

La gamma del Cantiere calabrese si completa con un **ENTRY LEVEL** - il modello più piccolo della serie - che vanta una **DOTAZIONE DA AMMIRAGLIA**. E' equipaggiato con **DUE AREE PRENDISOLE**, entrambe estendibili, per consentire a quattro persone di sdraiarsi comodamente.

La postazione di pilotaggio è spaziosa, ma **DA SEDUTI** è quasi **IMPOSSIBILE LEGGERE GLI STRUMENTI** del motore. I **GAVONI** sono **CAPIENTI** e quelli prodieri sono **CONTROSTAMPATI**. Il look riprende lo stile di tutta la linea, con **TUBOLARI BI-COLORE** e tappezzerie a scelta tra due versioni: standard e luxury. Il battello è adatto per la **GUIDA SENZA PATENTE** perché abbastanza leggero e molto veloce. E' agilissimo grazie al **BARICENTRO SPOSTATO A POPPA**, ma in partenza bisogna pilotare in piedi per scrutare l'orizzonte. A carico minimo, con un depotenziato, sfiora i 30 nodi.

► Lunghezza f.t.m 5,40

► Larghezza f.t.m 2,55

► Velocità massima 30 nodi

► Prezzo 15.900 euro



# Cayman 18 Sport

## RANIERI INTERNATIONAL

**E**ra prevedibile che il marchio Ranieri International avrebbe assunto un ruolo importante tra i costruttori di gommoni. Il successo ottenuto nella produzione di imbarcazioni e la notevole esperienza accumulata sono stati fattori determinanti. Proprio in questa stagione, l'azienda - la cui denominazione societaria è Motonautica Fratelli Ranieri - festeggia cinquant'anni di attività. In realtà, come data di fondazione ci si riferisce all'anno in cui Pietro Ranieri aprì l'officina di riparazione di motori marini, mentre la produzione di imbarcazioni ebbe inizio soltanto alcuni anni dopo. In ogni caso, il *kenow bow* acquisito è enorme, anche perché si calcola che complessivamente siano stati prodotti circa 15.000 scafi. Oggi l'azienda è sempre più internazionale e da Sovetrato, in Calabria, esporta barche e gommoni in tutto il mondo. Il mercato più importante è quello francese, ma negli ultimi mesi sono cresciute notevolmente le esportazioni verso la Cina, dove il prodotto italiano, di qualsiasi genere, è sempre considerato uno *status symbol*.

La gamma pneumatica si articola su varie

misure e l'ultima novità è il Cayman 18 Sport. Sebbene sia il più piccolo della serie, non sfugge affatto al cospetto degli altri modelli perché ne replica lo stile e la qualità. Infatti, tutta la produzione è caratterizzata dai medesimi processi costruttivi. La laminazione è effettuata manualmente su stampi preparati con cura. Alla base del prodotto ci sono, come sempre, la durata e l'affidabilità: per questo motivo vengono applicati rinforzi in tutte le parti dello scafo, dei fianchi e della coperta, realizzati con materiali diversi a seconda delle sollecitazioni che dovranno sopportare.

Il look è il medesimo di tutta la linea Cayman, caratterizzata da un forte *family feeling*. La livrea bianco-nera è di gran moda e i tubolari bi-colore sono di serie. Le tappezzerie, in prevalenza chiare con bordi neri, sono disponibili in due diverse finiture: tradizionali, oppure *luxury*, vale a dire con trama «effetto carbonio» di colore grigio perla e nero.

Un battello pneumatico, qualunque sia la propria lunghezza, deve possedere grandi tubolari per esaltare le caratteristiche di questa tipologia di mezzi e il 18 Sport risponde a questa regola sfoggiando camere d'aria da 60 cm

di diametro che sfiorano la superficie in assenza di carico e si immergono di alcuni centimetri con una o più persone a bordo. Peccato che, per soddisfare lo stile, sui tubolari siano state applicate maniglie di tessuto e di gomma di colore nero che, alle nostre latitudini, in pieno agosto, si scaldano parecchio.

Il *layout* di coperta è stato studiato per ottenere due aree prendisole, ormai diventate quasi irrinunciabili anche su un battello di circa cinque metri e mezzo.

Il ponte di prua, di per sé già abbastanza lungo, si completa con un piano di collegamento con la consolle che viene fornito di serie. E' invece opzionale la prolunga prendisole poppiera che occupa l'intera zona di pilotaggio. Il divano di poppa lascia spazio a un corridoio di transito lungo il fianco sinistro. Lo schienale reclinabile e i cuscini imbottiti sulle maste permettono di sdraiarsi anche senza aggiungere altri elementi.

La postazione di guida è spaziosa e per le persone di modesta altezza il divano risulta persino troppo distante dal timone. Pilotando da seduti è quasi impossibile leggere gli strumenti dei motori perché la plancia è po-

co inclinata. La leva di comando incassata riduce il rischio di urtarla accidentalmente e quindi di accelerare o ingranare le marce involontariamente. Il parabrezza ha una cornice di acciaio che serve a irrobustirlo e funge altresì da tентibene. I corrimano sono presenti anche sulle maste di poppa, ai lati del divano, in modo che i passeggeri possano sentirsi sempre a loro agio.

La consolle è ben proporzionata rispetto al baglio interno e i passavanti laterali sono sufficientemente comodi. La seduta anteriore è fornita di schienale, ma il sedile è poco profondo e non molto confortevole. L'area balneare è di modeste dimensioni ed è consigliabile aggiungere le placchette (715 euro) con la relativa scaletta bagno e maniglia. I vani di carico si differenziano per dimensione e finiture, ma sono tutti funzionali.

La stiva prodiera è profonda e controstampata; il gavone sotto alla consolle è comodamente utilizzabile grazie a un portello di grandi dimensioni; la cala di poppa ha un'apertura che si sviluppa su due piani (orizzontale e verticale) per facilitare le operazioni di stivaggio. Tutti i portelli sono guidati da at-



*Il musetto in vtr è piccolo, ma funzionale. Se optate per il verricello elettrico il Cantiere ne prevede uno più grande. Il Cayman 18 è uno dei pochi battelli di questa misura a offrire il salpancora come optional. Il pozzo catena è controstampato e dotato di un portello con scassa per il passaggio del calumo. La stiva più grande è anch'essa controstampata: è piuttosto profonda e il portello, guidato da un attuatore, è chiuso con un gancio regolabile. Cuscineria luxury optional.*



tuatori, ma soltanto quello prodiero ha una solida chiusura d'acciaio. Al contrario, la panca di poppa è bloccata da un semplice gancio di plastica che, in certi casi, deve sopportare le sollecitazioni prodotte da tre persone.

Il pozzo catena è controstampato e dotato di un portello con la scassa per il passaggio del calumo; in alternativa si può installare una del-finiera in vetroresina completa di verricello (è uno dei pochi gommoni di questa misura a offrire questa possibilità). Tra gli accessori figurano anche la catena e l'ancora di acciaio inox. E' raro che un modello di questa dimensione possa essere equipaggiato con questi impianti, ma il Cantiere ha scelto di offrire al gommernauta ogni possibile comodità, indipendentemente dalla misura dei suoi battelli. Così, per esempio, il 18 Sport può essere fornito di golfari di alaggio, per non «strozzare» i tubolari con le fasce, di roll-bar abbattibile completo di tendalino parasole, di impianto doccia e serbatoio d'acqua dolce da 40 litri, di timoneria idraulica e, infine, di tavolino da montare a prua. Insomma, si tratta di un entry level con dotazioni quasi da ammiraglia.

## IN NAVIGAZIONE

Il motore Suzuki DF40A si abbina bene con il Cayman 18' Sport anche grazie al suo peso. E' il più leggero sul mercato tra quelli capaci di erogare fino a 60 cavalli. Ha tre cilindri e dodici valvole, la catena di distribuzione a bagno d'olio che non necessita di alcuna manutenzione periodica e impiega la tecnologia *Lean Burn* (letteralmente «combustione magra») con mappature plurime della carburazione. Da seduti non si vede l'orizzonte mentre lo scafo va in planata, ma in piedi la visuale è completa.

L'assetto non cambia aumentando il peso a poppa, mentre spostando il carico a prua il battello accelera più rapidamente. A 3.000 giri/min (6 nodi) la scia si stacca dallo specchio e i tubolari immersi riescono a ridurre la cabrata e stabilizzare lo sbandamento.



*La consolle è ben proporzionata rispetto al baglio interno. Il posto di pilotaggio è spazioso e il timone è persino troppo lontano dal divano. Da seduti è difficile leggere gli strumenti perché la plancia è poco inclinata. La leva di comando incassata riduce il suo ingombro e il rischio di urtarla accidentalmente.*

Con una decisa accelerata, per portare il propulsore a 4.000 giri/min, e una successiva decelerazione sino a 3.500 giri/min, si trova la minima velocità di planata, pari a 10 nodi, però, bisogna raggiungere i 15 nodi per stendere lo scafo sulla superficie e avere una buona visuale anche da seduti. Il controllo è facile durante qualsiasi manovra, anche quando si osa un'accostata rapida o si affronta un'onda formata. Il baricentro spostato a poppa favorisce l'agilità del mezzo che vira strettissimo alzando la prua e sollevando un'onda di notevole portata; il minimo raggio di virata corrisponde addirittura alla lunghezza del battello. L'angolo di sbandata è elevato ma non tanto da mettere in difficoltà il pilota.

Alle andature di crociera, nelle virate è necessario tenere il trim al di sotto del 30% della sua corsa per evitare possibili fenomeni di cavitazione. A 4.500 giri/min si toccano i 19 nodi e a questa velocità è consigliabile trimmare il fuoribordo per ottimizzarne le prestazioni. Infatti, senza agire sull'acceleratore, con il solo controllo del trim, si riescono a guadagnare 300 giri motore e 2 nodi. A 5.000 giri/min, con il trim addirittura al 50% del range di regolazione, il Cayman 18 Sport raggiunge i 23,5 nodi. Il regresso risente in modo evidente dell'assetto del gommone e solo a partire da questa velocità scende a valori inferiori al 15% per arrivare al valore minimo dell'8% a tutto gas.

I consumi mediamente si attestano tra 1,5 e 2 miglia con un litro a seconda delle andature; il dato migliore si registra a 15 nodi. Con poco carico a bordo, circa 200 kg in totale, a 5.500 giri/min si naviga a 26,5 nodi. A 6.000 giri, portando il trim al 75%, se a bordo è presente solo il pilota si toccano i 30 nodi e con due persone i 29 nodi. Va rilevato che l'eccesso di trim provoca un lieve sbilanciamento della spinta che genera una conseguente perdita di traiettoria, senza però causare difficoltà di controllo. Insomma, in condizioni di mare calmo o poco mosso questo è un battello facile da pilotare, che perdona eventuali errori di guida. Tuttavia, ciò non ci esime dal ricordare per l'ennesima volta l'importanza vitale di allacciare sempre e comunque lo stacco di sicurezza. E poi divertitevi!

© Copyright by Koster Publishing 2016



Il divano di poppa lascia spazio a un passaggio sul lato sinistro. Lo schienale assume tre diverse posizioni e forma un piano prendisole che può essere esteso con una prolunga. La luce di accesso alla cala non è grande, ma pratica. Le maste sono state sfruttate al meglio fornendole di tientibene, imbottiture e galloce sul lato esterno. Attenzione però alla sporgenza del meccanismo che permette il movimento dello schienale.



## I DATI RANIERI INT. CAYMAN 18 SPORT

### le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	540 cm
Lunghezza interna	450 cm
Larghezza f.t.	255 cm
Larghezza interna	130 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 L
Portata persone	10
Peso	510 kg
Potenza massima applicabile	115 hp (84,5 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, gonfio
Prezzo	€ 15.900 (Iva esclusa)

### i principali accessori

● Golfari di alloggio	€ 330
● Serbatoio carburante in polipropilene da 105 litri	€ 855
● Verricello elettrico + musone specifico	€ 2.750
● Cuscineria completa (luxury)	di serie (€ 635)
● Impianto doccia + serbatoio acqua da 40 litri	€ 725
● Tendalino parasole	€ 870
● Prolunga prendisole a poppa	€ 360
● Roll-bar inox ribaltabile (con tendalino)	€ 2.295 (€ 3.025)
● Frigo	non disponibile
● Tavolo a prua	€ 250
● Timoneria idraulica (bussola ad incasso)	€ 1.100 (€ 210)
● Pompa di sentina automatica	di serie
● Scaletta di risalita (con placchette in vtr)	di serie (€ 715)
● Telo coprigomone (copriconsolle)	€ 805 (€ 270)
● Gonfiatore elettrico	€ 220
● Impianto elettrico + pannello utenze + staccabatteria	di serie
● Luci a led nel pozzetto	€ 550

### le prestazioni

<b>VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA</b>	10 NODI A 3.500 GIRI/MIN
<b>CROCIERA ECONOMICA</b>	15 NODI A 4.000 GIRI/MIN
<b>CROCIERA VELOCE</b>	21 NODI A 4.800 GIRI/MIN
<b>VELOCITÀ MASSIMA</b>	30 NODI A 6.000 GIRI/MIN

### il motore della prova

<b>Suzuki</b>	<b>DF 40A (4T)</b>
<b>Potenza massima</b>	hp 40 (60 kW) 29,4 (44,7)
<b>Regime di potenza max</b>	giri/min 5.300-6.300
<b>Cilindri</b>	numero 3, in linea
<b>Cilindrata</b>	cc 941
<b>Alesaggio x corsa</b>	mm 72,5 x 76
<b>Distribuzione</b>	tipo bialbero, 4 valvole per cilindro
<b>Alimentazione</b>	tipo iniezione indiretta multipoint
<b>Alternatore</b>	a 19 (12 V)
<b>Rapporto di riduzione</b>	1:2,27
<b>Peso</b>	kg 104
<b>Elica</b>	passo 15"
<b>Prezzo</b>	euro 6.300 (Iva inclusa)

### il costruttore

<b>Progetto</b>	Cantiere
<b>Cantiere</b>	Ranieri International
<b>Indirizzo</b>	Loc. Caldarello - 88068 Soverato (CZ)
<b>Telefono-Fax</b>	0967/25839 - 0967/528385
<b>Sito Internet</b>	www.ranieri-international.com
<b>E-mail</b>	info@ranieri-international.com
<b>Garanzia contrattuale</b>	2 anni

### le condizioni della prova

mare quasi calmo	vento 5 nodi	1 persona a bordo	20 litri di benzina

### ci è piaciuto di più

- ▲ La costruzione e l'assemblaggio con metodi dettati dall'esperienza
- ▲ Le molte dotazioni di serie e accessorie per il massimo comfort
- ▲ La qualità delle finiture e dei materiali impiegati

### ci è piaciuto di meno

- ▼ La sporgenza del meccanismo per reclinare lo schienale di poppa
- ▼ L'eccessiva distanza tra console e divano poppiero
- ▼ L'insufficiente inclinazione della plancia strumenti