



Piccolo con grandi



È l'entry level della serie cabin prodotta da Ranieri International che, però, **non fa rimpiangere i centimetri in meno, forte di un layout moderno e funzionale**

di Giorgio De Santis

Trent'anni di esperienza nel settore produttivo si vedono tutti, ma soprattutto dalla famiglia Ranieri trasuda la voglia di far divertire i clienti attraverso la progettazione e la realizzazione d'imbarcazioni sempre innovative e moderne. La gamma Atlantis è entrata a far parte della produzione dal 2011 con quattro modelli, di cui il più piccolo è proprio il 20, da noi provato nello scenario del mar Ionio a fine agosto, in una giornata meravigliosa e senza vento. Saliamo a bordo e, prima di prendere il largo per il test, ci dedichiamo a una ricognizione per conoscere meglio questo natante di poco più di sei metri. Cominciamo a curiosare a poppa, dove ai lati del pozzetto antiriflusso, reso autovuotante da due ombrinali, nascono direttamente da stampo due plancette, di cui quella di destra a poppavia ospita la scaletta pieghevole in acciaio, mentre l'altra può accogliere un eventuale supporto per il motore ausiliario. Due bitte sui trincarini sono indispensabili per dar volta alle

cime di ormeggio, a un'ancora di posta o, più semplicemente, ai parabordi quando si staziona in porto. Dallo stesso lato della scaletta si accede in pozzetto attraverso un corridoio che culmina in un duplice gradino, alla cui base spicca un grande ombrinale verticale a cui ne fa seguito uno più piccolo. In questo modo si azzerà la possibilità che acque di reflusso si fermino in questo punto. Sulla sinistra c'è il divano a due posti, con schienale avvolgente e tientibene in acciaio. Togliendo il cuscino si accede al sottostante vano servizi, che include la batteria e l'eventuale impianto per la doccia.

La consolle è centrale con volante e cruscotto distribuiti sulla destra, la parte superiore avvolta dal tientibene inox e il parabrezza in acrilato scuro. Il cruscotto è serigrafato in grigio metallizzato e la sua forma prevede l'installazione di un apparato multifunzione (gps o eco) al centro. Il volante, invece, viene fornito di serie abbinato a timoneria meccanica.

prestazioni!



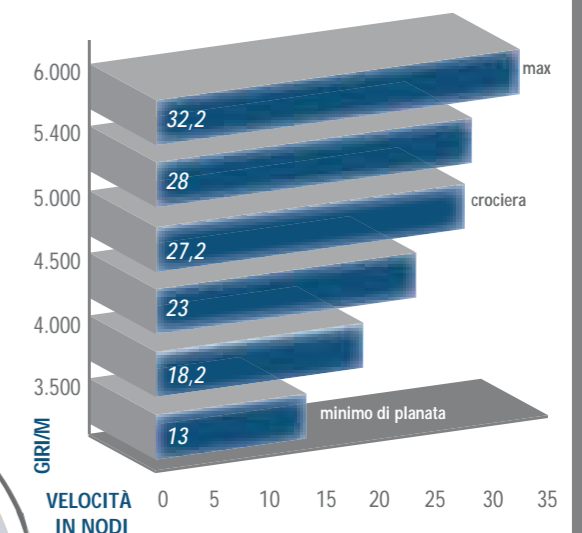
L'Atlantis 20 può sopportare sia soluzioni mono che bi-motore e la potenza massima non può eccedere i 200 cavalli. Quella minima consigliata è di 115 cavalli, ed è proprio in tale abbinamento che troviamo l'unità messaci a disposizione. Si tratta di un Bf115 Honda, motore discretamente brillante equipaggiato con un'elica a tre pale di passo 14^{1/4} x 17". A bordo siamo in due, trasportiamo una cinquantina di litri di acqua e 80 di benzina, a cui vanno aggiunti quasi 220 chilogrammi del motore.



L'ambiente interno è unico, con dinette, letto, mobile per frigo e fornello (optional) e mobile con il wc marino (optional).

LE PRESTAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA Località Catanzaro Lido • cielo con sole • mare calmo; vento assente • persone a bordo 2 • combustibile imbarcato lt 80 • acqua lt 50
Note: tempo di planata 4 sec • tempo per raggiungere la velocità massima dal minimo di planata (3.500 giri/m) 21 sec
 Non abbiamo potuto verificare i consumi, in quanto l'unità non era provvista di strumento adeguato.



Giri	Nodi	Trim in %
3.500	13	0
4.000	18,2	0
4.500	23	10
5.000	27,2	20
5.400	28	40
6.000	32,2	40

Importante in questa barca è l'ottimo sfruttamento di ogni centimetro disponibile a bordo.

Commento tecnico sullo scafo

Lo specchio di poppa è studiato per sopportare anche una doppia motorizzazione, per cui l'ampiezza è tale da garantire la piena rotazione su ambo i lati degli eventuali due fuoribordo. Il cantiere prevede già, tra l'altro, un pre-rigged destinato sia a motori Honda che Suzuki, in soluzione mono o bi-motore, in modo da ridurre drasticamente i tipi di finissaggio dell'imbarcazione e aumentare i risultati qualitativi. La carena è il fulcro di questa piccola unità da diporto, in quanto fruisce della tecnologia His. Questa soluzione progettuale fa sì che le opere vive "ospitino" un redan a

circa 3/4 di poppa che crea un tunnel disposto a baglio all'interno del quale, durante la navigazione dislocante, entra l'acqua, mentre durante la fase di planata (per effetto del gradino che si crea) l'elemento liquido è sostituito dall'aria dando vita a un effetto sustentatore aero/idrodinamico che migliora le prestazioni velocistiche dello scafo conferendogli stabilità e padronanza. La carena propone patini su ambo i piani di scivolamento e il raggio di prua è avanzato per consentire di superare le onde con una certa morbidezza. Le resine liquide impiegate sono di tipo isoftalico e vanno a impregnare matt e stuoie stratificati come da capitolato costruttivo.

A centro pozzetto c'è la seduta di guida, un cassero in vetroresina con un portello per l'accesso e lo sfruttamento interno, mentre sopra ospita il divanetto biposto con schienale ribaltabile in avanti. La consolle è centrale e da entrambi i lati è possibile accedere all'area prodiera. A seguire il prendisole che ricopre per intero la tuga.

Entriamo nell'area ricavata al livello inferiore, attraverso un portello scorrevole in acrilato. L'ambiente interno è unico, con una dinette dall'altezza di 145 centimetri e un letto che, se completato dal piano/tavolo centrale, misura 156 x 155 centimetri. Sulla sinistra c'è un mobiletto per frigorifero e fornello a gas (entrambi optional), mentre il lato opposto prevede un secondo mobile in legno all'interno del quale, sempre opzionalmente, può essere installato il wc marino.

La prova

La giornata è più indicata per un bagno ristoratore che non per verificare su gps, cronometro e contagiri quali siano le potenzialità dello scafo ma, sudando non poco vista l'assenza di vento, ci portiamo in postazione di pilotaggio, allacciamo lo stacco di sicurezza, attendiamo che il gps agganci i satelliti e avviamo il motore.

LA SCHEDA

COSTRUTTORE Motonautica F.Ili Ranieri Srl, Soverato (CZ), tel. 0967 25839, Centro prove 0967 21920, info@ranieri-international.com, www.ranieri-international.com

PROGETTO Ufficio tecnico del cantiere
SCAFO Lunghezza ft m 6,05 • larghezza m 2,42 • portata max 7 persone • potenza max applicabile cv 200 • carrellabile • riserva combustibile lt 165 • riserva acqua lt 75 • dislocamento kg 930 • rapporto lunghezza/larghezza 2,50 • rapporto peso a vuoto/potenza installata 8,08 kg/cv • elica 3 pale 14^{1/4} x 17 • materiale di costruzione vetroresina fibra di vetro, matt e stuoie e resina liquida isoftalica

MOTORE Honda Bf115 • sistema di alimentazione Pgm-Fi • 4 cilindri in linea, 16 valvole Dohc • cilindrata cc 2.354 • alesaggio x corsa mm 87 x 99 • potenza max cv 115 (84,6 kW) a 5.000-6.000 giri/m • alternatore 40 A • peso a secco kg 217
ALCUNE DOTAZIONI STANDARD Cuscini prendisole di prua • serbatoio del carburante da lt 165 • indicatore livello di carburante • luci di navigazione • pompa di sentina • scaletta bagno • tasche laterali • tromba elettrica • gavoni vari a poppa e in cabina • consolle di guida completa di timoneria meccanica • sedile di guida
ALCUNI OPTIONAL (iva esclusa) Allestimento cabina luxury (€ 945) • ancora e

catena (€ 305) • batteria addizionale (€ 285) • bussola (€ 275) • capotte completa (€ 3.600) • colore fiancata (€ 1.575) • fornello gas (€ 610) • frigorifero cabina (€ 1.100) • impianto stereo (€ 735) • impianto doccia (€ 660) • musone di prua (€ 245) • presa banchina 220 V (€ 1.050) • passaggio verso tuga in teak (€ 1.650) • pozzetto in teak (€ 4.000) • salpancora elettrico (€ 1.735) • supporto motore (€ 200) • tappezzeria luxury (€ 685) • telo copriconsolle (€ 505) • telo copriscafo (€ 895)

CERTIFICAZIONE CE Categoria C
PREZZO € 21.300 + iva solo scafo

B

Provate
per voi **RANIERI ATLANTIS 20**



Il primo test a cui sottoponiamo la barca è verificare quanto tempo impiega a planare con partenza da fermi e monoleva con marcia inserita: sono 4 i secondi che intercorrono per l'ottenimento del risultato.

Abbiamo il trim tutto sotto, ma quando siamo a 4.500 giri solleviamo il regolatore del 10% e la carena scivola via a 23 nodi. A 5.000 giri diamo ancora un tocco al pulsante del trim portandolo al 20% e la velocità incrementa di poco più di 4 nodi per effetto dei giri e dell'assetto, superando la soglia 27. Già a questa velocità apprezziamo molto la carena, che non risente di rollio neppure da fermi e in navigazione si dimostra stabile e facile da direzionare.

Agendo sul trim, poi, si favorisce il lavoro del redan e il distacco dei flussi liquidi a favore di un maggior apporto d'aria nel tunnel, con conseguente sostentamento proprio in quel punto. La morbidezza è di casa e la manovrabilità altrettanto anche se non abbiamo la timoneria idraulica di serie. Ma non siamo ancora a pieno regime di giri e così, dopo aver portato il trim al 40% della corsa, pigiamo a fondo la manetta del gas, arrivando a 6.000 giri/m. In questa situazione la velocità tocca la vetta di 32,2 nodi e non riusciamo a ottenere risultato migliore. In effetti, sapendo che per chi vuole correre di più c'è la possibilità di sfruttare ancora gli 85 cavalli disponibili per omologazione, **consideriamo l'abbinamento al 115 cavalli una soluzione adatta a chi ama una navigazione più regolare ed è attento ai consumi.** In ogni caso 32 nodi non sono pochi, visto che si può navigare in crociera a 27 nodi senza particolari "stress da guida".



Sopra, la murata di sinistra con una tasca rifinita in legno. Sotto, il divanetto di poppa con il passaggio laterale alla plancetta. Nelle tre foto a destra, dall'alto, il gavone sotto il sedile di guida, particolare della delfiniera di prua utilizzabile come sedile, la scaletta bagno. Nella foto più a destra, il lavello e l'ombrinale di scarico che si trovano alzando il sedile di guida e spostando in avanti lo schienale.



La stabilità è ben esternata anche se, chiudendo ancora la virata, comincia a innescarsi una lieve ventilazione.



In pozzetto le murate sono discretamente alte e possono dare protezione e sicurezza anche in presenza di bambini, così come il divano poppiero è confortevole grazie all'impiego di schienale avvolgente e comodi maniglioni. Le cuscinerie sono realizzate con imbottiture a cellule chiuse, morbide quando si sta sdraiati e, soprattutto, difficili da impregnare d'acqua qualora dovessero accidentalmente cadere fuoribordo.