

SUPERPROVA

RIMAR 31



Progettato dal francese Finot, il nove metri del cantiere di Forlì appartiene all'ultima generazione dei crociera-regata esenti da immatricolazione di Leonardo Zuccaro

Pregi

- Prestazioni elevate in tutte le andature
- Costruzione molto robusta
- Spazio di stivaggio superiore alla media di categoria

Difetti

- Mancano le volanti sull'albero maggiorato
- L'organizzazione della cucina è da rivedere
- La posizione della monoleva dei comandi motore intralcia il pozzetto

RIMAR 31

All'ultimo Salone di Genova, dove è stato presentato in anteprima, molti si sono chiesti se questo nove metri non fosse una rivisitazione di uno dei tanti Comet prodotti in passato. In effetti, sebbene il Rimar 31 non abbia nulla a che fare con gli stampi della Comar ma nasca da un progetto del tutto nuovo e originale, le analogie sono tante. Non potrebbe essere altrimenti, visto che i fondatori della Ri.Mar sono due tecnici del famoso cantiere romagnolo, che otto anni fa decisero di mettersi in proprio. Dopo un periodo di lavoro per conto terzi, ai due soci venne la voglia di realizzare in completa autonomia la loro "opera prima". Naturale che scegliessero il progettista che, primo tra tutti, ha scritto la storia della Comar, Jean Marie Finot, uno dei padri del Comet 9,10. E proprio a quella barca, che con oltre 800 esemplari naviganti resta tuttora il più grosso successo della nautica italiana, l'architetto ha fatto riferimento.

ESTETICA E PROGETTO

Il punto di forza delle barche di Finot è sempre stato l'equilibrio di prestazioni che hanno mostrato nelle varie andature e nelle più diverse condizioni di vento: tipici scafi "all round", si è sempre detto, ideali per la crociera-regata. Nel Rimar 31, questa peculiarità è ancora più evidente. Il regolamento IMS ha infatti liberato i progettisti da una serie di vincoli che impedivano uno sviluppo omogeneo della potenzialità delle carene. Un esempio è dato dalla lunghezza al galleggiamento, che sul Rimar 31 è di ben 80 cm superiore a quella del Comet 9,10. Ovviamente, non solo questo, ma tutti i parametri progettuali sono stati attualizzati: i volumi di carena sono più centrali, per fornire un maggiore equilibrio sotto sbandamento (chi ha navigato sul 9,10 ricorderà la vistosa tendenza orziera quando la barca si inclinava); minore è anche la larghezza sull'acqua e di conseguenza la stabilità di forma, sopperita da un maggior raddrizzamento ottenuto con un bulbo a siluro terminale. Ciò ha permesso di contenere la superficie bagnata, che una maggiore lunghezza dinamica avrebbe invece incrementato, mantenendo alte le performances con venti leggeri. Per ultimo, la forma ellittica ad alto allungamento del timone, allontana il punto di stallo nelle condizioni più estreme. Esteticamente colpisce per la piacevole insellatura del cavallino che definisce una prua alta e poco bagnata.

COPERTA E ATTREZZATURA

Il piano di coperta è invece di stampo più tradizionale ed anche se qualche particolare appare superato, la funzionalità è comunque garantita. Specie per la crociera ci è apparso piuttosto completo, forse il tambuccio incassato avrebbe ampliato il prendisole. Per la regata occorre invece qualche piccolo intervento, manca ad esempio la regolazione in pozzetto dei carrelli del genoa, qualche golfare in più per eventuali barber e per i bracci dello spi. La disposizione dell'attrezzatura è corretta, in particolare abbiamo apprezzato la posizione del trasto della randa, giusta sia in termini di efficienza velica che di manovrabilità. Il pozzetto "mediterraneo" è ampio, gli schienali sono alti ed ergonomici, mentre le panche sono leggermente strette. Nel gavone (quasi due metri cubi di volume) si riesce a stare quasi in posizione eretta. Discutibile la scelta della bombola del gas nella cala dell'ancora, dove per l'umidità presente, la valvola di sicurezza è più soggetta ad ossidarsi.



Il Rimar 31 ripropone, in chiave moderna, la formula vincente dei crociera-regata di Jean Marie Finot: barche facili da portare, capaci di buone prestazioni in tutte le andature. Le prime regate a cui ha preso parte, hanno dimostrato che la regolarità di piazzamento resta il requisito più importante.



La luminosa dinette del Rimar 31 è composta da due panche simmetriche di cm 173x60, dove trovano comodamente posto sei persone attorno al tavolo di cm 193x60. Il boccaporto centrale è un po' piccolo e sarebbe opportuno prevedere qualche oblò apribile sui lati della tuga. La qualità delle finiture è elevata, in particolare la lavorazione del teak e i tessuti di rivestimento proposti.



La presenza del teak dà un certo tono alla toilette, mentre la parte inferiore in vetroresina realizza una perfetta impermeabilizzazione delle superfici. Anche il lavello è realizzato in monoblocco di VTR.



Al motore si può accedere anche dal retro, alzando la botola posta sotto la testata della cuccetta di poppa. L'asse è invece ispezionabile da un vano posto sotto la stessa cuccetta.



Dotato di una notevole lunghezza al galleggiamento e di volumi di carena equilibrati, il Rimar 31 è in grado di sviluppare un'alta velocità in bolina, mantenendo un passo morbido e potente sull'onda. Due le versioni previste per il piano velico, la prima destinata alla crociera pura, con albero ad un solo ordine di crocette, la seconda con albero a doppio ordine e cinque metri quadri di tela in più. Anche per la poppa, si può optare per lo spoiler o per il tradizionale specchio chiuso.



Il carteggio si sviluppa a murata, così da ampliare la zona di ingresso. Il piano misura cm 68x50, sotto è realizzato un gavone per gli attrezzi.



Le dimensioni della cucina rientrano nella media della categoria, ma gli spazi potrebbero essere organizzati meglio. Il frigo elettrico è opt.



La cabina di prua dispone di una cuccetta di cm 145x200. Togliendo il cuscino a trapezio, c'è spazio per stare in posizione eretta.



Un matrimoniale di cm 135x197 caratterizza la cabina di poppa, dove è presente un armadio a tutta altezza. Per l'aerazione ci sono due oblò.



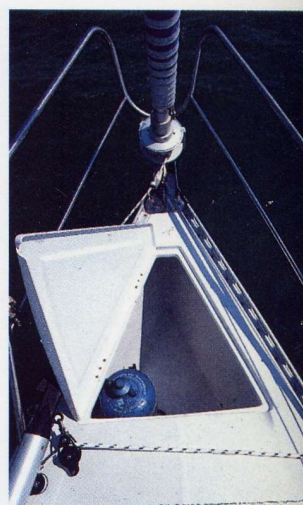
Il pozzetto è di forma lineare, interrotto sul fronte dal trasto della randa, che si trova in posizione corretta ed accessibile dal timoniere. Misura cm 150x187 ed è rivestito in teak. L'eventuale carabottino è optional.



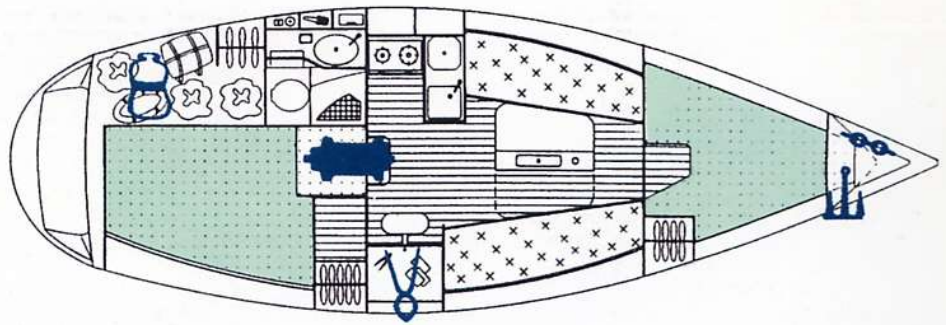
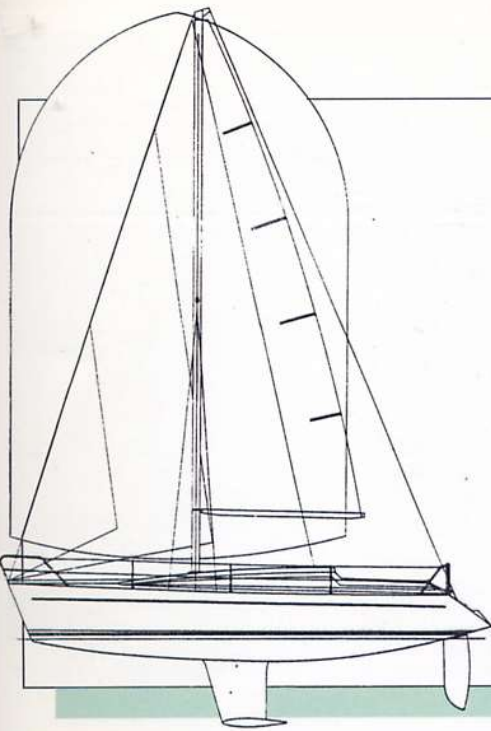
La disposizione dell'attrezzatura è tradizionale, forse da prevedere due rinvii di scotta del genoa per far lavorare meglio i winch.



Non essendo previsto un gavone apposito, l'autogonfiabile va posto in coperta: anche se un po' a prua, questa è la soluzione migliore.



Discutibile la scelta di posizionare la bombola del gas nel gavone dell'ancora. Il salpancore elettrico è opt.



CUCETTE



MOTORE



CATENA



STIVAGGIO VELE



CARTEGGIO



STIVAGGIO ANCORA



ARMADI



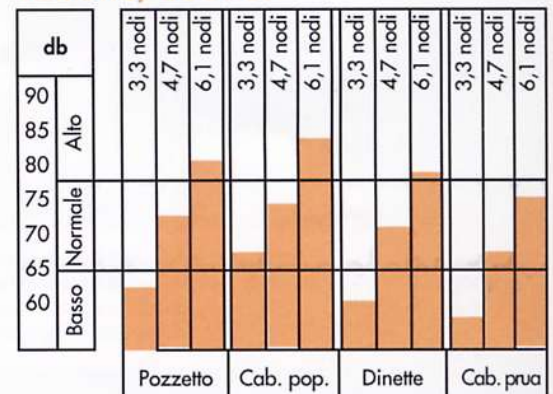
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Di estetica tradizionale, mostra parametri di progetto molto moderni. È una barca all round, particolarmente adatta ai campionati di circolo.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Abbastanza completa nell'attrezzatura, leggermente sacrificate le superfici prendisole. Il pozzetto di stampo mediterraneo esalta l'uso in crociera.
- ALBERO E VELE** ●●●● Due le opzioni disponibili: il piano velico standard ad un solo ordine di crocette, il maggiorato a due ordini, più grande di circa 5 mq. Buona la qualità delle vele di serie.
- INTERNI** ●●●● Gli interni sono mediamente equilibrati, tranne la cucina che è organizzata in maniera discutibile. Ampie le dimensioni delle cuccette, nella media di categoria le altezze interne.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●● Costruzione fin troppo robusta, gli spessori sono surdimensionati. Buona la qualità complessiva delle finiture.
- A MOTORE** ●●●● Il test è scarsamente attendibile per una errata taratura dell'elica Max Prop (opt). Il giudizio sull'accessibilità al vano e sulla manovrabilità in retromarcia è invece positivo.
- A VELA** ●●●●●● Piena conferma nella prova delle sue potenzialità. Molto potente alle andature portanti, morbido il passo sull'onda.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●● Le dotazioni di serie non sono molto complete, ma gli extra hanno prezzi contenuti. Buona la qualità degli impianti.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	3,3
2400CROCIERA	4,7
3200MAX	6,1

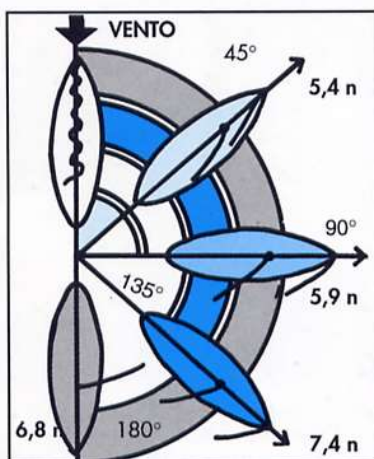
Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: angolo reale 45°
 Angolo sbandamento max 25°
Velocità
 bolina: 5,4 n
 traverso: 5,9 n
 lasco: 7,4 n
 poppa: 6,8 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale: 11 n
 Stato del mare: poco mosso
 Vele usate: randa - genoa
 avvolgibile 150% - spi 0,50

Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.



Attrezzature

Verricelli	Antal
Rotaie	Antal
Stopper	Antal
Boccaporti ed oblò	Nemo
Albero	Nemo
Avvolgifiocco	Bamar
Vele	South Sails

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina di poppa	m 1,71
Dinette	m 1,81
Toilette	m 1,71
Cabina di prua	m 1,50
Lungh. del poz.	m 1,87

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●
 Volumi cambusa ●●●
 e frigorifero ●●●●
 Qualità ed estetica degli interni ●●●●
 Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●
 Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●

Legenda

● Scarso
 ●● Sufficiente
 ●●● Discreto
 ●●●● Buono
 ●●●●● Ottimo

RIMAR 31

ALBERO E VELE

L'esemplare della prova disponeva del piano velico maggiorato, con un albero a due ordini di crocette tradizionali (perpendicolari al profilo). Le sartie basse anteriori, che si intestano sull'ordine più basso, non sostengono adeguatamente la parte centrale dell'albero. Per questo, ma anche per consentire regolazioni più precise della randa, servirebbero a nostro avviso le volanti alte; nel piano velico standard, ad un solo ordine di crocette, non sono invece necessarie. Il sartiame è in cavo spiroidale continuo. Di serie il tendipaterazzo a volantino e tre vele in dacron (randa, genoa avvolgibile e tormentina marca South Sails) di ottimo taglio. Il vang rigido è invece opzionale.

INTERNI

Fatta eccezione per il carteggio posto a murata, che consente di ampliare la zona ai piedi della scala d'ingresso, gli interni presentano una distribuzione classica. Entrambe le cabine dispongono di cuccette di ampie dimensioni, quella di poppa ha un piano di calpestio più spazioso e un armadio più capiente, mentre quella di prua può contare su una migliore aerazione fornita dal grande boccaporto. L'unica zona leggermente sacrificata è la cucina, non tanto nelle misure che rientrano nella media della categoria, quanto nell'organizzazione degli spazi (manca un vano per il pattume). Viceversa il carteggio dispone di un piano adeguato per la carta piegata a metà e di un gavone aperto per gli attrezzi di bordo. Le due panche contrapposte della dinette possono accogliere comodamente sei persone intorno al tavolo di cm 85x100; non sono però sufficientemente lunghe

per essere usate come cuccette. Come tutte le toilette poste a poppa, anche quella del Rimar 31 dispone di buoni volumi complessivi; mancando l'impianto acqua calda, è prevista solo la doccia esterna, mentre l'autoclave è standard.

COSTRUZIONE E FINITURE

Lo scafo è in laminato semplice, la coperta è in sandwich di termanto, con spessori che in chiglia superano i 25 mm. Al posto delle stuoie, sono utilizzati tessuti uni e bidirezionali di fibra di vetro accoppiati a mat. La resina è del tipo poliester, tranne gli ultimi due strati esterni di fibra dove viene impiegata la vinilester, così da scongiurare il rischio di osmosi. Il controstampo strutturale forma la sede del mobilio, ma permette di ispezionare tutto il fondo della scocca. Le acque di sentina convergono ad un vano appositamente realizzato sulla parte superiore del bulbo, dove è posto il pescante della pompa. Scafo e coperta sono assemblati con un doppio sistema meccanico (una vite ogni 11 cm intestata su una putrella interna di ottone, oltre a un rivetto ogni 5 cm), previa siliconatura e successiva resinatura della zona di contatto. Il bulbo standard è in ghisa, sostenuto da 15 perni inox diametro 14. Optional il siluro in piombo, che aumenta di circa 150 kg il peso complessivo. Le finiture sono di buon livello qualitativo, specie la lavorazione del teak degli interni è eseguita con molta cura.

A MOTORE

Di serie viene fornito un Nanni Diesel da 15 cv, con linea d'asse tradizionale ed elica a due pale fisse. Purtroppo, tanto i dati delle velocità quanto quelli del rumore sono stati influenzati da una errata taratura della Max Prop in dotazione sull'esemplare in prova; il motore non ha infatti raggiunto il regime di giri previsto e a manetta abbiamo avvertito un sensibile aumento delle vibrazioni. Senz'altro da rivedere la posizione della monoleva dei comandi, troppo esposta agli urti. Al motore si accede comodamente sul fronte e sul retro. Eccellente la manovrabilità, frutto della pala del timone molto arretrata.

A VELA

Con circa dieci nodi di vento reale e mare formato, il Rimar 31 ha dimostrato la sua versatilità alle varie andature. Le velocità registrate durante la prova sono state infatti mantenute con notevole costanza, senza quei cali che solitamente caratterizzano il passo delle barche di questa taglia. Sotto spi è invece facile superare la velocità di carena; il piano velico armato in testa sviluppa una superficie tale da facilitare la planata anche con intensità di vento leggero.

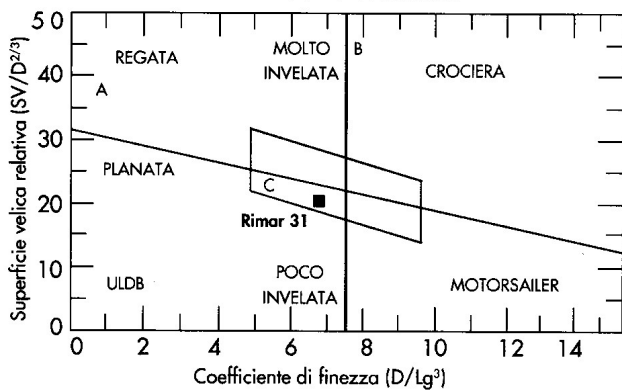
Alla barra ha evidenziato in bolina una tendenza orziera, da imputare anche all'assetto leggermente appoppato, a causa dei pesi imbarcati. Bastano comunque pochi centimetri di carrello della randa, per ritrovare il giusto equilibrio. Al lasco, invece, il timone si mantiene estremamente leggero e preciso.

DOTAZIONI E IMPIANTI

Molto marina la disposizione del serbatoio inox del gasolio, posto nel gavone, che permette l'alimentazione al motore per caduta. Scarsa la riserva d'acqua dei serbatoi, ma ne è previsto uno supplementare di altri 90 lt che porta la capacità complessiva a 200 lt. Di serie una sola batteria ed una pompa di sentina manuale. Le tubazioni sono di tipo rigido, dotate di raccordi a vite, che eliminano l'uso delle solite fascette.

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	3,5	5,2	6,6	7,4
γ 90°	Traverso	3,2	5,5	6,9	7,7
γ 135°	Lasco	2,0	4,3	5,9	6,8
γ 180°	Poppa	1,3	3,9	5,3	6,1

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	9,15
Lunghezza scafo	m	8,88
Lunghezza al gall.	m	7,70
Larghezza	m	2,90
Pescaggio	m	1,60
Dislocamento	kg	3050
Zavorra	kg	900
Superficie velica (150%)	m ²	48,9
Numero cuccette		4+2
Motori e cavalli	Nanni Diesel	15 cv
Capacità serb.acqua	lt	110
Capacità serb.gasolio	lt	40
Disegnata da:	Groupe Finot	
Costruita da:	RI.MAR	
Via Zotti 26/A, 47100 Forlì, tel. 0543/723542, fax 0543/796154.		

Optional

Albero maggiorato	L.	800.000
Bulbo in piombo	L.	2.000.000
Attrezz. Spi	L.	1.400.000
Winch pozzetto S.T.	L.	500.000
Salpancore elettrico	L.	2.400.000
Frigo elettrico	L.	1.590.000

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	6,74
Lft/Baglio max		3,16
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		29,5 %
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		6,68
Superficie velica relativa		23,25

LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale. Le velocità indicate in tabella sono state elaborate in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	Sup.velica	Cantiere	Prezzo
Rimar 31	Finot	9,15	3050	4/6	48,9	Ri.Mar	83.000.000
Bavaria 30 Plus	J&J	9,25	3300	6	41,2	Bavaria	89.405.000
Etap 32i	Harle	9,35	3975	6	54,6	Etap	140.500.000
First 310	Groupe Finot	9,47	3200	4/6	48	Beneteau	370.320 FF
Gib'Sea 302	Humphreys	9,10	3200	4/6	50,5	Gibert Marine	317.875 FF
Sun Fast 32	Andrieu	9,30	3100	6/8	50,7	Jeanneau	362.962 FF
Dehler 32 cws	Van de Stadt	9,60	4000	6	48	Dehler	113.059 DM
Meri 30	Ceccarelli	9,14	2150	6	52,5	A.P.R.	80.000.000
Feeling 326	Harle/Mortain	9,90	3400	7/9	55	Kirié	416.300 FF
Stag 323	Taddei	9,63	2650	4/6	54	Co.Vetro	72.850.000
Crsail 310	Cramar	9,15	3000	5	45	Cramar	60.000.000
Nova 30	Guidi	9,19	2900	5	48	C.N.N.T.	-
X 312	Jeppesen	9,25	3300	6	33,5	X Yachts	101.329.000
C&C 30	Rob Ball	9,14	3878	7	56	C&C Y.	89.000 \$ Can
Z 30	S&S	8,67	2900	4/5	48	Zuanelli	79.900.000

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere.