

Ricomincio da **34** RIO ESPERA 34

Si chiama Espera
come il primo
Rio costruito
50 anni fa. E come
allora, segna l'inizio
di un nuovo stile
progettuale,
da oggi ai prossimi
50 anni...

di Alberto Mondinelli

SUPERPROVA

Espera 34

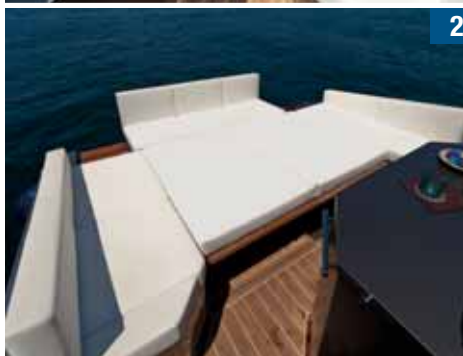




SUPERPROVA | Rio Espera 34

TUTTO È PRATICO ED ECLETTICO

La foto dall'alto, qui a sinistra, evidenzia la pontatura prodiera con l'elemento di plexiglass al centro, che garantisce una grande luminosità agli interni. **1.** Una parte del piano del pozzetto si eleva per diventare una dinette, oppure **(2.)** essere trasformata in un prendisole. **3.** Ecco invece come si presenta in posizione chiusa con, a fianco, il portello della sala macchine.



M

i capita spesso, quando vedo un nuovo Rio, domandarmi: "Ma perché non ci aveva pensato nessuno?". La capacità di Piergiorgio Scarani di introdurre su ogni modello elementi di novità, non solo belli ma anche razionali, è davvero sorprendente. E lo è ancora di più se questo esercizio di stile è sviluppato su una misura, i 10 metri, dove si poteva pensare di aver già visto "di tutto e di più" sotto l'aspetto del design. Invece mi trovo di fronte questo Espera 34, che per la cronaca riprende il nome della prima barca costruita dai cantieri, allora a Sarnico sul lago d'Iseo, ben 50 anni fa. Un nome che ha portato certamente bene e che, viste le premesse, si propone di farlo ancora.

PROGETTO ★★★★★

C'è poco da dire, l'Espera è lì da vedere, tutto quello che ci si può aspettare da un dieci metri open qui c'è e contemporaneamente è sovvertito. Il tutto in funzione di un modo migliore di fruire degli spazi, con ambienti interni più luminosi e quelli aperti estremamente vivibili. E ce n'è pure per chi predilige i motori fuoribordo o il tettuccio fisso, visto che è già pronta la versione con T-Top, che si chiama TA.

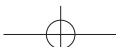
COSTRUZIONE ★★★

Da questo punto di vista alla Rio sono fedeli alla tradizione, solida vetroresina laminata in modo tradizionale con resina di vinilestere, longheroni integrati, balsa, pvc e tessuti triassiali mentre la vernice è poliuretana.

COPERTA ★★★★★

Linee squadrate, scafo e coperta "metallizzati" come impone la moda, fin qui nulla di nuovo se non il piacevole equilibrio delle linee, la razionalità dei volumi e la praticità delle soluzioni, e scusate se è poco. Siamo sul lago Maggiore, e la barca è la stessa del servizio fotografico, il primo prototipo che proprio nella plancetta poppiera ha uno degli elementi meno riusciti a cui sarà posto rimedio, con una soluzione più tradizionale, già dal secondo modello. Ovviamente la plancetta sarà disponibile anche a immersione, ma la scala di risalita dal bagno sarà sempre convenzionale, a differenza appunto di quella montata adesso, che sembrava un'eccellente idea sul tavolo da disegno, ma alla resa dei conti non è stato così. Solo un piccolo neo per una barca alla quale è poi difficile trovare altri difetti. Il piano del pozzetto è sdoppiato, una parte consente di accedere alla sala macchine, che è dotata di una coppia di turbodiesel CMD Cummins di derivazione Volkswagen, motori compatti ma non abbastanza per dare l'idea che nel vano macchine ci si possa muovere agevolmente. Di fianco invece sale un piano a due altezze, la prima per trasformare i tre divani in un unico prendisole, la seconda per far diventare il tutto un'ampia dinette. Resta solo da dire che il divano di poppa scorre longitudinalmente così da ottimizzare il layout del >>

È DIFFICILE
TROVARE
SU UN
10 METRI
ABITABILITÀ
E COMFORT
COSÌ ELEVATI





<< pozzetto alle varie esigenze. A centro barca si erge una struttura che incorpora la seduta della plancia, ma soprattutto l'unico mobile cucina di bordo, davvero grande e completo di piano cottura, lavello e frigorifero, oltre a due ampi armadi per riporre vivande e stoviglie. Molto bella la plancia che si fa apprezzare per la sua razionalità oltre che per l'ottima visibilità grazie alla posizione sopraelevata che, ovviamente, serve anche per garantire più volumetria sottocoperta. Ampie le zone di perspex fumé, belle esteticamente quando si è all'esterno e straordinarie per la luminosità che donano agli interni. La tuga molto raccolta al centro lascia ampio spazio ai due passavanti, talmente larghi da dare sicurezza anche se la battaglia, ma sarebbe più giusto dire il tientibene, non sono particolarmente protettivi. In compenso a prua il prendisole è molto accogliente, diviso in due elementi per lasciare spazio al centro a una sezione di perspex che si prolunga fino a prua estrema, fino a coprire anche il verricello dell'ancora.

UN OPEN DI PURO DESIGN, CHE DETTA LE LINEE GUIDA DEL NUOVO STILE DI RIO YACHTS

interne. La tuga molto raccolta al centro lascia ampio spazio ai due passavanti, talmente larghi da dare sicurezza anche se la battaglia, ma sarebbe più giusto dire il tientibene, non sono particolarmente protettivi. In compenso a prua il prendisole è molto accogliente, diviso in due elementi per lasciare spazio al centro a una sezione di perspex che si prolunga fino a prua estrema, fino a coprire anche il verricello dell'ancora.

INTERNI ★★★★★

Ci si potrebbe aspettare poca cosa e invece sanno sorprendere per la grande luminosità e per gli ampi spazi volutamente lasciati aperti, per esaltare la vivibilità diurna della barca. Appena necessario, si possono però trasformare in una comoda cuccetta doppia e, volendo, anche in un'accogliente dinette se il tempo si

mette al peggio. Una seconda cuccetta doppia è ricavata a centro barca sotto il volume della plancia, così i posti letto complessivi diventano quattro ben serviti dal comodo e ampio bagno, dove non dovrebbe essere troppo difficile riuscire a separare il box doccia. Comoda e corta la scala di discesa di soli tre gradini e dall'apprezzabile design; a sinistra un mobile che potrebbe essere allestito come cucina coperta, anche se nelle intenzioni del progettista (e giustamente ritengo) l'unico angolo cottura dovrebbe essere quello esterno. Soluzione peraltro da verificare in base alla copertura prevista, perché trovare volontari che abbiano voglia di cucinare sotto la pioggia o il solleone, magari anche solo un caffè, non è sempre facile trovarli. Molto interessante diventa quindi la proposta TA con il t-top rigido. Infine c'è da registrare l'eccellente lavorazione di tutti i materiali e la cura riposta in ogni piccolo dettaglio.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Come già detto la barca in prova è il primo esemplare, un prototipo, e visto sotto questo aspetto si presenta in versione quasi definitiva. Dovunque cada lo sguardo si può notare l'attenzione alle finiture tipica di Rio Yachts e una scorsa al listino conferma il buon numero di dotazioni extra, come è giusto che sia per una barca che lascia alla libera interpretazione del proprio armatore una buona parte della sua personalità.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

La barca in prova montava i nuovi turbodiesel Cmd da tre litri frutto dell'accordo dello scorso anno tra Cummins Mercruiser e Volkswagen. Un motore di ultima generazione identificato dalla sigla Cmd Tdi. Da tenere sempre presente l'opzione a benzina costituita da due Mercruiser Mag 350 da 305 cv l'uno, mentre per la trasmissione il piede poppiero Bravo 3 è una certezza. >>



1



SUPERPROVA | Rio Espera 34



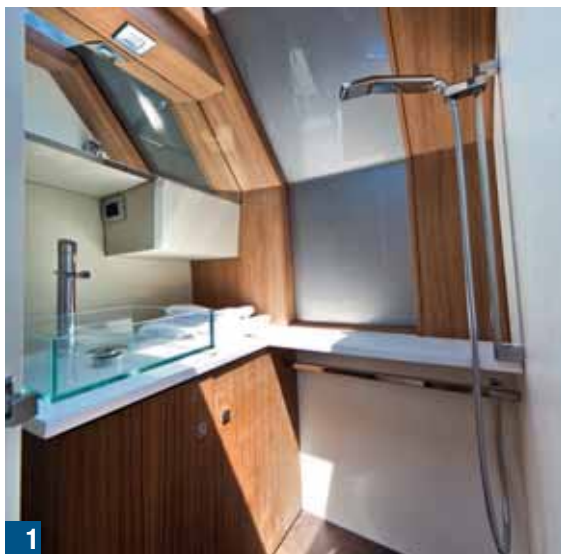
2



APERTA MA NON TROPPO

1. Il mobile cucina è in pozzetto ed è dotato di frigorifero e di un piano di lavoro e cottura degno di barche di dimensioni ben superiori. **2.** il volante è un po' grande di diametro, ma il suo design è impeccabile come del resto quello di tutta la plancia. **3.** La vista aerea in navigazione mette in bella evidenza la razionale architettura della coperta, si notino i comodi passavanti, mentre il divanetto a poppa scorre longitudinalmente per creare un elemento a L.

3



1

INTERNI COMODI E ORIGINALI

1. Il bagno è unico, ben dimensionato e molto illuminato.

2. Una vista dall'ingresso con la zona prodiera allestita per la notte, si noti il pratico mobile bianco a L.

3. Ecco invece la zona prodiera in versione diurna, in un'atmosfera di ampio respiro.

4. Da prua, in evidenza la bella e comoda scala di discesa e la cuccetta doppia ricavata sotto il volume della plancia.



2

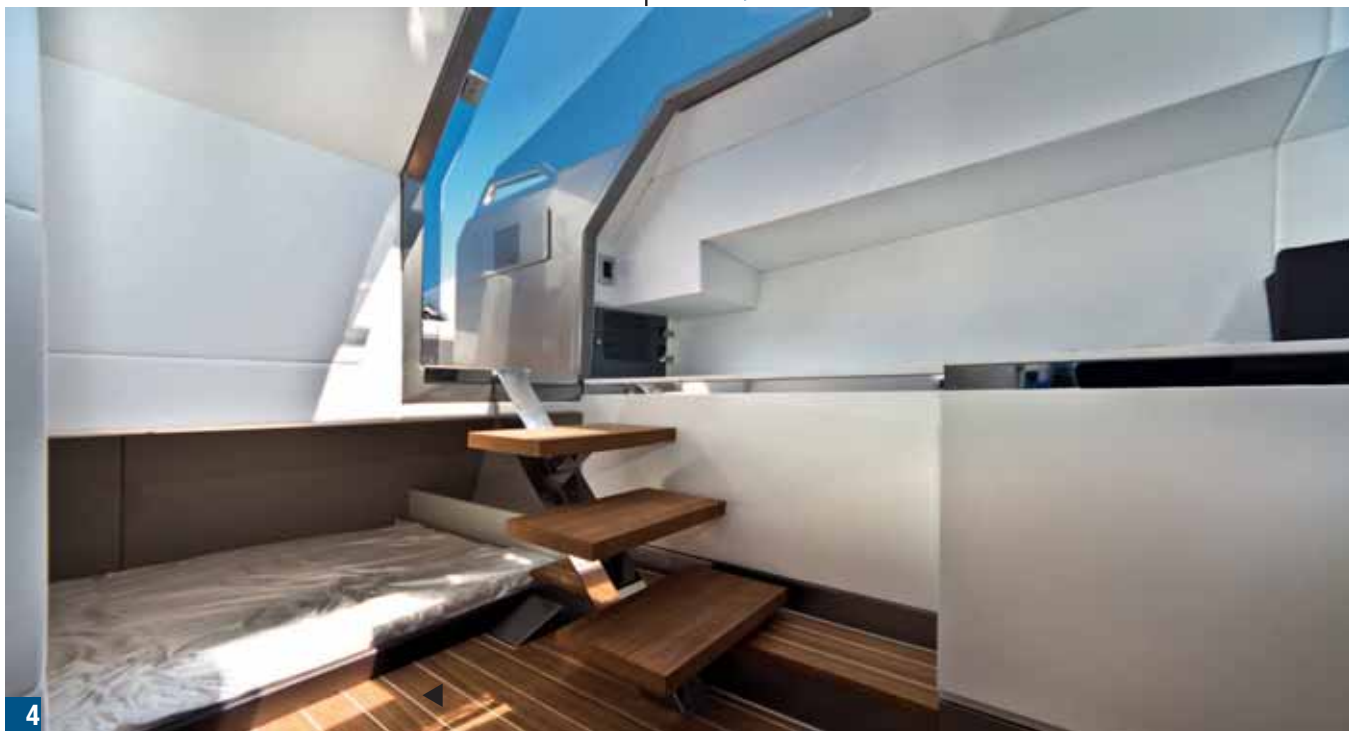


3





SUPERPROVA | Rio Espera 34



4

Col cappello è più sportiva

PRESTAZIONI ★★★★★

Siamo in una giornata calda e afosa, il moto ondoso è ridotto al minimo e tutto sembra essere ottimale per esaltare le doti di una barca aperta pensata proprio per godersi sole e mare. I due turbodiesel si confermano un'ottima motorizzazione e garantiscono una navigazione veloce con consumi abbastanza ragionevoli.

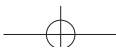
La velocità di crociera indicata dal cantiere a 28 nodi si raggiunge a 3200 giri/min con un consumo di poco superiore ai 60 litri/ora, che scendono però a 46 se si tiene la planata minima a 2600 giri e 14 nodi, ovviamente con tutte le possibilità di giostrare all'interno di questo range. I flap sul modello in prova sono di dimensioni un po' piccole (saranno montati più grandi sui prossimi), quindi il loro impiego è abbastanza ininfluente e in ogni caso non sono queste le condizioni per verificarli. Provo a virare e controvirare e la risposta dell'Espera 34 è sempre



C'È ANCHE CON FUORIBORDO

Si chiama TA ed è la versione presto in arrivo con colori pastello, finiture più sportive, motorizzazione fuoribordo e un T-Top che protegge la plancia e che, immaginiamo, renderà più semplice anche il montaggio del tendalino per proteggere il resto del pozzetto. Sono queste le caratteristiche salienti di una versione che promette di essere ancora più divertente e di raccogliere i favori di un'utenza più informale e sportiva.

eccellente, anche quando cerco raggi sempre più stretti, e mai si ha la sensazione di esagerare, la barca risponde sempre prontamente ai comandi. Semmai le manette, molto belle come design, meriterebbero una più attenta valutazione, perché è facile passare inavvertitamente dalla marcia avanti alla retromarcia, e l'invertitore non apprezza; così pure il diametro dell'originale volante è forse un po' eccessivo. Provo anche ad attraversare ripetutamente la nostra scia per verificare la carena che, nonostante un deadrise abbastanza contenuto (13°) è sufficientemente morbida nel superamento dell'onda, tale da poter fronteggiare senza troppi patemi anche condizioni di mare mosso. Ma per la conformazione "aperta" del pozzetto preferisco immaginarla, proprio come nel servizio fotografico che correda questa prova, in mezzo al mare in una calda giornata estiva. Lì, ne possiamo stare certi, l'Espera 34 ha una marcia in più. ■





SUPERPROVA | Rio 34 Espera

La prova in cifre

DATI BARCA

Lunghezza ft	.....m	9,99
Lunghezza al galleggiamento	.....m	7,81
Larghezza	.....m	3,40
Pescaggio	.....m	0,55
Dislocamento a secco	.....kg	5000
Dislocamento a pieno carico	.....kg	5500
Motorizzazione max	.....cv	265x2
Serbatoi carburante	.....l	700
Serbatoi acqua	.....l	115
Posti letto	.....	2/4
Portata persone	.....	10
Categoria omologazione	.....	B
Costruita da	.....	Rio Yachts, via San Giovanni 4, 24060 Villongo (Bg), tel. 035 927301, fax 035 926605, www.rioyachts.com, info@rioitalia.it

PREZZI

2x305 cv MerCr. MAG350 Novità 2012, da definire
2x265 cv CMD TDI Novità 2012, da definire

DOTAZIONI DI SERIE

Antivegetativa - Batterie per motori e servizi - Bottaccio in acciaio inox - Caricabatteria con presa banchina - Cuscino prendisole di prua - Divano a "U" in cabina trasformabile in letto matrimoniale - Divani gavonati nel pozzetto trasformabili in prendisole - Doccia esterna - Ecoscandaglio - Estintori in cabina, nel pozzetto e nel vano motore - Flaps - GPS Cartografico - Mobile cucina esterno con lavello, fornello e frigo - Passauomo a prua - Piattaforma di poppa con scaletta bagno a scomparsa - Pompe di sentina elettrica e manuale - 6 Parabordi - Pozzetto in vtr e teak - Pulpito di prua e bitte in acciaio inox - Quadro elettrico con interruttori automatici magnetotermici - Oblò con zanzariere - Radio cd con 4 altoparlanti - Radiotelefono - Serbatoio acque nere - Strumentazione: allarmi motore, bussola, contaore, livelli, pressione olio, temperatura acqua, spia filtri gasolio, voltmetro, contagiri - Tavolo in teak nel pozzetto - Tendalino - Verricello elettrico con ancora e catena.

OPTIONAL

Antenna Satellitare - Ancora inox 10 kg - Champagneria - Contacatena - Dotazioni 12 m - Elica di Prua - Faro orientabile - Impianto acqua calda - Luci subaqueo poppa - Tergicristallo - Tv, dvd, antenna, inverter - Verniciatura carena e coperta.

RAPPORTI DI FORMA

Larghezza/Lunghezza0,48



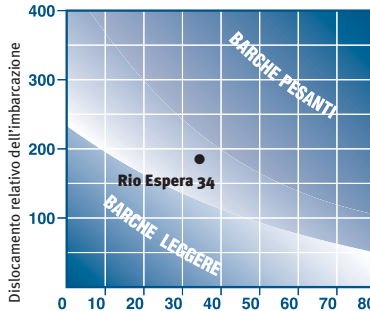
Immersione/Lunghezza0,07



Dislocamento mediokg 5250

Dislocamento relativo191

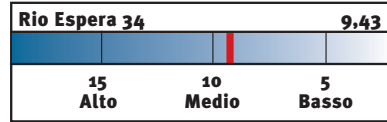
RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

RAPPORTO PESO/POTENZA

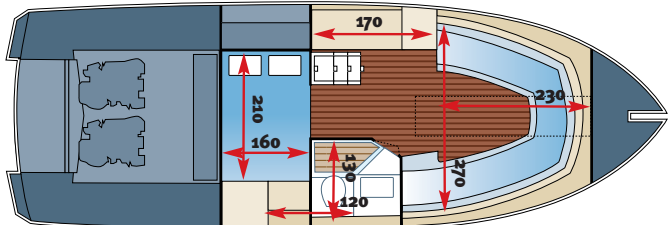
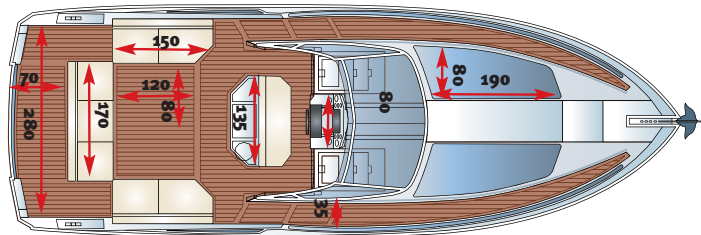
Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento massimo fornito dal cantiere, con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 5000 kg divisi per la potenza installata di 530 cavalli.



RUMOROSITÀ MOTORE

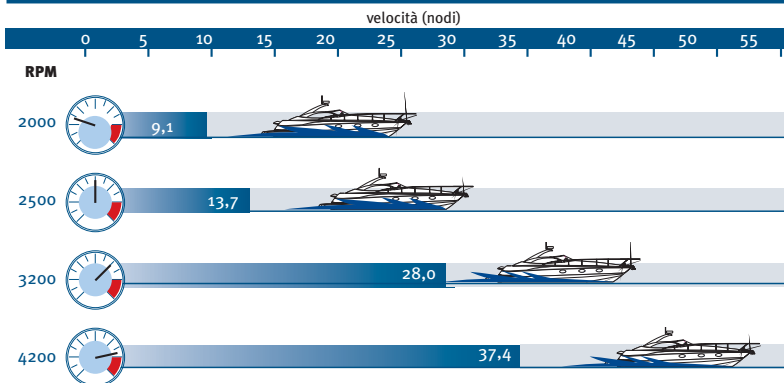
dba	RPM	2000	3000	4000	2000	3000	4000	1000	2000	2800	1000	2000	2800
100	Alto												
95													
90													
85													
80													
75	Medio												
70													
65													
60													
55	Basso												
	posizione	Pozzetto	Quadrato	Cab. prua	Cab. poppa								

Test eseguito con fonometro Lafayette MSL-80



Le dimensioni sono espresse in centimetri

LE PRESTAZIONI MISURATE



Rilevato con Gps Garmin 5012

Condizioni del test

Velocità del vento reale	.....nodi	5
Stato del mare	.....calmo	
Temperatura dell'aria	.....°C	30
Carburante	.....l	260
Equipaggio imbarcato	.....	5 persone
Pulizia carena	.....buona	
Motorizzazione installata	.....cv	265x2

Consumi complessivi

Giri al min.	.....	litri x ora
2000 giri	.....	31
2500 giri	.....	53
3200 giri	.....	62

Nota: consumi relativi ai due motori forniti dallo strumento di bordo

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2000 giri	.....	20 ore 20'
2500 giri	.....	11 ore 50'
3200 giri	.....	10 ore 10'

