

Si fa presto a dire blue water. Una volta appartenevano a questa categoria barche grandi, disegnate all'insegna del comfort e del lusso, costruite in poche unità e per lunghe navigazioni d'altura, traversate e, perché no, giri del mondo. Oggi il range si è esteso, comprende anche unità di medie dimensioni, ma è la produzione in grande serie ad aver ribaltato, più di altri fattori, le carte in tavola. Il mercato del blue water, spinto da nuovi modelli dai prezzi elevati ma "gestibili", è decollato.

Quando abbiamo pensato di dedicare un servizio a questa categoria di yacht, pensavamo di cavarcela velocemente limitandoci solo ai nuovi modelli dei cantieri che costruiscono in grande serie: **Oceanis Yachts 62, Dufour 63 Exclusive, Jeanneau 51, Hanse 675, Euphoria 68, Bavaria C 57**. Imbarcazioni dai volumi enormi, con spazi ed elettrodomestici simili a quelli di una casa (o di uno yacht a motore), dove il lusso diventa una componente importante insieme al prezzo, tenuto sotto controllo dalla costruzione in serie. Barche capaci di far crescere gli armatori all'interno della gamma del cantiere, ma anche di attirarne di nuovi, magari stanchi dei costi di gestione di uno yacht a motore.

Abbiamo anche intervistato alcuni progettisti, che ci hanno raccontato i loro punti di vista, spiegandoci i motivi di questo trend in costante crescita. **Umberto Felci, Philippe Briand, German Frères, Matthias Bröker** per lo studio Judel/vrolijk & co., **Maurizio Cossutti e Olivier Racoupeau**. E mentre scrivevamo, abbiamo capito che avremmo escluso una fetta importante del mercato, quella dei blue water veloci, i moderni fast cruiser che hanno - allo stesso modo - un mercato in netta crescita e dove l'Italia gioca un ruolo importantissimo. Così, con un grande sforzo di pagine, abbiamo raddoppiato lo spazio del servizio, includendo anche loro.

Non abbiamo fatto in tempo a finire il servizio che già ci arrivano notizie di nuovi progetti, come l'**Amel 50**, il **Kraken 50**, il **Vismara V67** e l'**Advanced Italian Yachts A62** e altri di cui ci impegniamo parlarne nei prossimi numeri.

■■■ UMBERTO FELCI

Carena ed efficienza sono prioritarie

Il Dufour 63 Exclusive è uno dei progetti più ambiziosi del cantiere. Abbiamo intervistato il suo progettista, che ci ha raccontato le sfide per combinare volumi, prestazioni ed estetica

Attirare armatori del motore è una spiegazione alla tendenza dei blue water di serie?

«Sicuramente da lì si potrebbero attingere nuovi clienti. Infatti tutte queste imbarcazioni mirano molto al comfort, sia per la vita all'esterno sia per quella all'interno».

Quali sono le innovazioni principali del Dufour 63 Exclusive?

«Il pozzetto è più largo e ha le timonerie arretrate. C'è una nuova zona a poppa, in aggiunta alla plancetta, arredata con un doppio prendisole convertibile in tavolo da colazione. Sono state diminuite le barriere architettoniche e introdotti due gradini che facilitano l'accesso ai passavanti. A prua chaise longue recessate creano un'altra zona sfruttabile, ad esempio, come spazio aperitivo».

E i punti di forza degli interni?

«L'armatoriale a poppa senza la tipica configurazione a pozzetto centrale, penalizzante per un utilizzo mediterraneo estivo; cucina e salotto "domestici" e nuovi materiali di pregio per innalzare il livello qualitativo generale».

Per un blue water, le prestazioni sono ancora al centro del progetto o contano meno?

«Sono sempre al centro dei nostri progetti. La correttezza della carena e la sua efficienza sono prioritarie, tutto il progetto muove i primi passi da qui. Impianti complessi, interni più spaziosi e arredati portano a un aumento di peso e quindi della resistenza. Le prestazioni devono rimanere ottime, il bilanciamento e la marinabilità altrettanto perfette».

Cosa chiede al cantiere l'armatore di una barca di questo tipo?

«Comodità e prestazioni senza compromessi. In realtà i compromessi non possono mancare, ma è la miscela corretta dei vari elementi che li rende efficaci e di soddisfazione».

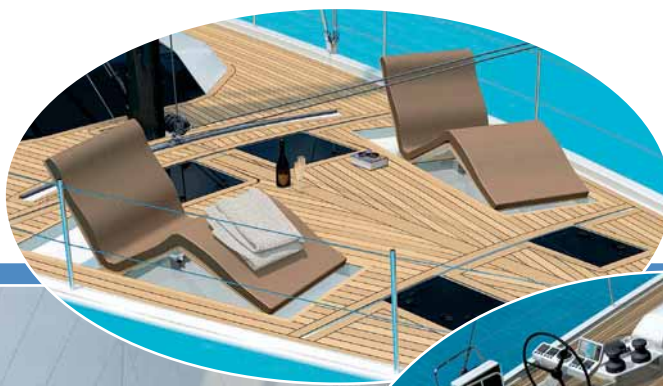
E cosa chiede invece il cantiere al progettista?

«Farti innamorare al primo colpo e saper soddisfare le esigenze tecniche, costruttive e funzionali. E per farlo deve avere molte caratteristiche che devono convivere in maniera possibilmente invisibile. L'architettura navale corretta, presa autonomamente, non è più sufficiente. A questa bisogna saper aggregare innovazione, qualità estetiche, funzionalità, valenze tecnologiche di rilievo e molto altro».

Carena, appendici e piano velico. Che barca è il 63?

«Ha linee di carena modernissime, in stretta relazione con quelle dei nuovi racer oceanici, ovviamente rapportate a dislocamenti relativi molto diversi. Quindi possibilità di offrire grandi volumi interni, stabilità di forma, luce e visuale interne a 360° grazie alla configurazione "raised saloon" che, come nostra abitudine, è mascherata da un aspetto quasi da racer. Anche lo stile, ma introdotto in fiancata mi piace e mi sembra un atto di coraggio utile ad identificare la barca da lontano e a prima vista».





I dati

Lunghezza f.t. m 19,20
Larghezza m 5,48
Pescaggio std m 2,80
Dislocamento t 22
Zavorra t 6,5
Cabine 4
Sup. velica tot mq 184
Acqua lt 780
Carburante lt 830
Motore std cv 180
Prezzo base euro 895.000 + Iva
www.dufour-yachts.com



Dufour 63 Exclusive, quando lo spazio incontra le prestazioni

Sette versioni diverse per gestire 2/4 cabine, possibilità di avere l'armatoriale a poppa (nell'ultima foto a destra, in basso) o a prua, garage per il tender e una coperta con soluzioni innovative per una barca di questa taglia. Il 63 Exclusive di Dufour offre spazi, volumi e comfort di una casa applicati a un guscio ca-

pace di divertire l'armatore. In questo senso, lo studio Felci Yacht Design è una sicurezza e tutto il progetto si muove intorno all'idea delle prestazioni.

Pur restando uno yacht dalle dimensioni e pesi importanti, il 63 è una barca che non teme arie leggere e calme estive. Costruito

tramite infusione e sandwich di Pvc con resine vinilestere, ha il rollbar per la randa che libera spazio in pozzetto facilitando le manovre e una rotaia per il fiocco autovirante che non dà pensieri in virata.

In cucina spiccano le capacità refrigeranti: 157 litri per il frigo, 64 per il freezer.

