

B

Provate
per voi RIO COLORADO 54

Doppia anima

Nonostante il piglio sportivo siamo di fronte a un oggetto caratterizzato da ricercatezza estetica negli arredi e da una completezza di strumenti e di dotazioni adeguata alla categoria. Buon equilibrio tra carena e propulsori

testo di Romano Less foto di Andrea Muscatello







Siamo abituati a trovare arredi scelti in buona parte nella produzione italiana di alto livello, ma qui si è voluto dimostrare una cura

dei particolari e delle comodità di bordo finalizzata a fornire una barca completa di ogni possibile accessorio.

Dal mio punto di vista il miglior progresso progettuale si è manifestato quando i cosiddetti open, superando l'idea di motoscafo diurno munito di un qualche ricovero sottoprua, hanno raggiunto un'abitabilità e un comfort pari, se non superiori, a certi pesanti fly. Con indubbio vantaggio per navigabilità, presa al vento, relativa leggerezza e, quindi, migliori prestazioni generali, grazie ai pesi tenuti più in basso e ai profili più filanti e aerodinamici. Questo senza nulla togliere a una serie di accorgimenti diventati ormai usuali: grande plancia di poppa con apertura idraulica della rimessa tender, spazi interni ampi e ricercati, largo pozzetto arioso ma ben protetto, posto di comando con buona visibilità e servito da strumenti all'ultimo grido, come il joystick Axis e l'ancora elettronica. In coperta si ha una diretta sensazione di contatto con gli elementi, ma la protezione da sole, pioggia e vento è totale, con le grandi vetrate laterali e con il movimento elettrico del tettuccio. C'è, inoltre, un'originale paratia trasparente che si abbassa per proteggere la parte posteriore in caso di aria troppo vivace. Non ci siamo intrattenuti sul prendisole di prua, ma abbiamo notato che non vi arrivano schizzi nonostante il vento e le manovre piuttosto energiche eseguite durante la prova. Una caratteristica davvero particolare riguarda il sottocoperta, dove **la grande cabina armatoriale, situata a mezzabarca, è fra le più luminose che ho visto**, grazie a due originali finestrini sulle opposte fiancate. Poco sopra il pelo dell'acqua, queste danno la sensazione di essere in mare e non in una tana, come spesso si deve riscontrare anche in bar- (segue a p. 159)

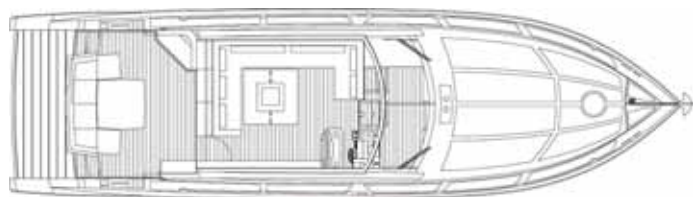


157





Provate
per voi **RIO COLORADO 54**



(segue da p. 156) che più grandi. Il bagno dedicato ha anch'esso molta luce, accentuata dall'arredo in vetro, acciaio e colori chiari. Gli ospiti sono accolti in altri due ambienti, uno con i letti disposti a L, e uno all'estrema prua, con due letti separati messi singolarmente a V: sistemazioni piuttosto inconsuete, ma che lasciano una buona libertà di movimento all'interno di ambienti già assai spaziosi. Le due cabine sono servite da un bagno comune.

Da notare la cucina fornita di tutto, compresa la macchina da caffè espresso. Occupa uno spazio centrale nell'area sotto la scala d'ingresso, e ha un aspetto davvero professionale. Anche l'alloggio del marinaio, solitamente piuttosto sacrificato, qui si presenta ben arredato e abitabile.

Tutto questo è contenuto in **una costruzione in resina vinilestre rinforzata con tessuti triassiali e inserti di carbonio**, al passo con le attuali migliori tecnologie. Le linee di carena si sono dimostrate adeguate a una navigazione abbastanza veloce, stabile e morbida nell'entrare nell'onda.

La prova

Il giorno della prova c'erano risacca e affollamento nel porticciolo, ma l'equipaggio si è destreggiato con perizia, approfittando della maneggevolezza garantita dai propulsori Zeus.

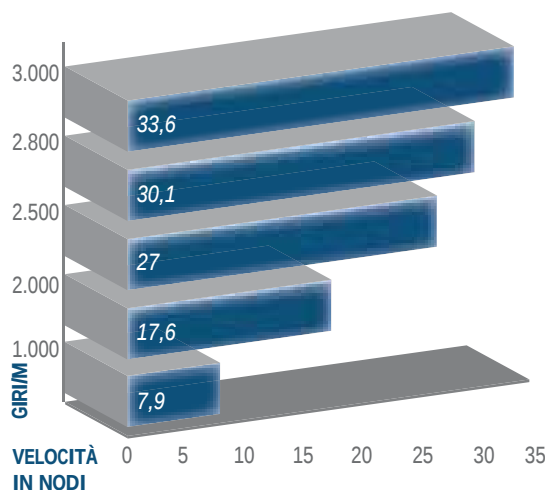
A sinistra in alto, la cucina, che ha un aspetto piuttosto professionale ed è completa di tutto; più in basso, la cabina di prua, con due letti.



LE PRESTAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA Località Napoli • cielo poco nuvoloso • mare lungo da WSW, incrociato • vento debole variabile da SW, gira a WNW 8-10 nodi • acqua molto sporca per oggetti flottanti, plastica, tavole e tronchi • 4 persone a bordo • acqua 50% (lt 400 ca) • gasolio 50% (lt 1.000 ca)

NOTE: plana in 7,8 sec. • raggiunge la velocità massima da fermo in 39,4 sec • velocità minima di planata 14 nodi. Rumore in pozzetto a velocità normale normale: 82/86 dBA, interno 78 dBA, al minimo 70 dBA.



Il multifunzione **Raymarine E140 da 14" in 16/9 touchscreen** gestisce ogni funzione: pilota, gps, radar, scandaglio, fino alle **telecamere di sorveglianza** in sala macchine





LA SCHEDA

COSTRUTTORE

Rio Yachts Srl, Chiuduno (BG),
tel. 035 927301, info@rioitalia.it,
www.rioyachts.net

SCAFO Lunghezza f.t. m 16,54 • lunghezza m 15,30 • larghezza scafo m 4,65 • altezza senza invaso m 4,35 • immersione m 0,76 • peso a vuoto kg 18.000 • portata persone 16 • posti letto 6 + 1 • riserva acqua lt 800 • riserva carburante lt 1.800 • materiali di costruzione vtr • trasmissioni Zeus • rapporto lunghezza/larghezza 3,5 • rapporto peso/potenza 16,4 kg/cv

MOTORI Cummins Qsc 8.3 • 6 cilindri • potenza cv 600 (kW 442) a 3.000 giri/m • cilindrata cc 8.300 • alesaggio x corsa mm 114 x 135 • peso kg 896 • peso motore + trasmissione kg 1.293

ALCUNE DOTAZIONI STANDARD Batterie per motori, servizi e generatore • boiler • caricabatteria generatore/motori e servizi • filtri carburante • flap integrati nella trasmissione Zeus • generato-

re 13 kW • impianto automatico antincendio • pompe di sentina elettriche e manuale • portello motori ad apertura elettrica e portello secondario • telecamere poppa e sala macchine • ancora inox kg 20 • 150 m catena e contacatena • antivegetativa • bitte (n. 6) • cuscino prendisole di prua • luci di cortesia sui trincarini • cruscotto con comandi multifunzione • Garmin 15 "touch screen" con software Mediterraneo per gps plotter • eco • radar • radiotelefono • fanali regolamentari di via • tv 37" a scomparsa

ALCUNI OPTIONAL Cantina refrigerata Miele (€ 2.500) • desalinizzatore 30 lt/h (€ 14.500) • dotazioni di sicurezza fino 50 mg (€ 5.000) • lavastoviglie (€ 3.000) • movimentazione idraulica plancetta di poppa (€ 18.000) • scaletta idraulica (€ 6.000) • verniciatura poliuretanica metallizzata carena (€ 12.000) • verniciatura poliuretanica metallizzata coperta e hardtop (€ 24.000)

CERTIFICAZIONE CE categoria A
PREZZO € 890.000 + IVA

Qualche marinaio resta ancora affezionato alle manette vecchia maniera ma, dopo aver "fatto la mano" sul joystick, difficilmente si torna indietro. Fino a pochi anni fa la grande possibilità di controllo dei movimenti laterali, obliqui e rotatori, con il semplice tocco su una piccola manopola era pura fantascienza.

Districatici dallo spazio angusto, troviamo onda lunga un po' incrociata e mare sporco, ma almeno non piove e tanto basta per la nostra prova. Lanciata la barca sui 30 nodi proviamo l'assetto, che viene assunto appena in planata e mantenuto senza oscillazioni, beccheggii o delfinamenti. **L'entrata nell'onda è sempre dolce**, confortevole per i passeggeri e non costringe a sforzi di equilibrio. Le manovre ripetute di accosto sui due lati e il ritorno sulla scia per valutare le reazioni si svolgono senza problemi, confermando il buon equilibrio tra carena e propulsori. Anche la volta tonda si compie intorno a 35 metri, cioè circa due lunghezze della barca, non male per questa dimensione e velocità, altro vantaggio del sistema Zeus. È chiaro che la posizione delle eliche offre un diverso bilanciamento di spinte, a cui lo scafo risponde con una maggior prontezza e, insieme alla rotazione dei pod, determina un raggio di virata notevolmente più stretto dell'usuale. Non bisogna lasciarsi sconcertare, quindi, la prima volta che si dà un'accostata troppo decisa, la reazione è più immediata che con le vecchie linee d'asse, anche su questa dimensione di scafo, ma il controllo è preciso e non ho mai notato cavitazioni. La scheda mostra i numeri di una buona velocità e accelerazione, la planata si tiene già a 14 nodi, il che dovrebbe incidere positivamente sui consumi, che non abbiamo potuto rilevare, ma sono dichiarati sotto i 150 lt/h a velocità di crociera. □



La barca è risultata esteticamente
piacevole, soddisfacente nelle prestazioni e
ben impostata nella struttura

161

