



The restyling has increased the versatility of the cockpit. It can be a living, dining or sunbathing area. In just a few seconds you can get the set-up that you want.

Il restyling ha aumentato la versatilità del pozzetto. Area living, area pranzo o prendisole. In pochi secondi si ottiene l'allestimento che si preferisce.

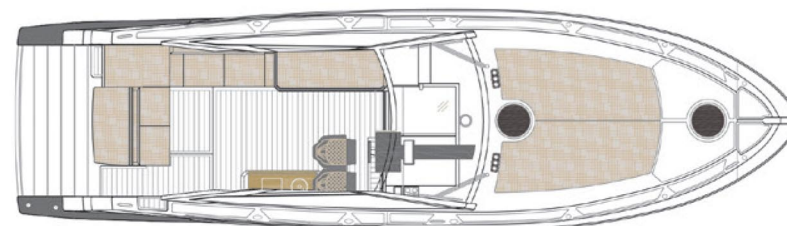


GUARDI IL LAGO D'ISEO E VEDI QUELLO DI ITAIPÚ NEL SUD DEL BRASILE, osservi Sarnico e pensi a Posadas e, soprattutto, dal fiume Oglio al Rio Paraná, se sei abituato a navigare con la fantasia, il passaggio è immediato. E la fantasia è indispensabile per navigare alto. Chi resta sempre con i piedi per terra, difficilmente è pronto a mollare gli ormeggi. E così che m'immagino il processo creativo che ha dato vita al "brasiliiano" Paraná 38 che si è sviluppato nell'ufficio marketing dello storico cantiere Rio. La barca non è nuova. Ha fatto la sua comparsa nel 2014, ma la versione del 2020, pur mantenendo la stessa carena e lo

stile di Marino Alfani, ha subito un deciso restyling. L'attenzione si è concentrata nella zona regina dell'imbarcazione, cioè il pozzetto e nella luce naturale per gli spazi interni. Il nuovo pozzetto si caratterizza per un prendisole trasformabile e una plancetta di poppa di dimensioni maggiori. Questa soluzione permette di avere un'abitabilità su due fronti: verso prua e verso poppa. L'area living con il tavolo telescopico con comando elettrico e la cucina esterna, non rappresentano l'unica configurazione possibile. L'allestimento è all'insegna della versatilità e basta lo schienale del divanetto per trasformarlo in prendisole e, insieme alla

plancetta, rappresenta una sorta di vera e propria "isola" sull'acqua. Le dimensioni della piattaforma sono notevoli, tanto che non manca certo lo spazio per le selle del tender. Inoltre, il soft top è la soluzione ideale per ottenere un'area in coperta protetta dal sole o dal cattivo tempo oppure una zona tutta aperta. Per la luminosità interna, invece, il cantiere ha deciso di aumentare le superfici vetrate della carena. Anche il layout degli interni ha come obiettivo quello di sfruttare al meglio i volumi disponibili. Sottocoperta ci sono due cabine a tutto baglio e due bagni e, oltre a queste, una cucina con dinette trasformabile per altri due posti letto.





The amount of natural light has been increased thanks to the use of larger windows. Living space is excellent, as is the number of cabins. There are a two double cabins, both full beam, and a dinette that can be converted to give a further two berths.

Sei in tutto con, per chi lo desidera, un settimo posto con la cuccetta per il marinaio. Non poco visto che siamo a bordo di una barca che misura oltre tredici metri fuori tutto, ma è pur sempre un natante dato che la lunghezza di omologazione è due centimetri in meno dei fatidici dieci metri. In sala macchine c'è una coppia di Volvo D4 da 300 cv ciascuno. In tutto sono 600 cavalli per spostare un tredici metri che ha un dislocamento a vuoto di 9.000 chilogrammi. L'accelerazione è progressiva: non bruciante, ma nemmeno troppo

La luce naturale è aumentata grazie a vetrate di dimensioni maggiori. Ottima l'abitabilità e anche il numero delle cabine. Ben due matrimoniali a tutto baglio e una dinette trasformabile per altri due posti letto.

lenta. A 2400 giri e sedici nodi di velocità, lo scafo è decisamente fuori dall'acqua e bello parallelo alla superficie. La visibilità dalla postazione di comando è buona e la navigazione molto tranquilla. Paraná 38 è agile in manovra. Risponde prontamente alle correzioni di rotta, la conduzione è sportiva, ma senza eccessi. La velocità massima supera i 35 nodi, ma quella preferibile è intorno ai 27. I consumi sono sempre contenuti, quasi sorprendenti. Alla massima si arriva a 125 litri/h e 3,5 litri per miglio, ma se ci si accontenta di

rimanere sotto i 30 nodi, i numeri sono ancor più incoraggianti. Circa 75 litri/h e 2,7 litri per miglio. Paraná 38 nella nuova versione del 2020, rappresenta un'ottima soluzione per la crociera in Mediterraneo. Buone performance, senza essere mai complicato da condurre. Ottimi consumi che garantiscono anche un'ampia autonomia. A velocità di crociera, intorno ai 27 nodi, si arriva tranquillamente a 300 miglia, una distanza che consente di navigare in lungo e in largo in Mediterraneo. Inoltre, il restyling che ha accentuato la versatilità della coperta e aumentato la luce naturale degli interni, la rende ancor più confortevole e indicata per la crociera in famiglia. Non sono molti i natanti capaci di offrire più di tredici metri di lunghezza fuori tutto e sette posti letto. Ma questa, in fondo, è sempre stata una capacità del cantiere Rio, iniziata ormai quasi sessant'anni fa.

LOOK AT THE LAGO D'ISEO AND INSTEAD YOU SEE LAKE ITAIPU IN SOUTHERN BRAZIL. You look at Sarnico and you think of Posadas and, above all, if you are accustomed to sailing with a vivid imagination, you will immediately make the jump from the river Oglio to Rio Paraná. And imagination is essential to sail on high. Anyone who is always stuck with their feet on the





Engine room

Gli stracolaudati D4 da 300 cv ciascuno rappresentano una motorizzazione perfetta per questa barca. Spingono, ma non eccessivamente e, soprattutto, hanno consumi contenuti un po' a tutte le andature. Chi lo desidera può scegliere la versione con i piedi poppier MerCruiser.

The tried and tested D4s, which each develop 300 horsepower, produce the perfect power for this boat. They push, but not excessively, and above all fuel consumption is restricted at all speeds. People who want can have the version with the MerCruiser stern drives.

ground is not so ready to slip moorings. And that is how I imagine it was with the creative process that gave life to the "Brazilian" Paranà 38, which was developed in the marketing office of the historic Rio yard. The boat isn't new. It appeared in 2014, but the 2020 version, while keeping the same hull and the style of Marino Alfani, has gone through a very definite restyling. The attention has been concentrated in the key area of the boat, so the cockpit, and in natural light for interior areas. The new cockpit features a convertible sun lounger and a larger stern swimming platform. That solution means that it projects its usable space in two directions: both fore and aft. The living area has an electrically-operated extendable table,

and an exterior kitchen, but that isn't the only configuration available. The set-up is designed for versatility and you just need to lower the sofa back to turn it into a sun lounger and, together with the swimming platform, it really is a kind of island over the water. The size of the platform is distinctly large, so there is certainly no lack of room for the tender cradles. The soft top is also the ideal solution to get an area on deck that is protected from the sun, or from bad weather, or one that can be a completely open. To increase the amount of interior light, the yard has decided to enlarge the glass surfaces in the hull. Even the interior layout is designed to make best use of the volumes available. Below decks there are two cabins, both full beam, and also a kitchen with a dinette that can be converted to give an additional two extra berths. So it sleeps six in all, and if you want there is a seventh place in the sailor's cabin. That is quite a lot, given that we are talking about a boat that measures over thirteen metres overall, but it is still only classified as a pleasure craft, given that the officially registered length is two centimetres less than the crucial ten-metre cut-off point. The engine room has a pair of Volvo D4s, each developing 300 horsepower. In all there is 600 horsepower to move a 13-metre boat, which when empty displaces 9000 kilos. The acceleration is steady: it doesn't have blistering pace, but neither is it too slow. At 2400 rpm and sixteen knots, the hull is most definitely out, and nicely parallel to the water surface. Visibility from the steering position is good, and it is very tranquil when under way. The Paranà 38 is agile when manoeuvring.

It responds quickly to changes in course, and it feels sporty to handle, although without any excesses. Top speed is over 35 knots, but it is best at around 27. Fuel consumption is always contained, to the point of being surprising. At top speed you use as much as 125 litres per hour and 3.5 litres per mile, but if you are prepared

Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. LW



Rio Yachts

Via Passerera 6/D
I-24060 Chiuduno (BG)
T. +39 035 927301
www.rioyachts.com

PROGETTO: Marino Alfani e ufficio tecnico Rio Yachts
SCAFO: Lunghezza fuori tutto 13,30m • Lunghezza di omologazione 9,98m • Larghezza 3,65m • Pescaggio 0,64m • Dislocamento a vuoto 9.000 kg • Serbatoio carburante 780 l • Serbatoio acqua 330 l
MOTORE: 2xVolvo Penta D4-300 • Potenza 223 kW (300 cv) • 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro • Sistema common rail • Alesaggio per corsa 103mm x 110mm - Cilindrata 3.700 cc • Regime di rotazione 3500 giri/minuto • Peso 663 kg
CERTIFICAZIONE CE: CAT B per 12 persone
PREZZO: € 375.000 IVA esclusa

PROJECT: Marino Alfani and Rio Yachts technical department

HULL: LOA 13.30m • Length 9.98m • Beam 3.65m • Draft 0.64m • Light mass displacement 9,000 kg • Fuel tank volume 780 l • Water tank volume 330 l

MAIN PROPULSION: 2xVolvo Penta D4-300 • 223 kW (300 hp) • 4 cylinders in line, 4 valves each cylinder • Common rail system • Bore&Stroke 103mm x 110mm • Swept volume 3,700 cc • Maximal rotational speed 3500/min • Weight 663 kg

EC CERTIFICATION: CAT B - 12 people
PRICE: 375,000 € Exc. VAT

Da zero a planata in 9 secondi

Gliding time of 9s from 0 to glide

Da zero a velocità massima in 21 secondi

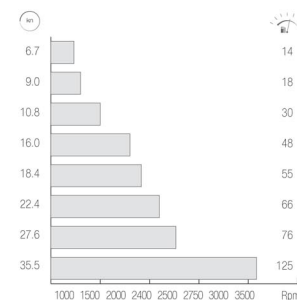
Gliding time of 21s for a speed change from 0 to 35.5 knots (maximum speed)

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Venezia//Venice
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento//Wind speed Brezza//Breeze
Persone a bordo//People on board 5
Carburante imbarcato//Fuel volume on board 600 l
Acqua imbarcata//Water volume on board 180 l

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising speed)



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
1000	6.7	14	2.0	373	72
1500	9.0	18	2.0	389	76
2000	10.8	30	2.7	280	82
2400	16.0	48	3.0	260	82
2500	18.4	55	3.0	260	83
2750	22.4	66	2.9	264	84
3000	27.6	76	2.7	283	85
3500	35.5	125	3.5	221	86



262



Facile da condurre, agile in manovra e con quasi 20 nodi di range di crociera. Si plana, infatti, con 16 nodi e, alla massima, si superano i 35.

Easy to handle, agile when manoeuvring, and with a range of cruising speeds that spans nearly 20 knots. So you can plane at 16 knots, and at top speed you do over 35.

to stay below thirty knots, the figures are much more encouraging: around 75 litres per hour, and 2.7 litres per mile. In its new 2020 version, the *Paraná 38* is an excellent solution for a cruise in the Mediterranean. Good performance, without ever being difficult to handle. Excellent fuel consumption figures that mean extensive range. At cruising speed, around 27 knots, it can easily do 300 nautical miles, which means it can go up and down the Mediterranean. Furthermore, the restyling which has accentuated the versatility of the deck and increased the natural light in the interior makes it even more comfortable and suitable for family cruises. There are not a lot of pleasure craft that are over 13 metres long overall and have seven berths. But that is basically something that the Riva yard, which was founded nearly sixty years ago, has always been able to do. ▀