriale" gli interni sono destinati ad ospi-

# PROVA RIVA 59 MERCURIUS



1



2

3

4

**1.** La cucina è ben integrata nel salone e si sviluppa lungo il fianco destro. In primo piano il tavolo da pranzo.

**2.** Il bagno armatoriale è rifinito con marmi e legni pregiati.

**3.** La cabina ospiti si trova a prua. Il wc di pertinenza è usato come locale di servizio comune e ha una doppia entrata.

tare solo due coppie in ampi spazi mentre la coperta è stata pensata per invitare molte persone, lo testimoniano le tre aree prendisole e la zona living che occupa tutta la larghezza del ponte.

## Progetto

Come tutte le imbarcazioni Riva, anche il 59 Mercurius è frutto di un progetto sviluppato dallo studio tecnico del cantiere, con l'ovvia impronta creativa di Norberto Ferretti e il contributo stilistico di Mauro Micheli. Colpisce l'armonia delle forme e delle dimensioni che si traduce in equilibrio in navigazione e stabilità all'ancora. La V di poppa ha un deadrise di 17° e lungo i piani corrono numerosi pattini di sostentamento che favoriscono il buon comportamento idrodinamico. Le notevoli prestazioni della carena sono evidenziate dai dati che riportiamo.

Sorprende la possibilità offerta agli armatori più sportivi di toccare i 40 nodi con due motori da 1300 cv. Dai test emerge una perdita di velocità di un solo nodo con un sovraccarico di circa 1,3 tonnellate. A testimonianza della qualità del manufatto, il cantiere fornisce tutte le informazioni sugli spessori e sugli strati di laminazione di ogni parte dello scafo. Coperta e murate sono costruite in sandwich per contenere il peso. La superfici esterne sono rifasciate con tre strati di Mat leggero per evitare che in controluce si possano scorgere le ondulazioni causate dalla presenza dei rinforzi.

## Gli impianti

Nella grande sala macchine c'è la possibilità di installare due diversi motori: i Man da 1050 cavalli o quelli da 1300 cavalli. La trasmissione è del tipo V-Drive

della ZF, abbinata ad assi della Italian Propeller con angolo di inclinazione di 10,2 gradi. Le eliche sono costruite da Rolla e sono di Nibril. Il locale motori è ordinato e ogni impianto è facilmente ispezionabile per le normali operazioni di manutenzione. L'impiantistica è curata in ogni sua parte. Appare ben dimensionato il serbatoio dell'acqua dolce che ha una capienza di circa 700 litri. Più calibrate le capienze dei serbatoi di acque nere e grigie. L'autonomia è assicurata da una capacità complessiva dei serbatoi di gasolio di circa 3160 litri. L'impianto elettrico è cablatto in modo rigoroso.

Sono numerosi i meccanismi che possono essere attivati con un semplice comando elettrico: il portellone del garage, la scaletta bagno a scomparsa, il tendalino che si raccoglie all'interno del



5

rollbar, la passerella idraulica con gruetta di alaggio e, nel cruscotto, la plancetta a scomparsa su cui sono installati tutti gli strumenti di navigazione.

### La coperta

La scelta di utilizzare una capottina leggera a scomparsa nel rollbar permette di vivere la coperta come un vero open e, al tempo stesso, di ripararsi dal sole semplicemente azionando un interruttore. Il parasole copre tutta la zona pranzo e permette di mangiare all'aperto anche nelle ore più calde del giorno.

Il grande tavolo, costituito da due metà ripiegabili una sull'altra, si estende da una murata all'altra; quando è completamente aperto offre la possibilità di pranzare con molti ospiti, anche se, di fatto, limita la mobilità in coperta. La timoneria è fornita

di un divanetto che permette di stare seduti al fianco del pilota ed è separata dall'area living dal mobile di servizio arredato con frigo, lavello, barbecue e fabbricatore del ghiaccio.

Perfettamente agevoli i due passavanti laterali protetti da una battagliola alta e sicura, che si inserisce su una falchetta appena accennata. Sempre in tema di mobilità, rileviamo che l'accesso alla plancetta bagno è permesso anche quando il portello del garage è in posizione aperta, una soluzione non sempre disponibile su imbarcazioni di pari dimensioni. La vocazione mediterranea del Mercurius è sottolineata anche dalla presenza di tre aree prendisole elegantemente delimitate da finiture in legno pregiato. Il parabrezza frontale e quelli laterali sono ovviamente in cristallo temperato. All'estre-

mità di prora si apprezza la posizione parzialmente incassata del salpancora, a poppa gli sportelli che nascondono bitte e verricelli di tonneggio.

### Gli interni

Sono caratterizzati da un arredamento essenziale, rigoroso, in cui spiccano profili lineari e decisi. Risalta l'uso di materiali ricercati come il vetro satinato, la pelle, i profili in acciaio che richiamano lo stile anni '70, qui riproposto in chiave moderna. Ogni dettaglio è curato, tutti gli elementi d'arredo sono tra loro in perfetta sintonia, non solo nello stile, ma persino nelle dimensioni. La zona più sorprendente è il grande salone con il lungo divano posto dirimpetto alla zona cucina. Un'originale presa di luce, posta per madiere alla base del parabrezza, illumina il soletto. Entrambe le cabine pos-

**4. La cabina dell'armatore è a centro barca e ne sfrutta tutta la larghezza. E' dotata di zona beauty.**  
**5. Arredamento essenziale e profili lineari sono le caratteristiche del salone centrale in cui si fa ampio uso di materiali pregiati. L'eleganza di questa area è massima.**

# PROVA



1



2 3



**1. Il pozzetto ha un design curato con due ampi divani che circondano il tavolo da pranzo. Quando questo è aperto occupa tutta la larghezza della zona.**

**2. La consolle è molto funzionale, la plancia con gli strumenti di navigazione è scomparsa.**

**3. I parabrezza e le finestre laterali sono in cristallo temperato.**

sono essere definite armatoriali, una scelta giusta e sempre più di tendenza. Quella centrale è più comoda, non solo perché sistemata in prossimità del baricentro, ma anche perché fornita di molti mobili contenitori. Sfrutta l'intero baglio con oblò affacciati su entrambe le murate; non manca la zona beauty ed il bagno pertinenziale è rifinito con marmi pregiati. Quello della cabina di prora viene utilizzato anche come locale di servizio comune, con secondo accesso dal salone. E' prevista la possibilità di creare una cabina per il marinaio riducendo le dimensioni della armatoriale.

## La prova

La scafo era spinto con due Man Diesel da 1050 cv ciascuno, una potenza ideale. Per l'armatore che ama correre esiste una versione con due Man Diesel da 1300 cv in grado di sviluppare una velocità di 40 nodi e accreditata di un'andatura di crociera

sui 35 nodi. Le prestazioni con i Man da 1050 cv non sono poi molto diverse. Lo scafo entra in planata con disinvoltura e raggiunge rapidamente la velocità di crociera di 33 nodi ad un regime di circa 2100 giri/min. A questa andatura la carena naviga ben sostenuta da linee d'acqua che la mantengono in traiettoria sul mosso e che evitano impatti violenti contro le onde formate. Al comfort in navigazione contribuisce il buon bilanciamento dei pesi che consente di mantenere un assetto costante. Nel range da 2150 a 2350 giri/min. i Man mostrano tutta la loro potenza e l'accelerazione dalla velocità di crociera a quella massima è sorprendente. Il controllo elettronico dell'alimentazione permette la gestione ottimale dei propulsori, il gasolio viene dosato senza sprechi e non si nota fumosità neppure in fase di planata. Contenuto il rumore a regime di crociera, più evidente alla massima andatura.

Le prestazioni sono state rilevate con barca in assetto da crociera con tutte le dotazioni di bordo ed i serbatoi pieni al 50%. In queste condizioni, l'autonomia si aggira intorno alle 300 miglia alla velocità di crociera, ma dalla prova di navigazione è emerso che il limite può salire sino a 400 miglia scegliendo un'andatura "economica" di circa 30 nodi. A questa velocità si ottiene il migliore rendimento dell'insieme carena-propulsori e si realizza un compromesso ideale tra consumi e prestazioni. In mani esperte emergono le doti sportive dello scafo che gli consentono di descrivere virate spettacolari in piena sicurezza. Confortevole il pozzetto, protetto dal vento in modo efficace grazie al prolungamento laterale del parabrezza. La visibilità dal posto di pilotaggio è totale ed il tientibene che delimita il prendisole di poppa aiuta ad intuire la reale dimensione dello scafo, favorendo le manovre d'ormeggio.

# RIVA 59 MERCURIUS LA PROVA IN CIFRE

## Progetto

Ufficio Tecnico Riva  
Interior designer Mauro Micheli

## Prezzo

Su richiesta, a seconda delle versioni

## Lo scafo

Lunghezza f.t. **metri 18,58**  
larghezza **metri 4,72** - immersione  
**metri 1,60** - capienza serbatoio  
carburante **litri 3160 ca.** - capienza  
serbatoio acqua dolce **litri 700 ca.**  
capienza cassa acque nere **litri 160**  
capienza cassa acque grigie **litri 120**  
peso con motori **tonn 28,5 ca.**

## Le prestazioni

Giri	nodi	note
1100	11,3	limite planata
1300	14,0	
1500	18,2	
1700	24,8	inizio migliore rendimento
1900	29,6	crociera economica
2100	33,0	crociera veloce
2350	37,1	massima velocità

**Nota:** le velocità sono state rilevate con mare poco mosso, temperatura dell'aria 25° centigradi, assenza di vento, cinque persone a bordo, serbatoi carburante con 1500 litri, serbatoio acqua con 500 litri, imbarcazione in assetto da crociera, tender, carena pulita.

portata massima **15 persone**  
2 cabine doppie + 1 marinaio.

## I motori della prova

2 Man diesel D2840 LE 403 da **1050 cv** ciascuno a **2350 giri/minuto**  
n° cilindri **10** - cilindrata **lt 21.9**  
alesaggio x corsa **mm 128 x 142**  
rapporto di compressione **13.5:1**  
peso a secco **kg 1720**.

## Misure interne

Altezza nel salone **cm 202** - cabina  
armatoriale: altezza interna **cm 200**,  
letto **cm 195 x 165** - bagno altezza  
**cm 200** - cabina di prora: altezza

interna **cm 200**, letto **cm 195 x 165**  
bagno altezza **cm 200**

## Dotazioni standard

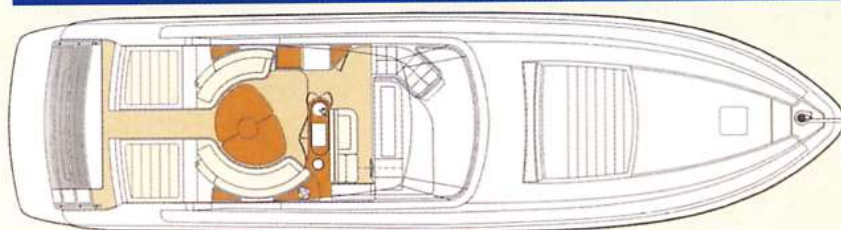
Aria condizionata e riscaldamento  
passerella elettroidraulica - verricello  
salpaancora e ancora d'acciaio  
verricello di tonneggio a poppa  
elica di prora - cuscini prendisole  
tendalino elettrico parasole integrato  
nel rollbar - allarme acustico acqua in  
sentina - doccia esterna calda/fredda  
Vhf - autopilota - ecoscandaglio  
plotter - cassaforte - forno microonde  
ed elettrico - frigo e congelatore  
lavastoviglie - servizio pentole  
set bagno completo.

## Gli indirizzi

Gruppo Ferretti  
Riva S.p.A.  
Sarnico (BG)  
tel. 035 910202  
fax 035 911059  
www.riva-yacht.com  
info@riva-yacht.com

## In sintesi

Barca di livello superiore ed elevata qualità. Coperta dal design moderno e solare, arredata con tre prendisole e grande area living protetta da un tendalino a scomparsa. Costruzione impeccabile. Interni minimalisti e di tendenza con due cabine matrimoniali. Prestazioni al top della categoria con i due motori da 1300 cavalli. Ragionevole la scelta dei Man da 1050 che offrono una migliore economia di gestione. Costante l'assetto alle diverse andature e buono il comfort anche con mare mosso.



L'armonia delle forme di carena è totale. La V di poppa ha un deadrise di 17° e i numerosi pattini di sostentamento garantiscono un ottimo comportamento dello scafo in navigazione.

