



RANIERI CAYMAN 21

Due novità dello scorso finale di stagione si presentano più che mai agguerrite nel nuovo anno. Ecco il Cayman 21 Sport della nuova gamma Rib di Ranieri International abbinato al 115 EFI di Mercury

di Alberto Mondinelli

Era da un po' di tempo che Salvatore Ranieri voleva affiancare alla fortunata gamma di barche rigide anche un'offerta di gommoni. Ed eccolo cedere alla tentazione da par suo, presentando una gamma che mostra fin dai pri-

mi modelli di puntare all'eccellenza nelle prestazioni e nella qualità di costruzione, senza dimenticare di essere competitiva nel rapporto qualità/prezzo. Così per diventare proprietari di questo 21 piedi bastano meno di 20 mila euro, tasse e mo-

tore escluso. A proposito di motore, i 115 cv del Mercury si confermano la soluzione ottimale, con il nuovo quattro cilindri statunitense che si propone come riferimento di questa categoria di potenza: si poteva immaginare abbinamento migliore?





PRUA

Se nel layout generale c'è veramente poco da inventare, è nell'esecuzione dei volumi che il Cayman conquista subito. A cominciare dalla colorazione bicolore, dove il nero è usato con attenzione a donare slancio ed eleganza, ma non a rendere roventi i tubolari nelle zone che possono essere usate per sedersi e poggiare i piedi. Il prendisole prodiero è ge-

neroso e nasconde un gavone altrettanto capiente che si fa apprezzare anche per la finitura lucida che ne facilita la pulizia; ben dimensionato pure il musone di vetroresina per il verricello dell'ancora. La consolle centrale è un bell'esempio di semplicità che va a braccetto con il design e la razionalità, gli strumenti trovano un comodo spazio e il plexiglass

è protetto da un robusto tientibene che si rende molto utile in navigazione a velocità sostenuta. Un appunto al volante che avremmo preferito meno anonimo su un gommone che sprizza classe e originalità ovunque. D'obbligo la scelta del solo poggiatesta per non rubare troppo spazio alla zona poppiera che descriviamo nelle pagine seguenti.



CURA DEL DETTAGLIO

Il robusto tientibene che protegge il plexiglass del parabrezza si rivela molto utile per le navigazioni più "agitate". Si noti il razionale design della plancia con spazio

per tutti gli strumenti. Molto ben dimensionata anche la zona solarium grazie all'elemento di congiunzione tra i cuscini prodieri e la seduta a pruavia della consolle.





POPPIA

Grazie al solo poggiatesta per il driver, i suoi ospiti, possono disporre di un piano cottura e lavello a scomparsa, con tavolino ribaltabile per allestire la dinette; una soluzione certamente molto apprezzabile perché non sono molti i modelli di queste dimensioni a poterla offrire. Il divanetto poppiero ha lo schienale ribaltabile per potersi trasformare in un altro solarium, mentre la vetroresina ai lati è protetta da un'imbottitura a sottolineare la cura di ogni particolare. Il pozzetto del fuoribordo è dotato di due pratiche plancette (quella di sinistra con scaletta retrattile in corrispondenza del passaggio verso prua) che facilitano l'accesso al bagno.



ANCHE BELLO

La nuova calandra non è solo bella, ma è anche efficiente con un sistema di aspirazione dell'aria particolarmente studiato per garantire l'iniezione di aria fresca e contemporaneamente contenere le emissioni sonore e le vibrazioni. Anche la particolare posizione del corpo farfallato e un filtro acustico sullo scarico del minimo hanno permesso di contenere i livelli di rumorosità in aspirazione e scarico mentre una nuova pompa dei trim è progettata per funzionare in modo più silenzioso. Un innovativo sistema di ammortizzazione riduce le vibrazioni, mentre l'inedito disegno del cambio riduce la rumorosità nell'innesto della marcia.

Sul fronte della manutenzione e delle spese di gestione, i nuovi fuoribordo sono stati progettati con numerosi accorgimenti anticorrosione che comprendono particolari in lega di rame, componenti di acciaio inox e la verniciatura MercFusion che è stata pensata per operare negli ambienti marini più difficili. Più semplice anche la manutenzione ordinaria che, grazie alla semplificazione del sistema distributivo, ha allungato gli intervalli di intervento, mentre anche l'installazione è semplificata grazie ad alcuni componenti ridisegnati e all'adozione di piattaforme comuni tra i diversi modelli.

Resta solo da ricordare che il nuovo 2,1 litri è offerto anche nelle potenze di 80 cv e 100 cv, ma non è difficile immaginare che sarà il 115 cv il più gettonato.

UN PROGETTO TUTTO NUOVO

Quattro cilindri in linea di 2064 cc incredibilmente leggeri: infatti con i suoi 163 kg, non solo è più leggero del 1,7 litri a quattro tempi che va a sostituire ma anche del Mercury Optimax a due tempi, proponendosi come il più leggero del mercato per questa potenza pur essendo anche il maggiore per cilindrata. Aggiungiamo una coppia migliore del 23% rispetto al precedente modello a 3500 giri, cioè nel range di maggiore utilizzo.

Il tutto ottenuto grazie a una grande semplicità costruttiva: un solo albero a cammes e due valvole per cilindro, ma con un sistema a rulli per ridurre gli attriti. In pratica il 115 ripercorre la strada aperta dall'affidabile e generoso Mercury 150.

Da notare anche l'offerta di un piede maggiormente

dimensionato denominato CT (acronimo di Command Thrust) pensato per applicazioni pesanti dove è richiesta una maggiore accelerazione. Così se di serie il rapporto di trasmissione di 2.07:1 è voluto per migliorare l'efficienza e le prestazioni, consumando meno carburante e aumentando la gamma di opportunità operative, per gli impieghi più gravosi con il piede CT si opterà per un rapporto di trasmissione di 2.38:1 con una scatola di ingranaggi più voluminosa ma anche strutturata per utilizzi impegnativi come, per esempio, barche dislocanti e pesanti.



MERCURY 115 EFI



SCHEMA TECNICA

Lunghezza ft..... m 6,45
 Larghezza..... m 2,50
 Pescaggio m 0,60
 Dislocamento a vuoto.....kg 600
 Motorizzazione min cv 70
 Motorizzazione max cv 175
 Serbatoio carburante..... l 165
 Serbatoio acqua l 45 (optional)
 Portata persone..... 12
 Categoria di progettazione B
 Costruita da Ranieri International
 www.ranieri-international.com
 www.mercury-marine.eu

PREZZI E MOTORI

Ranieri Cayman 21 senza motore euro 19.900
 dotazioni standard, franco cantiere, Iva inclusa

Mercury 115 EFI euro 10.700
 Iva inclusa

Difficile immaginare accoppiamento migliore, se non si hanno esigenze velocistiche si può optare anche per la versione da 100 cv del nuovo fuoribordo Mercury, ma il risparmio è relativo.

DOTAZIONI STANDARD

Consolle completa - Cruscotto Luxury - Cuscineria completa a cellule chiuse - Ganci traino e ormeggio - Gavone ancora in contrastampata - Gavone poppa per gli accessori di ormeggio - Gavoni di prua a prendisole in contrastampata - Gavone stand up - Gavone consolle - Gonfiatore manuale - Impianto elettrico completo - Luci navigazione - Musetto vtr a prua - N. 4 bitte inox - Pannello elettrico con pulsantiera - Plancette poppa vtr e scala telescopica - Prendisole a prua - Pompa di sentina automatica con impianto - Schienale seduta poppa ribaltabile - Sedile fronte consolle - Stand-up guida - Serbatoio carburante polipropilene reticolato - Timoneria completa - Tubolari bicolore black/white.

OPTIONAL

Ancora e catena - Bussola a incasso - Faro installato su rollbar - Frigorifero esterno acciaio inox - Gonfiatore elettrico 12 volt - Impianto doccia con serbatoio acqua - Impianto stereo - Kit asta sci - Kit prendisole poppa - Kit tavolo prua - Led pozzetto - Prolunga prendisole prua - Rollbar inox ribaltabile con tendalino - Salpa ancora elettrico con musetto vtr e corricatena acciaio - Serie ganci sollevamento - Tappezzeria Luxury - Tavolo di poppa a ribalta - Teak coppia plancette - Teli copri consolle e copri gommone - Tendalino inox - Timoneria idraulica - Tromba elettrica.

PRESTAZIONI

1000 giri ... 3,6 nodi ... 2,3 l/h ... 63 db
 1500 giri ... 4,8 nodi ... 3,8 l/h ... 67 db
 2000 giri ... 6,1 nodi ... 5,9 l/h ... 73 db
 2500 giri ... 7,8 nodi ... 8,8 l/h ... 76 db
 3000 giri ... 12,7 nodi ... 11,6 l/h ... 84 db
 3500 giri ... 18,3 nodi ... 13,8 l/h ... 84 db
 4000 giri ... 23,3 nodi ... 20,2 l/h ... 81 db
 4500 giri ... 25,6 nodi ... 22,0 l/h ... 83 db
 5000 giri ... 30,2 nodi ... 29,0 l/h ... 86 db
 5500 giri ... 35,0 nodi ... 37,0 l/h ... 88 db
 6000 giri ... 37,8 nodi ... 41,2 l/h ... 89 db
 6200 giri ... 38,1 nodi ... 43,5 l/h ... 90 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2500 giri 16 ore 35'
 4000 giri 7 ore 40'
 5980 giri 3 ore 10'

CONDIZIONI DEL TEST

Mare.....calmo
 Temperatura aria..... 28°
 Carburante nel serbatoio 550 l
 Acqua nel serbatoio..... 150 l
 Equipaggio imbarcato 3 persone
 Pulizia carena..... pulita

MI PIACE

Certamente la cura di ogni particolare che si percepisce fin dal primo momento. Da sottolineare lo spazio dinette/cucina di poppa, inusuale su queste dimensioni e poi le doti marine della carena che forse meritavano un mare un po' più impegnativo.

MI LASCIA PERPLESSO

Direi proprio nulla, se non il fatto che un gommone così ben costruito meriterebbe un'offerta in package che lo rendesse ancora più competitivo nel rapporto qualità/prezzo. Ma già così il binomio Cayman/Mercury può giocare con tutti.



LA PROVA

Il mare di Catania è calmo, condizione ideale per dare sfogo all'esuberanza del motore Mercury che grazie al suo dimensionamento garantisce doti di spunto e di potenza non comuni in questo segmento. Sorprende la silenziosità soprattutto quando si è raggiunta la planata e sono di livello assoluto anche i consumi, merito della nuova elica EnerTia da 20", abbinata al piede CT.

In poco meno di 5 secondi si è in planata a circa 4 mila giri, poi la progressione prosegue fino a 6200 giri e oltre 38 nodi di velocità con un consumo orario di 43 l/h. La planata minima è tenuta a 3 mila giri a 11,2 nodi a soli 10 l/h e, se si dà fondo alle manette, in 17 secondi si è di nuovo a 38 nodi. Semplici numeri per sottolineare la grande elasticità del 115 EFI che esalta ulteriormente le doti della carena del Cayman 21 che mai mostra di soffrire l'esuberanza del fuoribordo statunitense.

La manetta è un po' ruvida nella sua gestione, così come lo sterzo è piuttosto "pastoso", certo dei comandi servoassistiti esalterebbero ancora di più le doti del gommone che comunque appare molto sincero nelle reazioni, performante quando è chiamato a correre e morbido nei passaggi sull'onda quando incrociamo la nostra scia per cercare di metterlo in crisi. Non ci riusciamo mai, neppure quando stringiamo oltremisura le virate con quelle manovre che ogni buon diportista farebbe bene a evitare.

RANIERI CAYMAN 21 - MERCURY 115 EFI