

Test

SEI METRI E MEZZO DI LUNGHEZZA,  
DUE E MEZZO DI LARGHEZZA E 40  
CAVALLI ATTACCATI ALLO SPECCHIO  
DI POPPA. PERCHÉ LA PASSIONE  
NASCE DA PICCOLI  
SIX AND A HALF METRES LONG,  
2.5 METRES WIDE, WITH FORTY  
HORSEPOWER ON THE TRANSOM.  
BECAUSE PASSION STARTS YOUNG

by Niccolò Volpatic

# Controcorrente Against the tide



6.45m

Sempre più grandi. È una tendenza e forse anche un'esigenza per i cantieri. Data la richiesta, i gommoni sono diventati maxi rib e facilmente misurano quindici metri di lunghezza con anche 1.200 cavalli sullo specchio di poppa. È una realtà a cui non si è sottratto neanche Ranieri International visto che due anni fa ha presentato il 45', il top di gamma dei suoi battelli. Ma, come un personaggio diventato famoso, non si è dimenticato delle origini. Il 21.0 Sport è un battello presente nella gamma Cayman sin dalla nascita del brand e oggi è stato aggiornato. Meno di sei metri e mezzo di lunghezza per 2,55 metri di larghezza fuori tutto. Carrellabile senza alcuna difficoltà. Bisogna essere grati a quei cantieri che continuano a produrre modelli di una taglia accessibile a molti. È difficile, infatti, immaginare che si possa iniziare a navigare per la prima volta su un maxi rib. Difficile perché le dimensioni sono impegnative, così come lo è il prezzo. La prima volta che ho messo piede su un gommone avevo otto anni e la misura era quattro metri e venti centimetri. Ed è stato con quel mezzo che ho imparato ad affrontare le onde, a traversare da un'isola all'altra, ad avvicinarmi a una caletta per fare il

bagno. Un gommone di sei metri e mezzo come il Cayman 21.0 è come una scuola di formazione. È un'operazione dall'alto valore culturale. Serve per avvicinare nuovi adepti al mondo della nautica che, un giorno, magari, passeranno a modelli più grandi. Quello di Ranieri non è un semplice restyling, perché il battello è profondamente cambiato. La coperta è divisa in tre zone, quasi come se fossero tre porzioni ciascuna dedicata a una funzione specifica. La prua è un ampio prendisole, a poppa c'è il living con un divanetto con schienale abbattibile, e la zona centrale è quella che ospita la consolle di guida. La plancia è più ampia per riuscire a trovare posto per tutti gli strumenti di bordo e il parabrezza è sufficientemente largo per garantire protezione al pilota e al copilota. Il divanetto a due posti a loro dedicato ha uno schienale ribaltabile e un piano seduta reclinabile per la guida in piedi. In coperta è stata utilizzata la vetroresina all'estrema prua per irrobustire il musone dell'ancora dotato di verricello e a poppa, per sostenere la struttura ripiegabile del tendalino. Tutto il resto è fatto di tubolari, così come ci si aspetta da un gommone. L'annoso problema dell'accesso a poppa è stato risolto con una soluzione semplice,

ma molto efficace. Il divanetto lineare, oltre ad avere lo schienale ribaltabile per trasformarsi in prendisole, non chiude per intero il passaggio. Sulla sinistra, infatti, c'è un'apertura per poter accedere allo specchio di poppa e al motore. La carena, invece, non aveva motivo di essere modificata. Le prestazioni sono sempre sorprendenti. La potenza massima installabile è 150 cavalli, ma durante la prova c'era quella minima. Un motore senza patente, per definizione, accessibile anche ai neofiti. E nonostante avessi solo 40 cavalli sullo specchio di poppa, ho planato facilmente alla velocità di 11,3 nodi e alla massima sono arrivati a 20,6 nodi. Sorprendenti sono anche i consumi: sempre inferiori al litro per miglio. La bontà della carena si deduce anche dal fatto che sono molto costanti. Si passa da 0,7 a 0,9 litri per miglio a qualsiasi andatura di crociera, massima inclusa. Infine, carena e bottazzo contribuiscono a mantenere la coperta asciutta. La scia è pulita e si distanzia dai tubolari a centro scafo come a poppa. Il bottazzo svolge egregiamente il suo compito impedendo agli spruzzi di salire a bordo. In manovra è sempre molto agile, ma anche sicuro. Ideale per chi vuole cominciare. E, come si dice, *chi ben comincia è a metà dell'opera.*

La coperta è divisa in tre zone: prendisole a prua, living a poppa e consolle di guida al centro.

The deck is divided into three parts: the sun pad at the bow, the living area and the dashboard in the middle.



VELOCITÀ MAX NODI  
TOP SPEED KNOTS

20.6



AUTONOMIA MN  
RANGE NM

235



RAPPORTO PESO  
POTENZA  
MASS  
OUTLET POWER

kg  
kW

20



RAPPORTO  
LUNG./LARG.  
L/W

2.5



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 f.t. 6,45m • Lunghezza di omologazione 6,25m • Larghezza massima 2,55m • Diametro tubolare 0,60m • 5 compartimenti • Dislocamento 600 kg • Serbatoio carburante 165 l • Serbatoio acqua 45 l (optional) • Potenza massima installabile 150 cavalli

MOTORE

Suzuki DF 40A ARI • Potenza 40 cv • DOHC 12 valvole • 3 cilindri • Cilindrata 941 cc • Alesaggio per corsa 72,5mm x 76mm • Rapporto al piede 2,42:1 • Regime di rotazione 5300-6300 giri/minuto • Peso 115 kg

CERTIFICAZIONE CE  
CAT B

PREZZO

€ 37.590 + Iva con un motore Suzuki DF40 ARI

PROJECT

Shipyards technical department

HULL

LOA 6,45m • Length 6,25m • Maximum beam 2,55m • Tube's diameter 0,60m • 5 compartments • Displacement 600 kg • Fuel tank volume 165 l • Water tank volume 45 l (as optional) • Maximum rated power 150 hp

MAIN PROPULSION

Suzuki DF 40A ARI • Outlet mechanical power 40 hp • DOHC 12 valvole • 3 cylinders • Swept volume 941 cc • Bore&Stroke 72,5mm x 76mm • Gear ratio 2,42:1 • Maximal rotational speed 5300-6300/min • Weight 115 kg

EC CERTIFICATION  
CAT B

PRICE

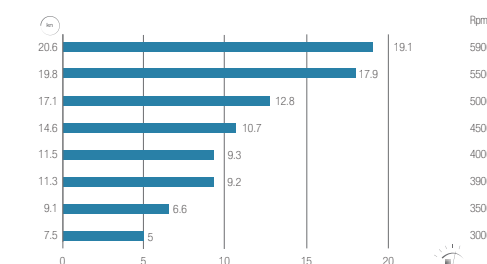
€ 37.590 Excl. VAT, with a Suzuki DF40 ARI engine

CONDIZIONI DELLA PROVA  
CONDITIONS ON TEST

Località // Place Soverato  
Altezza onda // Wave height 40 cm  
Vento forza // Wind speed 20 nodi // knots  
Persone a bordo // People on board 2  
Carburante imbarcato // Fuel volume on board 80 l

VELOCITÀ IN NODI  
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H  
FUEL CONSUMPTION L/H



Da 0 a planata in 5 secondi  
Gliding time of 5s from 0 to glide  
Da 0 a velocità massima 29 secondi  
Gliding time of 29s for a speed change from 0 to 20.6 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO  
(VELOCITÀ DI CROCIERA)  
L/ NA MI  
(CRUISING SPEED)

0.7



| Giri/min                      | Velocità kn         | Consumi totali L/h                          | Consumi litro miglio                                | 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 |
| 3000                          | 7.5                 | 5.0   | 0.7   | 235          | 67   |
| 3500                          | 9.1                 | 6.6   | 0.7   | 235          | 70   |
| 3900                          | 11.3                | 9.2   | 0.8   | 206          | 70   |
| 4000                          | 11.5                | 9.3   | 0.8   | 206          | 71   |
| 4500                          | 14.6                | 10.7  | 0.7   | 235          | 71   |
| 5000                          | 17.1                | 12.8  | 0.7   | 235          | 73   |
| 5500                          | 19.8                | 17.9  | 0.9   | 183          | 75   |
| 5900                          | 20.6                | 19.1  | 0.9   | 183          | 77   |



**B**igger and bigger. This is the trend and perhaps even a requirement for boatyards. Driven by demand, inflatable dinghies have become maxi RIBs, easily reaching fifteen metres, with up to 1,200 horsepower at the stern. It is a reality that even Ranieri International has not ignored, having launched its top of the range 45 footer two years ago. But, like a celebrity who has become famous, they haven't forgotten their origins. The *21.0 Sport* is a boat that has been part of the *Cayman* series since its creation, and which has now been updated. It comes in at less than 6.5 metres, and at 2.55 wide overall, it can be put on a trailer without any problem. You have to be grateful to those yards which continue to produce boats which are still within the reach of a large number of people. And indeed it is difficult to imagine how anybody could start on the water at the helm of a maxi RIB. That's because the size makes it hard work, and the price is also an issue. The first time that I stepped onto an inflatable I was eight years old, and it was 4.20 metres long. And it was on that boat that I learnt how to handle waves and go from one island to another, and to go into a cove for a swim. So a 6.5-metre boat like the *Cayman 21.0* is like a training school and something of great cultural value. It can be used by people who are new to boating and yachting, but who may one day move on to something larger. What Ranieri has done here isn't simply a restyling, as the boat has changed considerably. The deck is divided into three, almost as if they were three sections each set aside for something specific. The foredeck is a large sun pad, while aft there is the living area and a sofa with a fold-down back, while the

---

SCIA PULITA, POZZETTO  
 ASCIUTTO, BATTELLO  
 STABILE, MA ANCHE  
 PERFORMANTE. LE LINEE  
 D'ACQUA DELLA CARENA  
 APPAIONO DECISAMENTE  
 BEN RIUSCITE.

THE WAKE IS CLEAN,  
 THE COCKPIT STAYS DRY  
 AND THE BOAT IS STABLE  
 WITH GOOD PERFORMANCE.  
 THE WATERLINES OF THE  
 HULL APPEAR TO BE VERY  
 WELL-DESIGNED.

---



### Engine data

Ampio il range delle potenze installabili: da una minima, senza patente, di 40, fino a una massima di 150 cavalli.

*There is a wide choice of power ratings, from a minimum of 40hp, which doesn't require a licence, to a maximum of 150hp.*

central area is the one that houses the bridge. The helm station has been extended to fit in all the instruments and the windscreen is wide enough to protect both people at the helm. The back of the sofa then folds down and the seat itself can be tilted when one chooses to drive standing up. Glass fibre has been used on the end part of the bow to strengthen the anchor roller, which is fitted with a windlass

and also in the stern, to support the foldable awning structure. Everything else is made of tubing, just as you would expect from an inflatable. A very simple, but very effective, solution has been found to the age-old problem of getting to the stern. The sofa, as well as having a fold-down back so it converts into a sun pad, doesn't completely block the way through. To port, there is an opening so you can get to the stern platform and the engine. By contrast, there was no reason to change the hull design. Performance levels are still surprising. The maximum that can be fitted is 150 horsepower, but during the test, we had the minimum recommended power. You don't need a licence to use one of these, making it accessible to newcomers. And despite only having 40 horsepower on the transom, I got on the plane easily at 11.3 knots and got to a top speed of 20.6. The fuel consumption figures, which never go above a litre per mile, are also surprising. You can tell how good the hull is from the fact that these figures stay very much the same. They only go from 0.7 to 0.9 litres per mile throughout the range of cruising speeds, including at the top speed. And finally, the hull and rubbing strake help to ensure the hull stays dry. The wake is clean and starts from the tubes midships and in the stern. The rubbing strake works very well in stopping spray from coming on board. Manoeuvring is always very agile, but it is also safe, and perfect for anybody who wants to start. And, as they say, *if you start well, you're halfway there.* ▀

