

Fun for SURE

Un compromesso riuscito tra un open e un cruiser. Un allestimento innovativo che prende solo i vantaggi delle due tipologie. Per godersi la crociera senza rinunce

A winning compromise between an open and a cruiser, with an innovative design that draws on the advantages of both, allowing you to enjoy cruising without any sacrifices

by Niccolò Volpatti - photo by Andrea Muscatello



13.20m



160



Moving around onboard is extremely simple. The walkaround philosophy has been enacted perfectly, in particular on the side walkways and at the bow.

Molto facile muoversi a bordo. La filosofia walkaround è interpretata al meglio, in particolare lungo i passavanti laterali e a prua.

DAL PRIMO SGUARDO IN BANCHINA, IL NUOVO **SUNDECK 430 S** MI SEMBRA UNA BARCA PERFETTA PER IL MEDITERRANEO. Il concept è dell'ufficio tecnico interno, mentre l'estetica e l'organizzazione degli spazi sono il frutto del lavoro di Zuccheri Design, che ha anche il compito di firmare tutta la nuova linea del cantiere. È uno scafo adatto al Mare nostrum perché coperta e interni sembrano proprio studiati per il clima che s'incontra in Mediterraneo. In tanti cercano la continuità degli spazi aperti e degli interni, Sundeck ha semplicemente tolto alcuni elementi che rappresentano una barriera. La zona centrale della coperta è tutta aperta sui lati e verso poppa. Rimane il T-top che ripara dal cattivo tempo e soprattutto dal sole. La sensazione è quella di essere a bordo di un open "puro" o di uno di quei maxi rib sportivi che hanno solo parabrezza e bimini. Tutto aperto, tutto accessibile, sia per lo sguardo, sia per gli spostamenti, ma non per questo manca la sensazione di protezione. Il parabrezza, per esempio, prosegue oltre gli spigoli laterali e poi s'interrompe presto, in

questo modo protegge chi timona, ma non ci sono limiti alla libertà di movimento a bordo. È un'ottima soluzione per quella che si propone come una barca ideale per il Mediterraneo, ma non solo. I climi caldi si trovano anche in altre zone del pianeta e il T-top che prosegue fino a riparare una buona parte di pozzetto, è ideale. Il pozzetto è dotato di tavolo con due divanetti lineari contrapposti, mentre a prua sulla tuga, c'è il prendisole. L'allestimento walkaround consente di avere una superficie calpestabile ben distribuita. È facile muoversi ovunque anche quando la barca è in navigazione grazie alle fiancate alte e piene. Non c'è nemmeno il rischio che si soffra il caldo perché, oltre a tutte le aperture laterali, il T-top ha ben due passauomo scorrevoli. Aperti anche quelli, praticamente rimane solo la struttura dei montanti. Nel rispetto della filosofia open e walkaround, sottocoperta c'è solo l'area notte con l'armatoriale a prua, il bagno e la cabina ospiti a poppa. Quest'ultima è stata ben progettata da Zuccheri perché non mancano luminosità ed aerazione grazie alle finestrate laterali e agli

oblò. Anche l'abitabilità è buona, nonostante sia certamente più sacrificata rispetto a quella di prua. All'entrata, infatti, l'altezza è di ben 187 cm e sopra le due cuccette i centimetri sono 87. La sensazione quindi non è quella di trovarsi in un luogo angusto, anzi, le due finestrate laterali che scendono fino alla superficie dell'acqua consentono di avere una bella vista verso l'esterno. Insomma, è una cabina dalla quale, nonostante si trovi sotto il pozzetto, non si sente la necessità di uscire in fretta. Finita la perlustrazione sopra e sottocoperta, non resta che mollare gli ormeggi. L'ergonomia in plancia è buona se si timona in piedi, ma da seduto le manette risultano troppo distanti. Bella invece la sensazione di protezione e la vista a 360° che si ha dalla seduta del pilota. In sala macchine ci sono due FPT N67 da 570 cavalli ciascuno in linea d'asse. In alternativa, si potrebbero installare 2 FPT N67 da 450 cavalli, 2 Cummins da 550 cavalli, oppure due Mercury diesel da 550. Di questa barca c'è anche la versione con motori fuoribordo nella configurazione con 4 Mercury da 300 o 450 cavalli ciascuno.





Le finestre a pelo d'acqua nella cabina di poppa danno la percezione di uno spazio ampio e consentono di trasformare il locale in un luogo nel quale trascorrere piacevolmente il tempo.

The windows that come down to the water level in the cabin at the stern give the feeling of an expansive space, and make it a pleasant place to spend one's time.

L'architettura navale conferma linee d'acqua molto efficienti. Il passaggio sulle onde di scia che abbiamo incrociato è piuttosto docile. La barca plana facilmente. A 13,7 nodi e con 95 litri/ora totali di consumo, lo scafo rimane decisamente fuori dall'acqua. Sarà merito anche di una costruzione sottovuoto che permette di non sprecare peso. Il beneficio lo si nota anche per i consumi che sono comunque abbastanza contenuti. La velocità massima che abbiamo raggiunto è di 33,7 nodi, esattamente 20 nodi in più rispetto a quella minima di planata. E venti nodi di range per scegliere il regime di crociera preferito sono più che sufficienti per soddisfare le esigenze dei diportisti.

THE FIRST TIME I SEE IT IN THE DOCK, THE NEW SUNDECK 430 S STRIKES ME AS BEING THE PERFECT BOAT FOR THE MEDITERRANEAN. The concept stems from the in-house technical department, while the appearance and layout have been created by Zuccheri Design, which also has the task of designing the shipyard's entire new range. The deck and interior seem to have been designed especially for the Mediterranean climate. With many people seeking continuity between the open spaces and interiors, Sundeck has simply removed certain elements that otherwise create a barrier.

Velocità max nodi
Top speed knots



Autonomia mn
Range nm



Rapporto peso
potenza
Mass
outlet power



Rapporto lung./larg.
LW



SUNDECK 430 S

Sundeck Yachts

Calata Porto Turistico 47
I-16033 Lavagna (GE)
T. +39 0185 044 781
info@sundeck.yachts
www.sundeck.yachts/it/

PROGETTO: Zuccheri Yacht Design
e Ufficio tecnico del cantiere

SCAFO: Lunghezza fuori tutto 13,20m • Larghezza massima 4,24m • Pescaggio 1,00m • Dislocamento a vuoto 12,5 t • Serbatoio carburante 2.000 l • Serbatoio acqua 500 l

MOTORE: 2xFTP N67 570 Evo • Ciclo operativo 4 tempi • Potenza 419 kW (570 cv) • 6 cilindri in linea • Cilindrata 6,7 l • Alesaggio per corsa 104mm x 132mm • Peso a secco 721 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT A

PREZZO: a partire da 629.000 Euro, Iva esclusa, con due FPT N67 450 cv

PROJECT: Zuccheri Yacht Design and shipyard technical department

HULL: LOA 13.20m • Maximum beam 4.24m

• Draft 1.00m • Light mass displacement 12,500 kg • Fuel tank volume 2,000 l • Water tank volume 500 l

MAIN PROPULSION: 2xFTP N67 570 Evo

• 4 Stroke • Outlet mechanical power 419 kW (570 hp) • 6 in line cylinders • Swept volume 6.7 l • Bore&Stroke 104mm x 132mm • Dry weight 721 kg

EC CERTIFICATION: CAT A

PRICE: starting from 629.000 Euros, Excl.VAT, powered with two FPT N67 450 hp

Il 430 S è un po' open, un po' walkaround, ma con volumi da trawler. In una parola ha un allestimento perfetto per il Mediterraneo.

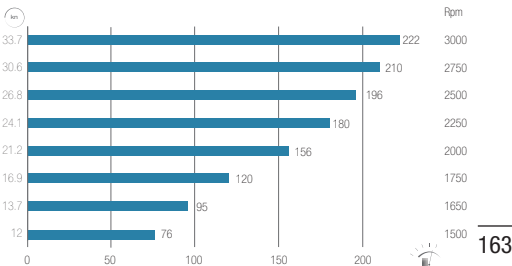
The 430 S has elements of both an open and a walkaround, but with the volumes of a trawler. Essentially, it provides the perfect setup for the Mediterranean.

Condizioni della prova
Conditions on test

Località//Place Lavagna (GE)
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento//Wind speed 0
Persone a bordo//People on board 4
Carburante imbarcato//Fuel volume on board 800 l

Velocità in nodi
Speed in knots

Consumi l/h
Fuel consumption l/h



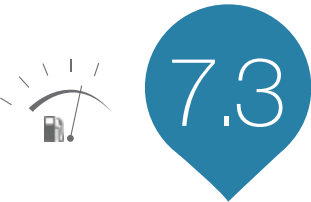
Velocità minima di planata 13,7 nodi a 1650 giri.

The minimum gliding speed is 13.7 knots at a rotational speed of 1650/min.

Da 0 a planata in 14 secondi

Gliding time of 14s from 0 to glide

Litro miglio (velocità di crociera)
l/na mi (Cruising speed)



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
1500	12.0	76	6.3	317	69
1650	13.7	95	6.9	289	71
1750	16.9	120	7.1	281	72
2000	21.2	156	7.3	274	72
2250	24.1	180	7.4	270	74
2500	26.8	196	7.3	274	76
2750	30.6	210	6.9	289	77
3000	33.7	222	6.6	303	80



Il design è pulito, ma non minimalista. È più improntato alla praticità piuttosto che a fare colpo in chi l'osserva.

The design is clean but not minimalist, designed more for practicality than to wow onlookers.



SUNDECK 430 S

The central part of the deck is completely open at the sides and towards the stern, while the T-top remains, providing shelter from poor weather and, most importantly, from the sun. You get the sensation of being on board a 'pure' open, or one of those extra-large sporty RIBs, with only a windshield and bimini. Fully open and fully accessible, both in terms of the view and moving around, but still with a feeling of protection. The windshield, for example, continues past the side corners but then comes to an abrupt halt, protecting whoever is at the helm but without restricting freedom of movement onboard. An excellent solution for a boat that is being marketed for use in the Mediterranean, but which is also suited for going further afield. After all, warm weather can be found elsewhere on the planet too, and the T-top that extends over a large proportion of the cockpit is ideal. The cockpit features a table with two facing linear sofas, and there is a sundeck forward of the deckhouse. The walkaround layout affords the excellent distribution of useable space, with tall, full sides that ensure it is easy to move anywhere on the boat even when it is moving. And there's no risk of overheating since, in addition to all the openings on the side, the T-top has two sliding hatches. With these open too, practically all that is left is the frame of the uprights. Continuing the open, walkaround philosophy, the space below deck is dedicated solely to the sleeping quarters, with the master suite at the bow and the head and the guest cabin at the stern. The latter has been well designed by Zuccheri, with windows on the sides and portholes providing plenty of light

and ventilation. The liveability is good too, despite being undoubtedly smaller than the cabin at the bow, with an impressive 187 cm ceiling height at the entrance, and 87 cm above the two bunks. Space therefore does not feel restricted: on the contrary, the two side windows that go right down to the surface of the water offer a wonderful view of the outside world. In other words, it is a cabin that you don't feel the need to leave in a hurry, despite being located underneath the cockpit. Having finished our patrol above and below deck, it's time to set sail. The ergonomics at the dashboard are good when standing, but the throttles are too far away if steering when seated. However, the feeling of protection and the 360° view from the helmsman's chair are fantastic. The engine room contains two inline 570 hp FPT N67 engines, although you can also choose two 450 hp FPT N67s, two 550 hp Cummins engines, or two 550 hp diesel Mercury engines. Alternatively, the boat also comes in a version with four 300 or 450 hp outboard Mercury engines. The naval architecture creates highly efficient waterlines, and we cross the waves of our wake without too much disturbance. The boat planes effortlessly. At 13.7 knots and total consumption of 95 liters/hour, the hull remains well out of the water, in part thanks to the lack of unnecessary weight resulting from its vacuum-infused construction. The benefits of this can also be seen in the relatively low fuel consumption. We reached a maximum speed of 33.7 knots, exactly 20 knots more than the minimum planing speed. And a range of 20 knots is plenty for any pleasure boater to choose his or her preferred cruising speed. ▴

Engine room
In sala macchine ci sono due FTP N67 da 570 cavalli ciascuno con la trasmissione in linea d'asse. Come alternativa si può scegliere tra una coppia di entrobordo Cummins QSB6.7 di 550 cavalli o Mercury Diesel 6.7 di 550 cavalli.

The engine room contains two inline 570 hp FPT N67 engines, or you can choose a pair of 550 hp outboard Cummins QSB6.7 or 550 hp Mercury Diesel 6.7 motors.



Buona l'insonorizzazione della sala macchine. Nell'armatoriale, che è distante dai propulsori, i decibel sono sempre bassi. In crociera si passa da 66 a 71 dbA.

The engine room is well insulated. In the master cabin, located far from the propellers, the decibel levels are low. When cruising they range from 66 to 71 dbA.