

TEST

# DAY LONG

222



La carena permette di navigare con facilità e la versione *Sport Touring* aggiunge un locale sotto la consolle. Per godersi una giornata al mare senza problemi

The hull makes navigating easy and the *Sport Touring* version has an extra room under the console. So, you can enjoy a day at sea with no problems

*by Niccolò Volpati*



7.10m

LA RIB DIVISION DI RANIERI INTERNATIONAL È NATA QUALCHE ANNO FA. È piuttosto giovane, ma può vantare già un elevato numero di modelli con diversi allestimenti. Merito del cantiere di Sovrato, che continua a investire per rinnovare e ampliare la sua gamma di gommoni. Il 23.0 Sport Touring è una delle novità per il 2022. In cosa si differenzia la versione *Sport Touring* dal 23.0 *Sport*? Cambia leggermente la coperta, nel senso che sotto la plancia c'è lo spazio per un piccolo locale per il wc. La carena, invece, è la stessa. A Genova ho avuto modo di testarla in condizioni abbastanza impegnative e perciò di apprezzarla ancora di più. Il 23.0 non ha redan, diciamo che è più "tradizionale" senza step e gradini, nonostante il cantiere li utilizzi spesso, anzi, sono quasi un marchio di fabbrica. Questa invece è liscia, senza sbalzi, da prua a poppa. Sullo specchio c'era un 175 cavalli di Suzuki, una potenza quasi a metà strada tra la minima consigliata, cioè 100 cavalli, e la massima consentita, ovvero 250 cavalli. Il DF 175 di Suzuki ha una buona cubatura, ben 2.867 cc di cilindrata che si fanno subito sentire. È un fuoribordo con tanta coppia e infatti planiamo in meno di tre secondi. Il mare, fuori dalla diga foranea del porto, non è particolarmente confortevole. C'è un'onda lunga in scaduta, frutto del vento da

Sud dei giorni prima a cui se ne aggiunge un'altra, più corta e ripida, che nasce dal vento da Nord che ha iniziato a soffiare di prima mattina. Risultato, più di mezzo metro di onda formata e incrociata con almeno una decina di nodi di vento che, sotto raffica, arriva a quattordici. La carena del 23.0 però si comporta egregiamente e dimostra di non soffrire queste condizioni. Non solo perché accelera e plana in pochissimi secondi, ma anche perché riesce a fendere bene le onde senza scomporsi troppo. Le affronto di prua, in diagonale, al traverso senza problemi. Anche se non si presta moltissima attenzione, il battello non soffre. Me ne accorgo perché in plancia non è ancora stato montato un plotter multifunzione che riporti tutti i dati di cui ho bisogno. *Cayman 23.0 Sport Touring* è un'assoluta novità ed è arrivato al Salone Nautico senza ancora tutta l'elettronica che si può installare a bordo. Per verificare velocità, consumi e rumorosità, devo controllare tre diversi strumenti che ho in mano. La logica conseguenza è che non ho molto tempo da dedicare a come sto navigando. Non riesco a concentrarmi sulla direzione delle onde e su come affrontarle al meglio e, nonostante questo, la navigazione non è particolarmente stressante. Alla fine delle rilevazioni riesco a concentrarmi di più e apprezzare ulterior-

mente le doti marine di questa carena. Mi trovo in una condizione nella quale l'erogazione della potenza del motore è fondamentale. Accelerare e decelerare è importante per affrontare il mare formato. La spinta che arriva dal 175 cavalli Suzuki è perfetta per questo. Basta affondare leggermente la manetta che il fuoribordo risponde subito e così il gommone non corre mai il rischio di ingavonarsi nell'onda. La timoneria non è morbidiissima, ma il battello è comunque agile. Vira senza troppi problemi, non cavita e non perde potenza nemmeno quando la virata è stretta. L'altra caratteristica non scontata, è che si tratta di un battello molto asciutto. Il vento rafficato è di quelli che facilmente rischia di produrre copiosi spruzzi in coperta. E invece niente. La carena fende bene, i tubolari e il bottazzo fanno il resto, tenendo gli spruzzi della scia ben lontani dalla coperta. Anche il pozzetto è asciutto: nessun ritorno di acqua nebulizzata. Osservando la scia, la si vede sempre bella pulita, indice del fatto che le linee d'acqua sono semplici ed efficaci. La potenza, a mio avviso, è quella più giusta. Lo specchio di poppa sarebbe in grado di reggere perfino 250 cv, ma, francamente, 175 mi sono sembrati più che sufficienti. Le condizioni ci hanno fatto arrivare a 5500 giri, ma la sensazione è che ce ne fossero ancora un po'. Probabilmente con mare piatto e avendo la possibilità di trovare l'assetto più corretto con il trim, senza fretta, avremmo guadagnato ancora qualcosa. In ogni modo, il Gps ha indicato quasi 39 nodi, e a 15 lo scafo era già fuori dall'acqua. Altro indice della bontà della carena sono i consumi. Il valore contenuto dei litri/ora è merito del motore, ma la costanza del consumo dei litri per miglio è quanto meno un concorso di meriti tra il fuoribordo e le linee d'acqua dello scafo. Al massimo siamo arrivati a 1,3 litri per miglio e al minimo di planata addirittura a soli 0,8 litri. Praticamente *Cayman 23.0* naviga sempre intorno a un litro per miglio ed è una buona notizia, non solo perché si risparmia al distributore, ma anche perché più contenuti sono i consumi, maggiore è l'autonomia. La capacità del serbatoio è di 200 litri e quindi il gommone è in grado di navigare con un pieno per circa 200 miglia, fino a un massimo di autonomia di 250 miglia. È un valore più che sufficiente per un battello che supera di poco i sette metri di lunghezza, dato che, per avere un metro di paragone, 200 miglia è la distanza che c'è tra le Baleari e la Sardegna.

*Sport Touring* è la versione con un piccolo locale sotto la consolle a cui si accede dal portello a pruvavia del cassero.

*Sport Touring* is the version with a small room underneath the console which you reach from the door forward of the bridge house.

224



THE RIB DIVISION OF RANIERI INTERNATIONAL WAS CREATED A FEW YEARS BACK. It is fairly young, but can already boast a large number of models with a range of set-ups. That is thanks to the continuing investment of the yard at Sovrato to renovate and extend its range of RIBs. The 23.0 Sport Touring is one of the new products for 2022. What is the difference between the *Sport Touring* version and the 23.0 *Sport*? The deck is slightly different in that under the dashboard there is room for a small WC. But the hull is the same. In Genoa, I had the chance to try it out in fairly tough conditions and thus to appreciate it even further. The 23.0 doesn't have any redans, let's say that it is more "traditional" and doesn't have any steps, although the yard uses them a lot and they are practically a company hallmark. But in this case, the sides are smooth, without any indentations, from stern to bow. There is a 175 horsepower Suzuki on the transom, which is about halfway between

## Velocità max nodi Top speed knots



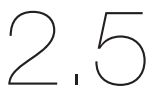
## Autonomia mn Range nm



## Rapporto peso potenza Mass outlet power



## Rapporto lung./larg. LW



### MOTONAUTICA F.LLI RANIERI

Loc. Caldarello

I-88068 Soverato (CZ)

T. +39 0967 25839

info@ranieri-international.com

www.ranieri-international.com

**PROGETTO:** Ufficio tecnico del cantiere

**SCAFO:** Lunghezza fuori tutto 7,10m • Larghezza massima 2,80m • Diametro tubolare 0,60m

- 5 compartimenti • Dislocamento 750 kg • Serbatoio carburante 200 l • Serbatoio acqua 45 l (optional)
- Potenza massima installabile 250 cv

**MOTORE:** Suzuki DF 175 • Potenza 129 kW (175 cv)

- DOHC 16 valvole • 4 cilindri in linea • Cilindrata 2.867 cc • Alesaggio per corsa 97mm x 97mm
- Rapporto di compressione 10,2:1 • Regime di rotazione 5-6100 giri/minuto • Peso 235 kg

**CERTIFICAZIONE CE:** CAT B

**PREZZO:** 37.000€ + Iva, senza motore

**PROJECT:** Shipyard technical department

**HULL:** LOA 7.10m • Maximum beam 2.80m • Tubes diameter 0.60m • 5 compartments • Displacement 750 kg • Fuel tank volume 200 l • Water tank volume 45 l (as optional) • Maximum rated power 250 hp

**MAIN PROPULSION:** Suzuki DF 175 • Outlet mechanical power 129 kW (175 hp) • DOHC 16 valves

- 4 cylinders in line • Swept volume 2,867 cc • Bore&Stroke 97mm x 97mm • Compression ratio 10.2:1 • Maximal rotational speed 5-6100/min • Weight 235 kg

**EC CERTIFICATION:** CAT B

**PRICE:** 37,000€ Excl. VAT, bare boat

Ottimo il comportamento della carena anche con mare formato. Non soffre e consente una conduzione rilassata perché non va mai in crisi.

The hull handled extremely well, even with rough sea. It doesn't suffer from it, and that means you can be relaxed at the helm because it never gets into trouble.

## Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place

Genova

Mare//Sea state

Incrociato//Crossed sea

Vento//Wind speed

10 nodi//knots

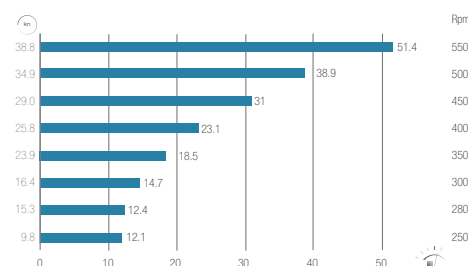
Persone a bordo//People on board

3

Carburante imbarcato//Fuel volume on board 100 l

## Velocità in nodi Speed in knots

## Consumi l/h Fuel consumption l/h



Da zero alla planata in 2,9 secondi

Gliding time of 2.9s from 0 to glide

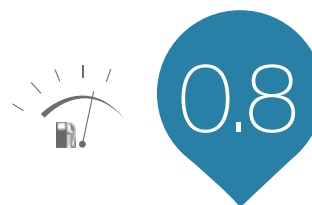
Da zero alla massima velocità 21 secondi

Gliding time of 21s for a speed change from 0 to 38.8 knots (maximum speed)

La velocità minima di planata è di 15,3 nodi a 2800 giri

The minimum gliding speed is 15.3 knots at 2800 rpm

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



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro meglio	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
2500	9.8	12.1	1.2	166	71
2800	15.3	12.4	0.8	250	72
3000	16.4	14.7	0.9	222	73
3500	23.9	18.5	0.8	250	75
4000	25.8	23.1	0.9	222	77
4500	29.0	31.0	1.0	200	78
5000	34.9	38.9	1.1	181	79
5500	38.8	51.4	1.3	153	81



### Engine data

Singola motorizzazione fuoribordo con una potenza minima consigliata dal cantiere di 100 cv e una massima installabile di 250. Noi avevamo un 175 cavalli, ovvero la perfetta via di mezzo che mi è sembrata più che sufficiente.

*A single outboard motor, with a minimum, recommended output of 100 horsepower, with 250 the most that can be fitted. We had a 175 hp engine, so the perfect middle path, and that seemed more than enough to me.*

the minimum recommended of 100 hp, and the maximum, which is 250. The DF 175 Suzuki engine is fairly large, and the full 2,867 horsepower makes itself felt quickly. It is outboard with a lot of torque and indeed we started to plane in less than three seconds. The sea outside the harbour wall wasn't especially comfortable. There were long waves, which were dying down after the south wind of the previous day and another group of shorter and steeper waves joined them, because of the north wind that started to blow in the early morning. What resulted was cross waves of over half a metre with at least ten knots of wind, gusting at fourteen. But the hull of the 23.0 behaved extremely well and

showed it isn't affected by that kind of condition. Non just because it accelerates and starts planing in very few seconds, but also because it manages to fend off the waves well without getting too out of shape. It has no problem taking them on the bow, diagonally, or on the beam. Even if one isn't too careful, the boat doesn't struggle. I became aware of it because a multi-function plotter with all of the figures that I needed hasn't been fitted yet. *Cayman 23.0 Sport Touring* is completely new and was brought to the Boat Show without yet having all of the electronics that you can install. To check speed, fuel consumption and sound, I had to check the three different tools that I took with me. The logical outcome is that I didn't have a lot of time to dedicate to how I was handling the boat. I couldn't concentrate on the direction of the waves and on how best to deal with them, and despite that, it wasn't particularly stressful. Once I had finished the readings, I managed to concentrate more and further appreciate the seafaring qualities of the hull. I found myself in a situation in which how you applied the power of the engine was important. Accelerating and decelerating is important in taking on the rough sea. The thrust from the 175-horsepower Suzuki was perfect for that. You just have to open up the throttle a bit, and the outboard immediately reacts and so the RIB was never in danger of heeling over in the waves. The steering isn't particularly soft, but the boat is nevertheless agile. It turns without any problem, doesn't cavitate and doesn't lose power even when turning tightly. It has another characteristic that can't be taken for granted: is that it is a very dry boat. The gusts made it one of those winds which can easily produce a lot of spray on deck. But there was nothing. The hull cuts through the waves well, the tubes and the rubbing strake, keeping the spray from the bow wave a good distance away from the deck. Even the cockpit stayed dry: there was no blow-back of vapour from the spray. Looking at the bow wave, it always seemed very clean, which was a reflection of the fact that the waterlines are simple and effective. The amount of power we had, in my opinion, was the right amount. The transom can even take a 250 hp engine, but frankly, 175 hp seemed more than enough to me. The conditions meant that we got to 5500 rpm, but it felt like even more. With a calm sea and if we had the trim mechanism with us to get the right pitch, and without any hurry, we would have done a bit more still. But in any case, the GPS showed nearly 39 knots, and at 15 the hull had already left the water. Fuel consumption also shows how good the hull is. The litres per hour figures is driven by the engine, but the flat curve for litres per mile is the product of both the outboard and the waterlines. At top speed, we got to 1.3 litres per mile and at minimum planning speed, we were at just 0.8 litres. So, in practice, the *Cayman 23.0* always uses around a litre per mile and that is good news, not just because you save money at the pump, but also because of the less fuel you use, the greater the range. The tank holds 200 litres and so the RIB can do around 200 nautical miles when full, up to a top range of 250 miles. That is a figure that is more than enough for a boat that is only just over seven metres long, given that – and to get an idea – two hundred miles is the distance between the Balearic Isles and Sardinia. ▀

