

Un **GOMMONE** pensato **PER I NEOFITI** o per chi al lusso preferisce la semplicità negli allestimenti e la duttilità della coperta. La qualità della costruzione è assicurata dall'utilizzo di **MATERIALI SOLIDI**, anche se rifiniti in modo non sempre compiuto. La **CONSOLLE WALK-AROUND** favorisce i movimenti, mentre le **PLANCETTE PASSAVANTI IN CONTROSTAMPATA** determinano una maggiore fruibilità del mezzo (per esempio all'ormeggio) e una notevole **ROBUSTEZZA**. I tubolari immersi garantiscono un buon equilibrio dinamico. **DI SERIE C'E' L'INDISPENSABILE**: se si desidera qualcos'altro bisogna rivolgersi all'allestimento «Luxe», più caro di 2.200 euro. E' carrellabile su strada al seguito di una qualunque autovettura.

▶ Lunghezza f.t.m 5,55

▶ Larghezza f.t.m 2,48

▶ Velocità massima 28,9 nodi

▶ Prezzo 17.400 euro



Fino a una decina d'anni fa la misura intorno a cinque metri e mezzo era quasi da ammiraglia. Oggi, invece, è considerata riferibile poco più che a un *entry-level*. Anche per questo le proposte si moltiplicano in una fascia di mercato che, per dimensioni e prezzo, appare l'ideale sia per l'abbinamento ai motori «depotenziati» (vale a dire i 40 cavalli) sia per la classica famiglia o per due coppie di amici. Il Raimar Rib 560 della nostra prova può essere definito un gommone «classico», nel senso che non innova niente, ma, a un prezzo tutto sommato interessante, offre una collaudata serie di soluzioni, inserite su un'opera viva prestazionale e sufficientemente morbida sull'onda formata.

RAIMAR

Rib 560



Diciamo che è un battello *deja vue*, per non dire un intelligente «clone» (come diversi modelli della gamma Raimar) di un altro noto marchio e per questo non fornisce particolari sorprese.

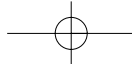
Pezzo forte di questo modello è proprio l'opera viva. Decisamente stellata a prua, presenta la classica «V» che va aprendosi verso poppa, con pianetto terminale esteso, per ottimizzare la spinta di potenze relativamente modeste. I pattini di sostentamento sono in tre ordini, di cui quello inferiore più corto, per lasciare pulite le uscite dell'acqua nella planata veloce. La lunghezza al galleggiamento e la profondità della parte immersa sono modeste e ciò influenza le doti di navigazione. Buona parte dell'azione idrodinamica, sia all'ormeggio che

in navigazione, viene svolta dai tubolari che, protendendosi oltre lo specchio di poppa, restano quasi costantemente a contatto con la superficie d'acqua, per contribuire efficacemente al controllo del rollio e del beccheggio. Sulla ruota di prua c'è il consueto golfare d'acciaio - con contropiastra interna accessibile dal gavoncino dell'ancora - correttamente dimensionato per il traino, da usare come punto di forza per gli ancoraggi.

Giuste le proporzioni di *mat* e resina utilizzati per la stampata di carena, come pure quelle dei longheroni d'irrigidimento. Su quest'opera viva s'innesta la stampata di coperta e del pozzetto, i cui elementi laterali salgono sensibilmente fino a far da culla ai tubolari, con dop-

pia funzione: d'irrigidimento dell'opera morta e di rinforzo dell'attacco con la parte gommata. Grazie alla corretta nastratura interna e all'altezza del piano di calpestio, il battello è autosvuotante statico. Gli ombrinali sono due, regolarmente posti sotto al divano poppiere e raccordati con due tubi che corrono nel gavone di poppa, in posizione abbastanza protetta. Volendo essere pignoli, il diametro degli ombrinali e dei tubi potrebbe essere maggiore, a tutto vantaggio della sicurezza; inoltre gli stessi tubi potrebbero avere rubinetti di intercettazione verso l'uscita poppiere, nonostante la categoria di progettazione «C» non li richieda.

Il pozzetto è articolato in modo classico. Partendo da prua c'è un musone basso e non



LE NOSTRE PROVE



Sul ponte di prua troviamo due stive: quella più piccola è destinata a ospitare ancora e cima, mentre la più grande può accogliere un po' di bagaglio. Il gavone è circondato da una canalina per il drenaggio dell'acqua, ma il portello è privo di attuatori. Le dimensioni del musetto sconsigliano di utilizzarlo per l'imbarco e la bitta lavora a strappo e non a taglio. Lungo la murata interna c'è una guarnizione di gomma che dovrebbe scongiurare l'infiltrazione di detriti tra i tubolari e le «selle».





sporgente, dotato di gola con scorrisagola e bitta a galloccia piazzata però in modo sbagliato, di traverso, il che fa lavorare la cima dell'ancora di taglio. In compenso il piano d'appoggio del musone, opportunamente diamantato antiscivolo, è libero. Seguono il gavone dell'ancora, che si apre verso poppa, e quello centrale, col portello controvento e privo di attuatori. Le cerniere sono dotate di bulloni con rondelle e leggermente incassate: peccato non siano anche piatte. La chiusura del gavone di prua è dotato di occhiello per un eventuale (piccolo) lucchetto.

Tutta la zona prodiera è dotata di un prendisole amovibile in pezzo unico, ben realizzato, ma di spessore modesto. Un suo eventuale prolungamento trova gli incastri sul controstampo, fino ad agganciarsi alla consolle. Quest'ultima è in posizione centrale, sufficientemente stretta, per lasciare due comodi corridoi ai lati. Come già visto su altri modelli, la consolle s'innesta su una base ricavata in stampata, il che ne facilita l'eventuale rimozione per controllare il sottostante serbatoio. Il parabrezza ha una posizione quasi verticale, con il consueto corrimano sul coronamento. Davanti alla ruota di governo c'è spazio sufficiente per gli strumenti essenziali di navigazione, compreso un eventuale Gps cartografico, mentre nella zona inferiore è sistemato un ripostiglio chiuso da un portello in Abs. A prua via del cassero - arricchito da due comode maniglie da agguantare in navigazione veloce - è collocata una panchetta con seduta ribaltabile per accedere a un profondo gavone.

Il sedile di guida è fissato sopra il portello

LE NOSTRE PROVE

La carena propone una buona stellatura a prua, due pattini per lato e una «V» non molto profonda a poppa per garantire al gommone una certa scorrevolezza e non assorbire troppa potenza. I tubolari restano sempre a contatto con l'acqua, contribuendo a rendere più stabile il mezzo in navigazione e da fermo. Mancano, invece, i golfari d'alaggio. Sotto: il capiente gavone di poppa.



del gavone di poppa, è adeguatamente imbottito, ma non sono regolabili né l'altezza né la distanza dal timone e la sua larghezza è condizionata dai pianetti di vetroresina che si prolungano parzialmente sopra i tubolari. Questi ultimi, per dare maggiore solidità all'insieme, sono imbrigliati dalle strutture di coperta sulle quali si sviluppano i passavanti.

Con il *roll-bar* (di serie solo sulla versione «Lux»), come spesso accade su queste dimensioni, la comodità di passaggio verso il pozzetto motore è molto ridotta. Nella soluzione *standard*, quella oggetto delle nostre foto, la zona di poppa risulta libera e ben fruibile, dotata di ben due plancette balneari: quella di sinistra è armata di scaletta e relativa maniglia di servizio, per facilitare la risalita. Cavi e tubazioni della timoneria e del carburante



sono in vista, ma sufficientemente ordinati. Per l'ingombro della spalliera che arriva subito contro il motore, risulta invece abbastanza ridotta l'escursione del portello della cala di poppa, anch'esso senza attuatore, il che rende scomodo «pescare» eventuali oggetti in fondo alla stiva. Non sarebbe stato male, infine, prevedere una guarnizione sul filo del portello: così com'è risulta un po' povero.

Infine due annotazioni sulla parte pneumatica. Il tessuto utilizzato per i tubolari è l'*hypoalonneoprene* da 1.670 dtex della Novurania, tagliato longitudinalmente, con l'incollaggio esterno nascosto da un bottaccio ad unghia, a sua volta arricchito da una banda che riprende il colore delle fasce centrali e del marchio verso poppa.

I compartimenti sono cinque, ciascuno con la propria valvola. A prua ci sono due maniglie stondate come respingenti e altre due sono lateralmente al divano di guida. Sui tubolari a prua, via della consolle, ci sono altre maniglie a nastro, più piacevoli a vedersi che pratiche da utilizzare.

Come in altri battelli di questa categoria non sono, purtroppo, previsti i golfari per le sospensioni di varo e alaggio. Peccato, perché anche su un gommone di queste dimensioni sarebbero utilissimi. Il Rib 560 è offerto in due allestimenti, «base» (cioè il modello da noi provato) e «Lux», che differiscono per il livello di equipaggiamento. Sul «Lux», che costa 2.200 euro in più, troviamo in aggiunta l'impianto *hi-fi* (senza radio però) con quattro altoparlanti stagni, il *roll-bar* in vtr e la pompa di sentina automatica. Su entrambi è, invece, di serie la scaletta di risalita, il serbatoio del carburante, il pannello per il controllo delle utenze di bordo (6), la presa 12 V in consolle, la timoneria meccanica e lo stacca-batteria.

IN NAVIGAZIONE

Motorizzato con un prestante Mercury F40 Orion Efi 4T (4 cilindri, 995 cc) «sbloccato» (quindi con una potenza reale di 60 cavalli) il Raimar Rib 560 si è confermato estremamente equilibrato e facile da guidare. Buone le prestazioni perfino in condizioni di mare non ottimali, con vento intorno ai 15 nodi e piccola onda formata. Unico limite: un montaggio non perfetto del cavo della timoneria meccanica che ha appesantito la ruota di governo in modo eccessivo.

Sia con il solo pilota sia con tre persone a bordo, il battello plana quasi istantaneamente e prende subito un buon assetto senza ricorrere al trim. Con il solo conducente si arriva velocemente ai 6.400 giri/min senza mai perdere né l'assetto né la facilità di guida. Con tre persone il regime di rotazione del Mercury si attesta intorno ai 6.150 giri/min e in virata non si registrano reazioni scomposte. A tutta manetta la massima velocità rilevata è stata di 28,9 nodi a 6.100 giri/min ed è stata mantenuta anche in presenza di onde di quasi mezzo metro, senza alcuna difficoltà e senza bisogno di correggere la rotta. Da sottolineare che perfino con onde corte di prua o al traverso il mezzo non batte e rimane abbastanza morbido e asciutto. Nelle virate e controvirate strette, portando il gommone al limite, non ci sono parimenti problemi, a patto di portare il *trim* in negativo. Ovviamente, considerate le dimensioni, sarà bene (come con qualsiasi altra imbarcazione) consultare le previsioni meteo, soprattutto prima di affrontare lunghe tratte di navigazione, e allacciare sempre lo stacco di sicurezza. Ricordiamo, a beneficio dei neofiti, che il Rib 560 è inserito in categoria di progettazione «C». ©

© Copyright by Koster Publishing 2008

I DATI RAIMAR RIB 560 CONSOLLE

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	555 cm
Lunghezza interna	455 cm
Larghezza f.t.	248 cm
Larghezza interna	138 cm
Diametro tubolari	55 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Novurania da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo L
Portata persone	8
Peso	360 kg
Potenza massima applicabile	115 hp (85 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, anche gonfio
Prezzo	€ 17.400 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	non disponibili
● Serbatoio carburante da 120 litri	di serie
● Verricello elettrico	non disponibile
● Cuscineria completa	di serie
● Impianto doccia	disponibile aftermarket
● Tendalino parasole	non disponibile
● Tenda notte	disponibile aftermarket
● Roll-bar in vtr	di serie (versione Luxe)
● Frigo	non disponibile
● Serbatoio acqua	disponibile aftermarket
● Timoneria idraulica (monocavo)	non disponibile (di serie)
● Pompa di sentina	di serie (versione Luxe)
● Scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone	disponibile aftermarket
● Gonfiatore elettrico	disponibile aftermarket
● Impianto elettrico con staccabatteria + pannello utenze	di serie
● Impianto hi-fi con 4 casse (escl. autoradio)	di serie (vers. Luxe)

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 11,5 NODI A 3.100 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 20,4 NODI A 4.500 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 23,5 NODI A 5.000 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 28,9 NODI A 6.100 GIRI/MIN



il motore della prova

Mercury	F 40 EFI Orion 4T	
Potenza massima	hp	40
	kW	29,4
Regime di potenza max	giri/min	6.000
Cilindri	numero	4, in linea
Cilindrata	cc	995
Distribuzione	tipo	monoalbero 2 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm	65 x 75
Alimentazione	tipo	iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a	18 (12 V)
Rapporto di riduzione		1:1,83
Peso	kg	112
Elica	passo	12"
Prezzo	euro	7.500 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Raimar
Cantiere	Raimar (distribuito da Bicinque)
Indirizzo	Via E. Mattei, 721/F - 55100 Lucca
Telefono-Fax	0583/401402
Sito Internet	www.raimar.it
E-mail	info@raimar.it
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova



mare
poco
mosso



vento
12-15
nodi



3
persone
a bordo



30 litri di
benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Le prestazioni con fuoribordo senza-patente
- ▲ La carena morbida anche con mare di prua
- ▲ La facilità di trasporto su strada

ci è piaciuto di meno

- ▼ Il divano di poppa stretto e poco sfruttabile
- ▼ La cuscineria non particolarmente curata
- ▼ Le finiture non sempre all'altezza e il gavone di prua senza attuatori