

E' una delle tante novità della gamma del Cantiere calabrese, che continua a espandersi con gommoni sempre più grandi. Il nuovo modello è caratterizzato da un **ELEVATO RAPPORTO TRA LUNGHEZZA E LARGHEZZA**, che influenza positivamente le prestazioni e la navigazione sul mosso. Ampio lo **SPAZIO PRENDISOLE A PRUA**; estendibile quello di poppa. Un **VANO SPOGLIATOIO** sotto alla consolle può essere allestito con **TOILETTE**. Perfettibile l'ergonomia della postazione di pilotaggio. Comodo il pozzetto con **WET BAR** e **DIVANETTI CONTRAPPOSTI**.

Con mare calmo, il mezzo si controlla agevolmente anche ad alta velocità. Ne esiste un'altra versione senza cabina (Sport).

Accorgimenti costruttivi molto interessanti ne fanno un prodotto di **ELEVATA QUALITA'**.

▶ Lunghezza f.t.m 7,80

▶ Larghezza f.t.m 2,80

▶ Velocità massima 44 nodi

▶ Prezzo 33.700 euro



RANIERI INTERNATIONAL Cayman 26' Sport Touring

A un anno dall'ingresso nel settore dei battelli pneumatici, la Motonautica Fratelli Ranieri - che produce con il marchio Ranieri International ben 35 diverse imbarcazioni da 4,5 a 9,3 metri - dissipa qualsiasi dubbio sull'intenzione di voler assumere un ruolo da protagonista anche come costruttore di gommoni. Dopo aver esordito con quattro battelli pneumatici allo scorso Salone Nautico Internazionale di Genova, quest'anno presenta altre cinque novità. La serie si articola complessivamente su sei diversi scafi da cui traggono origine dieci modelli nelle versioni Sport (cioè *open*), Sport Touring (con cabina spogliatoio) e Diving (per le attività professionali). Ma non è finita: le ammiraglie da 26, 28 e 31 piedi saranno prossimamente disponibili anche in versio-

ne Cabin, cioè con cuccetta e bagno. Il Cayman 26' Sport Touring che presentiamo in questo servizio è realizzato sulla stessa carena del modello Sport, da cui differisce per la presenza di un vano che può essere eventualmente adibito a bagno.

Il battello rientra tra gli scafi cosiddetti «marini», cioè con spiccate doti di tenuta di mare, grazie alla profondità e alla snellezza della carena. Al contrario del modello da 23 piedi, appena un po' più corto, ma di pari larghezza, il 26' predilige la sicurezza e il *comfort* in navigazione alle esagerate prestazioni di cui è protagonista il fratello minore. A tale riguardo vi invitiamo a confrontare questa prova con quella del 23' (si veda *Il Gommone* n. 337). Un'altra importante differenza è l'abitabilità.

Il *layout* è il medesimo del modello più cor-

to, ma il pozzetto e l'area prodiera sono più comodi. Il ponte è dedicato ai bagni di sole e non necessita di prolunghe, essendo sufficientemente lungo. Nel vertice c'è il verricello salpancora, nascosto sotto a un portello chiuso con un robusto gancio registrabile; peccato che il foro d'ispezione della catena sia di misura troppo ridotta. Il musetto è stato comunque disegnato per salpare l'ancora a mano ed è attrezzato con due galloce installate in posizione corretta. Anche il golfare d'ormeggio sotto al tubolare è raggiungibile senza troppa difficoltà. Su richiesta, il Cantiere installa anche i golfari di allaggio per consentire la movimentazione con le sospensioni agganciate alla coperta, evitando di «strizzare» i tubolari.

Il gavone prodiero è controstampato, una tecnica costruttiva che serve a isolarlo dalla

sentina, contenendo l'allagamento del fondo in caso di falla in carena; tale soluzione, unitamente alla presenza dei tubolari e alla realizzazione di vasche stagne a poppa, fa di questo prodotto un mezzo inaffondabile anche in caso di gravi incidenti. Davanti alle consolle c'è tutto lo spazio necessario per transitare pure quando il sedile antistante è aperto. Purtroppo mancano un paio di maniglie da agguantare, utilizzando questa seduta in sicurezza durante la navigazione. Il pozzetto è stato organizzato con una panchetta contro marcia che forma una zona conviviale per quattro persone al centro della quale si può montare il tavolo da pranzo. A poppavia dell'appoggiareni, sotto un elegante portello metallescente, trova posto un lavello ed eventualmente una piastra o un tagliere, mentre il frigo può esse-



re incassato nella base della medesima struttura. Lo schienale del divano è reclinabile: ciò consente di stendersi al sole occupando, però, il corridoio che conduce alla zona balneare. Quest'ultima è resa confortevole da gradini, plancette aggettanti e mastre adatte a sedersi. Verso il pozzetto interno, le mastre sono addirittura tappezzate.

Il Cantiere utilizza tessuti eleganti (disponibili anche in versione *luxury*) e imbottiture che non assorbono umidità. Tutte le cuscinerie sono realizzate all'interno dell'azienda su supporti di poliuretano o vetroresina. Le imbarcazioni e i gommoni Ranieri International, infatti, sono interamente costruiti nello stabilimento di Soverato (CZ).

La laminazione è fatta a mano, con metodi tradizionali ed estrema cura. Per stampare perfettamente le complesse geometrie delle care-

ne e delle coperte, per esempio, oltre a impiegare stampi di ottima fattezza vengono utilizzati speciali prodotti chimici che favoriscono la perfetta modellazione delle forme, perfino quelle più spigolose.

La carena è rinforzata da un fitto reticolo di correnti e madieri con anime di legno resinato in solido con il fondo; le sezioni più basse della sentina - dove inevitabilmente l'acqua può ristagnare - sono rivestite pure con una pellicola anti-osmosi, un trattamento tutt'altro che frequente nelle aree interne, ma molto importante. La coperta è unita allo scafo anche a mezza nave mediante un collante strutturale spalmato su due larghi supporti di vetroresina riempiti di poliuretano; in questo modo il manufatto assume una maggiore solidità, conservando la necessaria elasticità. Il serbatoio dell'acqua è controstampato per evitare l'uso di contenitori di plastica, assai meno affidabili. Il serbatoio del carburante d'acciaio ha la forma del controstampo che lo ospita ed è sistemato nel punto più basso dello scafo.

La coperta è rinforzata con tanti diversi materiali, dalle essenze marine ai compositi, per renderla solida, elastica e leggera. Insomma, la costruzione è particolarmente curata e se dall'esterno il prodotto colpisce per lo stile e i colori (tra cui un argento metallizzato particolarmente accattivante), l'esame tecnico fornisce almeno pari soddisfazione.

IN NAVIGAZIONE

Lo scafo è stretto e lungo, caratteristica che influenza sia le prestazioni sia la tenuta di mare. La modesta larghezza limita la superficie d'impatto, favorendo il passaggio confortevole sulle onde. Per le stesse ragioni, la resistenza dinamica è assai ridotta e il regresso raggiunge valori ottimali già a partire dai 25 nodi, spingendosi verso risultati da *record* dai 30 nodi alla massima velocità.

La considerevole lunghezza dell'opera viva e il buon bilanciamento sono fattori che contengono il beccheggio e permettono di mantenere elevate velocità di crociera anche in presenza di onde brevi e ripide. La corretta distribuzione dei pesi emerge sin dall'istante in cui si accelera per portare il battello in planata; a 2.200 giri/min - cui corrisponde una velocità di 11 nodi - lo scafo plana senza ca-



Il musetto è attrezzato per salpare l'ancora a mano, ma c'è anche il verricello (optional); il foro d'ispezione della catena è però molto piccolo. Lo spazio a prua è ben gestito: il prendisole è abbastanza largo e si transita bene anche con il sedile davanti alla consolle aperto. Nella pontatura è stato ricavato un gavone controstampato, lucido e isolato dal fondo. La consolle è articolata con forme e colori accattivanti: il grigio metallizzato è senz'altro da preferire al bianco o al nero.



LE NOSTRE PROVE

brare. L'assetto migliore si ottiene sistemando un po' di carico a prua o facendo sedere una persona davanti alla consolle. Tuttavia, anche in condizioni di carico diverse, il controllo del mezzo, la visuale e le prestazioni sono apprezzabili. Emerge, in particolare, un buon comportamento in quasi tutte le circostanze, vale a dire con mare in prua, in poppa, al traverso o al giardinetto; è, invece, meno confortevole la navigazione con mare al mascone e pochissimo carico.

Le prestazioni di velocità del 26' sono notevolmente inferiori rispetto al Cayman 23'

Sport Touring, ma il battello risulta più stabile perché l'asse di chiglia rimane quasi sempre immerso per gran parte della sua lunghezza. Nel corso del *test* (effettuato con due persone, 80 litri di carburante e nessun'altra attrezzatura pesante) abbiamo navigato a un'andatura massima di crociera molto alta, pari a 37 nodi (determinata scegliendo 4.800 giri/min come limite del regime continuativo del motore), ma è opportuno precisare che tale risultato è stato ottenuto con un'elica da 20", rivelatasi troppo lunga per l'Honda da 250 cavalli. Infatti, a tutta manetta e con il trim positivo →



La consolle è ergonomica, ma alcuni dettagli potrebbero essere migliorati: la pedana puntapiedi ha spigoli molto pronunciati e la plancia poco inclinata non consente una lettura ottimale degli strumenti. Lo scafo snello limita l'ampiezza della coperta, ma i passaggi laterali sono comunque comodi.



Il divanetto contromarcia ricavato a poppavia del bolster realizza una piacevole zona conviviale ed è tutt'uno con il mobile cucina attrezzato con lavello e chiuso da un elegante portello metallizzato. Il pozzetto è spazioso e al centro si può installare un tavolino. Il divano poppiero ha lo schienale reclinabile che lo trasforma in prendisole. Le imbottiture sui trincarini conferiscono un ulteriore tocco di eleganza e comodità. Dal roll-bar (ribaltabile) si estende un grande tendalino parasole (optional).



LE NOSTRE PROVE

Le plancette in vetroresina con la scaletta di risalita fanno parte dell'equipaggiamento standard del Cayman 26 Sport Touring. Il Cantiere propone a listino anche la variante Sport, che si differenzia esclusivamente per l'utilizzo di una consolle più piccola e priva del vano toilette. Su questo battello i tubolari restano sempre immersi, anche con poco carico, per stabilizzare efficacemente il gommone e ridurre, quindi, beccheggio e rollio.



non si è andati oltre i 5.700 giri/min. Si ritiene che un'elica da 18" consentirebbe un uso più versatile del gommone, riuscendo a portare il motore a regimi di massima potenza anche con più persone a bordo. Lo scafo risponde alla regolazione di assetto impostata con il trim e questo consente di navigare sempre nel modo migliore, con il minimo beccheggio e con la massima efficienza.

I tubolari aumentano la spinta idrodinamica dello scafo sia in planata, quando viene interessato soprattutto il tratto terminale, sia in virata, quando una considerevole sezione limita la sbandata per far sentire a proprio agio anche i passeggeri meno abituati alle evoluzioni. La postazione di pilotaggio è confortevole e discretamente riparata, ma l'appoggiarsi è piuttosto rigido e poco adatto a lunghe navigazioni, la pedana puntapiedi ha spigoli vivi contudenti e gli strumenti del fuoribordo non sono perfettamente leggibili perché la plancia è poco inclinata. Tutti questi difetti, peraltro facilmente eliminabili, non pregiudicano certo il giudizio positivo sulle qualità dinamiche di questo nuovo modello. ©

© Copyright by Koster Publishing 2015

IDATI RANIERI INT. CAYMAN 26' SPORT TOURING

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	780 cm
Lunghezza interna	750 cm
Larghezza f.t.	280 cm
Larghezza interna	159 cm
Diametro tubolari	60 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene
Altezza specchio di poppa	Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex per motori con gambo XL
Portata persone	18
Peso	1.200 kg
Potenza massima applicabile	250 hp (186 kW)
Categoria di progettazione	B
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 33.700 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	€ 360
● Serbatoio carburante in polipropilene da 210 litri	di serie
● Verricello elettrico + delfiniera specifica	€ 3.000
● Cuscineria completa (versione «luxury»)	di serie (€ 945)
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 60 litri	€ 790
● Tendalino parasole inox (kit asta sci nautico)	€ 1.020 (€ 600)
● Wc chimico (Wc elettrico marino)	€ 300 (€ 1.030)
● Roll-bar in acciaio ribaltabile (con tendalino)	€ 2.500 (€ 3.300)
● Frigo (fornello a gas)	€ 1.700 (€ 610)
● Prolunga prendisole di poppa (kit tavolo a prua)	€ 395 (€ 275)
● Timoneria idraulica (bussola ad incasso)	di serie (€ 230)
● Pompa di sentina automatica	di serie
● Scaletta di risalita + plancette in vetroresina	di serie
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 1.290 (€ 420)
● Gonfiatore elettrico	€ 240
● Impianto elettrico e pannello utenze + luci di navigazione	di serie
● Piano di calpestio in teak (led nel pozzetto)	€ 3.200 (€ 600)

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	11 NODI A 2.200 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	24,5 NODI A 3.500 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	37 NODI A 4.800 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	44 NODI A 5.700 GIRI/MIN

il motore della prova

Honda	BF 250 AD V-Tec (4T)
Potenza massima	hp 250
	kW 183,9
Regime di potenza max	giri/min 6.300
Cilindri	numero V6 (60°)
Cilindrata	cc 3.583
Distribuzione	tipo monoalbero, 4 valvole per cilindro, variatore di fase
Alesaggio x corsa	mm 86 x 96
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 90 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:2
Peso	kg 294
Elica	passo 20"
Prezzo	euro 24.856 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Cantiere
Cantiere	Motonautica Fratelli 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

le condizioni della prova

mare poco mosso	vento assente	2 persone a bordo	80 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Il comportamento della carena in tutte le condizioni
- ▲ L'abitabilità del pozzetto con divanetti contrapposti
- ▲ La qualità di costruzione e la coperta controstampata

ci è piaciuto di meno

- ▼ La snellezza dello scafo limita l'ampiezza della coperta
- ▼ L'appoggiarsi di pilotaggio è un po' troppo rigido
- ▼ La posizione degli strumenti motore non è ottimale