

RIO ESPERA 34

Ciao bella!

Le constructeur italien a visiblement pris du plaisir à concevoir ce modèle à vocation estivale de moins de dix mètres, tout à la fois simple et sophistiqué.

Texte et photos Michel Luizet



252 000 €

Prix TTC avec 2 x 225 ch Merc. TDI

Vitesse maxi (en nœuds) **33**

Conso. à 25 nœuds (en l/h) **45**

Longueur (en mètres) **9,99**

Couchettes **2 + 2 (carré)**

L'Espera 34 dans le cadre magique du petit port de la Coricella, près de Naples. Le bateau est le nouveau fer de lance du chantier Rio.

Dans l'Italie des années 2010, sous l'ère Romano Prodi, il était préférable de ne pas trop afficher des signes extérieurs de richesse. Tous les possesseurs de yachts étaient lourdement taxés et faisaient l'objet à coup sûr d'un contrôle fiscal musclé. Le Rio Espera 34 a été lancé dans ce contexte délicat et ce n'est peut-être pas le fruit du hasard. L'unité est qualifiée de «natante», ce qui signifie en Italie qu'elle fait tout juste moins de dix mètres et, qu'à ce titre, elle échappe à certaines taxes et à l'obligation d'être immatriculée. Voilà une disposition bien pratique lorsque le plaisancier veut rester le plus discret possible ! Le bateau a été présenté au salon d'automne de 2011 en même temps que le Fiat 33 Seawalker (lire l'essai dans *Neptune* n°189), lui aussi labellisé «natante». Les points communs entre les deux modèles sont d'ailleurs troublants et laissent un peu perplexes.

Un programme très méditerranéen

Le plus flagrant est sans conteste l'organisation du salon de cockpit qui bénéficie, dans les deux cas, d'une table à pied télescopique, qui s'escamote entièrement sous le plancher. Dans cet exemple, il est impossible de ne pas reconnaître la paternité du dispositif au chantier napolitain Fiat qui l'utilise sur toute sa gamme depuis belle lurette. Pour le reste, les deux bateaux s'affrontent sur le même programme très méditerranéen qui peut se résumer à un tiercé gagnant : soleil, détente et baignade. Le constructeur semble en tous les cas avoir pris du plaisir à concevoir ce day-boat aux allures sportives, très éloigné de ce que Rio avait l'habitude de produire. Le designer indépendant à l'origine du concept s'appelle Marino Alfani et fait partie de cette jeune garde italienne qui insuffle de l'air frais sur la production made in Italy. La trentaine flamboyante, le designer a fait ses classes au studio Officina Italiana Design auprès de Mauro Micheli, le père de tous les Riva depuis le début des années 2000. Il a déjà décoché quelques beaux contrats chez Rose Island, Uniesse ou Imago, mais l'Espera 34 est sans aucun doute son œuvre la plus personnelle. Visiblement, Marino ▶



La cuisine d'été s'appuie sur le dos du leaning-post. Notez que le réfrigérateur, l'évier et le réchaud à gaz font partie de la dotation standard.



La console de pilotage reprend le style anguleux et saillant des aménagements de cockpit. Rio a cependant conservé le design de la barre en alu brossé que l'on retrouve sur d'autres modèles.



Rio a soigné la qualité et le style des pièces en inox, à l'image de la main courante totalement intégrée au design du pare-brise.



Plan de pont intelligent et très agréable à vivre. Design contemporain soigné et original. Cabine lumineuse qui présente des aménagements fonctionnels.



Performances décevantes dans la configuration 2 x 220 ch diesel. Faible hauteur sous barrots sous la couchette arrière. Programme croisière forcément limité.

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

Difficile de faire un plan de pont plus symétrique. Cette spécificité a été respectée par le designer dans les moindres détails.



Au fait...

Rio, chantier de légende

La petite histoire veut que ce soit lors de leur voyage de noces sur la Côte d'Azur, à l'orée des années 60, que Luigi et Anna Scarani eurent l'idée de créer leur propre chantier naval sur les bords du lac Sebino. Lancé en 1961, le premier modèle baptisé Espera est un splendide runabout acajou (ci-contre), qui sera suivi de nombreux autres versions en bois. Mais le chantier prendra son véritable envol en 1970 avec l'adoption du plastique et le lancement du Rio 310, un dinghy insubmersible de 3,10 m à double coque thermoformée, qui sera produit à... 50 000 exemplaires !



Piergiorgio Scarani dirige l'entreprise familiale fondée en 1961 par Luigi, son père (à gauche), aujourd'hui décédé.



Rio a conçu un tableau de bord très contemporain qui s'intègre bien avec le style rasant du pare-brise.



La banquette arrière se déplace sur le côté gauche afin de dégager un espace libre permettant d'accéder plus facilement à la plate-forme de bain.

La soute moteur est placée sous la table à pied télescopique, qui sert aussi de plancher lorsqu'elle est baissée.



► Alfani aime la symétrie. Le Rio suit cette logique jusque dans les moindres détails du tableau de bord, où les instruments sont installés en miroir, respectant un axe central imaginaire. Le designer évite les formes sinueuses préférant les aménagements en ligne continue et à angle droit, à l'image des trois banquettes un peu raides qui composent le cockpit. Le salon de pont est le centre névralgique du bateau, qui conditionne la réussite de la majorité des activités du bord. Le designer joue la carte de la simplicité et il a raison : table escamotable électriquement sous le plancher, sofa arrière qui se déplace sur le côté pour dégager l'accès à la baignade, plage de bain en lattes de teck au même niveau que le plancher de cockpit, meuble cuisine centrale facilement accessible. Les banquettes en vis-à-vis ►

Faire escale à Naples

La baie de Naples est pour les plaisanciers à moteur l'un des plus beaux terrains de jeu de la côte italienne.

Naples a longtemps été une escale cauchemardesque pour les plaisanciers de passage. Les infrastructures qui leur étaient réservées étaient sommaires, l'insécurité aux abords du port palpable sans compter la saleté et les innombrables débris qui flottaient dans la baie. Aujourd'hui, Naples dispose de trois marinas : Mergellina, à l'ouest, Castel dell'Ovo et Circolo Canottieri à l'est, qui ne se valent pas toutes, mais les choses vont en s'améliorant. Bien qu'elle soit la plus grande, Mergellina est excentrée et ne constitue pas une escale très agréable. Les deux autres sont en revanche mieux situées et plus accueillantes, mais aussi impraticables en été ! Pour partir à la découverte de la ville, mieux vaut alors faire escale à Baia qui est une commune limitrophe à l'est de Naples, à l'abri du tumulte de la grande ville. La marina propose

un service impeccable et a l'avantage d'être à moins de cinq milles de Procida et d'Ischia. Vous avez aussi la possibilité de laisser votre bateau dans le nouveau port de plaisance de l'île de Procida, qui possède une liaison directe en ferry jusqu'à la station maritime de Naples. Il vous dépose après 45 minutes de traversée à moins de quinze minutes de marche du centro antico et des principales attractions de la ville.



Entre Ischia, Procida, Capri et Sorrente, la baie de Naples ne manque pas d'attraits pour le plaisancier de passage.

Le castel dell'Ovo est à l'origine de la fondation de Naples au VI^e siècle av. J.-C. Il est situé au pied de l'une des trois marinas de la ville.



Le balcon inox à ras le pont accentue le côté sportif et design de l'Espera 34.

Au fait...

Rio Espera 44

Dans les cartons depuis 2011, le Rio Espera 44 n'attend plus qu'une amélioration de la situation économique en Italie pour voir le jour. Cette grande vedette open de 13,50 mètres de long conservera ce qui fait la personnalité de l'Espera 34, à savoir le long panneau en verre de la plage avant et le cockpit équipé de trois banquettes modulables.



L'Espera 44 pourrait voir le jour dans le courant de l'année. L'intérieur offrira une cabine supplémentaire.

Le long panneau transparent donne un cachet particulier à la cabine, dont le salon en V se convertit en un grand lit double.

► sont vissées au sol et contiennent des coffres. La troisième est évidée et peut servir de lieu de stockage pour les défenses. La table permet de créer un grand bain de soleil en l'ajustant au niveau des assises et en ajoutant un double matelas.

Fluidité des lignes et design épuré

Dans la pratique, le cockpit se montre particulièrement fonctionnel. Les passagers se déplacent aisément lorsque la table est rangée dans la soute qui abrite les deux blocs moteurs. La plateforme de bain n'est pas très profonde (0,75 m de large), mais nous apprécions l'aspect latté qui tranche avec le teck du cockpit. Poussant à l'extrême l'idée d'un design épuré, Rio fait le choix d'un balcon inox à ras le pont et d'une main courante intégrée à la structure même du pare-brise fumé. Le rendu esthétique est impeccable, les inox de qualité supérieure. Il faudra toutefois veiller à la sécurité des plus jeunes passagers qui ne bénéficieront d'aucune protection. La partie avant est une belle réussite stylistique avec son panneau étroit en verre Securit, qui part de l'extrémité de la proue jusqu'à la naissance du pare-brise.



La table du carré se replie en deux afin de faciliter la circulation. Face au meuble TV, on trouve une penderie et le cabinet de toilette.



Motorisé en Z-drive, le Rio Espera 34 est aussi proposé en version hors-bord.

CARACTÉRISTIQUES	
Longueur hors tout	9,99 m
Largeur	3,40 m
Tirant d'eau	0,55 m
Poids lège	5,5 t
Transmission	Z-drive
Puissance maximale	2 x 300 ch
Carburant	700 l
Eau	115 l
Cabines	1
Couchettes	4
Catégorie CE	B/10 pers.

LE TEST NEPTUNE				
Volvo D-220 DPS - 2 x 220 ch @ 4 000 tr/mn				
5 cylindres - 2.4 l - diesel - 363 kg				
Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso** (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2 500	16	30	1,9	290
2 800	21,5	40	1,9	290
3 000	24	45	1,9	290
3 200	27,5	50	1,8	310
3 500	30	65	2,2	250
3 750	33	90	2,7	200

* Avec 20% de réserve. ** estimation Neptune
Conditions de l'essai : 3 personnes à bord, petit clapot, vent force 2, coque grasse, carburant 25 %.

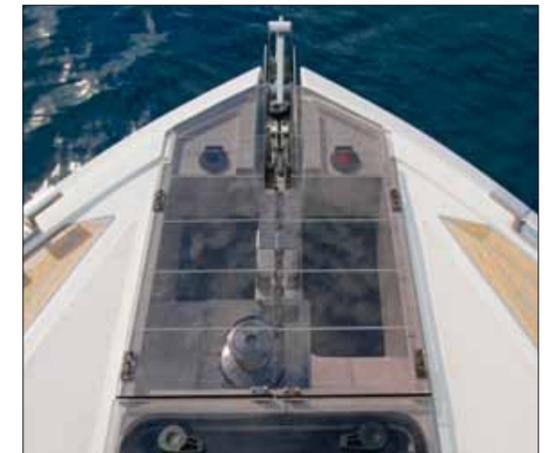
PRIX
252 000 € TTC avec 2 x 225 ch MerCruiser TDI
222 000 € TTC avec 2 x 300 ch MerCruiser 350 Mag.
Équipement standard Sellerie bain de soleil avant ; radio CD et haut parleurs ; traceur GPS 7" et VHF ; quideau électrique ; cuisine extérieure avec réchaud gaz et réfrigérateur ; taud de cockpit.
Options Antifouling 3 600 € ; propulseur avant 4 800 € ; circuit eau chaude 3 000 € ; extension taud arrière 1 800 € ; peinture de coque métallisée 10 800 €.

CONTACT
Chantier Contact Rio Yachts (Bergame, Italie) www.rioyachts.com

SES CONCURRENTS
Fiart 33 Seawalker
Bien des similitudes avec l'Espera 34 bien que le plan de pont soit ici de type walkaround. Long. 10,09 m - Prix 233 000 € avec 2 x 220 ch.
Vandutch 30 Open
Une déclinaison réduite du 40 pieds, qui a façonné le succès de la marque hollandaise. Long. 9,56 m - Prix 356 400 € avec 370 ch.



L'entrée de cabine est plutôt étroite. On devine, sous la descente, la couchette cercueil de 1,30 m de largeur.



À la poupe, deux volets en plexi protègent les appareils de mouillage et assurent une continuité de style avec le vitrage central de la plage avant.

Vue du ciel, on a le sentiment que la bande teintée se poursuit jusqu'à la console de pilotage qui est de même largeur. Superbe ! On retrouve le même esprit design dans la cabine qui est éclairée de façon magistrale par toute la longueur du vitrage de rouf. D'un agencement somme toute classique, le designer parvient à rendre l'habitacle plaisant quoique limité. Le salon, qui épouse la forme en V de la coque, se convertit en grand lit double. La hauteur sous barrots est partout correcte (1,80 m au pied de la descente, 1,60 m sous le salon). Une console à l'entrée de la cabine peut supporter un écran TV ou un autre équipement au choix. Sous la descente, le lit cercueil de 1,30 m de large et 0,70 m de hauteur sous barrots est un couchage d'appoint très convenable le temps d'un week-end au mouillage. On trouve enfin une grande penderie

sur la gauche, prolongée par une salle de bains de bonne facture.

Sportif et très réactif à la barre

Équipé de 2 x 220 ch Volvo D3, l'Espera 34 a eu du mal à s'exprimer dans les eaux napolitaines où notre essai s'est déroulé. Avec une coque un peu grasse, le bateau plafonne à 33 nœuds soit 4 nœuds en deçà de ce qu'on pourrait escompter dans des conditions optimales. Il est également disponible en 2 x 225 ch, 2 x 265 ch (le bon compromis à notre avis) ou 2 x 300 ch (cela risque de décoiffer sérieusement à plus de 40 nœuds !). La carène est très maniable et répond vite aux sollicitations du pilote. De Capri à Saint-Tropez en passant par Porto Vecchio, c'est assurément le bateau de vacances qui ne laissera personne indifférent. ■