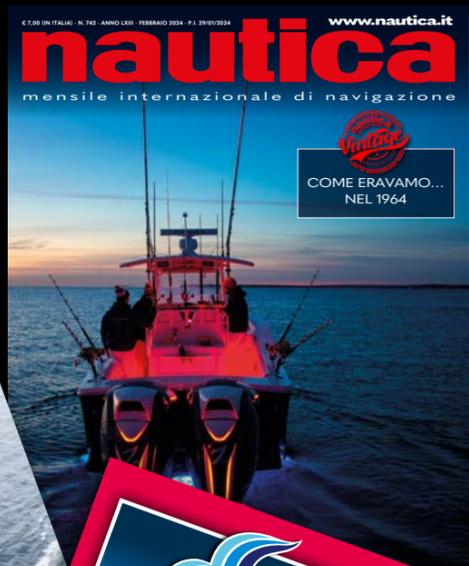


60 ANNI



LEGGI
RESPIRI
MARE
SEMPRE
OVUNQUE



60 ANNI FA **come**
eravamo



LA ROLLS ROYCE



DEL MARE

Il Rolls-Rio possiede un buon assetto ed è in grado di raggiungere velocità elevate.

Verso la fine dello scorso ottobre la stampa quotidiana riportava con un certo rilievo la notizia che durante un cocktail svoltosi presso uno dei più noti alberghi di Milano era stato presentato al pubblico il primo motoscafo italiano spinto da un motore della nota casa inglese Rolls Royce. Si trattava del Rolls Rio, un nuovo motoscafo di serie prodotto per il 1964 dalla Avionautico Rio di Sarnico (Lago d'Iseo).

Abbiamo avuto già modo di parlare della produzione di questo cantiere quando presentammo le impressioni di navigazione che ci aveva fornito il suo modello più piccolo: il Bonito (vedi Nautica n. 20).

Al cocktail di cui parlava la stampa quotidiana c'eravamo anche noi, gentilmente invitati dal cantiere stesso, e dobbiamo dire che raramente abbiamo potuto osservare un motoscafo di lusso presentato al pubblico in maniera più accurata ed elegante.

Al nostro occhio piuttosto scettico allo sfarzo dei divani e allo sfavillio del cromo, gli scafi presentati generalmente nelle Fiere o nei Saloni specializzati paiono spesso come delle mummie incartapecorite a cui si sia voluto dare del belletto per togliere

qualche ruga o qualche anno d'età. Questo perché, a nostro avviso, gli scafi sono belli solo se in mare e in piena corsa hanno una certa linea e un certo assetto, linea ed assetto che inutilmente tenteremmo di spiegare poiché altrettanto inutile sarebbe, specie in questa sede, una discussione sui criteri di valutazione del bello o addirittura dell'arte.

Ciò nonostante dobbiamo riconoscere che il Rolls Rio così com'è stato presentato al cocktail dava immediatamente l'impressione d'essere una bella barca. Tutt'altro che tronfio o con l'aspetto della "primadonna", viveva di un buon gioco di luci che illuminava sapientemente l'accuratezza e la eleganza delle sue rifiniture. Non altrimenti, del resto, poteva essere, dato il forte impegno che l'accoppiamento con il famoso motore inglese aveva creato al cantiere di Sarnico. Rolls-Royce nel campo automobilistico non è sinonimo di perfezione, bensì di indiscutibilità e pertanto quasi sul medesimo piano doveva essere il settore nautico per non sfigurare.

Ma, fedeli ad un crisma di diffidenza un po' personale, un po' professionale ed un po' di rigore, non ci siamo accontentati dell'osservazione effet-

tuata durante il cocktail e siamo andati sino a Sarnico a curiosare da vicino il cantiere di costruzione e a provare in acqua lo scafo.

Come abbiamo fatto le prove

La giornata era piuttosto grigia, con cielo coperto; in compenso il lago era perfettamente calmo e non v'era il minimo vento. Temperatura rigida. Abbiamo sottoposto lo scafo alle solite prove di velocità, variando il numero delle persone a bordo, a prove di stabilità in virata, di beccheggio su onde create appositamente da un altro motoscafo, di cavitazione. Manovre di accosto, brusche accelerazioni, virate improvvise con il motore al massimo dei giri; potenza ed effetti in retromarcia.

Valutazione estetica

Visto alla luce naturale il Rolls Rio non perde nulla della bellezza che gli abbiamo riconosciuto sotto la luce dei riflettori. E' decisamente ben rifinito e curato in ogni particolare. Il legno è sempre di buona qualità, e la tinta è tra le più riuscite. Cromature buone messe nei punti giusti senza tanto superfluo. Arredamento interno piuttosto di un'eleganza semplice, che di

una sfarzosità barocca lontana dallo spirito marino. Soluzioni di spazio ingegnose ed utili.

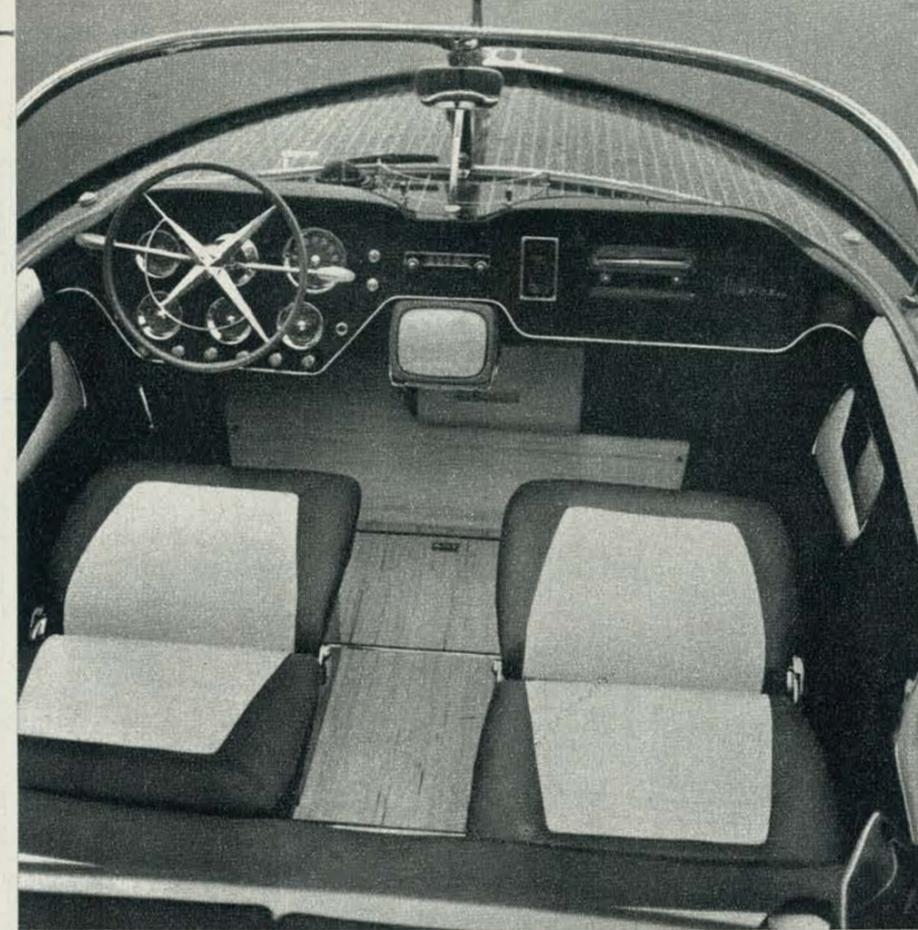
In movimento, anche a un basso regime di giri, si fa ammirare per le linee filanti e il buon assetto di planata.

Descrizione dello scafo

Da poppa a prua, sovracoperta, il Rolls Rio presenta: sul ponte due passacavi collocati all'estremità e vicini ai bordi dello scafo, nel mezzo sulla stessa linea il portabandiera; leggermente più verso prua il fanalino di posizione a luce bianca, seguito immediatamente dal bocchettone del serbatoio della benzina, (ovviamente coperto da un tappo cromato), e dall'asta traino sci. Sulla linea del fanalino di poppa, ma spostate sui lati della coperta: due prese d'aria rivolte verso il fondo barca e due bitte. Osservando la posizione di queste sovrastrutture si nota che essa è stata studiata con la massima cura. Le bitte filano con i passacavi si da distribuire su due punti la trazione sviluppata da eventuali scafi a rimorchio; così come portabandiera, fanalino, tappo serbatoio e asta traino sci sono collocati in modo che nessuno di essi possa dar fastidio agli altri. V'è da notare che questi ultimi si trovano in una specie di avvallamento del ponte, tutto ricoperto di materiale antisdrucciolevole, e ciò consente la massima stabilità anche nel caso in cui la superficie sia bagnata da spruzzi o pioggia. La cosa ci sembra utile poiché la zona è particolarmente «battuta» nell'operazione di rifornimento dello scafo, mentre si fa dello sci nautico oppure dopo il bagno, essendo la scaletta agganciata sullo specchio di poppa. Procedendo verso prua si trova il cofano motore che forma un piano perfettamente abitabile — a scafo fermo — e sfruttabile per bagni di sole: le quattro prese d'aria situate ai lati e rivolte verso prua non impediscono assolutamente ad almeno tre persone di distendersi.

Il ponte di poppa termina con il vano contenente la capotta, ricoperto da due cuscini che sono anche poggiatesta per il divano interno. Sul trincarini, all'altezza del posto di guida, due fettucce di gomma antisdrucciolevole con funzioni di salvapiè e di «zerbino», oltre che a protezione della vernice del trincarini stessi.

Il ponte di prua presenta: sulla dritta l'antenna radio, sui lati due bitte d'ormeggio, a proravia il fanale regolamentare con le luci di posizione ed un passacavi. A bordo, da poppa a prua nel pozzetto: il divano capace di ospitare comodamente 3-4 persone. Sulle fiancate interne, capaci tasche ricavate dai pannelli di compensato marino consentono di riporre orologi, sigarette, bottigliette di bevande, ecc... Il posto di guida e quello che gli è accanto sono rag-



Le sistemazioni interne appaiono razionali. Criticabile il televisore a cruscotto.

ROLLS-RIO - SCHEDA TECNICA

Lunghezza max.: mt. 6,70

Larghezza max.: mt. 2,30

Altezza al galleggiamento:
mt. 0,84

Immersione: mt. 0,48

Portata persone: n. 5+1

Peso: kg. 1300

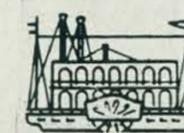
Carburante: benzina super

Capacità serbatoio litri: 220

PREZZO: L. 7.000.000

giungibili facilmente dal divano essendo separati tra di loro; gli schienali ribaltabili consentono di formare un unico piano con il divano ed ottenere così due posti letto comodi, sia per prendere il sole che, eventualmente, per dormire di notte con la capotta rialzata. Anche questi due posti sono serviti da tasche ricavate sulle fiancate e inoltre dispongono di un certo spazio in quella parte del ponte di prua che è difesa dal parabrezza. Quest'ultimo è piuttosto alto ed avvolgente, terminando all'altezza dello schienale del posto di guida. Il cruscotto, tutto in legno pregiato, contiene da sinistra verso destra guardando il quadro strumenti: manome-

IMPRESSIONI DI NAVIGAZIONE





Cinque o sei persone possono comodamente trovare posto nel Rolls-Rio. Utile il passaggio fra i due sedili anteriori.

tro dell'olio, contagiri motore, misuratore della temperatura dell'acqua, livello elettrico della benzina e amperometro; interruttore avviamento, chiavetta e pulsanti luci; al centro la radio e subito sotto il televisore a transistor, sulla destra, appena oltre la placca della Rolls Royce, il giradischi. Cambio ed acceleratore al volante, comodi e sensibilissimi ad ogni pressione della mano, ma non ai sobbalzi dello scafo.

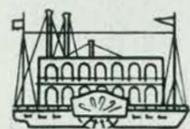
Dal posto di guida la visibilità è totale: anche lo specchietto retrovisivo è ben piazzato.

L'unica imperfezione che ci sembra di dover segnalare consiste nella posizione della bussola, leggermente fuori della portata dell'occhio, essendo un po' coperta dal rialzamento del ponte. Va segnalato che in posizione di guida il cappelletto che contorna in alto il parabrezza non impedisce la visuale; per lo meno per persone di normale statura.

Dotazioni accessoristiche

La tabella a parte riassume le dotazioni standard del Rolls Rio: per lo più si tratta di elementi utili se non indispensabili. Ovviamente radio, giradischi e televisore a transistor sono extra prezzo ed è logico. E sinceramente mentre i primi due possono costituire degli elementi utili per creare una certa atmosfera a bordo, non condividiamo l'uso del televisore: andare in mare per vedere il video è un po' un controsenso, anche perché il mare è un po' meno monotono dei programmi televisivi!

IMPRESSIONI DI NAVIGAZIONE



Il motore

Il motore montato sul Rolls-Rio è un 8 cilindri a V Rolls-Royce mod. «LM-841» da 240 HP a 4200 giri. Cilindrata 6230 cc. Rapporto di compressione 8:1. Peso senza riduttore 318 kg. Invertitore Velvet Drive.

Sulle qualità di questo motore crediamo ci sia poco da dire, specie se si tiene conto della tradizione e della fama che ha la nota fabbrica d'oltre Manica.

Segnaliamo la comodità tecnica di una pompa supplementare d'olio che si aziona dal posto di guida e consente di iniettare il lubrificante prima di ogni accensione.

Si deve anche ricordare la straordinaria silenziosità di questo motore: con il cofano aperto il suo «canto» regolare non disturba la conversazione a bordo né l'ascolto della radio o del giradischi.

Valutazioni aspetto di marcia

Partendo da fermo, senza alcun abrivio, il Rolls-Rio raggiunge l'assetto di planata a 2000 giri e poi lo mantiene anche scendendo a 1800; dando, sempre da fermo, tutto il gas il tempo che impiega per planare è di 5 secondi scarsi. Questo con quattro persone a bordo e carico normale sia di benzina che di equipaggiamento.

La velocità massima viene dichiarata dal cantiere di 80 km/h. circa: da parte nostra non è stato possibile effettuare alcun controllo essendo il motore, del modello datoci a disposizione per le prove, ancora in rodaggio.

Eravamo curiosi di osservare il comportamento del Rolls Rio sulle onde, ma, come abbiamo detto, il lago era perfettamente calmo. Siamo allora ricorsi al solito sistema delle onde create da un altro motoscafo. Dovendo eseguire delle fotografie abbiamo fatto percorrere al Rolls-Rio almeno un quattro km. con la prua appoggiata sul cuscinetto d'acqua formato dal secondo motoscafo. Quanti abbiano eseguito anche una sola volta questa manovra (che è piuttosto pericolosa per i gravi danni che conseguirebbero ad una improvvisa decelerazione del motoscafo che corre davanti) sanno come sia noiosa la guida dello scafo «che stà dietro». Infatti il cuscinetto d'acqua creato dal vortice dell'elica, pur avendo conformazione pressoché regolare, influisce in maniera diversa sulla rotta dello scafo che segue costringendo ad una guida tutta di «ritocco» piuttosto faticosa, specie se la velocità è alta.

Ci siamo meravigliati con quanta facilità questo tipo di guida si potesse eseguire con il Rolls Rio e soprattutto quanta poca fatica richiedesse. Merito tutto della estrema leggerezza dei comandi e della sensibilità della ruota del timone.

Ben svasato a prua il motoscafo, affrontando in velocità un'onda piuttosto alta, crea una serie di baffi imponenti che vengono però a ricadere

LA ROLLS-ROYCE DEL MARE

ben esternamente allo scafo, e non danno alcun fastidio.

Con lo scafo lanciato a tutta velocità si passano le onde battendo relativamente grazie al V molto fondo che lo scafo presenta a prua; togliendo gas di colpo e virando l'imbarcazione scarroccia un po' a poppa (logica conseguenza del fondo piatto della carena) ma non perde nella manovrabilità. Per nulla controproducente agli effetti della velocità la presenza di onde basse e frequenti. Una virata di 180° con lo scafo al massimo della velocità porta a una diminuzione di circa 400 giri al motore, che però riprende velocissimo non appena si lascia il timone ritornare in linea. Questa manovra non crea cavitazioni.

Accostamenti o manovre difficoltose risultano semplici grazie alla sensibilità del timone, ed al minimo, che il motore tiene bene. In retromarcia lo scafo «tira» tutto a dritta: logico ed inevitabile.

Conclusione

Ben studiato, ben rifinito, buon motore, normale comportamento in acqua, buona velocità. In conclusione il Rolls-Rio c'è sembrato un buon motoscafo di tradizione italiana che vale tutti i 7.000.000 che costa.

Equipaggiamento standard

Ancora con corda di levilene
Aspiratore gas locale motore
Asta misurazione benzina
Asta portabandiera a poppa
Bandierina Rio
Batteria marina
Bussola di navigazione Richtie
Capole a scomparsa totale
Chiave per candele
Estintore
Faro orientabile
Fermaoggetti di plexiglass
Filtro supplementare benzina
Filtro supplementare olio
Gancio d'accosto
Invasatura
Libretto istruzioni
Luci fisse murate
Ormezzi in corda di levilene
Pagaia
Pompa di sentina a mano
Schienali ribaltabili
Sedile ribaltabile pilota
Sifone automatico
Silenziatori di scarico
Specchio panoramico
Strumentazione di bordo composta da: Amperometro - Contagiri con contaore - Indicatore pressione olio - Indicatore temperatura acqua - Livello elettrico benzina
Tavolo sul retroschienale e specchio
Telone impermeabile notte
Tergicristalli a depressione
Tromba tipo marino

stifer

marine

stifer²⁰ cabinato



| | | |
|------------------------------|------|-----------|
| Lunghezza massima | mt. | 6 |
| Larghezza massima | mt. | 2,30 |
| Posti letto | N. | 4 |
| Motore Volvo Penta Aquamatic | HP | 110 |
| Velocità massima | km/h | 52 |
| Prezzo | L. | 2.950.000 |

stifer²⁰ semicabinato



| | | |
|------------------------------|------|-----------|
| Lunghezza massima | mt. | 6 |
| Larghezza massima | mt. | 2,30 |
| Posti letto | N. | 2 |
| Motore Volvo Penta Aquamatic | HP | 110 |
| Velocità massima | km/h | 58 |
| Prezzo | L. | 2.750.000 |

stifer²⁰ sport



| | | |
|------------------------------|------|-----------|
| Lunghezza massima | mt. | 6 |
| Larghezza massima | mt. | 2,30 |
| Posti | N. | 5 |
| Motore Volvo Penta Aquamatic | HP | 110 |
| Velocità massima | km/h | 60 |
| Prezzo | L. | 2.600.000 |

Gli STIFER, di produzione europea, hanno gli scafi in laminato di resine, un consumo minimo e sono inaffondabili.

stifer Divisione Nautica - Pomezia - Roma - Tel.: 908250 - 908130

SALONI DI ESPOSIZIONE

PADOVA - F. Stimamiglio & C. - Piazzale Stanga, 1 - Telefono 42.440
NAPOLI - Naviatur s.r.l. - Via F. Caracciolo, 12 - Telefono 386.402

VOM^A

motonautica

s.r.l.

ESCLUSIVISTA PER LA CAMPANIA

Chris * Craft

CANTIERE

SPEEDNAUTIC

ESCLUSIVISTA PER NAPOLI E PROVINCIA

MERCURY

AVIONAUTICA

I.D.M. MOTONAUTICA - NAPOLI

Esposizione e ufficio Via Michelangelo Schipa, 46-48 - Tel. 308080 - Officina e assistenza Borgo Marinaro - S. Lucia - Tel. 236202 - 236203