

Un **NUOVO NOME** si affaccia sul mercato gommonautico, anche se il Cantiere ha una **LUNGA ESPERIENZA** nel settore delle barche fino a dieci metri.

La gamma dei «pneumatici» si articola, per il momento, su tre misure. Il modello della nostra prova - il più piccolo - propone un **DESIGN TRADIZIONALE**, con **TUBOLARI** di **GRANDE DIAMETRO**, **CONSOLLE WALK-AROUND** e finiture curate. Qualche dettaglio funzionale, invece, potrebbe essere migliorato. Nonostante sia lungo meno di sei metri, il battello esibisce **DUE PRENDISOLE** e tanto spazio per i bagagli. Naviga bene anche con un **FUORIBORDO «SENZA PATENTE»** (ma non bisogna avere fretta), assecondando così le esigenze dei **NEOFITI**, anche se la motorizzazione ideale è attorno ai 90 hp. Il **PREZZO** appare **COMPETITIVO**, ma qualche **ACCESSORIO «EXTRA»** va aggiunto per completare la dotazione.

► Lunghezza f.t.m 5,95

► Larghezza f.t.m 2,55

► Velocità massima 24 nodi

► Prezzo 16.900 euro



## RANIERI INTERNATIONAL Cayman 19' Sport

**D**i questi tempi la nascita di un nuovo marchio gommonautico è - di per sé - una notizia. Se poi il *brand* in questione riporta a un importante costruttore di imbarcazioni come Ranieri International la cosa desta ancora più scalpore. Alla base della decisione di entrare nell'affollato comparto gommonautico vi è, certamente, la necessità di trovare nuovi clienti per sopperire al calo generalizzato del mercato. Da qui la scelta di ampliare l'offerta sfruttando a piene mani le sinergie con le barche, prima fra tutte la grande esperienza maturata negli anni nel settore della vetroresina. Per quello che riguarda, invece, la parte gommata, Ranieri International non ha voluto correre pericoli e si è affidato all'esperienza di un terzista di comprovata affidabilità e competenza.

La gamma Cayman - questo il nome scelto per la linea di «pneumatici» - si articola su tre misure (5,95, 6,45 e 6,95 metri f.t., quest'ultimo declinato in due versioni), tutte caratterizzate da un *look* molto accattivante e soluzioni di arredo per la coperta piuttosto col-

laudate sia sulle barche del Cantiere calabrese sia su molti modelli della concorrenza.

Del Cayman 19'S oggetto del nostro *test* colpiscono subito la notevole larghezza f.t. (2,55 metri), al limite per il trasporto su strada, e la dimensione dei tubolari (60 cm di diametro), che regala al mezzo una rassicurante sensazione di robustezza tanto da farlo apparire addirittura più grande di quello che in realtà è. A «tradirlo» ci pensa però il fuoribordo utilizzato in prova, un «piccolo» Suzuki DF 40 4T, che sullo specchio di poppa quasi scompare, forse anche per via della livrea completamente bianca.

Il tubolare bicolore non è una novità, ma il *black and white* scelto da Ranieri fa una bella impressione a livello estetico, bisogna ammetterlo. Purtroppo tutte le *nuance* scure (e il nero *in primis*) tendono a scaldarsi maledettamente sotto l'azione dei raggi ultravioletti, per cui bisogna fare attenzione a non sedersi sui tubi senza avervi prima appoggiato un asciugamano. Il nero è, inoltre, l'elemento decorativo utilizzato per le finiture di alcuni ele-

menti di arredo della coperta e delle cucine (per queste ultime vale la precedente precauzione). Va segnalato che, a richiesta, il tubolare può essere ordinato anche con un tessuto gommato (sempre *hypalon-neoprene* della Pennel & Flipo) completamente bianco. Fate voi, dunque. Le camere d'aria sono saldamente imbrigliate nelle strutture di vetroresina e incollate anche al controstampo di coperta per tutta la loro lunghezza, suddivise in cinque compartimenti e arricchite con un bottaccio perimetrale, quattro maniglioni di gomma per la movimentazione e sei tientibene a nastro posizionati, però, soltanto a prua e a centro-battello. Chi siede a poppa si può aggrappare esclusivamente ai montanti del *roll-bar* d'acciaio, fornito solo come *optional*.

Nonostante il Cayman 19'S sia lungo meno di sei metri, dispone di due aree prendisole. Quella a poppa si ottiene reclinando lo schienale del divano, altrimenti regolabile in altre due posizioni. Il *solarium* misura 78 cm in lunghezza e ben 166 cm in larghezza grazie alla possibilità di sfruttare le spallette late-

rali imbottite ricavate nei trincarini. Inoltre, grazie a un'apposita prolunga fornita a richiesta si guadagnano altri 42 cm in lunghezza.

La cala sottostante ha una notevole capienza, benché l'imbocco potrebbe essere più agevole. L'accesso al pozzetto di poppa è assicurato da un varco nel controspecchio che consente di passare in relativa sicurezza: è ben sfruttabile, specie se si installano le placette in vetroresina opzionali, una delle quali dotata di scaletta di risalita.

La consolle di guida è sistemata al centro, per lasciare due corridoi di transito laterali e facilitare i movimenti a bordo: è caratterizzata da linee tese e tagli decisi; a prua è stata incassata una panchetta, comoda ma senza maniglie da agguantare. La plancia si sviluppa orizzontalmente e consente di installare soltanto gli strumenti del motore, mentre un eventuale *plotter* cartografico va fissato su una staffa. Qualche riflesso di sole potrebbe, però, comprometterne temporaneamente la lettura vista la scarsa inclinazione. In plancia spicca anche la corretta posizione della leva di co-

# LE NOSTRE PROVE

Il musetto in vtr è perfettamente attrezzato per l'ancoraggio e l'ormeggio, ma non è calpestabile durante le operazioni di imbarco e sbarco. Il ponte di prua prevede due stive: quella più grande è controstampata, quindi lucida all'interno.



esemplari di produzione. Le stive sono ben drenate da profonde gole per lo scorrimento delle acque, ma non da guarnizioni di gomma sulle battute dei coperchi, che potrebbero ridurre le vibrazioni e il rischio di infiltrazioni. Appoggiando i tre cuscini si ottiene un prendisole di 143 cm di lunghezza e 120 di larghezza; a richiesta è prevista una prolunga (e un cuscino «extra») che estende il solarium di altri 43 centimetri, unendolo al sedile davanti alla consolle.

Il musetto in vetroresina è ben proporzionato rispetto alla misura del battello, non eccede in volume e, soprattutto, non sporge oltre la misura del tubolare; dispone di una minuscola area calpestabile ed è allestito con bitte laterali e bozzello incassato. L'ormeggio è, inoltre, assicurato da eleganti galloccie d'acciaio «griffate» con il logo del Cantiere e sistemate sul musone di prua e sulla sommità dei trincarini di poppa.

Il pagliolato è drenato da due ombrinali di diametro generoso, posizionati a filo del calpestio, provvisti di gole d'invito, e collegati a tubi anellati di discreta portata. Il battello è autosvuotante anche da fermo. Il modello in prova montava il roll-bar in acciaio inox fornito completo di tendalino parasole su richiesta, un accessorio costoso ma anche robusto, costruito con semplicità e in grado di fornire ombra a due terzi abbondanti del battello.



La consolle è sistemata al centro, per lasciare due corridoi di passaggio; la sua forma riprende alcuni degli stili già visti sulle barche di Ranieri. A prua c'è una panchetta incassata (quindi non toglie spazio), ma è priva di maniglie a cui tenersi. La seduta di guida può essere trasformata in appoggiareni e, ribaltando il cuscino, si accede a uno spazio allestibile come cucina. Il tavolino abbattibile in teak è optional, ma il colore appare poco in sintonia con il resto degli arredi. Il divano di poppa è trasformabile in prendisole.

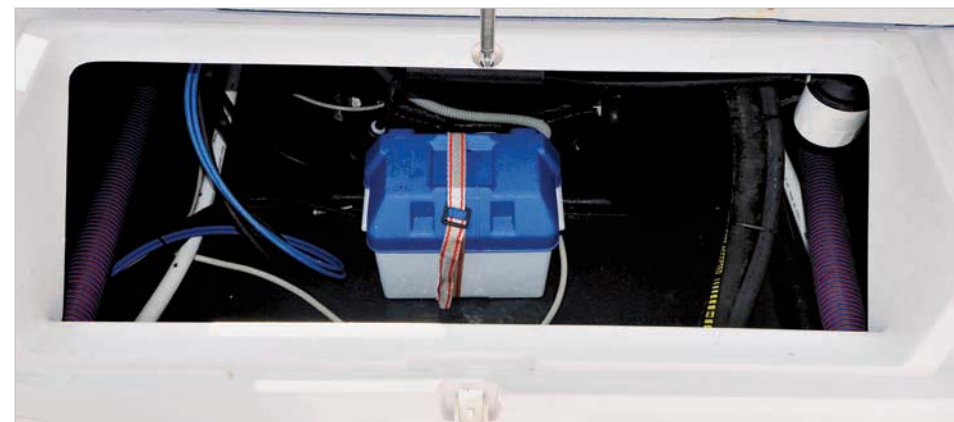
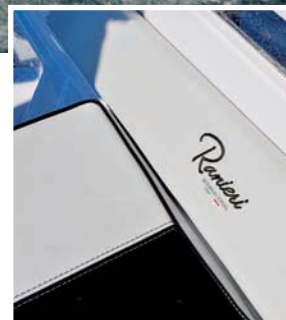
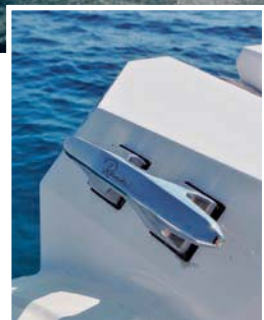
## IN NAVIGAZIONE

Il test del Cayman 19'S è stato eseguito con un Suzuki DF 40 4T. Si tratta di un tre cilindri con alimentazione a iniezione elettronica *multiport lean burn* con mappature plurime della carburazione e distribuzione bialbero con 4 valvole per cilindro (comandate da una catena) con regolazione automatica del gioco. Grazie a questa architettura, il motore fa registrare consumi piuttosto bassi e prestazioni di rilievo, arrivando a erogare fino a 60 cavalli nella configurazione di massima potenza, la stessa utilizzata per il test.

Equipaggiato con un'elica da 14", il Suzuki porta immediatamente in planata il battello e raggiunge in pochi secondi il regime massimo di 6.000 giri/min. Per questa ragione si potrebbe ipotizzare l'impiego di un propulsore di passo maggiore, ma ogni valutazione deve essere effettuata tenendo conto delle condizioni di impiego del mezzo.

Con la manetta completamente aperta abbiamo raggiunto i 24 nodi di velocità, con il trim al 50%, e misurato andature di crociera di 17,4 nodi a 4.500 giri/min e di 22 nodi a 5.500 giri/min. Tali prestazioni sono adeguate per l'uso familiare e per l'attività di noleggio, ma chi è munito di patente nautica dovrebbe propendere per fuoribordo attorno ai 100 cavalli per ottenere velocità più elevate e una spinta adeguata specie in condizioni me-





**Il gavone di poppa offre una notevole capienza. Il pagliolato è stampato con un disegno antisdrucchio-levole efficace ed è drenato da due ombrinali di ragionevole diametro. I trincarini (ricavati in stampata e non semplicemente incollati) danno «importanza» al mezzo e fungono da supporto per il roll-bar.**

teomarine poco favorevoli o con molto carico. Appare, invece, sovradimensionato l'utilizzo di un fuoribordo da 150 cavalli così come previsto dal certificato d'omologazione.

La velocità minima di planata è di appena 9,5 nodi. Il trim può essere regolato a piacere, in relazione alle condizioni e alla velocità, ma deve preferibilmente essere tenuto in po-

sizione negativa (piede vicino allo specchio) durante le virate, onde evitare la cavitazione dell'elica. La carena è stata appositamente studiata per questo modello: da quelle delle imbarcazioni di Ranieri International vengono mutuati soltanto i principi sul posizionamento dei pattini e del deadrise, mentre si fa a meno dei redan, considerati poco pratici su un

mezzo destinato ad essere varato frequentemente con il carrello dallo scivolo.

Con acque calme la guida risulta sicura; i tubolari rimangono in gran parte a contatto con l'acqua, assicurando il loro effetto stabilizzatore a qualsiasi andatura. Alzando progressivamente il trim, la velocità del gommone aumenta sino a quando, per eccesso di angolazione, l'elica entra in cavitazione; anche in questa condizione estrema (da non prendere d'esempio) il mezzo resta sotto controllo e non si notano comportamenti anomali, quali il del-finamento o lo sfarfallamento. La prova ha rivelato una buona agilità a tutte le andature. Per guidare in modo sportivo è necessario calare leggermente il gas prima delle virate e riaprirlo con decisione solo dopo aver dato barra: in quelle più strette è preferibile tenere il trim in posizione negativa per evitare una perdita di spinta. I grandi tubolari rendono il gommone un po' più sensibile all'azione del vento, ma assicurano una migliore protezione dagli spruzzi. Pulita la scia, con le camere d'aria che solcano la superficie quel tanto che basta per stabilizzare il battello, senza muovere inutilmente grandi masse d'acqua. ©

© Copyright by Koster Publishing 2014

# I DATI RANIERI INT. CAYMAN 19' SPORT

## le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	595 cm
Lunghezza interna	520 cm
Larghezza f.t.	255 cm
Larghezza interna	145 cm
Diametro tubolari	50-60 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene
Altezza specchio di poppa	Pennel & Flipo Orca da 1.100 dtex
Portata persone	10
Peso	500 kg
Potenza massima applicabile	150 hp (110 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 16.900 (Iva esclusa)

## i principali accessori

● Golfari di alloggio	€ 300
● Serbatoio carburante in polipropilene da 105 litri	€ 780
● Luci a led nel pozzetto	€ 500
● Cuscineria completa (tappetzeria Luxury)	di serie (€ 580)
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 45 litri	€ 660
● Tenda parasole	€ 790
● Prolunga prendisole a prua (a poppa)	€ 500 (€ 330)
● Roll-bar in acciaio inox (ribaltabile) + tendalino	€ 2.500
● Frigo	non disponibile
● Tavolo di poppa a ribalta	€ 250
● Timoneria idraulica	€ 1.000
● Pompa di sentina automatica	di serie
● Scaletta di risalita (plancette in vtr + scaletta)	di serie (€ 650)
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 735 (€ 245)
● Gonfiatore elettrico (tromba)	€ 200 (€ 190)
● Impianto elettrico + pannello utenze (bussola)	di serie (€ 190)
● Asta inox per sci nautico	€ 450

## le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	9,5 NODI A 3.700 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	17,4 NODI A 4.500 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	22 NODI A 5.500 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	24 NODI A 6.000 GIRI/MIN

## il motore della prova

Suzuki	DF 40 ATL (4T)
Potenza massima	hp 40 (60) kW 29,4 (44,1)
Regime di potenza max	giri/min 5.300 - 6.300
Cilindri	numero 3, in linea
Cilindrata	cc 941
Alesaggio x corsa	mm 72,5 x 76
Distribuzione	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 19 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2,27
Peso	kg 104
Elica	passo 14"
Prezzo	euro 6.850 (Iva inclusa)

## il costruttore

Progetto	Cantiere
Cantiere	Motonautica Fratelli Ranieri
Indirizzo	Loc. Caldarello - 88068 Soverato (CZ)
Telefono-Fax	0967/25839 - 0967/528385
Sito Internet	www.ranieri-international.com
E-mail	info@ranieri-international.com
Garanzia contrattuale	2 anni

## le condizioni della prova

mare calmo	vento assente	3 persone a bordo	50 litri di benzina

## ci è piaciuto di più

- ▲ Il buon livello delle finiture e la qualità dei materiali
- ▲ Il look molto curato e di grande appeal
- ▲ Le prestazioni anche con un fuoribordo «senza patente»

## ci è piaciuto di meno

- ▼ Manca qualche tientibene per i passeggeri a poppa (senza roll-bar)
- ▼ Il fuoribordo tende a cavitare nelle virate strette
- ▼ Il colore nero di diversi particolari si scalda molto al sole