

RANIERI 500 MITO

KNALLROTER RENNER

Erstmals in einem SKIPPER-Praxistest kommt ein Außenborder des chinesischen Herstellers Hidea zum Einsatz. Der schneeweiß lackierte 40-PS-Viertakter treibt eine Ranieri Mito 500 an, die mit ihrer knallroten Kolorierung sofort zum Eyecatcher wird. Wir wollten wissen, ob und wie gut die Boot-Motor-Kombination miteinander harmoniert.

TEST



40 Pferdestärken am Propeller sind eigentlich die absolute Mindestmotorisierung einer Ranieri Mito 500. Immerhin erreicht das italienische Testboot unter Idealbedingungen etwas mehr als 22 Knoten Höchstfahrt

Beide Komponenten dieses sehr auffälligen Gepans wurden uns von der im holsteinischen Sierksdorf ansässigen Firma WZ-Yachten bereitgestellt. Inhaber Michael Regel ist seit mehr als 15 Jahren in der Wassersport-Branche aktiv und betätigt sich neuerdings als einer der offiziellen Hidea- und Ranieri-Vertragshändler. Das vor wenigen Wochen in Betrieb genommene Test- und Vorführboot liegt im Grömitzer Yachthafen, und zwar buchstäblich auf dem Präsentierteller – ganz vorne an Steg 9 und unweit der Marina-Promenade. Wer vorbeiflanzt, kann den 5,00 x 2,08 m messenden Kunststoff-Flitzer definitiv nicht übersehen. Trotz der schwarzgrauen Transportplane, die von einem regionalen Segelmacher maßgeschneidert wurde und demzufolge sitzt wie eine Eins. Die im kalabrischen Küstenort Soverato als Handlaminat gefertigte Ranieri Mito 500 gibt es seit 2019. Am Entwurf des kompakten Sondermodells, von dem pro Saison lediglich 20 Exemplare entstehen, beteiligte sich seinerzeit der legendäre Powerboat-Experte Tullio Abbate, der zu Lebzeiten mit Werftgründer Antonio Ranieri

befreundet war. Heute leiten die Tochter Azzurra Ranieri und deren Brüder Gabriel, Luca und Christian die Geschicke des 1969 aus der Taufe gehobenen Unternehmens, das, um es plastisch zu formulieren, an der Fußsohle des »italienischen Stiefels« beheimatet ist. Zum Repertoire von Ranieri Cantieri Nautici gehören gegenwärtig 18 attraktive Motorboote in Längen von 16,5 bis 41 Fuß. Unsere unbelastet 360 kg schwere Probandin erfüllt mit bis zu sieben Personen an Bord die Einstufungskriterien für die CE-Kategorie C. Motorseitig darf laut technischem Exposé ein maximal 58,8 kW (80 PS) starker Langschaft-Motor für sportiven Vortrieb sorgen, einhergehend mit zügiger Beschleunigung und einer anzunehmenden Spitzengeschwindigkeit um die 35 kn. Der eingangs thematisierte und am Testboot-Spiegel verbolzte Hidea HDEF15 EFI trägt zwar die führerscheinfreie PS-Zahl 15 auf der Haube, die Leistungsangabe gilt aber nur, wenn der 105 kg wiegende Dreizylinder mit einer eingebauten Drosselung antritt. »Wir haben uns gedacht, die Mito auch einsteigergerecht und für geschwindigkeitslimitierte

Gewässer zu konfigurieren, zumal das Freischalten des Motors auf 40 PS jederzeit vorgenommen werden kann«, berichtet Michael Regel. Der fachmännische Umbau dauert wenige Minuten – und ist bei unserem Testboot bereits erledigt. Also sei an dieser Stelle nur kurz darauf hingewiesen, dass bescheidene 11 kW (15 PS) in Aktion mit einer leichtgewichtigen Crew leider nicht immer ungläubiges Staunen auslösen. Die Realität ist, dass man sich zögernd der Gleitgrenze nähert, ohne sie jedoch zu überschreiten ...

Wir schauen uns das im Gelcoat-Farbtönen »Red Ranieri« gehaltene Spaßgerät nun aus der Nähe an. Die Mito (italienisch für »Mythos«) 500 verfügt über ein rutschhemmend strukturiertes selbstlenzendes Cockpit, dessen vorderer Bereich von einer großflächigen Sonnenliege eingenommen wird. Darunter kommt ein voluminöser Stauraum zum Vorschein. Diesem und allen weiteren mit einem Deckel versehenen Behältnissen an Bord, wozu auch der Ankerkasten zählt, fehlen geeignete Aufsteller. Idealerweise in Gestalt von Gasdruckdämpfern. Die sorgfältig vernähten



1. Die spezielle Formgebung des M-Rumpfes, der zudem mit Ventilationsstufen ausgestattet ist, sorgt für eine sichere Wasserlage und hohe Seitenstabilität
2. Die Doppelbank am Fahrstand wurde etwas nach Steuerbord versetzt, so dass backbords genügend Freifläche für eine Gangverbindung nach achtern bleibt
3. Maßgefertigt: Die aus deutscher Produktion stammende Hafenplane kann über unseren Testboot-Lieferanten, die Firma WZ-Yachten, mitbestellt werden
4. Die partiell mit Druckknöpfen fixierten Polster sind angenehm straff abgestimmt und einwandfrei vernäht. Es stehen mehrere Farben zur Auswahl





1. Der Hidea HDEF15 FEL-T EFI-XP generiert »offen« 40 PS. Gedrosselt reduziert sich die Leistung auf fährerscheinfreie 15 PS.
2. Leider verzichtet die Ranieri-Werft darauf, der Mito 500 geeignete Deckelaufsteller zu spendieren. Wie hier am Bugstaufach.
3. Sehr vorteilhaft ist die um einen Halbkreis erweiterbare Sonnenliege im Vordercockpit, die somit rund 165 x 160 cm misst.
4. Blick ins selbstlenzende Cockpit mit zentraler Steuerkonsole. Der direkt davor angeordnete Sitz geriet nicht gerade bequem.
5. Batterie und Tank lagern unter der Heckbank. Aufgrund des festen Rückenpolsters öffnet der Deckel leider nicht vollständig.
6. Die mechanische Lenkung des Italo-Sportbootes arbeitet einwandfrei. Zwischen den Anschlägen liegen vier Ruderdrehungen.



Polsterauflagen sind zwar relativ dünn, sie punkten aber mit einem als angenehm empfundenen Härtegrad. Vor der zentral angeordneten, inklusive Acrylglas-Windschutzscheibe und Niro-Handlauf genau 102 cm hohen Steuerkonsole gibt es einen Sitzplatz, der sich jedoch beim Ausprobieren als unbequem entpuppt. Beide Polsterteile sind schlicht und einfach eine Nummer zu klein. Womit wir nun am Fahrstand Platz nehmen und uns davon überzeugen, dass die serienmäßige mechanische Lenkung sehr gut funktioniert. Auch die Schaltbox und der Motor-Quickstopp liegen prima zur Hand. Die nach Steuerbord versetzte zweisitzige Ruderbank wurde objektiv betrachtet recht tief

postiert, so dass sich großgewachsene Skipper mit einer eingeschränkten Beinfreiheit arrangieren müssen.

Der mit Ventilationsstufen aufwartende »M-Rumpf« der Mito 500 liegt, solange man im Hafenbecken dümpelt, ruhig wie das vielzitierte Brett im glitzernden (Ostsee-)Wasser. Bei abrupter Gewichtsverlagerung beweist das Boot eine hohe Seitenstabilität. In Minimaltempo überzeugt die Ranieri mit vorzüglicher Kurs-treue. Sie lässt sich bei sämtlichen Rangiermanövern hervorragend präzise handhaben. Die besagten 40 Pferdestärken des Hidea reißen natürlich keine Bäume aus, so dass saubere Gleitfahrt mit

nur einer Person an Bord frühestens bei 3.800 min⁻¹ anliegt. Um den knallroten Renner zu selbigem zu machen, ist hier und jetzt ein durchgedrückter Gashebel vonnöten. Mit einigen Bootslängen »Anschwung« beschleunigt unsere Testkandidatin, die auch bei moderaten Wellen noch recht gute Laufeigenschaften bietet, auf finale 22,1 Knoten. Bleibt als abschließende Information nur noch die Preisfrage: Das von uns erprobte Demo-Modell kostet mit wenigen Betriebsstunden auf der Uhr 27.632 Euro. ■

Text & Fotos: **Peter Marienfeld**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 5,00 m
Breite: 2,08 m
Gewicht (o. Motor): 360 kg
Brennstofftank (opt.): 43 l (ab sofort im Standard enthalten)
Wassertank (opt.): 40 l
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 7
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder (Langschaft), werftseitig empfohlene
 Maximalleistung 58,8 kW (80 PS)
Grundpreis (o. Motor): 23.993 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes
 inklusive Sonderausstattung und Motor: 27.632 €

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	900 min ⁻¹	58 dB(A)	0 kn
	900 min ⁻¹	61 dB(A)	1,9 kn
	1000 min ⁻¹	63 dB(A)	2,9 kn
	2000 min ⁻¹	69 dB(A)	4,1 kn
	3000 min ⁻¹	75 dB(A)	6,9 kn
	4000 min ⁻¹	82 dB(A)	16,1 kn
(Vollast)	5000 min ⁻¹	86 dB(A)	22,1 kn

Revier: Ostsee, Lübecker Bucht vor Grömitz, **Crew:** 1 Pers.,
Messung: GPS, **Wasser:** 18° C, **Luft:** 25° C, **Wind:** 1-2 Bft.,
Tank: tragbarer Außenborder-Tank, 25 l (100 %)

MOTOR AM TESTBOOT

Hidea HDEF15 FEL-T XP, Viertakt-Außenborder mit el. Kraftstoffeinspritzung, Leistung 11 kW (15 PS) bzw. 29,4 kW (40 PS) ohne Drosselung, Zylinderzahl: 3, Hubraum: 747 ccm, Gewicht: 105 kg, max. Drehzahlbereich: 5.000-5.800 min⁻¹, Einzelpreis: 6.299 Euro (inkl. Rigging-Kit mit Fernschaltung, MF-Instrument und Propeller)

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, Steuerkonsole mit mechanischer Lenkung, getönter Acrylglas-Windschutzscheibe und Niro-Handlauf, intern. Navigationsbeleuchtung, 43-l-Einbautank, Bugankerkasten, Hecksteg mit Teleskop-Badeleiter, Batteriehaupschalter, Scheuerleiste, Sonnenliege im Vordercockpit, vier Niro-Klappen, beidseitig montierte Handläufe

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Hafenplane, Bimini-Verdeck, elektrische Ankerwinde mit Anker-Kit, hydraulische Lenkung, Kompass, multifunkt. Plotter, elektrisches Signalhorn, Heckdusche, USB-Anschlüsse, Zugstange für Wasserskischiesslepp, Stereo-Radio mit Lautsprechern (Preise auf Anfrage)

- ➕ Vielseitig einzusetzendes und leicht trailerbares offenes Sportboot
- ➕ M-Rumpf sorgt für stabile Wasserlage und sicheres Fahrverhalten
- ➕ Recht dünne, aber angenehm straff abgestimmte Polsterauflagen
- ➕ Sauberes GFK-Finish plus Topcoat-Versiegelung der Innenschale
- ➕ Selbstlenzendes Cockpit mit großer Sonnenliege im Bugbereich
- ➕ Die Mito kann als fahrfertiges Komplettangebot bestellt werden

- ➖ An sämtlichen Stauräumen fehlen geeignete Deckelaufsteller
- ➖ Sitzposition am Steuerstand mit eingeschränkter Beinfreiheit
- ➖ Erschwerter Zugang zum Stauraum unterhalb der Heckbank

INFORMATIONEN UND WERFT

WZ-Yachten (Ranieri-Händler und Lieferant des Testbootes), Wagrienring 52, 23730 Sierksdorf, Tel. 0179-6852664, www.wz-yachten.de

EK Marine Service OHG (Exklusivimporteur von »Ranieri by Antonio Ranieri«), Mardorfer Str. 41, 31535 Neustadt am Rübenberge, Tel. 05036-8554943, www.ek-marineservice.de

Ranieri Cantieri Nautici (Ranieri by Antonio Ranieri), Corso Umberto 60, I-88068 Soverato (CZ), Kontaktdaten der internationalen Händler unter www.ranieriboat.com