

RIO PARANA 38

Bien dans son époque

Inaugurant une nouvelle gamme chez le constructeur italien, le Parana 38 conjugue les audaces stylistiques du jeune designer Marino Alfani avec l'intemporelle élégance italienne. Superbe !

Texte Marc Fleury - Photos DR et l'auteur



Compact, moderne, vitaminé, le Parana 38 ne manque pas de caractère. Notez les dimensions généreuses de la plage avant.

384 000 €

Prix TTC avec 2 x 300 ch Volvo D4

Vitesse maxi (en nœuds)	35
Conso. à 28 nœuds (en l/h)	74
Longueur (en mètres)	12,30
Couchettes	4 + 1 (carré)

Il convient d'agir face à l'adversité. C'est en substance le signal envoyé par Rio Yachts avec la mise à l'eau cet automne d'un modèle venant inaugurer une nouvelle gamme... La situation économique toujours difficile de l'autre côté des Alpes n'a en effet pas empêché le chantier lombard d'ajouter cette année à son catalogue une vedette de 38 pieds affichant une allure très rafraîchissante. Naviguant sur une évolution de la carène du Rio 36, le Parana 38 présente une silhouette particulièrement sportive. Difficile de ne pas aimer d'emblée l'aspect très contemporain du bateau, avec ses superstructures aux traits élancés, rappelant habilement ceux visibles sur la coque. On notera également la longueur importante de la plage avant et le livet descendant progressivement du haut de l'étrave à l'arrière du navire. De manière plus générale, c'est la sobriété du style de ce nouveau venu qui tend à faire de ce bateau une vraie belle surprise sur le marché de la vedette open.

Des agencements ultra épurés

À l'instar de tous les Rio construits depuis 2011, année des 50 ans du constructeur lombard, le Parana 38 a été dessiné par Marino Alfani, étoile montante du design dans la Péninsule, ayant fait ses classes au studio Officina Italiana Design. La patte du designer, caractérisée par un goût certain pour la symétrie, les aménagements en ligne et les angles droits, avait déjà été remarquée à bord du Colorado 54 et de l'Espera 34. Le jeune homme semble toutefois avoir franchi un nouveau cap avec cette coque n°1. Au design extérieur très sportif s'accorde en effet un agencement ultra épuré au confort royal. Prolongé par une immense plage de bain arrière intégrée, le cockpit se compose d'une grande banquette qui en occupe l'arrière et la partie gauche. À première vue, aucune table ne semble avoir été prévue. C'est sans compter sur une partie amovible du plancher en teck, qui se lève électriquement sur un pied télescopique de façon à mettre en place un bain de soleil ou un coin repas. L'arrière de la partie tribord abrite des espaces de rangement et un téléviseur souhaité par le proprié-

Lorsque le soft-top est entièrement reculé, le Parana peut-être piloté à ciel ouvert. Le plancher en teck fait partie des équipements standards.



Présentant une configuration très contemporaine, la console de pilotage compte parmi les éléments les plus réussis du bateau.



taire du bateau. Une petite cuisine extérieure, équipée d'un réfrigérateur, d'un évier et de plaques de cuisson, est également installée derrière la console de pilotage. Situé à droite de la descente – on trouve une méridienne sur la gauche – le poste de pilotage brille par son élégance et son design aussi épuré qu'original. Celui-ci dispose d'un écran central Garmin indépendant, situé au-dessus



Un design très réussi qui amène un vent de fraîcheur sur le marché de la vedette open. Des finitions de belle facture, sur le pont comme à l'intérieur. Une liste d'équipements standards très conséquente. Un poste de pilotage présentant une allure qui sort de l'ordinaire.



L'absence d'une table dans le carré pour prendre ses repas à l'intérieur. L'agencement un peu tristounet de la cabine arrière.

- Design ★★★★★
- Plan de pont ★★★★★
- Performances ★★★★★
- Finition ★★★★★
- Aménagements ★★★★★
- ★ à revoir ★★ moyen
- ★★★ bien
- ★★★★ très bien
- ★★★★★ exceptionnel

Au fait...

Des projets dans les cartons

Rio Yachts ne se repose pas sur ses lauriers. Le constructeur italien livrera ainsi un nouveau modèle de 56 pieds au cours de l'année 2015 afin de venir compléter son offre existante de cinq bateaux actuellement en catalogue. Futur navire amiral de la marque, cette vedette de 56 pieds pourrait être suivie d'une autre de 72 pieds, encore à l'état de projet pour le moment. Ces deux bateaux ne seront pas prioritairement destinés à l'Europe, mais plutôt aux États-Unis et au marché sud-américain selon le chantier.



Simple et aéré, le cockpit présente un agencement fonctionnel et protecteur avec sa banquette arrière.



► propriétaires de ce modèle immatriculé à Naples souhaitent un bateau conçu avant tout pour profiter du cockpit. Reste que la décoration y est particulièrement soignée, avec un plancher en bambou du plus bel effet et des vaigrages blancs élégants. La lumière naturelle rentre aussi généreusement dans le bateau, par le biais d'un grand panneau zénithal ainsi que par de larges ouvertures de bordé. Les extrémités du bateau abritent deux grandes cabines, dont les configurations diffèrent sensiblement.

Les ouvertures ne sont pas immenses dans la cabine de pointe, mais celle-ci présente un design peu banal.



Spacieuse et disposant d'un grand lit, la cabine arrière manque peut-être un peu de fantaisie.

Comportement séduisant en mer

La cabine de pointe présente ainsi une allure très symétrique, avec un lit en îlot encadré par trois niveaux de chaque côté et un jeu de parallélisme entre le plancher et le plafond. Celle-ci dispose naturellement d'une salle de bains privée. La cabine arrière présente un aspect plus inhabituel avec son lit double décalé sur tribord, tandis que sa salle de bains occupe le flanc bâbord. La passion de Marino Alfani pour la sobriété atteint peut-être là sa limite. Cette cabine est en effet tellement dépouillée ►

Une vaste banquette en C et une cuisine cohabitent au pied de la descente. Le plancher en bambou est du plus bel effet.



À plein régime, les deux blocs Volvo D4 de 300 ch mènent le bateau à 35 nœuds.

Essai | Rio Parana 38



Avec son aspect biseauté, le hard-top confère une allure très dynamique à cette vedette de 38 pieds.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	12,30 m
Largeur	3,65 m
Tirant d'eau	0,64 m
Poids	7 t
Transmission	Stern drive
Puissance maximale	2 x 300 ch
Carburant	780 l
Eau	300 l
Cabines	2
Couchettes	4 + 1 (carré)
Catégorie CE	B

LE TEST NEPTUNE

Volvo D4 - 2 x 300 ch @ 3500 t/m
4 cylindres en ligne - 3,7 l - diesel

Régime (tr/m)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1 500	8,6	14	1,6	390
2 000	11	28	2,5	250
2 500	18,3	52	2,8	223
3 000	27,8	74	2,7	232
3 500	35	116	3,3	189

* Avec 20% de réserve

Conditions de l'essai : 4 personnes à bord, mer belle, 60 % carburant et 40 % eau.

RIX

372 000 € TTC avec 2 x 260 ch Mercury TDI 3.0

384 000 € TTC avec 2 x 300 ch Volvo D4

Options Antenne satellite 8 000 €, soft top électrique 4 000 €, climatisation 12 000 BTU 10 000 €, compteur de chaîne 700 €, propulseur d'étrave 4 500 €, générateur 3,5 kW 9 000 €, grill de cockpit 700 €, dinette convertible 2 000 €, nom lumineux 2 500 €, passerelle hydraulique 14 000 €, pilote auto 4 500 €, tender 2,40 m 2 500 €, système radio fusion 1 000 €, TV 22" 1 000 €...

CONTACT

Chantier Importateur Rio Yachts (Italie)
www.rioyachts.net

SES CONCURRENTS



Atlantis 38
Long. 11,62 m - Larg. 3,55 m - Poids 10,7 t - Carburant 760 l - Prix 332 500 € TTC avec 2 x 300 ch - Constructeur Azimut (Italie).



Bénéteau GT 38
Long. 11,76 m - Larg. 3,71 m - Poids 7,3 t - Carburant 650 l - Prix 222 097 € TTC avec 2 x 300 ch - Constructeur Bénéteau (85).



Fonctionnelles et chaleureuses, les deux salles de bains présentent de beaux volumes.



Rio Yachts laisse le choix entre une motorisation Volvo (2 x 300 ch D4) ou Mercury (2 x 260 ch TDI 3.0).

La version standard du Parana 38 compte deux cabines. Une version optionnelle avec trois cabines est également possible.

► qu'il lui manque quelques éléments de caractère pour afficher un véritable style. De style, le Parana 38 n'en manque en revanche assurément pas en navigation... Propulsée par deux moteurs Volvo D4 de 300 ch, la vedette attaque



la mer au niveau du deuxième tiers de la carène. Avec son V marqué à l'avant évoluant vers des formes plus planantes à l'arrière, le bateau se montre capable d'affronter sereinement le clapot sans que les passagers du cockpit ne soient mouillés.

27 nœuds à son régime de croisière

Lors de notre essai réalisé en baie de Pozzuoli, quelques kilomètres à l'ouest de Naples, le navire s'est montré capable d'atteindre les 35 nœuds et navigue sereinement à son régime de croisière aux alentours de 27 nœuds. Cette motorisation, la plus puissante proposée, ne semble donc pas excessive si l'on souhaite avoir un minimum de puissance sous le plancher. En matière de pilotage, la barre du Parana, à la fois douce et réactive, offre de belles sensations. De quoi envisager de belles croisières avec le Vésuve en toile de fond... ■