

TEST

/For advanced

Dimenticate tutte le vecchie distinzioni: upper-deck, lower-deck... dentro, fuori. Questo 22 metri di Bluegame ridefinisce il pensiero del tradizionale grande open mediterraneo. Il concept è di Luca Santella, il design dello studio Zuccon International Project e l'architettura navale di Lou Codega

Forget all of the old distinctions: upper deck, lower deck... inside, outside. This 22-metre by Bluegame redefines the way we will see traditional large open Mediterranean yachts. The concept is from Luca Santella, design by Zuccon International Project and naval architecture by Lou Codega

by Luca Santella

BLUEGAME 6572

OWNERS



22.71m

RIBBON HA VINTO LA COPPA AMERICA DEL 1994. È un design di Stirling Burgess. Adesso, ha lunghi stand fuori dall'acqua sia a prua sia a poppa. E lungo, 40 metri e largo solo 5,3. Una delle barche più belle al mondo. Luca Santella lo guarda e se la mangia con gli occhi. Sono le otto della mattina a Cannes, il Salone è ancora aperto dall'aprire, ma questo è il momento delle prove in mare riservato alla stampa. Il Golfo è già animata da tante barche in navigazione, da qualche elicottero impegnato in fotopresso, e da un'infinità di yacht a vela e a motore alla forza. «Fa tutta spessa, eleganza», Riccardo - Tutte le nuove mecole del Salone escono a far prova, sono in rotelle passate e studiate...». Luca Santella ha curato i concetti del BG72, la barca in prova oggi, «di tutta la gamma Bluegame. Prima ancora ha fatto parte di quel piccolo gruppo di mecole della nautica che si sono inventati gli 80 di Sanremo, le barche che hanno aperto la strada ad un mondo nuovo di designare, e immagazzinare, i grandi yacht a inizio 80. Mi Luca Santella è anche un velista con alle spalle due Olimpiadi ed è stato Campione Italiano in più classi olimpiche e monodischi. Un Lombaro della cultura nautica a 360°. E, come sempre, cultura e competenza sono portatori di cambiamento. BG72 ne è l'ennesimo esempio.» «Bluegame», mi spiega Santella - sono ammiratori evoluti. Hanno già posizionato gli imbarcazioni. Sanno quello che vogliono e, soprattutto, sanno cosa serve quando si va in mare. Pensato prima di tutto per un pubblico moderno, il BG72 lo fa più tranquillamente definire come l'interpretazione moderna dei tradizionali grandi com. L'obiettivo è rendere la crociera all'aperto la migliore delle esperienze, e di fatto per un pubblico di intenditori. Il primo punto di forza, non a caso, è un main-deck (che in realtà, secondo gli schemi classici, sarebbe un upper-deck) che nessun altro sul mercato può offrire. Cogne più della metà della lunghezza della barca ed è priva di due corredoi scacca laterali, il prolungamento naturale della beach area di poppa. Questa, a sua volta, di un lato e a pochi centimetri dall'acqua e dell'aria, senza soluzione di continuità, scorre verso una e verso l'altro in quello che una volta avremmo chiamato lower-deck. Per non fare confusione è meglio divertirsi a tutte le nuove definizioni, delle vicose distribuzioni di spazi e di volumi.



L'ammiratore delle yatch presentata al Cannes Yachting Festival ha scelto la versione con silone che effossa sulla beach area e interni caratterizzati da materiali e colori matura: parquet; legno rosso canarino abbinato a tessuti dai toni chiari e accesi.

The owner of the yacht that was shown in the Cannes Yachting Festival opted for the version with a lounge that looks onto the beach area and interiors that have very mature materials and colors. Canary wood combined with textiles in blue and light colors.





Siamo di fronte al Azimut Open. Una vettura, come era già stato sul primo BGX, un segnale del posizionamento all'esterno per la sua scia macchina, grata all'impiego degli 80 CV della Faria. Da lì in avanti si espone un perfetto piano per godersi il mare all'aperto. A tutto questo, oltre a sommare il grande vantaggio di poter contare su sofisticati interni, classi da Azimut Interiors nel Project, che stupiscono per come riesce essere marini e domestici allo stesso tempo, giunge al 100% la barca "dettagli", il riferimento che corre a casa, nel bagno, nei portelli. Un comfort che è possibile grazie ad una disegnata da uno dei maestri di questo mestiere, Los Codigos. Marchio di fabbrica sono infatti, con un angolo di ingresso profondo, i portelli potenti. Quindi un buon passaggio sull'onda.

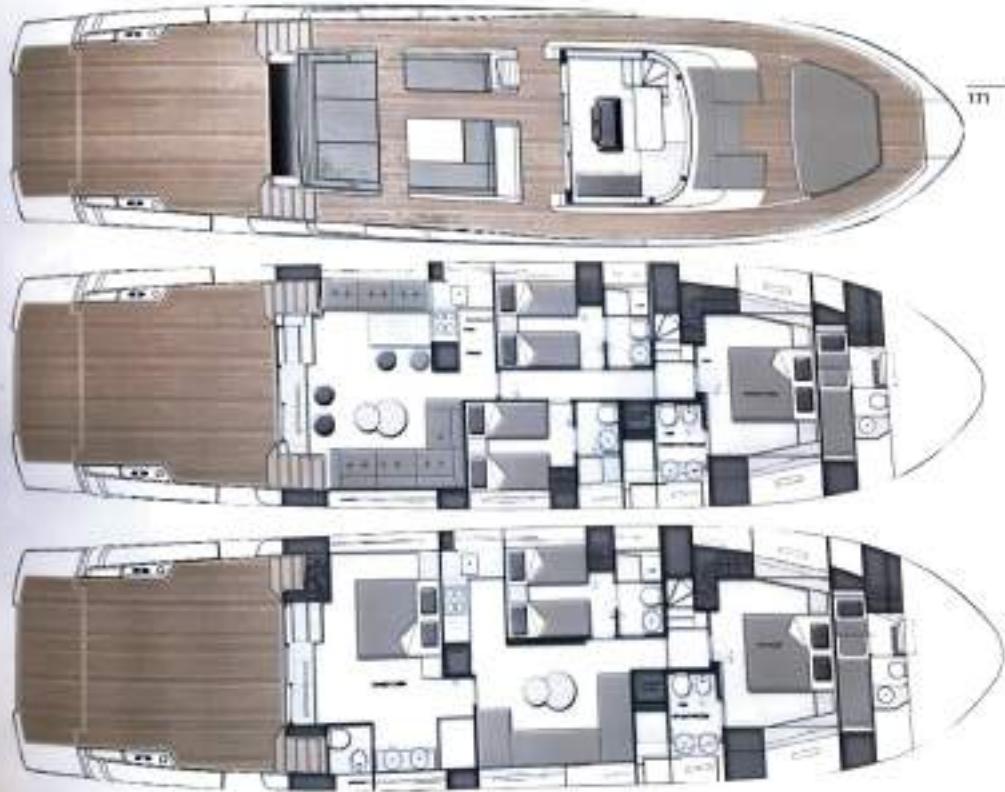
A poppa, del porto interiore, si può scegliere tra avere la cabina centrale o un salone, come sulla versione della prova, le entrambe i casi si può godere della vista diretta sul mare.

In the stern, on the interior port, you can choose between having the central cabin or a saloon, as in the version of the test, both cases you can enjoy the direct view of the sea.



anche una velocità minima di planata bassa, che consente di cavalcare sempre bene, anche in situazioni di mare e vento impegnative. La nostra prova si è svolta in un giorno di marea forte e tempestosa. Condizioni non propizio, ma decisamente poco confortevoli. La barca monta due Volvo Penta D13 da 1.000 cavalli ciascuno con propulsori ips 1550. L'esigenza delle potenze è molto ragionevole, in 12 secondi la canna è fuori dall'acqua e per raggiungere la massima velocità, poco sopra i 30 nodi, ci vuogono circa altri 20. Una ragionevole durata di crociera per le lunghe percorrenze è di 19 nodi con consumi che si attestano sui 180 litri/100.

Il passeggiaggio sull'onda è molto modesto e la capacità di disegnare traiettorie strette è precisa e notevole. Una nota di merito va alla posizione del pilotaggio. I Blueganner, come dicevamo, è "genie esperto", che ama condurre la barca in prima persona. Ne dicono che il "luogo del comandante" sia stato curato con particolare attenzione. Piuttosto il BG72 è un vero passeggio: la plancia è in posizione molto avanzata, la stabilità è ottima fin dalla prua, maneggi e joystick sono nella posizione perfetta e diventano il prolungamento naturale del pilotarmiatore; la doppia seduta si accoglieva lasciando ma non troppo; il triplo soffismo touch



Sistema di Gamme consente di avere sotto controllo motori, impianti, cartografi e i parametri delle visualizzazioni secondo le proprie preferenze, integrando il contenuto che si apre verso optima il servizio di assistito. In sintesi: Nella con navigazione satellitare, digitale, monitor, al suo arrivo.

RANDON WITH THE AMERICA'S CUP In 1994 Designated by Sailing Magazine, it is considered, alongside its racing, one of the most beautiful boats in the world. Luca Sartorelli's career spans his eyes of 4. It was born in the mountains of Gressoney. The "Sartorelli Harbor" was the name given to the opening that was the trap where the boat was reserved for the press. The Gulf of Geneva was already infested by many sailboats, some buoys floating here and there. A huge number of sailors took to boats and never saw that anchor drop. All of them, it was the only elegant Harbor that stood out. Every evening during the Festival, prior to 30 boats, and each evening I got paid to have a glass of wine... Luca Sartorelli's version from the design of the R672, the boat we were training that day, and also of the winter Regatta race. She has been part of that small group of masters in the sailing world who invented Sartorelli's. Luca Sartorelli, sailor that earned up the Adel for a New Way of Designing and Competing, single-handedly. But Luca Sartorelli is also a competitor sailor with two Olympic Gold medals. He has, nor in sailor champion in seven Olympic Games and three types. He is a man with a comprehensive understanding of sailing culture. And, an always, culture and soul being with their change. 2012 is the very latest example of this. Beautiful boat even. The Bluebeam is the new equipment. This time it's much more than several other points. They really know what they want and produced this knowledge. I must admit when you look to the side, the presentation of the R672 as a modern interpretation of the tradition is quite open minded. The overall layout, showing the best possible integration and so designed for a maximum practicality. It is not the chance that the first thing seen is the sun deck bench. It would be an easier task if we left the traditional classifications that robbery may on the market can offer. It could cover half of the boat's length and, therefore, to two comfortable seats sideways, the better extension of the deck. However, that is not the case. A few centimeters from the water, and also more, without exception, to the bow over which anyone again in time we would have tilted the boat deck. To prevent confusion, a solution to put all of the old differences aside, appropriate the old ways of compartmentating areas and spaces. With this that we are talking about a New Open. A revolution when, as had already happened with the first R672, that it rests in putting the lounge room right at the stern, something which has been quite problematic to come a total. First R672 consists. Starting from there a perfect means of using the open sea areas. That's another to add to that the great advantage of being able to count on sophisticated sensors, designed by Ducceschi International Project, which are surprising in how they manage. 123

Permette di essere visibili prima di tutto all'aria aperta, il R672 ha tre grandi aree visibili alla scoperta, la sconfinata beach area a poppa, una 200m² living-pronto a centro barca e un spazio a notte dedicato con panca e piazzette. Tutto possono essere estinguibili.

Designed to be used, above all, outdoors, the R672 has three large, different areas that can be enjoyed in the open air: the extremely large beach area at the stern, a living-pronto area at the bow and a private and sophisticated small lounge with a sun pad in the bows. All of them can be covered to provide shade.



124
Zuccan International Project is the studio that has designed the BG72, giving it a post-purist style made of cut and polished steel.

Lo studio Zuccan International Project che ha firmato il design del BG72, ha impresso grande personalità sia al profilo sia agli spazi interni ed esterni.



Il triplo schermo touch screen di Garmin consente di avere sotto controllo motori, impianto e cartografia.

The triple Garmin touch screen allows you to keep an eye on the engines, heating facilities and maps.

both maritime and domestic at the same time 100% in the boat and "within" the sea, as if you are at home, with beauty and comfort. It is a level of comfort that can be made possible by one of the masters of Lou Codega. His tendency is to repeat such a steep angle of entry, and strong deck, it moves through the waves without difficulty. It also starts planning at a low speed, so that it can always handle things well, according to sea and wind conditions. Our test took place a day with long, difficult waves. The



Velocità max nodi Top speed knots

30.8

Autonomia mn
Range nm
385

Rapporto peso
potenza
Mass
outlet power
kg/kW

27.2

Rapporto lung./larg.
L/W

4

Dislocamento
Light mass
displacement
t

40

BUSCAGNE BG72

BLUERAME SRL
Via Arzilliola 3
I-16011 Angolo (SP)
T. +39 010 918400
info@bluerame.it
www.bluerame.it

PROGETTO: Luca Santella (concept)
+ Luca Santella e Zuccan International Project (design)
+ Lou Codega (armament)

SCARSI: Lunghezza Ft. 22.7m + Lunghezza scalo 21.75m + Larghezza massima 5.6m + Immersione 1.6m + Dislocamento a vuoto 43.000 kg + Capacità serbatoio carburante 4.000 l + Capacità serbatoio acqua 1.000 l

MOTORE: 2x Volvo Penta D13 + Potenza 725 kW (1.000 cv) + Alzaggio per carico 12mm a 150mm + Cilindrata 12.6 l + Nettto di riacarico massimo 24000 giri/min + Peso 2.450 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT B - 16 persone
PREZZO: € 3.100.000 euro Iva esclusa

PROJECT: Luca Santella (concept)
+ Luca Santella and Zuccan International Project (design)
+ Lou Codega (armament)

WALL: LGA 22.71m + Length 21.03m + Maximum beam 5.6m + Draft 1.6m + Light mass displacement 43.000 kg + Fuel tanks volume 4.000 l + Water tanks volume 1.000 l

MAIN PROPULSION: 2x Volvo Penta D13
+ Quattro mechanical power 725 kW (1.000 hp)
+ Stern/Stroke 12/1000 x 150mm + Sweep volume 12.6 l + Maximal rotational speed 2400 rpm + Weight 2.450 kg

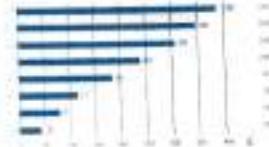
EC CERTIFICATION: CAT B - 16 people
PRICE: € 3.100.000 standard Tax VAT

Condizioni della prova Conditions on test

Locazione / Place	Distanza / Distance	Peso incastrato / Little load	Cattive condizioni / Bad weather
Mare / Sea state	500 metri / 500 m	10 nodi / 10 knots	SE
Vento forte / Wind speed	0	0	0
Altezza onde / Wave height	0	0	0
Personale a bordo / People on board	10	10	10
Combustibile imbarcato / Fuel volume on board	30%	30%	30%
Acqua imbarcata / Water volume on board	28%	28%	28%
Eliche / Propellers	03	03	03
Motore / Main propulsion	2 x Volvo IPS 1500	2 x Volvo IPS 1500	2 x Volvo IPS 1500

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi Wh Fuel consumption Wh



Velocità minima di pianeta 12 nodi
Minimum sailing speed 12 knots

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

10

Velocità / Speed	Velocità Mn / Top speed	Consumo litri/mi / Fuel consumption l/mile	Consumo Wh/Media / Total Fuel consumption (liters per nautical mile)	Autonomia km / Range
Velocità Mn / Top speed	Boat speed / Knots	Total Fuel consumption / Liters per nautical mile	Total Fuel consumption (liters per nautical mile) / Kilometers per liter	Autonomia km / Range
1000	9.5	43	4.39	900
1100	10.2	61	6.68	882
1200	10.7	81	8.28	803
1300	11.2	101	9.99	747
1400	11.7	121	11.88	685
1500	12.3	141	13.88	621
1600	12.8	161	15.88	560
1700	13.3	181	17.88	502
1800	13.8	201	19.88	446
1900	14.3	221	21.88	392
2000	14.8	241	23.88	340
2100	15.3	261	25.88	290
2200	15.8	281	27.88	242
2300	16.3	301	29.88	196
2400	16.8	321	31.88	152
2500	17.3	341	33.88	118
2600	17.8	361	35.88	85
2700	18.3	381	37.88	62
2800	18.8	401	39.88	48
2900	19.3	421	41.88	35
3000	19.8	441	43.88	28

Hulls by Codega mean you can have a boat with good performance levels in a rough sea, but at the same time keep planing even at low speeds, and so have complete control of the yacht even in critical conditions.

Le carene di Codega consentono di avere una imbarcazione con grande performance in mare formato, ma nel contempo di rimanere in planata anche a basse velocità e quindi avere il pieno controllo dell'imbarcazione anche in condizioni veramente critiche.



were not impossible, but they were definitely not very comfortable. The boat has two Volvo Penta D13s each developing 1,000 horsepower and IPS 1350 propulsion. The power is delivered evenly, in 13 seconds the hull comes out of the water and to get to the top speed of thirty knots, you need a further twenty. A reasonable cruising speed for longer is 19 knots (with around 180 litres of fuel per hour). It moves through the waves very well and it is distinctly precise when you start to make tight turns. Something to command is the steering position. Bluegarnet owners, as we saw, are experts who like to steer the boat themselves. A consequence of that is the fact that the area has been especially carefully done. The BG72 is a real pleasure: the dashboard is in an excellent position, very far forward with really good visibility even under the bow; the two joystick controls are in a perfect position and become the natural extension of the skipper/owner; the double seat is welcoming and enveloping, without being excessive; the triple Garmin touch screen means you can keep an eye on the engines, navigation facilities and maps, and even adjust how you see them suit your preferences. And finally, when you close the large door that opens to the cockpit there is complete silence. How can you sum up? It is made for sailing and made to measure for the owner. ▲

Engine room

I due Volvo Penta D13 con trasmissione ips 1350 garantiscono un alto livello di manovrabilità e uno spazio minimo sottocoperta. La velocità massima è di circa 30 nodi e il consumo complessivo è di 385 litri/ora.

The two Volvo Penta D13s with IPS 1350 transmission ensure the boat has a high level of manoeuvrability, while at the same time minimising space used below decks. The top speed is approximately thirty knots, and overall fuel usage is 385 litres per hour.

