

# SUNSHINE BOATS



La potremmo definire «operazione nostalgia»: è, infatti, la riedizione del celebre Bat 745, dal quale riprende le forme della coperta e le linee di carena. La struttura dell'opera viva è, invece, ultra-moderna per ottemperare alle nuove normative. E' un gommone ben fatto, che naviga veloce e sicuro.

Si chiama «Settequattrocinque» ed è il nome del primo gommone del cantiere Sunshine Boats, che non fa mistero di volersi ispirare ai modelli del marchio Bat, dato che ha addirittura inserito nel logo dell'azienda l'inconfondibile pipistrello. Il Cantiere ha acquistato gli stampi di alcuni modelli che verranno, dunque, riproposti in edizione aggiornata nel corso dei prossimi mesi che si affiancheranno a gommone inediti progettati *ex-novo*. Il battello oggetto del nostro *test* replica nelle forme, nei colori e negli stilemi il celebre 745 Artik. La carena, però, è stata rivista a livello di costruzione; le stratificazioni, in particolare, tengono conto dei nuovi requisiti imposti dall'attuale normativa CE e dal maggior peso dei fuoribordo 4T rispetto ai vecchi 2T.

Come il suo illustre predecessore, anche il «Settequattrocinque» presenta una linea affilata: già a partire dalla poppa si stringe progressivamente verso prora seguendo una forma a cuneo che lo rende slanciato e aerodinamico, ma anche un po' più stretto a metà scafo. Ugualmente il tubolare, che a poppa misura 60 centimetri di diametro, si rastrema gradatamente verso prora. Per conferire una maggiore rigidità e impedire a sabbia e detriti di infiltrarsi tra il tessuto e la vetroresina, i tubolari sono «strisciati» interamente al controstampo della coperta, una soluzione che sottolinea l'accuratezza della costruzione. La carena è profonda, con la «V» quasi invariata da prora a poppa; viene sostenuta da due pattini per ciascun piano di carena e un ginocchio, modellato come un pattino di tipo tradizionale, che aumenta la stabilità e allontana l'acqua dal tubolare.

La prora è organizzata con tre gavoni dove stivare tutti i

materiali più ingombranti e meno frequentemente utilizzati.

Il prendisole occupa lo spazio sopra i gavoni e si prolunga verso la consolle con un piano aggiuntivo mobile sotto cui si possono nascondere altre attrezzature da tenere sempre a portata di mano. Il musone di prora viene utilizzato per incastonare l'ancora e, proprio per questa sua funzione, ha una sporgenza piuttosto evidente. Al suo interno è stato ricavato un gavone dove sono sistemate catena e verricello elettrico. In plancia c'è spazio per strumenti di ogni tipo anche se un eventuale *chartplotter*, purché di dimensioni non esagerate, va sistemato di lato. Il parabrezza, infine, offre una discreta protezione e il tintibene consente un'agevole presa.

Rispetto al progetto originale il «Settequattrocinque» ha un diverso *bolster* di guida per disporre di un mobile cucina a poppavia (ribaltando il cuscino) con frigo, fornello e lavello a richiesta. L'area di poppa è destinata a diverse trasformazioni: i divanetti disposti a «U» diventano un unico prendisole con l'aggiunta di piani di aggiuntivi sdoppiati che, quando non vengono utilizzati, possono essere riposti nella stiva occupando meno spazio. Di serie anche il tavolo in *teak* su piantana dotato di un utile bordo di contenimento. Sotto le sedute si trovano tre gavoni comunicanti.



# Settequattrocinque



*Il ponte di prua è organizzato con tre stive di notevole capienza. Il prendisole misura 165 x 138 cm, ma può essere esteso fino a 234 cm di lunghezza grazie a un piano aggiuntivo. I gavoni sono circondati da profonde gole per il deflusso dell'acqua. Agevole l'accesso al verricello elettrico.*



## LA SCHEDA

**Lunghezza f.t.**  
798 cm

**Lunghezza interna**  
559 cm

**Larghezza f.t.**  
296 cm

**Larghezza interna**  
176 cm

**Diametro tubolari**  
60 cm

**Compartimenti**  
6

**Materiale tubolari**  
hypalon-neoprene Pennel & Flipo  
Orca da 1.670 dtex

**Portata persone**  
16

**Peso**  
880 kg

**Potenza massima applicabile**  
303 hp (223 kW)

**Categoria di progettazione**  
B

**Carrellabilità**  
si, sgonfio

**Prezzo**  
€ 31.900 (Iva esclusa)

### le dotazioni di serie

- Prolunga prendisole a prua e a poppa
- Tavolo + piantana
- Pompa di sentina elettrica
- Luci di via + tromba + pannello utenze
- Serbatoio carburante inox da 250 litri
- Verricello elettrico + àncora (7,5 kg)
- Timoneria idraulica
- Impianto doccia + serbatoio acqua 70 lt
- Cuscineria completa a cellule chiuse

### gli optional principali

- Plancette di poppa rivestite in teak
- Frigo a incasso da 42 litri
- Lavello + fornello
- Roll-bar in vetroresina o acciaio inox
- Telo copriconsolle
- Tendalino parasole
- Impianto stereo
- Vhf + chartplotter

# PRIMA IMPRESSIONE



**La panca a prua della consolle è comoda per una persona, ma lo schienale tondeggiante è poco funzionale; mancano, inoltre, delle maniglie ai lati. Parabrezza e corrimano assolvono pienamente la loro funzione. Sotto: l'appoggiareni dispone di un cuscino poco anatomico; ribaltandolo si accede al mobile cucina, attrezzabile con fuochi, frigo e lavello. La ruota di timone è posta alla giusta distanza. Elegante il cockpit con effetto «carbon».**



Il roll-bar è in vetroresina (come sull'esemplare utilizzato per il test) o in acciaio e supporta il tendalino parasole. Sulle mastre ci sono due piccoli gavoni ideali per riporre le cime d'ormeggio. Il pozzetto motore è diverso da quello del 745 Artik: ora c'è un'ampia plancetta comodamente calpestabile rivestita in teak (a richiesta) che si prolunga ben oltre i tubolari.

## IN NAVIGAZIONE

Il «Settequattrocinque» è omologato solo per monomotore fino a 300 hp. L'esemplare utilizzato in prova montava un Evinrude E-Tec G2 da 250 cavalli con un'elica a tre pale da 21", un fuoribordo che non fa nulla per nascondere la sua indole sportiveggiante.

Il gommone va in planata rapidamente (3 secondi), accelera da 0 a 40 nodi in soli 7,5 secondi, ma per ottenere i risultati migliori è necessario - come sempre - lavorare con il trim. Alcuni esempi: navigando con il trim tutto sotto, a 3.000 giri/min si raggiunge una velocità di quasi 23 nodi, ma portandolo a circa il 50% e aumentando il regime di rotazione di 350 giri/min, la velocità aumenta di quasi 10 nodi mentre i consumi scendono. Con il trim in ne-





*Al centro della dinette si può montare un tavolo in teak dotato - una rarità - di utili bordi di contenimento. L'intera area poppiera può, inoltre, essere trasformata in un solarium con l'aggiunta di due piani sdoppiati, che quando non servono si piegano e occupano meno spazio nella cala. Il pozzetto motore dispone di un'ampia area calpestabile con due plancette che si prolungano ben oltre i tubolari.*



gativo il battello non va oltre i 37,4 nodi a 4.800 giri/min, mentre se portiamo l'assetto del fuoribordo in positivo il «Settequattrocinque» è velocissimo: 53 nodi a 5.550 giri/min. Con un'elica di passo diverso probabilmente si potrebbe incrementare ulteriormente la velocità, facendo lavorare l'E-Tec G2 al regime massimo suggerito dal costruttore. La velocità minima di planata è, invece, pari a 12 nodi a 2.000 giri/min.

Nelle virate strette e veloci la prora resta ben piantata in acqua ed è necessario imparare a controllare le reazioni dello scafo. In quelle ad ampio raggio il battello si piega

in modo entusiasmante e resta perfettamente sotto controllo; la risposta alle correzioni è pronta, precisa ed è determinata proprio dalla conformazione della carena e dalla prora affusolata che ritarda l'azione stabilizzatrice delle sezioni prodriere del tubolare.

Il *comfort* in navigazione è molto buono soprattutto nel quadrato di poppa: seduti sui divanetti si sentono meno le onde e si resta comunque protetti dagli schienali e dal *roll-bar*. Meno comoda (e sicura) la posizione davanti alla consolle, che risulta priva di un tientibene. ©

© Copyright by Koster Publishing 2018

## i nostri rilevamenti

VELOCITÀ MIN. PLANATA

VELOCITÀ MASSIMA



12 NODI  
A 2.000 GIRI/MIN

53 NODI  
A 5.550 GIRI/MIN

### LE CONDIZIONI DELLA PROVA

- MARE: POCO MOSSO
- EQUIPAGGIO: 2
- VENTO: 10/15 NODI
- 90 LITRI BENZINA

## il motore della prova

Evinrude  
E-Tec G2 250 (2T)

Potenza massima  
250 hp - 183,8 kW

Regime di potenza max  
5.400-6.000 giri/min

Cilindri  
V6 (74°)

Cilindrata  
3.441 cc

Alesaggio x corsa  
98 x 76 mm

Distribuzione  
-

Alimentazione  
iniezione diretta

Alternatore  
50 A (12 V)

Rapporto di riduzione  
1,85:1

Peso  
253 kg

Elica (passo)  
21"

Prezzo  
€ 22.801 (Iva inclusa)

## ci è piaciuto di più

- ▲ Le prestazioni della carena e il comportamento a forte velocità
- ▲ Lo sfruttamento degli spazi a bordo, la qualità dei materiali e delle finiture

## ci è piaciuto di meno

- ▼ Mancano i tientibene in alcuni punti strategici della coperta e sui tubolari
- ▼ Il musone di prua molto sporgente può risultare d'intralcio