

Un maxi battello capace di attrarre armatori di yacht o gommonauti alla ricerca di spazio e lusso. E' un **NATANTE**, ma con il **BRACKET** arriva a 11,70 metri e offre una **NOTEVOLE ABITABILITA'**. Sottocoperta **QUATTRO POSTI LETTO** e il **BAGNO SEPARATO**. Il pozzetto accoglie dieci persone sedute attorno a un **TAVOLO a MOVIMENTO ELETTRICO**. Nell'area balneare c'è anche un divanetto. Linee tese e superfici scolpite mostrano l'accurata ricerca di **STILE**. La versione oggetto del nostro test ha un **ALLESTIMENTO LUSSUOSO**, ma c'è anche il modello base da personalizzare a piacere: l'elenco accessori prevede ogni sorta di comfort, primo fra tutti l'aria condizionata. Può montare 3 motori da 400 hp, ma con due da 350 cavalli vola già oltre i 50 nodi. Con mare poco mosso **REGALA EMOZIONI** in sicurezza, sul mosso bisogna dosare il gas secondo l'altezza e la direzione delle onde perché tende a cabrare. **MANCANO MANIGLIE o TIENTIBENE** nel pozzetto e a poppa.

► Lunghezza f.t. m 11,70

► Larghezza f.t. m 3,80

► Velocità massima 51 nodi

► Prezzo 180.000 euro



Sembra che i gommoni stiano conquistando una crescente quota di mercato. Ranieri International lo aveva previsto e per questo motivo cinque anni fa scelse di aggiungere una gamma di battelli pneumatici alla consolidata produzione di imbarcazioni. In breve tempo il Cantiere di Soverato è diventato un importante *player* del nostro settore e questo successo lo ha indotto a produrre un'ammiraglia degna di rappresentare il marchio in ambito internazionale, il Cayman 38.0 Executive. Lo abbiamo provato nella versione Trofeo, la più lussuosa, ma ne esiste anche una meno costosa, eventualmente personalizzabile. La Motonautica Fratelli Ranieri, questo è il nome dell'azienda, realizza l'intero ciclo produttivo all'interno del proprio stabilimento, dalla stampatura alla finitura, dall'installazione degli impianti a quella dei motori e può, quindi, variare facilmente l'allestimento dei propri prodotti secondo le richieste degli armatori.

Il Cayman 38.0 Executive mostra un per-

Cayman 38.0 Executive Trofeo



RANIERI INTERNATIONAL

fetto equilibrio delle proporzioni, delle dimensioni delle strutture e delle aree di coperta: un'armonia di forme che probabilmente è alla base del successo riscontrato nei recenti saloni di Cannes e Genova dove è stato presentato. I fianchi della tuga, delle mastre e persino del mobile cucina, sono attraversati da linee decise che separano superfici scolpite per riflettere la luce in modo diverso e dare valore al *design*. Nonostante sia un natante, quindi omologato entro i 10 metri di lunghezza, la sua misura fuori tutto è di 1.170 centimetri. La differenza è dovuta all'applicazione di un *bracket* di alluminio sullo specchio di poppa; questa struttura, che serve per l'installazione dei motori, è altresì utilizzata come area balneare.

Il progetto è stato influenzato dall'obiettivo di realizzare sottocoperta quattro posti letto. Si tratta di due cuccette, una matrimoniale e una con altezza ridotta, quindi più adatta a due bambini piuttosto che a una coppia di adulti. Il cassero e il ponte di prua sono stati rialzati per concedere altezza ai locali interni,

ma il profilo risulta comunque armonioso perché nella metà di poppa anche le mastre sono state elevate. E' un tentativo, piuttosto ben riuscito, di riprodurre sul gommone le murate alte e protettive delle imbarcazioni.

Il ponte prodiero raggiunge quasi la sommità dei tubolari, che sono guarniti con una fila ininterrotta di maniglie di gomma. I materassi sono fissati con cinghie dello stesso tessuto e l'osteriggio al centro del prendisole viene coperto con un cuscino. Nel vertice trionfa una delfiniera su cui sono incisi i nomi del Cantiere e del modello: peccato che questo elemento sia semplicemente incollato sul tubolare e le sue galloce non siano quindi affidabili quanto quelle imbullonate allo scafo. A prora della consolle c'è un'ampia e articolata imbottitura che incorpora gli altoparlanti. Il parabrezza è incorniciato da un tubolare di acciaio che serve anche da corrimano. Dovendo lasciare spazio alla porta scorrevole adiacente, la plancia si sviluppa in verticale: due palpebre sovrastano il grande *display* multifunzio-

ne e gli strumenti dei fuoribordo. I pannelli sono rivestiti di tessuto e ornati con cinghiette di identico materiale.

La posizione delle manette è ergonomica, ma a causa della loro sporgenza è abbastanza facile urtarle accidentalmente. Sotto al timone c'è una tasca portaoggetti e, più in basso, la pedana che permette di sedersi al posto di pilotaggio; il co-pilota, invece, non dispone di un equivalente supporto. Sotto alle sedute sono inseriti il frigo a cassetto da 75 litri o l'*icemaker*, entrambi opzionali, mentre il frigo da 50 litri in cabina è di serie. Il medesimo cassero contiene, sul lato di poppa, una seduta ribaltabile che non ingombra quando non viene usata.

Il mobile cucina è allestito con due fuochi a gas e un lavello. I due piccoli tientibene applicati ai lati sono gli unici appigli che troviamo in tutta l'area di poppa.

Complessivamente, nel pozzetto possono sedersi fino a dieci persone. Il tavolo da pranzo sorge dal pagliolo mediante un meccanismo elettroidraulico e può essere posizionato allo

LE NOSTRE PROVE



La delfiniera è arricchita dai nomi del Cantiere e del modello. Non è strutturale e l'ormeggio è quindi più sicuro usando il golfare nel dritto, purtroppo irraggiungibile da bordo. Nel vertice trova spazio il gavone tecnico destinato al verricello elettrico. L'ancora è filata attraverso l'occhio di cubia sotto al tubolare. Il ponte di coperta è rialzato ma, come protezione, sui tubi sono applicate numerose maniglie. I materassini sono trattenuti da cinghie in tinta e sull'osteriggio si posa un cuscino.





stesso livello delle sedute per formare un ampio prendisole oppure all'altezza ideale per pranzare. Sul pagliolo, la sede che ospita il tavolo è rivestita con il medesimo materiale sintetico antiscivolo che orna tutta la coperta e l'area balneare. Gli schienali dei divani laterali sono piuttosto alti e protettivi, mentre quello del divano di coronamento riduce la sua altezza in corrispondenza degli angoli, in modo da facilitare il passaggio a poppa. Le sellerie ri-

prendono lo stesso tema della cucineria di prua, con finte cinghie decorative. Il fissaggio, al contrario, è effettuato in modo tradizionale, con patte e bottoni automatici, non molto eleganti, ma funzionali. Sotto tutte le sedute si aprono gavoni destinati allo stivaggio e alla sistemazione degli impianti.

Ranieri International ha voluto riprodurre su questo maxi gommoni lo stesso livello di comfort di uno yacht open e ha, quindi, previ-



La consolle è caratterizzata da una plancia alta e ben rifinita. Due palpebre proteggono il display multifunzione e gli strumenti dei motori. Sotto il timone ci sono una tasca portaoggetti e la pedana. Sotto-coperta l'arredamento è curato: a prua c'è una dinette con divani a «V» convertibile in matrimoniale.



LE NOSTRE PROVE

Sotto ai sedili di pilotaggio hanno trovato posto il frigo a cassetto da 75 litri e il Vhf mentre a poppavia della struttura ci sono la cucina e un sedile a ribalta. La versione «Trofeo» oggetto del nostro test prevede, in aggiunta alla dotazione standard, accessori esclusivi come le cuscinerie di pregio, l'aria condizionata in cabina, i tubolari in una nuance speciale, il tendalino parasole. A richiesta hard-top o roll-bar.



sto la possibilità di aggiungere un gruppo elettrogeno e l'aria condizionata (di serie sulla versione «Trofeo»). Per proteggersi dal sole si può scegliere tra *hard top*, *soft top*, *roll-bar* di acciaio con doppio bimini oppure un semplice tendalino autoportante, ovviamente a costi notevolmente diversi tra loro. L'area balneare è, insieme al pozzetto, la zona più godibile. Per scendere sulla plancia bagno ci sono due gradini, uno per lato, e su ciascuna plancetta laterale c'è una scaletta bagno. I motori non ingombrano anche perché il *bracket* è piuttosto

ampio, ma i loro cavi e le tubazioni intralciano parecchio. Il divanetto rivolto verso poppa è un elemento piacevole: peccato che anche questa zona sia completamente priva di tintibene.

IN NAVIGAZIONE

Sebbene il certificato di omologazione CE lo consenta, pare irragionevole montare tre motori da 400 hp. Con 700 cavalli, cioè con poco più della metà della potenza massima ammessa, abbiamo raggiunto velocità più che emozionanti. Per il *test* sono stati preferiti due fuo-

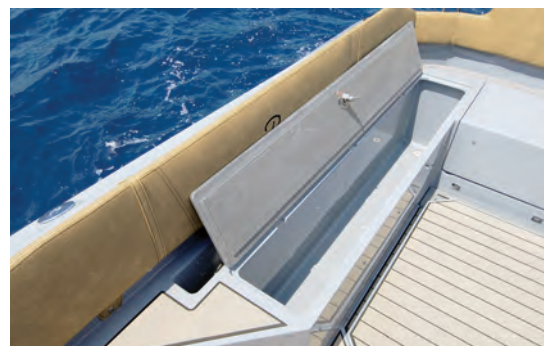
riboordo Suzuki DF350 Dual Prop con gambo XXL ed eliche da 24 pollici di passo che si sono dimostrate ideali per il carico di prova (due persone, circa 380 litri di carburante e 150 litri di acqua). Questa motorizzazione permette di coprire lunghe distanze velocemente, tenendo andature di crociera fino a 37 nodi (4.800 giri/min).

Lo scafo si dimostra più efficiente a velocità sostenuta, quando anche il *redan* svolge la sua azione; il minor consumo per miglio è stato registrato tra 28 e 32 nodi con una percorrenza





Il pozzetto è grande e può ospitare anche 10 persone. Il tavolo a comando elettrico (di serie) è inserito nel pagliolo senza alcun dislivello; quando viene sollevato, si nota che anche la sua sede è accuratamente rivestita. Gli schienali dei divani laterali sono alti e protettivi; quello del divano di coronamento riduce la sua altezza in corrispondenza degli angoli in modo da facilitare il passaggio a poppa.



LE NOSTRE PROVE

Il battello esibisce un design davvero elegante. Le forme ricercate della tuga e del pozzetto dissimulano piuttosto bene la presenza delle due cabine. Il comportamento in acqua è quasi sportivo. Su onde non formate di altezza intorno ai 50 centimetri si riesce a tenere giù le manette e, trimmando i fuoribordo, si toccano i 51 nodi a 6.200 giri/min. La carena è dotata di un redan, secondo una sperimentata filosofia già utilizzata su diverse imbarcazioni del Cantiere calabrese.



di 0,34 miglia al litro. I consumi restano vicini ai 3 litri per miglio sia riducendo la velocità a 20 nodi sia spingendosi a 36 nodi. Le andature più critiche sono quelle intorno alla minima di planata, circa 14 nodi, quando il regresso è elevato nonostante la spinta di due

coppie di eliche, oppure quelle superiori ai 40 nodi perché occorre una notevole potenza per lanciare un gommone così grande a forte velocità e per generarla è inevitabile l'impiego di molto carburante.

Su onde non formate di altezza massima intorno ai 50 centimetri si riesce a tenere giù le manette e trimmando i fuoribordo si toccano i 51 nodi a 6.200 giri/min con un consumo massimo complessivo di 218 litri/ora. Abbiamo, però, provato il Cayman 38.0 Executive anche in condizioni più difficili, con frangenti alti più di un metro e abbiamo riscontrato comportamenti diversi a seconda della direzione del moto ondosso. Con onde in prua alte e ripide, per navigare confortevolmente è opportuno non superare i 30 nodi (già molti!). Contro mare, la forma della carena - che deve dare spazio alla cabina a centro scafo - e il baricentro arre-

trato - per effetto dell'installazione dei motori sul *bracket* - fanno uscire lo scafo dall'acqua, sollevandolo parecchio: in tali condizioni la navigazione al traverso è più confortevole.

Con mare in poppa si può procedere più velocemente, anche a 35 nodi, senza bisogno di alzare il trim perché l'angolo di incidenza resta positivo e la carena non corre il rischio di ingavonarsi. Ovviamente, questi dati sono il risultato di un *test* effettuato da un pilota esperto al solo scopo di verificare la stabilità e la sicurezza del mezzo, ma non sono da prendere in considerazione per la normale navigazione da diporto.

Il gommone è stabile e sicuro, ma bisogna sempre regolare la velocità in base alle condizioni; con qualche maniglia o tientibene nell'area destinata ai passeggeri si potrebbero migliorare ulteriormente il *comfort* e la sicurezza. ©

© Copyright by Koster Publishing 2018



L'area balneare si sviluppa sopra il bracket su cui sono installati i motori. Questa soluzione consente di aumentare la lunghezza fuori tutto e l'abitabilità. Due gradini e lo schienale ribassato del divano di coronamento facilitano il passaggio. Il divanetto rivolto verso poppa è un elemento che si sta diffondendo negli ultimi progetti. Di serie due scalette.

I DATI RANIERI INT. CAYMAN 38.0 EXECUTIVE TROFEO



le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	1.170 cm
Lunghezza interna	1.000 cm
Larghezza f.t.	380 cm
Larghezza interna	230 cm
Diametro tubolari	65 cm
Compartimenti	8
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo XXL (2)
Portata persone	24
Peso	3.500 kg
Potenza massima applicabile	1.200 hp (882 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	no
Prezzo	€180.000 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante da 750 litri	di serie
● Verricello elettrico (ancora e catena)	di serie (€ 2.100)
● Cuscineria completa interna ed esterna	di serie
● Doccia int. ed est. + serbatoio acqua da 150 litri	di serie
● Tendalino parasole (telo coprigommone)	€ 3.500 (€ 3.600)
● Roll-bar inox + doppio tendalino (hard-top)	€ 10.000 (€ 12.000)
● Frigo in cabina da 50 litri + frigo a cassetto est. da 75 lt	di serie
● Tavolo/prolunga prendisole a poppa elettrico	di serie
● Locale toilette + doccia, wc marino, serb. acque nere	di serie
● Timoneria idraulica, radio FM-Usb, bussola	di serie
● Pompa di sentina (3) + gonfiatore elettrico	di serie
● Plancette di poppa + scaletta di risalita (2)	di serie
● Elica di prua (luci subacquee)	€ 5.000 (€ 1.500)
● Aria condizionata (boiler acqua calda)	di serie (€ 1.550)
● Generatore 2.5 kW (presa 230 V + carica-batterie)	€ 6.200 (di serie)
● Piano di calpestio in materiale sintetico	di serie

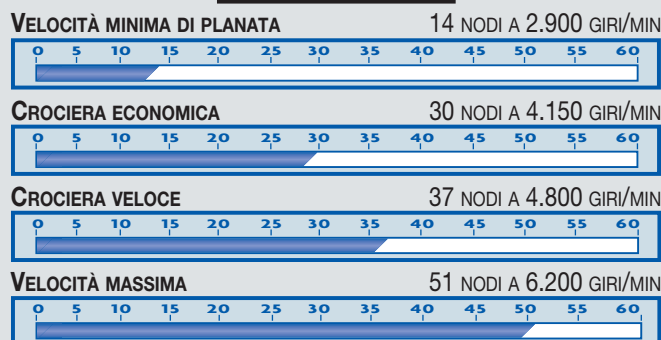
le condizioni della prova

			
mare mosso	vento 20 nodi	2 persone a bordo	380 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Lo stile elegante e sportivo e il design molto ricercato
- ▲ Il grande pozzetto di poppa con dieci posti a sedere
- ▲ La vastissima scelta di accessori e colori e la dotazione di serie

le prestazioni



il motore della prova

Suzuki	DF350A 4T (2)	
Potenza massima	hp	350
	kW	257,4
Regime di potenza max	giri/min	5.700-6.300
Cilindri	numero	V6 (55°)
Cilindrata	cc	4.390
Distribuzione	tipo	bialbero, 4 valvole per cilindro, variatore di fase
Alesaggio x corsa	mm	98 x 97
Alimentazione	tipo	iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a	44 (12 V)
Rapporto di riduzione		1:2,29
Peso	kg	339
Elica	passo	24" (doppia elica)
Prezzo	euro	33.800 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Motonautica F.Ili Ranieri
Cantiere	Motonautica F.Ili 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

ci è piaciuto di meno

- ▼ L'assetto a velocità molto elevate sul mosso con mare in prua
- ▼ La delfiniera a prua semplicemente incollata sul tubolare
- ▼ La mancanza di tintibene in tutta l'area di poppa