

🏠 >> PROVE >> BARCHE A VELA

23 September 2008

RIMAR 41.3

Renzo Sartini, patron di Rimar, di barche ne sa parecchio, la passione e il rispetto per il suo lavoro non gli permettono di scendere a troppi compromessi con la qualità in fatto di tecniche costruttive e materiali. La gamma comprende fast cruiser da 31.3 piedi fino a 50 con linee d'acqua e appendici performanti, interni sfruttati al massimo per essere comodi e accoglienti. L'anno prossimo il cantiere rimetterà mano al progetto del 36, datato 2000, per rielaborarlo in ...



Ascolta questo articolo ora...



INTRODUZIONE

Renzo Sartini, patron di Rimar, di barche ne sa parecchio, la passione e il rispetto per il suo lavoro non gli permettono di scendere a troppi compromessi con la qualità in fatto di tecniche costruttive e materiali. La gamma comprende fast cruiser da 31.3 piedi fino a 50 con linee d'acqua e appendici performanti, interni sfruttati al massimo per essere comodi e accoglienti. L'anno prossimo il cantiere rimetterà mano al progetto del 36, datato 2000, per rielaborarlo in un nuovo 37, che modulerà parte della filosofia del 41.3. Dal cantiere escono circa una decina di



Le ultime prove

La prova di Axopar 45 XC Cross Cabin: come naviga, pregi e difetti

07 March 2023

La prova di Elan E6: come naviga, pregi e difetti

28 February 2023



barche all'anno ed è proprio in in queste dimensioni contenute, senza gli oneri di una struttura obbligata a produrre comunque, che l'accuratezza dei dettagli può essere tenuta in giusto conto, oltre ad un rapporto personale, quasi di amicizia, con ogni armatore che viene coinvolto nelle varie fasi della costruzione. L'amicizia comporta una relazione duratura che continua anche dopo la consegna, con l'assistenza post vendita, in cui Renzo e i suoi figli si fanno in quattro perché l'orgoglio di possedere un Rimar rimanga per sempre. Il 41.3, ultimo modello uscito dal cantiere, presentato in anteprima alla passata edizione del salone di Genova, è una barca il cui prezzo leggermente superiore di una di serie, è pienamente giustificato a fronte dei plus presenti. Il progetto nasce da un'idea di Ceccarelli Yacht Design ed elaborata assieme a Rimar. Il risultato è una barca con performance interessanti, garantite da linee filanti per lo scafo e un armo frazionato ben invelato. Gli spazi sia interni che esterni sono generosi anche per un equipaggio temporaneamente più numeroso rispetto ai posti letto disponibili. La costruzione con ragno strutturale in solid di vetroresina fazzolettata allo scafo e l'opera morta e coperta in sandwich di termanto assicurano grande rigidità e assenza di torsioni, salvaguardando la leggerezza complessiva, regalando piacevoli accelerazioni anche con piccoli salti di vento.

PROVA

Il giorno della prova eravamo a Marina degli Estensi (Ferrara) in una giornata di mare abbastanza calmo con un po' di onda lunga e vento medio di 8/9 nodi. La barca, versione "sport", è armata con un albero Sparcraft Performance passante a tre crocette con armo a 9/10, il bulbo ha una lama in ghisa con siluro in piombo con pescaggio di 2,14 m. Le vele piuttosto rigide e performanti erano della South Sail di Spidertech con doppio taffetà. La randa full batten con carrelli Rutgeron monta un sistema continuo che collega borosa, punto di mura con rinvio in pozzetto, per facilitare le riduzioni di velatura con un'unica manovra gestita da una sola persona. Al momento di issare la vela questo sistema offre una certa resistenza anche se una volta che la borosa viene accumulata in fondo al boma non c'è problema. Il genoa a riva è un 108% con stecche molli che si possono tranquillamente rollare. La barca è risultata subito maneggevole nelle manovre, sensibile e capace di accelerazioni. Di bolina larga (60°) abbiamo raggiunto quasi la velocità del vento (7,9 nodi). La bolina si stringe bene fino a 30° gradi e per ottimizzare le prestazioni, chiudendo un po' l'uscita del genoa, abbiamo teso un paranco dal punto di scotta all'albero. Potrebbe essere migliorato il sistema del pulpito di prua dove la vela tende sempre ad impigliarsi richiedendo l'intervento di qualcuno prima di poterla cazzare a fondo. La velocità non diminuisce fino al traverso (7,2 nodi), in lasco e poppa si attesta invece intorno a 5,5 nodi. Sull'onda la barca è agile e nonostate sia leggera non subisce rallentamenti quando l'attraversa. Il bulbo a siluro rende lo scafo stabile e poco soggetto a inclinarsi. La postazione del timoniere è comoda e con buona visuale grazie agli strumenti montati sulla chiesuola si riesce a tenere tutto sotto controllo. Il motore con trasmissione a sail drive montava una Gori Prop (optional) abbattibile a 2 pale con over drive, la quale al passo massimo spinge la barca a 7,6 di crociera.

I VIDEO DI VELA E MOTORE



La prova dello Jeanneau DB/43:

Ascolta questo articolo ora...

Le ultime gallery

GRAND SOLEIL 48 RACE, UN RACER CRUISER PER DOMINARE IN REGATA



4.262

Agg