

TEST

# Carena collaudata A CERTIFIED hull

206



# 10,80 m

Ad un anno di distanza dall'uscita del 38, Ranieri International propone il 35.0. Essendo un po' più corto e più leggero, può essere motorizzato con potenze contenute senza rinunciare alle performance

A year after the appearance of the 38, Ranieri International is offering the 35.0. Because it is a bit shorter and lighter, it can fit a less powerful motor without missing out on performance

*by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello*



SOLO UN ANNO PRIMA RANIERI INTERNATIONAL HA PRESENTATO IL 38, omologato natante perché, senza appendici e braket, misura un centimetro in meno dei fatidici dieci metri. Perché allora realizzare un 35 piedi, sempre omologato natante? La risposta è semplice. Perché rinunciando a 70 cm di coperta e a un po' di peso, è possibile motorizzare questo nuovo battello con motori meno potenti e quindi anche meno costosi. A conti fatti, se il 38, motori inclusi, costa circa 250 mila euro, il 35.0 *Executive Super Sport* dovrebbe invece rimanere intorno ai 200 mila euro. La carena è la stessa, è solo un po' più corta. Da prua fino al pozzetto è identica. Il risparmio lo si ottiene nello spazio dal pozzetto allo specchio di poppa e soprattutto dal braket più corto. I due fuoribordo sono da 300 cv ciascuno. Il mare di Soverato non è particolarmente mosso, ma la brezza un po' lo increspa. E poi ci sono le onde di scia delle altre barche in transito. Provo a incrociare le onde in tutte le direzioni e la carena si comporta sempre egregiamente. Test superato, così come l'ergonomia e la visibilità. La plancia si trova alla giusta distanza dalla posizione di guida. Tutto è a portata di mano, ben visibile e facilmente raggiungibile. Anche la dimensione del parabrezza mi sembra un buon compromesso. Protegge senza ostacolare la vista verso prua. I numeri sono confortanti e confermano la sensazione che si ha al timone. La coppia di 300 cavalli è più che sufficiente e regala buone prestazioni in velocità senza consumi eccessivi. Spingendo la manetta abbiamo superato i 40 nodi e per planare ne bastano 11 e mezzo. Ci sono quasi 30 nodi di range di crociera da scegliere. Un ventaglio molto ampio che consente di optare tra andature più sostenute e altre più tranquille, ma, soprattutto, un range ampio è ideale per affrontare condizioni impegnative con mare formato. Il dato più sorprendente è quello dei consumi, sia in termini di consumo istantaneo, sia per quanto riguarda i litri necessari per percorrere un miglio. Al minimo di planata servono solo 70 litri/ora per entrambi i motori e ne occorrono poco più di tre per un miglio. Ma quello che sorprende è il valore costante dei litri/miglio al variare della velocità.

208





There are **two cabins** below decks, with the aft one suffering a bit from a lack of headspace because it is located beneath the cockpit. But the most has been made of the rooms and the volumes.

Sottocoperta ci sono **due cabine**, delle quali, quella di poppa, soffre un po' di mancanza di "aria" sopra la testa perché è collocata sotto il pozzetto. In ogni caso, i volumi e gli spazi risultano molto ben sfruttati.





210

### Engine data

Abbiamo provato l'imbarcazione con due Suzuki da 300 cv, ma l'omologazione consente di arrivare fino a 900 cavalli, quindi con una coppia di 450 cv. L'ampia scelta non è mai un problema, ma, al contrario, vantaggio prezioso.

*We tried the boat out with two 300 hp Suzukis, but it is certified to fit as much as 900 horsepower, with a pair of 450 hp engines. Having a wide range of choice isn't ever a problem, but rather an excellent advantage.*

Lo scafo affronta bene le onde e vira senza problemi. La coperta è sempre asciutta e la visibilità ottima sia da seduto, sia in piedi. I valori costanti del consumo litri/miglio a tutte le andature di crociera sono indice di linee d'acqua ben disegnate.

The boat deals with the waves well, and turns without any difficulty. The deck is always dry and visibility is excellent whether sitting or standing. The constant litres per mile figures for fuel consumption reflect some well-designed waterlines.



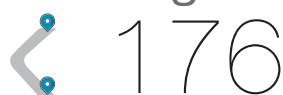
Da 3000 a 5500 giri al minuto, è sempre lo stesso: 3,5 litri per miglio. Merito dei motori Suzuki, ma, evidentemente, merito anche di una carena ben disegnata, capace di fornire buone prestazioni a tutte le velocità di crociera. Solo quando si spinge al massimo e si tirano fuori tutti i cavalli, crescono i litri/miglio fino ad arrivare a 4,7. E tutto questo è stato ottenuto con una coppia di 300 cv. Se si desiderano prestazioni più "tirate", basta incrementare la potenza. La massima applicabile arriva addirittura a 900. L'unica cosa che non mi ha convinto dei motori Suzuki è l'assenza di alcuni accessori che, in particolare per battelli di queste dimensioni, sono ormai diventati quasi indispensabili. Non c'è il "trim assistance", manca l'opzione "single lever" e manca il joystick. La timoneria Ultraflex, grazie soprattutto ai tre livelli di customizzazione, può essere regolata a piacere: più morbida o più dura, a seconda dei gusti del pilota. *Cayman 35.0 Executive Super Sport* fa venire voglia di compiere lunghe navigazioni. Non solo per come si comporta la carena, ma anche perché alle andature "medie", quelle cioè che vanno bene anche quando il mare è increspato, fornisce ottime performance. A 25 nodi di velocità, per esempio, si naviga con un consumo totale di 79 litri/ora e ne servono solo 3,2 per percorrere un miglio. Se a questo, aggiungiamo che la capacità del serbatoio è di 610 litri, significa che c'è un'autonomia di quasi 200 miglia. Tradotto, vuol dire che si può navigare dalla Sardegna alle Baleari. Il gommone ha ottime rifiniture e un layout funzionale a cui non manca nulla. È fatto per stare comodi a bordo anche per lungo tempo. Sottocoperta le cabine sono due. Quella che si trova ubicata sotto il pozzetto non ha molto spazio in altezza, ma rimane comunque confortevole. Non mi ha convinto molto il rollbar del pozzetto perché durante la prova vibrava davvero tanto. Il *Cayman 35.0* oltre che nella configurazione *Executive Super Sport* è disponibile anche in versione più "chiusa", con T-Top rigido ed estensione parasole; oppure in versione "open", con un tendalino a scomparsa intorno al divanetto del pozzetto.

JUST A YEAR AGO RANIERI INTERNATIONAL PRESENTED THE 38, which was certified as a *natante* pleasure boat because, without any extras or brackets, it measured a centimetre less than the crucial ten metres. So why now would they make a 35-footer, which is still classified as a pleasure boat? The answer is simple. Because by sacrificing 70 centimetres of deck and a bit of weight, you can fit much less powerful - and thus also much less expensive - engines to this new boat. When you do the sums, if the 38 costs around 250,000 euros, engines included, the *35.0 Executive Super Sport* ought to come in at around the 200,000 mark. The hull is the same, it is just a bit shorter. From the bow to the cockpit it is identical. The saving comes from the cockpit to the transom and especially in the shorter brackets. The two outboard engines each produce 300 horsepower. The sea at Soverato isn't especially rough, but the breeze chops it up a bit. And then there are the bow waves from the other boats that are in transit. I tried to cross the waves in every direction, and the hull always performed exceptionally. It passed the test, as it did the ones for ergonomics and visibility. The control panel is at just the right distance from the steering position. You have everything to hand,

## Velocità max nodi Top speed knots



## Autonomia mn Range nm



## Rapporto peso potenza Mass outlet power



## Rapporto lung./larg. LW ratio

2.8



### MOTONAUTICA F.LLI RANIERI

Loc. Caldarello

I-88068 Soverato (CZ)

T. +39 0967 25839

info@ranieri-international.com

www.ranieri-international.com

**PROGETTO:** Studio tecnico del cantiere

**SCAFO:** Lunghezza fuori tutto 10,80m • Lunghezza di omologazione 9,98m • Larghezza massima 3,80m • Dislocamento a secco 3.200 kg • Diametro tubolari 0,65m • Compartimenti 8 • Serbatoio carburante 610 l • Serbatoio acqua 150 l • Potenza massima installabile 900 cv • Posti letto 4

**MOTORE:** 2xDF300AP Suzuki • Potenza 220,7 kW (300 cv) • Ciclo operativo 4 tempi • 6 cilindri a V55° • DOHC 16 valvole, 4 valvole per cilindro • Cilindrata 4.028 cc • Alesaggio per corsa 98mm x 89mm • Regime di rotazione massimo 5700-6300 giri/min • Rapporto al piede 2.08:1 • Peso 290 kg • Elica 3 pale 18,5x16

**CERTIFICAZIONE CE:** CAT. B per 24 persone

**PREZZO:** 200.385 €, Iva inclusa - solo scafo

**PROJECT:** Shipyard technical department

**HULL:** LOA 10.80m • Length 9.98m • Maximum beam 3.80m • Light mass displacement 3,200 kg • Tubes diameter 0.65m • Compartments 8 • Fuel tank volume 610 l • Water tank volume 150 l • Maximum power rated 900 hp • Berths 4

**MAIN PROPULSION:** 2xDF300AP Suzuki

• Outlet mechanical power 220.7 kW (300 hp) • 4 stroke • 6 cylinders V 55-degree • Engine type DOHC 16 valves, 4 valves each cylinder • Swept volume 4,028 cc • Bore and Stroke 98mm x 89mm • Maximum rotational speed 5700/min-6300/min • Gear ratio 2.08:1 • Weight 290 kg • 3 blades propeller 18.5x16

**EC CERTIFICATION:** CAT. B - 24 people

**PRICE:** 200,385 €, Inclusive VAT - bare boat

da 0 a planata in 4,5 secondi

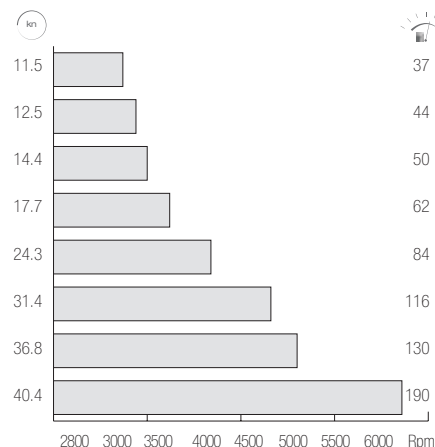
Gliding time of 4.5s from 0 to glide

## Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Soverato (CZ) - Italy  
Mare//Sea state Calmo//Calm  
Vento//Wind state Assente//Absent  
Persone a bordo//People on board 6  
Carburante imbarcato//Fuel volume on board 480 l  
Acqua imbarcata//Water volume on board 45 l

## Velocità in nodi Speed in knots

## Consumi l/h Fuel consumption l/h



## Litro miglio (velocità di crociera) l / na mi (Cruising speed)



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l / na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2800	11.5	37	3.2	190	70
3000	12.5	44	3.5	173	72
3500	14.4	50	3.5	175	73
4000	17.7	62	3.5	174	76
4500	24.3	84	3.5	176	78
5000	31.4	116	3.7	165	80
5500	36.8	130	3.5	172	81
6000	40.4	190	4.7	129	83



easily visible and reachable. The size of the wind-screen seemed to be a good compromise to me. It protects without blocking the view forward. The figures are reassuring and confirm the feeling that you get at the wheel. The pair of 300 hp engines is more than enough and gives good performance in terms of speed, without using an excessive amount of fuel. Opening up the throttle we did over forty knots and to plane we only needed eleven and a half. There are nearly 30 knots of cruising speeds to choose from. That is a very wide choice that means you can pick either faster speeds or other slower ones. But above all a wide range of cruising speeds is ideal to deal with challenging conditions with a rough sea. The most surprising fact relates to fuel consumption, both in terms of immediate usage, and of the litres needed to do a nautical mile. Only seventy litres are needed for both engines at minimum gliding speed, and just over three are required to do a mile. But what is surprising is how constant the litres per mile figure is when the speed changes. From 3000 to 5500 rpm, that figure doesn't change: 3.5 litres per mile. That is because of the Suzuki motors but is also the consequence of a well-designed hull, that is able to produce good performance at all cruising speeds. Only when you push it as hard as possible and use all of its horsepower do the litres per mile figures increase, and get to 4.7. And all of that was obtained with a pair of 300 horsepower engines. If you are looking for more brilliant performance, you just have to increase the power. The maximum that you can fit is actually as much as 900 horsepower. The only thing that didn't convince me about the Suzuki engines is the lack of some accessories that, especially for boats of this size, have now become practically indispensable. It doesn't have trim assistance, there is no single-lever option and not even a joystick. The Ultraflex steering, especially because of the three customisation levels, can be adjusted to taste: firmer or softer, according to what the person steering wants. The *Cayman 35.0 Executive Super Sport* makes you want to do long trips. Not just because of how the hull handles, but also because it performs really well even at "medium" speeds, which are the ones that work best when the sea gets rough. At 25 knots, for example, it uses a total of 79 litres per hour, and it only needs 3.2 to do a mile. If we add to that the 610-litre fuel tank, that means you have a range of nearly two hundred miles. Which also means that you can go from Sardinia to the Balearic Islands. The inflatable has got excellent details and a functional layout with nothing missing. It is made to be comfortable on board, even for long periods. There are two cabins below decks. The one that is located under the cockpit hasn't got a lot of headroom, but is comfortable nonetheless. I didn't much like the rollbar in the cockpit as it really vibrated a lot during the test. As well as the *Executive Super Sport* set-up, the *Cayman 35.0* is also available in a more "closed" version, with a hard T-Top and parasol extension; or there is an "open" version, with an awning that folds away around the cockpit sofa. ▀

**In coperta c'è molto spazio. Il layout è stato progettato per soddisfare tutte le esigenze durante la navigazione, così come nelle soste in rada.**

There is a lot of room on deck. The layout was designed to satisfy every need both when under way and when at anchor.