

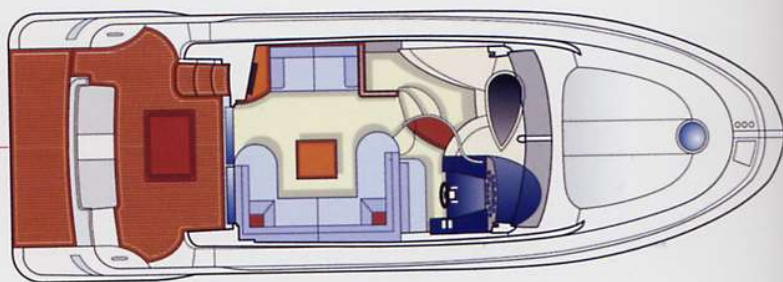




AZIMUT 40' HI-TECH

DI FRANCK VAN ESPEN FOTO DI MATTHIEU CARLIN

È UN CONCENTRATO DI INNOVAZIONI. STEFANO RIGHINI HA ALLARGATO AL PRUA PER RENDERLA PIÙ PRATICABILE. HA ESTESO LA SUPERFICIE DEL FLYING BRIDGE PER DISPORRE DI UNO SPAZIO DA BARCA SUPERIORE. CARLO GALEAZZI HA INTRODOTTI I RAFFINATI LINGUAGGI DEI VENTI E DEI TRENTA METRI ANCHE SULL'ENTRY LEVEL. L'UFFICIO TECNICO E L'UFFICIO STILE DI AZIMUT HANNO CONCENTRATO SUL "PICCOLO" TUTTA LA LORO ESPERIENZA E IL CANTIERE HA MESSO IN PIEDI AD AVIGLIANA UN CAPANNONE APPOSITO PER COSTRUIRLO COMPLETAMENTE IN INFUSIONE.



LUNGHEZZA F.T. 12,35 M
LARGHEZZA 4,22 M

MOTORIZZAZIONE 2X380 CV CUMMINS CMD Q5B
PESO 13,2 T

CARBURANTE 1000 L
ACQUA 500 L

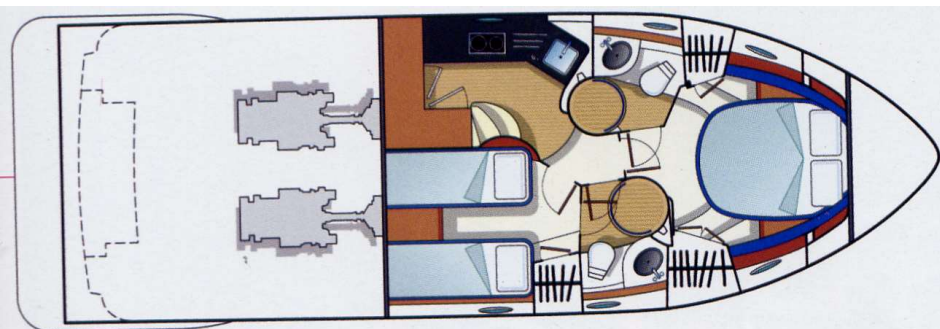
VELOCITÀ MASSIMA 29 NODI
VELOCITÀ DI CROCIERA 25 NODI
AUTONOMIA 300 MIGLIA

Appena saliti a bordo ci si rende conto dell'ampiezza degli spazi. Il quadrato è molto accogliente con un gran divano ad U, con alle estremità due piccole lampade dal design sofisticato, e un tavolo basso che si alza con un comando idraulico. Ma le sorprese non finiscono qui poiché il piano del tavolo si piega in due parti e ruota fino ad adattarsi perfettamente alla sagoma del divano. Un'ulteriore dimostrazione dell'ingegnosità del cantiere che fa di tutto per garantire il massimo comfort a bordo dei suoi yacht. L'arredamento è moderno, reso particolarmente accogliente da una soffice moquette abbinata a pannellature in ciliegio chiaro. Di fronte al divano ad U ce n'è un altro, addossato alla paratia, dal quale si può comodamente guardare la televisione su uno schermo al plasma di ultima generazione. Un altro esempio della cura dei dettagli si riscontra nel design del mobile con gli alloggiamenti per le stoviglie. La cucina è sul ponte inferiore; altro bell'esercizio di stile. Il piano di lavoro, la cui superficie continua in resina non mostra alcun sistema di apertura evidente, alloggia alcuni capienti armadietti. Il risultato è notevole anche considerando che al suo interno è prevista persino una cella per la conservazione dei vini. Osservando con attenzione i mobili sotto il piano di lavoro si apprezza in pieno la qualità delle finiture. I due bagni, dotati entrambi di doccia, stanno su questo stesso livello. La cabina ospiti

ti ha finiture assai curate e, altra interessante soluzione, il letto può essere unico o separarsi in due comodi letti singoli. La parte prodiera è occupata dalla cabina armatoriale che, grazie all'intelligente distribuzione dei volumi, risulta più spaziosa che su altre barche di questa dimensione. Su tutta la barca i dispositivi di apertura e chiusura di porte e ante non sono visibili.

Dopo il Salone di Genova, questo Flybridge si è imposto come una delle novità più interessanti presenti sul mercato. Bisogna sottolineare che è la prima imbarcazione di questa dimensione ad essere costruita ad infusione, un procedimento che presenta molti vantaggi, come una bassa emissione di stirene, una migliore distribuzione della resina, un'ottima qualità di produzione e un notevole risparmio nei tempi di realizzazione. Pur non rappresentando una svolta rivoluzionaria sotto il profilo stilistico, l'Azimut 40' ha finestrature laterali dal design originale, caratteristica tipica della "casa". La novità è piuttosto da trovare negli spazi a prua che





PROGETTO
STEFANO RIGHINI
DECOR
CARLO GALEAZZI
COSTRUTTORE
AZIMUT



PICCOLO MA GRINTOSO L'AZIMUT 40 OFFRE SPAZI INUSITATI PER UN DODICI METRI. A SINISTRA LA CUCINA IN PIANO

LA TIMONERIA È UN CAPOLAVORO DI ESTETICA E DI FUNZIONALITÀ, RISULTATO DELLE APPROFONDITE RICERCHE E DEI RISULTATI MATURATI SULLE UNITÀ PIÙ GRANDI, DAL LEONARDO 98 ALL'OPEN 68 S. A FIANCO IN ALTO IL SALONE MOSTRA TUTTA L'ELEGANZA DELLE SCELTE DI GALEAZZI. SOTTO, LA CABINA DI PRUA. ILK LAYOUT DI RIGHINI PREVEDE DUE COMODE CABINE CON BAGNO PER UN COMFORT TOTALE.



umentano la superficie per le manovre all'esterno e il volume delle cabine all'interno. Si tratta di una innovazione interessante che non incide sull'aggressività delle linee generali. Questa soluzione, inoltre, mette a disposizione una calata destinata alla catena dell'ancora. Il prendisole è dotato di materassini con poggiatesta. I passavanti, come il pozzetto, sono rivestiti in teak con un ulteriore dettaglio interessante che dimostra tutta l'esperienza del cantiere: gli imbarchi per acqua e gasolio sono nascosti all'interno di appositi alloggiamenti. Oltre ad essere una soluzione esteticamente gradevole, questa scelta evita di versare carburante sul teak. La spiaggetta è accogliente e presenta una passerella idraulica. A sinistra una porta nasconde la presa di terra, la doccia e, all'occorrenza, le cime d'ormeggio. Per le attrezzature e la cura del dettaglio, questa barca non ha eguali nel mercato dei fly di questa fascia. Tra le innovazioni tecniche interessanti segnaliamo la realizzazione di un tavolo che va ad incastrarsi sotto il divanetto posteriore. Per costruirlo è stato fatto un accurato studio che ha portato alla costruzione di un pezzo unico in acciaio inox che ne consente un'agevole utilizzo. Nel pozzetto, equipaggiamento piuttosto insolito per un flybridge, c'è un piccolo frigo. L'accesso alla sala macchine è tramite una botola nel pozzetto da cui si può apprezzare l'elevato grado di insonorizzazione del locale motori. A questo proposito c'è da sottolineare che, in navigazione, il ronzio del gruppo elettrogeno è appena percettibile grazie allo scarico sotto la linea di galleggiamento. La sala macchine ha un'altezza ridotta e la circolazione al suo interno è piuttosto difficile. Il flybridge è invece particolarmente spazioso e accessibile da una scala molto gradevole. La separazione dall'esterno, e quindi dai

rumori durante la navigazione, è assicurata da un'ampia porta a vetri. La sistemazione è assai funzionale con un'area pranzo e un superbo solarium. La plancia rimane ben protetta dietro un funzionale parabrezza. Oltre alla strumentazione standard, la console dispone di numerosi schermi di controllo tra cui uno alquanto insolito: un dispositivo di controllo delle fasi di ormeggio. Tutti i comandi sono raggruppati in due aree accanto al volante, in modo da essere facilmente accessibili. L'apertura dei due vetri a mezza luna avviene tramite un comando elettrico. Altri comandi sono celati in appositi alloggiamenti per non creare un eccessivo e sgradevole affollamento sulla console.

Grazie ai comandi elettronici l'Azimut 40' manovra con grande agilità. La cura nella predisposizione degli scarichi fa sì che i due Cummins da 380 cv possano sviluppare tutta la loro potenza senza provocare eccessivo rumore. L'accelerazione è progressiva, per nulla brusca né accompagnata da sbuffi nerastri. Stando al timone sul fly, non si sente praticamente alcun rumore. Il parabrezza svolge egregiamente il proprio ruolo proteggendo efficacemente il pilota. L'Azimut 40' ha un buon assetto in navigazione ed è manovriero. Nonostante la prova sia stata effettuata con la barca assai carica, non abbiamo avuto difficoltà a raggiungere i 29 nodi. In condizioni di mare calmo abbiamo potuto provare le caratteristiche della sua carena navigando sulla scia di un "fratello maggiore", un Azimut 55'. Lo scafo non vibra e non batte, la V profonda si comporta in maniera eccellente e non vi è proprio nulla da ridire sulle qualità marine di questa imbarcazione. Questo modello è un concentrato di virtù estetiche, di innovazioni tecniche e soluzioni funzionali e ingegnose che corona l'impegno tecnologico di Azimut. •

