



Rio Yachts Paranà 38

Testo e foto di Corradino Corbò - Impresione di navigazione n. 1585

Osservando il nuovo cruiser della Rio Yachts viene subito da chiedersi come mai l'impeccabile ufficio interno che si occupa del marketing, dell'immagine e delle relazioni esterne – certamente uno dei più attenti e professionali dell'intero panorama nautico italiano – abbia deciso di dargli il nome di un glorioso modello degli Anni '60: il Paranà. Ci rispondiamo che, non potendo riferirsi a un improponibile richiamo stilistico, deve trattarsi piuttosto della volontà di riaffermare un concetto di barca che i decenni successivi – e soprattutto gli anni del boom del nuovo millennio – avevano progressivamente tentato di cancellare. Ricordiamo infatti che, mezzo secolo fa, un cabinato di dodici metri era un superyacht. Era il massimo al quale la maggior parte degli appassionati potesse ambire. Un sogno, insomma. Oggi, per motivi diversi ma analoghi, quell'immagine si ripropone. Con il nuovo Paranà 38, la Rio Yachts pretende di offrire al diportista del quasi-dopo-crisi una barca non soltanto da sognare ma, addirittura, da mettere nel proprio programma di spesa. Gli elementi ci sono tutti: un marchio celebre, la modernità, il design, una comodità tutta familiare, la militanza nella categoria dei natanti, un rapporto qualità/prezzo che il più attento dei commercianti non esiterebbe a definire "estremamente aggressivo". Tutti dati che ci incuriosiscono molto. Non ci resta che andare a vedere. La barca è decisamente gradevole: di murata importante, ma alleggerita da una sovrastruttura architettonicamente leggera che segue bene la lieve curva di cavallino dello scafo, dispone di un pozzetto tipicamente open e presen-

ta un'articolazione degli interni assai equilibrata. Ovunque, sottocoperta, si prova una piacevole sensazione di luce e di spazio. Appare chiaro che quattro persone possono progettare una crociera di qualsiasi entità, riservandosi pure la possibilità di ospitare nell'ampio quadrato trasformabile la classica coppia di amici inattesa. La qualità della motorizzazione installata nell'esemplare della nostra prova (una coppia di Volvo Penta D4-300 con piede poppiero DuoProp) è abbondantemente al di sopra di ogni sospetto, proprio come quella proposta in alternativa (una coppia di Mercruiser TDI 3.0 260): unità termiche e trasmissioni tra le più diffuse e collaudate al mondo, con reti di assistenza praticamente onnipresenti. L'uscita in mare mette subito in luce un pregio non indifferente: la notevole stabilità direzionale dello scafo, il quale, nonostante la moderata stellatura, ma grazie a un rapporto lunghezza/larghezza che lo rende alquanto sfinato, non mostra quella tendenza ad alambardare (cioè a procedere a zigzag) che alquanto frequentemente si nota negli scafi dotati di entrofuoribordo, soprattutto alle basse velocità. La stessa stabilità si manifesta nelle accostate, soprattutto quelle più strette a piena potenza, quando lo sbandamento indotto dalle eliche si fa notevolmente pronunciato, ma sempre abbondantemente entro i limiti del pieno controllo. Sebbene un po' ovunque non manchino buoni punti di presa per il transito durante la navigazione, meritano una nota molto positiva i tintibene e gli appigli che permettono di percorrere in piena sicurezza – e per tutta la loro lunghezza – i pur stretti passavanti che collegano il pozzetto con l'ampia coperta di prua, dove un bel prendisole è ben protetto da un lungo pulpito di acciaio che incornicia gran parte dello scafo.

Un vecchio nome glorioso per un cruiser progettato nell'immediato futuro. Il nuovo cabinato del cantiere bergamasco promette battaglia dura alla più agguerrita concorrenza europea. E ha le carte giuste per vincere.

Scheda tecnica

- ❑ Progetto: Studio Tecnico Cantiere / Mario Alfani
- ❑ Costruttore: Rio Yachts, via Passerera 6/D, 24060 Chiuduno (BG), tel. 035 927301, fax 035 926605; info@rioitalia.it; www.rioyachts.com
- ❑ Categoria di progettazione CE: B
- ❑ Lunghezza massima f.t.: m 12,30
- ❑ Lunghezza scafo: m 9,98
- ❑ Larghezza massima: m 3,65
- ❑ Immersione alle eliche: m 0,64
- ❑ Dislocamento a vuoto: kg 7.000
- ❑ Dislocamento a pieno carico: kg 9.100
- ❑ Portata omologata: 12 persone
- ❑ Totale posti letto: 6
- ❑ Motorizzazione della prova: Volvo Penta D4-300/DPR Turbodiesel Common Rail
- ❑ Potenza complessiva: 2 x 300 HP
- ❑ Tipo di trasmissione: piede poppiero DuoProp
- ❑ Peso totale con invertitori: kg 663 x 2
- ❑ Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: 11 : 66
- ❑ Prestazioni dichiarate: velocità massima nodi 36; velocità di crociera nodi 28; consumo a velocità di crociera l/h 70; autonomia miglia 300
- ❑ Capacità serbatoio carburante: litri 780
- ❑ Capacità serbatoio acqua: litri 300
- ❑ Altre motorizzazioni: Mercruiser TDI 3.0 2 x 260 HP Turbodiesel Common Rail
- ❑ Dotazioni standard: strumentazione motori; bussola magnetica; caricabatterie; tavolo pozzetto a movimento elettrico; cucina interna completa
- ❑ Optional: elica di prua; apertura elettrica del soft-top; aria condizionata; generatore; passerella a scomparsa
- ❑ Prezzo della barca provata con motori Volvo Penta e optional: Euro 360.000 Iva esclusa



Prezzo base con motorizzazione Mercruiser: Euro 310.000 Iva esclusa



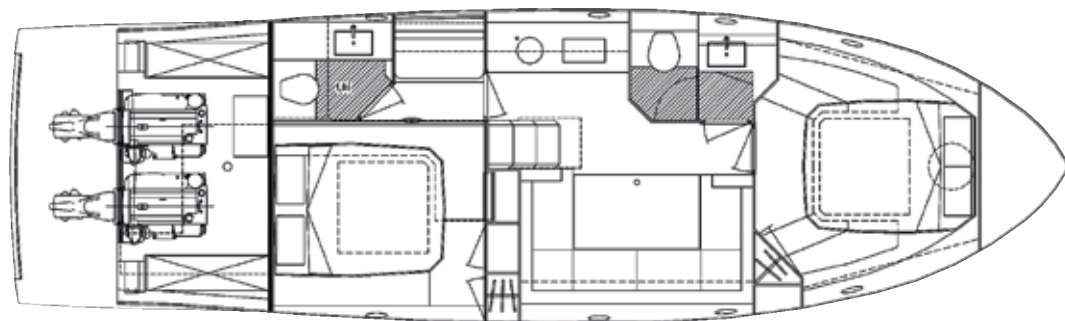
La prova

CONDIZIONI - Vento: 5 - Mare: 3 - Carichi liquidi: 2/4 - Persone: 2 - Stato dell'opera viva: ottimo
 RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): nodi 15,5 - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): nodi 14 - Velocità massima: nodi 35,4 - Velocità al 90% del numero di giri massimo: nodi 31,5 - Fattore di planata: 2,28 (E' il rapporto tra velocità max e minima di planata con flap retratti. In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati).
 MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 6,30 calpestabili - Altezza massima interna (zone transitabili): m 1,96 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,80 - Altezza

alla timoneria interna: m 1,92 (con top chiuso) - Altezza sala macchine: m 1,00 - Larghezza minima passavanti: m 0,17.

Costruzione e allestimento

Materiali (scafo, coperta, sovrastrutture): fibra di vetro con resine poliesteri e ortoftalica; rinforzi in sandwich di espanso nelle zone di calpestio, in coperta, nei fianchi e nei fondi. Tipo di stratificazione: manuale - Geometria della carena: a "V" (13° a poppa; 17° a mezzanave; 35° a prua - Elementi di ventilazione: pattini longitudinali - Attrezzature di prua: coppia di bitte (più altra coppia a mezzanave); salpancora elettrico a campana verticale in gavone - Attrezzature di poppa: due bittoni; passerella elettrica a scomparsa - Plancetta poppiera: integrata. Molto profonda.



Partendo dalla profonda piattaforma poppiera integrata, il pozzetto presenta sulla sinistra un ampio divano a "L" con tavolo retraibile e una chaise longue; sulla dritta, un monoblocco cucina e la stazione di guida. Sottocoperta, il living dispone a sinistra di un vano cucina e sulla dritta di un ampio divano a "U", trasformabile in letto matrimoniale. Sulla sinistra, il primo locale toilette. Verso prua, l'accesso alla cabina armatoriale, con letto matrimoniale centrale; verso poppa, l'accesso alla cabina ospiti, con letto matrimoniale e servizio privato.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: ottimo, per razionalità generale e qualità dei componenti. Esempio il posizionamento dei tientibene e dei punti di presa.
 Allestimento del pozzetto: lineare, versatile, molto ampio e comodo.
 Sistemazione zattera autogonfiabile: eccellente, in vano dedicato accessibile dalla plancetta di poppa.
 Trattamento antisdrucchiolo: coperta a punta di diamante ben rilevata e molto efficace; pozzetto e plancetta a filarotti larghi di teak.
 Vani di carico: capienti, ben distribuiti e di facile accesso.
 Ergonomia della plancia: ottima sia per la posizione eretta sia da seduti.
 Visuale dalla plancia: ottima in tutte le direzioni.
 Articolazione degli interni: geometrica, razionale.
 Finitura: molto buona.
 Cucina: funzionale e ben inserita nell'ambiente living.
 Toilette: comode e ben attrezzate, con una buona aerazione e illuminazione naturale.

Sala macchine (ambiente): accesso non agevole e volume leggermente angusto ma sufficiente a permettere la manutenzione ordinaria.
 Sala macchine (allestimento tecnico): adeguato alla classe dell'imbarcazione.
 Risposta timone: pronta ed efficace, come è normale che sia con la trasmissione efb.
 Risposta flap e/o trim: rapida, sensibile ed efficace.
 Stabilità direzionale: ottima a tutte le velocità, compreso il dislocamento.
 Raggio di accostata: eccezionalmente stretto, con pronunciato sbandamento indotto.
 Stabilità in accostata: ottima a qualsiasi raggio e a tutte le velocità.
 Manovrabilità in acque ristrette: è quella tipica della propulsione bimotore entrofuoribordo. Utile il ricorso all'elica di prua.

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
700	4,3	-	-	-
1000	6,6	-	-	-
1400	8,6	-	-	-
1800	10,4	22	2,1	368
2200	14,8	35	2,3	329
2600	21,6	52	2,4	324
3000	28,4	75	2,6	295
3400	33,6	106	3,1	247

MOTORI: Volvo Penta D4-300 2 x 300 HP
 DATI FORNITI DA: Nautica (velocità); consumi (curva motore Volvo Penta)

