

# La fuga in avanti

Due anni di lavoro che fruttano una carena stabile e performante allo stesso tempo. È difficile trovare difetti nella nuova ammiraglia del cantiere di Soverato motorizzata con due Mercury Verado Racing di 400 cavalli ciascuno

## Jumping the gun

After having worked for two years the result is both a firm and performant hull. It's really hard to find any flaws in the flagship of the yard from Soverato, which is powered with two Mercury Verado Racing of 400 hp each

by Niccolò Volpati



11,50m



► «IO E MIO FRATELLO OSSERVIAMO TANTE BARCHE, NON SOLO IN ITALIA. La fonte d'ispirazione non è mai una sola, ma sono tante cose insieme. Next 370 è la sintesi di tutto quello che ci è piaciuto», racconta Salvatore Ranieri. La domanda è d'obbligo, perché, come sempre, il progetto e la costruzione, inclusi arredi e falegnameria, sono tutti stati realizzati all'interno del cantiere. E il risultato è davvero buono. La prima cosa che ci è piaciuta è la carena. L'abbiamo testata sul lago, quindi senza onda, ma la stabilità è eccezionale. La barca è sempre incollata sull'acqua. Anche quando, con la manetta del gas tutta abbassata, si fa quello che non si dovrebbe fare. Mi metto a zigzagare, inverto la rotta repentinamente e bruscamente. Voglio vedere se va in crisi, se s'inclina troppo o troppo poco, se perde aderenza sull'acqua. Nessun problema. La barca cambia rotta, sbanda il giusto e rimane sempre ben piantata sulla superficie. Si ha sempre la sensazione di avere il controllo del mezzo. Non dà mai l'idea di

uno scafo pericoloso o difficile da condurre. Eppure la potenza è tanta: ben 800 cavalli, distribuiti su due fuoribordo, ovvero i Mercury Racing da 400 cv ciascuno. I propulsori spingono. E spingono tanto. A 6000 giri siamo già a 35 nodi, ma non è finita qui. Questi bestioni arrivano a 7000 giri, mille in più di un comune fuoribordo. Basta trimmare e la spinta è incredibile, tanto che acquistiamo quasi dieci nodi di velocità in più. **Alla fine il Gps segna 44,3 nodi con la manetta del gas tutta abbassata e il trim al 50%.** Ottimo anche il risultato in accelerazione: in meno di 4 secondi lo scafo è già fuori dall'acqua e in poco più di venti ha raggiunto la velocità massima. Merito della carena con il doppio redan che contribuisce a ridurre i tempi di planata, ma consente anche di avere meno attrito alla massima velocità e quindi di contenere i consumi. Anche i numeri lo confermano perché, nonostante gli 800 cavalli, il consumo per entrambi è di 206 litri a 35 nodi e di 285 a 44,3 nodi di velocità. La carena ha un altro pregio che si percepisce

sia in navigazione, sia alla fonda. È davvero molto stabile. «Il baglio è di tre metri fuori dall'acqua, ma anche nella parte immersa», spiega Salvatore Ranieri. La V non è molto pronunciata a poppa. Con un angolo di deadrise limitato, la poppa è bella larga, non solo nella parte calpestabile del pozzetto, ma perfino nell'opera viva. Il risultato è che rimane impiantata sull'acqua quando si fanno evoluzioni o virate strette alla massima velocità e si soffre meno il rollio mentre si è fermi in rada. La sensazione di sicurezza è aumentata anche dal parabrezza, che offre una bella protezione così quando si fila a più di 40 nodi sembra di navigare tranquillamente. Anche i tanti tintibene in inox presenti in pozzetto e vicino alla seduta del pilota e del copilota, permettono di sentirsi sicuri. In qualsiasi momento, basta allungare la mano e trovi un pezzo di acciaio, robusto e sovradimensionato a cui attaccarsi. La solidità della costruzione e degli allestimenti non è solo una nostra sensazione. Questa è la prima barca italiana omologata secondo la nuova normativa che entrerà in vigore a gennaio e l'ente certificatore gli ha assegnato la categoria A, quella più elevata, in grado cioè di affrontare qualsiasi condizione di mare. Next 370 ci è piaciuto anche sotto coperta. Lo spazio a disposizione è stato sfruttato bene. **A prua c'è una vera e propria cabina con una paratia che la divide dalla dinette e la cuccetta è più che matrimoniale perché misura 185 cm di larghezza.** Lo stesso si può dire per la cuccetta di poppa che addirittura arriva a una larghezza di 205 cm e quindi è in grado di accogliere tre persone. Si trova sotto il pozzetto, ma grazie all'abitabilità e ad alcuni particolari, non si ha,

come spesso accade, la sensazione di trovarsi in una bara. L'altezza sopra il letto, infatti, è di 80 cm, una misura quasi da vera e propria cabina. Inoltre, le due piccole finestrate laterali con inseriti due oblò apribili permettono, da sdraiati, di vedere fuori contribuendo molto ad allargare gli orizzonti. Non si ha la sensazione di oppressione, ma, al contrario, si percepisce uno spazio perfino maggiore di quello a disposizione. I due oblò, infine, garantiscono il ricambio d'aria. L'allestimento della coperta ha due buone soluzioni, una a prua e l'altra a poppa. Quella di poppa consiste nello spazio davanti ai fuoribordo con un'area calpestabile orizzontale, cioè posta per il baglio, che è sufficiente per stare comodamente in piedi. Lo schienale del divanetto del pozzetto, inoltre, ha un tintibene che permette di ancorarsi in sicurezza. Mentre ci si avvicina in banchina ci si può mettere sulle spiaggette laterali ai motori per ricevere le cime di ormeggio. Le bitte di poppa, inoltre, sono a portata di mano. Quella di prua riguarda il prendisole.

**LUNGO 11,50 METRI FUORI TUTTO È OMOLOGATO COME NATANTE GRAZIE ALLA LUNGHEZZA DI GALLEGGIAMENTO DI 9,99. LA MOTORIZZAZIONE È ESCLUSIVAMENTE FUORIBORDO DA 500 A 800 CAVALLI.**  
*THE HULL IS 11.50 METERS LONG OVERALL, BUT HAVING A WATERLINE LENGTH OF 9.99 IT IS CERTIFIED AS A CRAFT. IT IS EXCLUSIVELY POWERED WITH OUTBOARD ENGINES FROM 500 TO 800 HP.*



*La barca è larga 3 metri, ha 5 posti letto, un bagno con doccia e può trasportare 14 persone.*

*The boat is 3 meters wide, featuring 5 berths, a bathroom with shower and can host 14 people.*



SCHEDA TECNICA//PERFORMANCES AND DETAILS

Velocità max //Top speed kn **44.3**

Autonomia mn //Range nm **200**

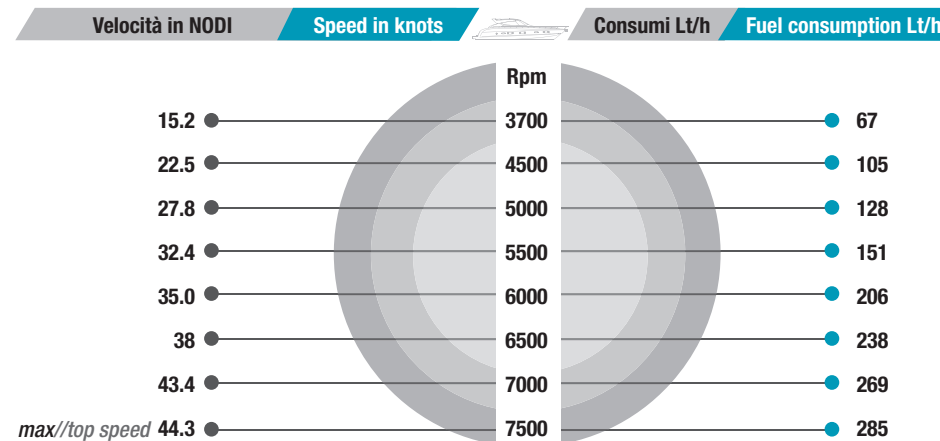
Rapporto peso potenza kg/cv //Weight/power ratio kg/hp **8**

Rapporto lung./larg. // L/W Ratio **3.8**

CONDIZIONI DELLA PROVA//Conditions on test

Luogo//Place Lago maggiore//Lake Maggiore  
 Vento//Wind 0  
 Onda//Wave 0  
 Persone a bordo//People on board 5  
 Carburante imbarcato//Fuel on board 500 l  
 Acqua imbarcata//Water on board 160 l

giri	nodi	l/h	dbA plancia
<i>rpm</i>	<i>knots</i>	<i>l/h</i>	<i>dbA dashboard</i>
3700	15.2	67	73
4500	22.5	105	76
5000	27.8	128	77
5500	32.4	151	79
6000	35.0	206	81
6500	38	238	81
7000	43.4	269	83
7500	44.3	285	85



da 0 a planata in 3.8 secondi//0-plane in 3.8 sec  
 da 0 a velocità max in 22 secondi//0-top speed in 22 sec

**MOTONAUTICA F.LLI RANIERI**  
 Loc. Caldarello,  
 88068 Soverato (CZ)  
 tel. +39 0967 25839  
 info@ranieri-international.com  
 www.ranieri-international.com

**Progetto:** Studio tecnico del cantiere  
**Scafo:** Lunghezza fuori tutto 11,50m • larghezza massima 3,00m • dislocamento a secco 4.600 kg • dislocamento a pieno carico 6.200 kg • serbatoio carburante 1000 litri • serbatoio acqua 200 litri • potenza massima

installabile 800 cv • 5 posti letto  
**Motore:** 2x400 cv Mercury Racing • Verado 400 R • potenza 400 cv (298 kW) • regime di rotazione massimo 6400 • 7000 giri/minuto • 6 cilindri in linea • cilindrata 2,6 litri • rapporto di riduzione 1.75:1 • peso 303 kg

**Certificazione CE:** cat. A per 12 persone • cat. B per 14 persone  
**Prezzo** 145.000 €, Iva e motori esclusi  
**Project:** Shipyard technical department  
**Hull:** LOA 11.50m • Max beam 3.00m • Unload displacement 4,600 kg

• Full load displacement 6,200 kg • Fuel tank capacity 1,000 l • Water tank capacity 200 l • Max power rated 800 hp • 5 berths  
**Engine:** 2x400 hp Mercury Racing • Verado 400 R • 400 hp (298 kW) • Max torque 6400-7000 rpm • 6 cylinder in line

• displacement 2.6 l • Compression ratio 1.75:1 • Weight 303 kg  
**Certification CE:** cat. A 12 people - cat. B 14 people  
**Price** 145,000 €, (Excl. VAT) Bare boat

I cuscini sono appoggiati sul piano di calpestio della coperta e solo la parte dello schienale del prendisole poggia sulla tuga. Ci piace perché la tuga non è eccessiva. Le sovrastrutture sono contenute e contribuiscono a mantenere le linee sportive di questa barca. La tuga, infatti, non occupa tanto spazio verso prua, ma è comunque sufficiente per garantire l'abitabilità interna. In dinette infatti si ha un'altezza di ben 205 centimetri. Molto belle anche le finiture e il tanto teak che ricopre tutto il piano di calpestio della coperta, da prua a poppa. Con questo modello il cantiere è riuscito a fare davvero un salto di qualità. In meno di dieci anni ha rinnovato la sua gamma con 35 modelli di barche nuove e perfino 11 gommoni.

► «MY BROTHER AND I LOOK AT A LOT OF BOATS, NOT JUST IN ITALY. Inspiration comes from multiple sources. Next 370 is the synthesis of all the things we liked», says Salvatore Ranieri. It's a question that needs to be asked, because, as usual the project and the construction, including the furnishing and wood work, have been carried out in-house. And the results are great. The first thing we liked was the hull. We tested it on the lake, therefore, with no waves, and its stability is exceptional. The boat sticks to the water. Even when, at top speed, I do what I am not supposed to do. I start zigzagging and turn abruptly. I want to find out if it can cope, if it tilts too much, if it loses adherence. No problem. The boat changes direction, it lists a bit as expected and doesn't lose adherence. You always feel in control. You never get the impression the boat is dangerous or difficult to



handle. Amazing, when you think of its power: 800 hp, with two Mercury Racing 400 hp. The engines are powerful. Very powerful. We reach 35 knots at 6000 rpm. But it's not all. These engines can reach 7000 rpm, 1000 more than any common outboard. All you have to do is trim and the power is incredible, so much so that we gain almost ten knots. **The GPS shows 44.3 knots at top speed and 50% trim.** The acceleration is great too: in less than four seconds the hull is out of the water and in a little more than 20 seconds it reaches top speed. All

thanks to the double redan, which contribute to reducing the time to plane, but also causes less friction at top speed and therefore reduces fuel consumption. And the figures confirm it: despite the 800 hp, the two engines burn 206 l at 35 knots and 285 l at 44.3 knots. The hull has another advantage that is obvious while cruising and at anchor. It is very stable indeed. "The beam is three metres out of the water and underwater", explains Salvatore Ranieri. The V is not very deep at stern. Thanks to the reduced deadrise angle, the stern is nice and wide, not just the floor area





**GRANDE  
ATTENZIONE  
NEI DETTAGLI  
COSTRUTTIVI.  
L'USO DEI  
MATERIALI  
DI PREGIO  
RENDE QUESTO  
NATANTE UN  
PRODOTTO  
MODERNO E DI  
QUALITÀ.**

*GREAT  
ATTENTION HAS  
BEEN PAID TO  
THE BUILDING  
DETAILS. THE  
USE OF LUXURY  
MATERIALS  
MAKES THIS  
CRAFT A  
MODERN BOAT  
OF QUALITY.*

of the cockpit, but also the hull. As a result, it remains stuck to the water during sharp turns at top speed and when it is at anchor the rolling is reduced. The windshield offers great protection providing a sense of extra safety, so at a speed of 40 knots you feel as if you were cruising calmly. The numerous stainless steel handles in the cockpit and next to the helm station, add to the sense of safety. You can be sure that any time you stretch your arm, you'll reach a strong piece of steel, big enough to hold on to. The solidity of the construction and its finishes is not just an impression. This is the first Italian boat certified in accordance with the new regulations that will come into effect next January and the certifying body gave it an A rating, the highest, which means it can withstand any sea conditions. We also liked the interior of the Next 370. It really makes the most of the inside space.

**Forward, it features a good size cabin, 185 cm wide, with a panel that separates it from the dinette.** The rear cabin is also a generous size, 205 cm wide, and can accommodate three people. It is located below the cockpit, but thanks to the design and conform, unlike what you would normally expect, here you forget you are on a boat. The ceiling above the bed is 80 cm, almost like a proper cabin. Additionally, when lying down the two side windows, fitted with portholes that can be opened, offer outside views. You get a great sense of space and perceive more room than you actually have. The two portholes provide ventilation. The area above board has two good solutions, one forward and one at stern. The latter consists in the space in front of the outboards, with a horizontal floor area big enough to stand comfortably.

Additionally, the back of the sofa in the cockpit has a handle that allows to hold on safely. When approaching a moorage, you can move at the side of the engines to receive the ropes. Mooring bitts are at easy reach. The forward solution involves the sundeck. The cushions are placed on the floor area of the deck and only the back of the sun lounge leans against the deck house. We like the fact that the deck house is not too big. The superstructure is not an excessive size and helps maintain the sporty lines of the boat. In fact, the deck house doesn't take up too much space forward, but is still big enough to offer a good height below deck. In the dinette, the ceiling height is 205 cm. We also like the finishes and all the teak used above deck, both at bow and at stern. With this model the boatyard has really stepped up in terms of quality. In less than ten years it has renewed its range with 35 new models and 11 inflatables. **B**



*Con i due Mercury Verado Racing di 400 cavalli ciascuno ha superato i 44 nodi di velocità.*

*With two Mercury Verado Racing engines of 400 hp each the boat has exceeded 44 knots.*