

# RIO COLORADO 44

## Une séduisante mise à jour

La marque de Bergame convertit son Rio 42 Air lancé en 2010 en Colorado 44, désormais paré de tous les attributs d'une vedette hard-top moderne. Une métamorphose réussie qui met en avant un design italien sobre et sans effet de manche.

Texte Michel Luizet - Photos de l'auteur et DR



Le Colorado 44 reprend la ligne générale du 42 Air. Seul, le design des hublots de coque a changé ainsi que la plate-forme.

**624 000 €**

Prix TTC avec 2 x 480 ch Cummins

Vitesse maxi (en nœuds)	32
Conso. à 23 nœuds (en l/h)	120
Longueur (en mètres)	14,10
Couchettes	6

**P**lus un constructeur de bateaux n'échappe à la mode du hard-top fermé. Terminé le pont ouvert à tout vent ! On veut une porte en dur, totalement vitrée de préférence, pour pouvoir s'isoler du regard des autres provenant du ponton ou des navires au mouillage, et retrouver une ambiance cocooning à bord, comme à la maison. De Bavaria à Jeanneau en passant par Bénéteau, tout le monde s'y est mis, et, sur ce segment stratégique du 40 à 45 pieds, c'est au tour de Rio de suivre ce cap. Atteinte de plein fouet par la crise économique, la marque de Bergame s'en est sortie de justesse en lançant coup sur coup deux modèles clés, l'Espera 34 en 2012, puis le Panara 38, deux vedettes open novatrices dessinées par un jeune prodige du design, Marino Alfani à qui Rio a accordé toute sa confiance (lire le Au Fait ci-contre). C'est encore lui qui est aux manettes pour la conception du Colorado 44 ou tout du moins sa métamorphose. Par souci d'économie (tous les chantiers aujourd'hui suivent la même stratégie), Rio est en effet reparti de son 42 Air, un modèle de six ans d'âge, dont la ligne n'a pas trop souffert de l'outrage du temps et qui vient également d'être rafraîchi.

Le poste de pilotage est traité à la manière d'un poste de travail sur ordinateur avec le support de l'écran multifonctions séparé du pupitre.

Rio propose trois cabines, dont une latérale avec lits superposés. La cuisine prend la forme d'une console placée derrière le poste de pilotage.



**Au fait...**

**Marino Alfani**



Ce jeune homme qui n'a pas 35 ans est l'une des étoiles montantes du design italien. Rio a cru en lui dès ses premiers dessins, signant ainsi tous les bateaux de la gamme depuis 2011, dont le fameux Espera 35. À la tête de son propre cabinet de design, Alfani s'est aussi illustré dans la conception des lobsters Rose Island ou des semi-rigides Dariel. C'est par ailleurs avec le directeur de ce chantier qu'il a imaginé les day boats d'exception Aquilia, superbe runabout moderne de 8,52 m de longueur lancé au salon de Cannes en 2014. Marino Alfani travaille de concert avec Rio pour une montée en gamme qui pourrait voir le jour en 2017. Dans ses cartons, on compte un Rio 68 Colorado mais aussi un Espera géant de 62 pieds. Son style à la fois épuré et sportif est en tous les cas de plus en plus apprécié des chantiers.



Design et décoration agréable et sans fioritures.  
Excellente liaison cockpit-timonerie.  
Agencement intelligent du pont inférieur.



Prix peu compétitif.  
Timonerie vite encombrée en raison de son étroitesse.  
Dimensions réduites de la cale moteur.

**Un espace de plain-pied sur le pont**

Cette unité vendue à une trentaine d'exemplaires depuis son lancement en 2010 correspond à un pur open hard-top : grand toit ouvrant électrique, méridienne sur le bâbord du poste de pilotage, salon de cockpit convertible en bain de soleil... Dans sa version Colorado 44, le voilà transformé en vedette fermée avec un agencement de pont remanié en profondeur. Dans ce type de conversion, toute la difficulté pour le designer est de conserver une cohérence entre l'espace extérieur et intérieur. Alfani a eu la chance de partir sur la base d'un hard-top relativement court, permettant de conserver un cockpit qui est encore de belles dimensions. La séparation est constituée de quatre vantaux vitrés avec un rail intégré dans le plancher afin de garantir le plain-pied en passant d'un lieu à l'autre. L'épaisseur créée par la superposition des vitrages n'est pas negli-



La plage avant est revêtue d'un matelas aussi large que long. Des mains courantes encadrant la surface n'auraient pas été de trop.



Le nouvel agencement du pont principal se caractérise par son sofa qui se prolonge sans interruption jusqu'au pare-brise.

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



Plus de cuisine au niveau inférieur. À la place, un petit canapé d'angle. La colonne du réfrigérateur-congélateur n'a pas changé de place.



Sur le côté tribord, la cabine avec lits superposés conviendra très bien aux enfants.

Très lumineuse, la mastercabin occupe toute la largeur du bateau. La hauteur sous barrots est correcte, notamment au-dessus du lit où une personne de 1,80 m peut s'asseoir.



#### SES CONCURRENTS



**Bavaria Sport 450**  
Un modèle avec plus de volume que le Colorado et un cockpit plus restreint.  
13,83 m x 4,41 m - 2 x 370 ch Z - 410 000 €.



**Azimut Atlantis 43**  
Le nec plus ultra de la vedette hard-top mais sans séparation entre cockpit et timonerie.  
13,86 m x 4,25 m - 2 x 400 ch Z - 450 000 €.



**Cranchi M44 HT**  
Un concurrent sérieux un peu vieillissant mais, là encore, pas de fermeture arrière.  
13,82 m x 4,06 m - 2 x 400 ch Z - 410 000 €.

► geable lorsque ceux-ci sont tous poussés sur le côté tribord, mais c'est la condition pour obtenir une ouverture quasi totale. Le résultat est assez bluffant d'autant que le designer a su aménager un sofa tout en longueur sur le flanc bâbord, sans réelle rupture entre l'espace timonerie et le cockpit. L'impression de continuité est renforcée par l'utilisation d'une sellerie identique d'un bout à l'autre du bateau. L'ambiance déco à bord est dans les tons gris clair et blanc, qui se combinent parfaitement avec le placage des aménagements et du

plancher en bois clair zébré. Les vitrages latéraux panoramiques sont identiques à ceux du 42 Air. Deux larges fenêtres électriques associées au toit ouvrant génèrent une ventilation impeccable de la timonerie, rendant l'option clim peu pertinente. En pénétrant sous le hard-top, le visiteur aura malgré tout le sentiment d'un volume plutôt étroit comparé à la toute nouvelle génération de vedettes. La longue console tribord qui sert de cuisine réduit, il est vrai, un peu plus l'espace. À l'inverse, le 44 possède des passavants dignes de ce ►



**Le Rio file 32 nœuds à plein régime, équipé en ligne d'arbre d'une paire de 480 ch Cummins.**



La table du salon dispose d'un pied électrique permettant d'ajuster la hauteur. À tribord, l'écran TV est escamotable derrière la console de cuisine.

► nom pour gagner la plage avant. Tout est question de compromis... Au niveau inférieur, la cuisine du 42 Air (remontée sur le pont principal) a été remplacée par un canapé d'angle qui côtoie la colonne habillée de bois renfermant le réfrigérateur-congélo. Les trois cabines sont distribuées tout autour de ce vaste palier. L'agencement et les volumes sont ceux du 42 Air avec une touche forcément plus contemporaine donnée par Alfani.



Un coffre est dissimulé dans l'épaisseur du tableau arrière. La passerelle de type «boîte aux lettres» comme la plate-forme immergable sont en option.

**Des agencements fonctionnels**

La cabine latérale compte deux lits superposés. Elle partage sa salle de bains avec la cabine de pointe. La mastercabin, bien qu'assez basse de plafond, est très réussie avec ►

La cuisine fait face au salon. Tous les éléments de rangements sont situés sous le grand plan de travail équipé d'une plaque vitro et d'un évier.



Les deux gros blocs Cummins sont un peu à l'étroit dans cette soute qui s'ouvre depuis le cockpit grâce à une assistance électrique.





Le Rio Colorado dans le port du Castel dell'Ovo à Naples. La capitale du sud de l'Italie est devenue la base arrière du chantier de Bergame.

## CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	14,10 m
Largeur	4,00 m
Tirant d'eau	nc
Poids lège	12,5 t
Transmission	V-drive
Puissance maximale	2 x 480 ch
Carburant	1400 l
Eau	330 l
Cabines	3
Couchettes	6
Catégorie CE	B/10 pers.

## LE TEST NEPTUNE

Cummins QSB 6.7 I - 2 x 480 ch @ 3200 tr/mn  
6 cylindres en ligne - 6.7 l - 659 kg/moteur

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2 200	18	95	5,3	210
2 300	20	105	5,3	210
2 500	23	120	5,2	220
2 800	28	145	5,2	220
3 000	30	170	5,7	200
3 200	32	187	5,9	190

\* Avec 20% de réserve

Conditions de l'essai : 6 personnes à bord, mer peu agitée - vent nul - 50 % carburant et 60 % eau.

## PRIX DE BASE TTC

**624 000 € TTC** avec 2 x 480 ch Cummins ligne d'arbre  
**624 000 € TTC** avec 2 x 370 ch Volvo IPS 500  
**Options TTC** Climatisation 16000 BTU 15 000 € ; générateur 7,5 kW 7 200 € ; lumières sous-marines 2 400 € ; passerelle rétractable 19 200 € ; pilote auto 3 600 € ; plate-forme immergeable 21 600 € ; lit supérieur dans troisième cabine 3 600 € ; taud hydraulique cockpit 2 400 € ; joystick Yacht Controller 7 200 € ; propulseur d'étrave 6 000 € ; peinture coque 30 000 €.

## CONTACT

Chantier Rio Yachts (Bergame, Italie)  
Site internet [www.rioyachts.com](http://www.rioyachts.com)

► son lit central accessible dégagé sur les côtés. La capacité de rangements est un peu chiche. Force est de reconnaître que c'est le lot de toutes les vedettes d'aujourd'hui. À méditer.

## Une bonne insonorisation

Pour la mécanique, Rio propose deux transmissions sans différence de prix : IPS 500 avec 2 x 370 ch Volvo ou ligne d'arbre avec renvoi, associée à une paire de Cummins 6,7 l de 2 x 480 ch. Avec cette configuration classique, le Rio Colorado 44 est même équipé en option du nouveau joystick de manœuvre de Cummins. Le bateau, très correctement insonorisé,



La table du cockpit peut être recouverte d'un matelas supplémentaire afin d'obtenir un bain de soleil.

Les moteurs sont combinés à une transmission V-drive ou IPS Volvo.

se comporte bien, assurant même un convaincant 32 nœuds en pointe. Et, en dépit de cette grosse cavalerie, la conso à 20 nœuds est dans les normes : 105 l/h. Tout irait pour le mieux si le prix de base affiché n'était pas aussi élevé comparé à la concurrence fournissant des prestations équivalentes. La négo sera donc un préalable avant toute signature. ■

