

DUFOUR 63: IL SALTO

Il nuovo Dufour 63 è stato disegnato dallo studio Felci Yacht Design, l'ingegnere Lorenzo Giovannozzi, uno dei titolari, ci racconta la barca



Lorenzo Giovannozzi



DI MAURIZIO ANZILLOTTI

La Dufour ha presentato all'ultimo salone di Düsseldorf, in Germania, un nuovo modello sopra i 60 piedi, una barca che fa fare al cantiere un salto in una dimensione a lui sconosciuta, il mondo dei mini maxi. Una fascia di grandezza che sino a poco tempo fa era riservata ai cantieri semiartigianali di alta qualità e che solo ultimamente si è aperta ai cantieri industriali. Dufour è l'ultimo dei grandi cantieri ad affacciarsi a questo mondo, dopo di lui, a non avere un'ammiraglia sopra i 60 piedi rimane solo la Bavaria che per ora si ferma al suo nuovo 57 piedi disegnato da Maurizio Cossutti. Per costruire una barca di queste dimensioni, un cantiere come Dufour, abituato a realizzare modelli più piccoli, deve cambiare radicalmente modo di costruire. Deve cominciare a guardare al prodotto barca da un punto di vista diverso perché le forze in gioco su oggetti di queste dimensioni sono assai più importanti. Probabilmente il cantiere si troverà a dover cambiare anche il suo atteggiamento nei confronti degli armatori, che sinora è stato molto distaccato, curando in modo quasi maniacale che tra cantiere e armatore ci fosse il filtro del concessionario. Quest'ultimo ha il ruolo di parafulmine quando bisogna fare gli interventi nel post vendita. Armatori che spendono le cifre che servono per comprare un 63 piedi vogliono, e spesso pretendono, un rapporto diverso dove il concessionario continua a essere una figura importante, ma il cantiere dev'essere un'entità avvertibile e raggiungibile.

Il Dufour 63, come tutti i modelli della gamma Dufour, è stato disegnato dalla Felci Yachts Design, che ha dimostrato, proprio con i modelli di questo cantiere, di avere tutti i numeri per competere sul mercato internazionale. Il team di progettisti è guidato dall'architetto Umberto Felci e dal suo socio, l'ingegner Lorenzo Giovannozzi; con loro, da quasi quindici anni, l'ingegnere Guillaume Petit e l'architetto Gabriel Treddenti.

MAXI ha incontrato Lorenzo Giovannozzi per parlare della nuova barca e scoprirne i segreti.



In alto il Dufour 63 pochi momenti dopo l'unveiling dell'inaugurazione tenutasi al Boot, il salone di Düsseldorf in Germania. L'imbarcazione, come si vede in questa fotografia, ha dei generosi volumi di prua. S'intuisce anche una carena non particolarmente profonda



IMAXI – Vi aspettavate che la Dufour arrivasse a produrre un 63 piedi?

L.G. – Di tale modello si parla da diverso tempo, visto come stava muovendosi il mercato credo che fosse una cosa inevitabile arrivare a questa misura per un cantiere come la Dufour.

IMAXI – Per voi è stato un lavoro impegnativo?

L.G. – È stato un lavoro che ha richiesto molto tempo, per fare tutto ci abbiamo messo due anni. Consideri che non si tratta solo di disegnare un 60 piedi, ma disegnarlo per un cantiere che produce in serie, cosa che rende tutto più complesso.

IMAXI – Due anni sono molto tempo.

L.G. – Sì, un tempo piuttosto lungo ma giustificato dal fatto che è la prima barca di questa misura che disegniamo per la Dufour e che il disegno è completo di tutto. Per questa barca abbiamo disegnato dalla carena alle sovrastrutture, spingendoci fino a molti dettagli degli interni.

IMAXI – Quali sono i punti salienti della barca intorno ai quali ruota il resto?

L.G. – La prima cosa che abbiamo studiato a fondo è la circolazione del pozzetto. Per soddisfare uno dei principali brief datici dal cantiere, abbiamo enfatizzato la facilità di comunicazione considerando il pozzetto come un luogo dove si passa buona parte della giornata e in cui le persone si muovono sia attraversandolo in tutta la sua lunghezza sia spostandosi da un punto a un altro. Abbiamo voluto far sì che ci si potesse muovere all'interno del suo perimetro senza trovare ostacoli o avvertire restrizioni.

IMAXI – Un pozzetto che è anche molto particolare...

L.G. – Sì, abbiamo creato un pozzetto che ha tre diverse aree: i due divani laterali dove si siedono gli ospiti con i loro tavoli ad ante

Umberto Felci ■



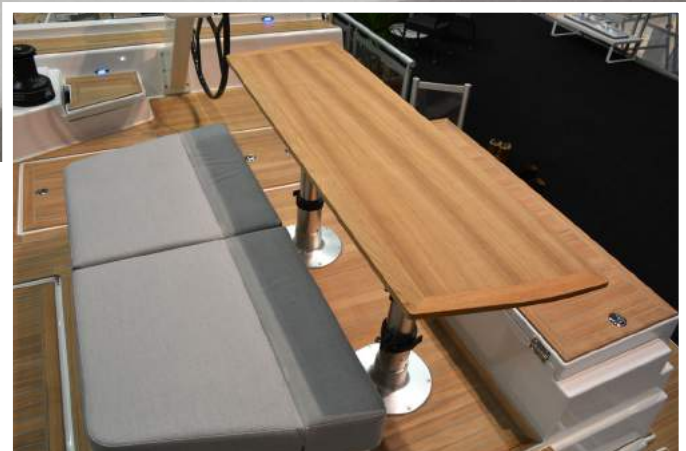


abbattibili; la zona timonerie riservata a chi sta alle manovre e una terza zona, un'area nuova che abbiamo mutuato dai grandi open a motore, due divani con un tavolo centrale posti a poppa. Questa zona si può trasformare, abbattendo il tavolo centrale, in un grande prendisole che crediamo sarà apprezzato. Una zona arredata che non è presente su nessun'altra barca concorrente.

IMAXI – Quale altro punto della barca ha concentrato la vostra attenzione?

L.G. – Sicuramente la dinette, ampia e ricercata nei dettagli, e la cucina. La cucina di una barca di queste dimensioni può essere usata dagli ospiti, ma anche dall'equipaggio professionale, se imbarcato. Quindi dev'essere un luogo dove si può essere leggermente separati, per questo abbiamo creato tale angolo sulla murata di sinistra che è quasi chiuso fuori dalla linea di circolazione della barca.

IMAXI – E avete abbandonato il concetto della cucina a prua tra cabina armatore e dinette che avete invece usato sul 500 e sul 560?



In alto il prendisole che si ottiene dal tavolo e divani posti a poppa in pozzetto come descritto dall'ingegner Giovannozzi. Qui sopra la grande vetrata che si trova sul termine prodiero della tuga

L.G. – Sì, il 63 ha una dimensione diversa con necessità diverse e quel tipo di cucina non ci sembra indicata in una barca come questa.

IMAXI – Un altro punto importante mi sembra sia stato la cabina armatoriale.

L.G. – Sì, certo, la cabina armatoriale a poppa è stata una grande sfida. Bisognava creare un ambiente molto spazioso che riuscisse a rendere tutta l'importanza della barca. Tutto in uno spazio che per quanto grande pone comunque dei limiti. Il limite maggiore era l'altezza della cabina nel passaggio davanti al letto fra il lato di sinistra e quello di dritta, un passaggio fondamentale sul quale si giocava la comodità della cabina stessa. In quel punto il pozzetto era troppo basso e questo rendeva necessario chinarsi per passare. Abbiamo risolto con un piccolo trucco invisibile. Davanti all'ingresso della barca, in pozzetto abbiamo rialzato il piano di calpestio formando un gradino che accompagna al tambuccio. Questo ci ha permesso di sollevare il celetto della cabina in quel punto e di renderla perfettamente fruibile in tutto il suo volume. Abbiamo creato una cabina molto spaziosa



Qui di lato una delle due cabine gemelle per gli ospiti con il suo bagno a prua. Al centro la cucina che come si vede è molto chiusa e riservata. In basso, la grande dinette rialzata dominata dall'ampia finestrazione sulla tuga, caratteristica ormai comune a tutti i modelli della Dufour





DUFOUR 63

I DATI



L.ft.	m	19,20
L.galleggiamento	m	17,55
Baglio max	m	5,50
Pescaggio	m	2,80
Dislocamento	kg	21.000
Zavorra	kg	6.500
Randa	mq	97,00
Genoa	mq	78,00
Gennaker	mq	250,00
Capacità acqua	lt	800
Capacità carburante	lt	800
Motore	Hp	150/230

Sopra la grande cabina armatoriale nella versione che vede questa a poppa. Cabina che richiede la soluzione di diversi problemi connessi con la circolazione al suo interno

che secondo noi non ha concorrenti in questa fascia di lunghezza.

IMAXI – Quindi i tre punti fondamentali intorno ai quali si è giocata tutta la barca sono stati pozzetto, dinette e cabina di poppa?

L.G. – Questi sono tre punti importanti, ma lei sa che la barca è un grande gioco di equilibrio dove non è possibile concentrarsi solo su un elemento, bisogna costantemente tenere presente l'insieme.

IMAXI – Dufour è un cantiere abituato a usare controstampi, e una costruzione industriale, su questa barca sono state usate le stesse tecniche di costruzione?

L.G. – No, il cantiere ha scelto una costruzione di tipo strutturale senza controstampi. Anche le paratie principali sono fascettate per tutto il perimetro alla barca e si usano materiali e tecniche ben proporzionati agli sforzi che deve subire lo scafo.

LA CONCORRENZA

Il Dufour 63 è l'ultimo arrivato in una flotta di mini maxi messi in acqua dalla concorrenza. Il primo è stato l'Hanse 630 dell'omonimo cantiere tedesco, modello ormai uscito di produzione e che diede non pochi problemi al cantiere che si avventurò su queste dimensioni forse un po' avventatamente. Hanse fu seguito a diversi anni di distanza dalla Jeanneau che due anni fa presentò lo Jeanneau 64, l'ammiraglia della sua gamma luxury, una barca splendida, con interni particolarmente vivibili. Ultimo ad aggiungersi al club dei grandi, l'Oceanis Yacht 62 della Bénéteau, una barca intrigante che punta sui migliori confort e sulla facilità di conduzione.



JEANNEAU 64

L.ft.	m	20,10
L.scafo	m	19,55
Larghezza	m	5,40
Pescaggio	m	2,95
Dislocamento	kg	31.000



OCEANIS YACHT 62

L.ft.	m	19,07
L.scafo	m	18,13
Larghezza	m	5,33
Pescaggio	m	2,38
Dislocamento	kg	26.108

IMAXI – In dinette c'è, come negli altri modelli della Dufour, una finestratura estesa che dal ponte lascia passare molta luce all'interno. Una finestratura che qui però è diversa da quanto abbiamo visto sul Dufour 560, l'ultimo modello del cantiere prima di questo. Nel 560 abbiamo una grande finestratura unica trasversale mentre qui abbiamo un'ampia finestra divisa in tre elementi.

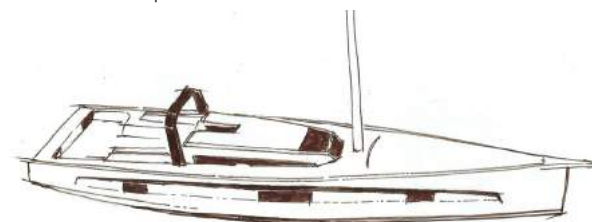
L.G. – È stata introdotta una nuova finestratura che prendesse anche una parte frontale per dare ancora più luce alla dinette. La divisione in tre aree deriva dalla necessità di strutturare una zona vetrata così ampia garantendo l'adeguata resistenza agli sforzi che dovrà sostenere una barca del genere.

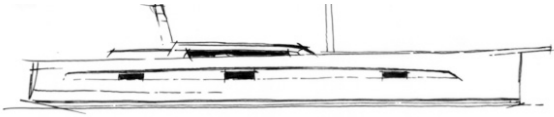
IMAXI – Siete soddisfatti della barca?

L.G. – Sì, ci piace molto, pensiamo sia davvero un bel prodotto. Inoltre lo sforzo che il cantiere e l'ufficio tecnico hanno profuso per arrivare a presentarla a Düsseldorf è davvero speciale. Pensate che alcune parti sono state ultimate addirittura prima che iniziasse la fiera. Questo modo di lavorare è segno di una mentalità determinata, tipica di strutture dinamiche come Dufour e che oggi è un requisito fondamentale per essere sempre all'avanguardia.



Il garage del Dufour 63 può accogliere un tender gonfio di 2,80 mt. Sotto il cofano posto sul coronamento, dove si vedono le due maniglie, c'è la cucina del pozzetto





Qui sotto il pozzetto del Dufour 63 con i due tavoli, fra questi si intravede lo scalino che conduce al tambuccio creato per dare altezza alla cabina sottostante. A seguire la planimetria della barca nella sua versione a tre cabine più equipaggio

IMAXI – Il Dufour 63 ha una linea molto diversa da quella degli altri modelli, sarà questa la linea dei prossimi modelli del cantiere?

L.G. – Questa decisione naturalmente spetta al cantiere, noi siamo semplici esecutori, ma certamente il Dufour 63 potrebbe essere un punto di partenza per il prossimo rinnovamento della gamma.

IMAXI – Quando crede che vedremo il primo modello del nuovo stile della Dufour?

L.G. – Al momento il 63 è un modello nuovo, tanto nuovo che il cantiere non aveva mai costruito una barca di queste dimensioni, per il resto devo lasciare la parola al cantiere. ■



Il team dello studio Felci: da sinistra, Umberto Felci, Gabriel Treddenti, Guillaume Petit e Lorenzo Giovannozzi

