

Azimut 68 S

di L. Sordelli e T. Gabba



La casa di Avigliana esordisce alla grande nel mondo degli open. Bellissima la cabina armatoriale con vista a livello del mare. Sportiva ed elegante, per raffinati. Ha vinto il Gran Premio dell'Innovazione 2004.

«**G**li interni delle barche? Avete mai notato che, quando ci si trova sottocoperta della gran parte delle imbarcazioni, per quanto gli arredi siano belli o raffinati, potrebbero essere quelli di uno chalet tirolese, o di



prova



1



2

3



4



AZIMUT 68 S

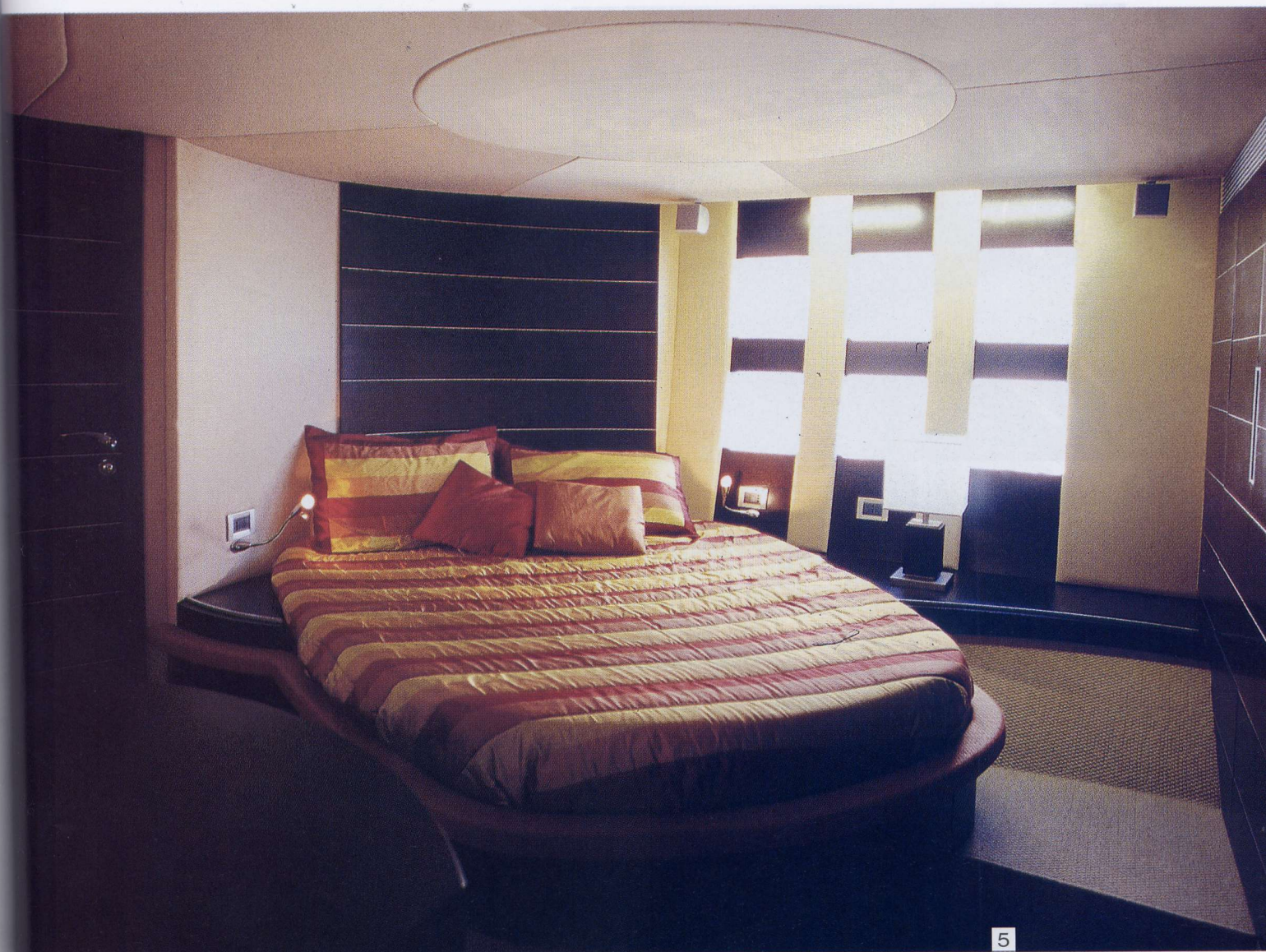
prova

1. La cabina di prua ha la classica forma a V e parecchio spazio intorno al letto.

2. La zona relax della cabina armatoriale. E' arredata con un tavolo di legno e due poltrone contrapposte illuminate dalla suggestiva finestra sul mare.

3. La cabina per gli ospiti con i due letti gemelli. La dimensione dei letti e dell'ambiente è piuttosto ridotta.

un appartamento milanese? Chi si accorge che siamo sul mare?». A parlare è Stefano Righini, l'uomo che ha curato il *concept*, cioè l'idea, il senso del nuovo Azimut 68 S. Una barca che è stata costruita intorno alla sua grande cabina armatoriale che, ve lo assicuriamo, a chi la abita ricorda ogni istante che siamo sul mare, dentro al mare. Il particolare (si fa per dire) che fa la differenza è la finestratura: sei quadrati di cristallo, una semplicissima ma moderna, elegante geometria che offre un'emozionante vista a filo del mare. E se questa cabina è il cuore della barca, regina del Salone di Genova 2003 e premiata da Vela e Motore con Il Gran Premio dell'Innovazione, anche altri sono gli aspetti che la rendono nuova, interessante. Primo fra tutti che per la prima volta dal cantiere



5

di Avigliana, da sempre patria delle barche col fly, arriva un open. Ed è un open particolare: «Sportivo, ma non aggressivo, che può piacere anche alle donne che possono salirci senza sentirsi a disagio. Una barca veloce, ma anche serena. Non si può imporre a tutti un modo di vivere», sempre nelle parole di Stefano Righini. Un open, quindi fuori dalla mischia, mai volgare, mai eccessivo, che se riprende un'idea già nota (quella di spostare sul ponte superiore dinette, lasciando sottocoperta solo la zona notte) lo fa in maniera equilibrata, senza soluzione di continuità tra il dentro e il fuori. Una filosofia progettuale che è piaciuta al mercato (nove le barche vendute già al Salone) e che stata ripresa sulla sorellina maggiore, l' 86S, appena presentato al salone di Düsseldorf.

Interni

Come dicevamo, per raccontare questa barca bisogna per forza cominciare da quello che troviamo sottocoperta. Tutto il progetto si sviluppa attorno alla cabina armatoriale a centro scafo e che ne sfrutta l'intera larghezza. Il layout voluto da Stefano Righini prevede un letto matrimoniale che dalla murata di sinistra si allunga in diagonale verso il centro, mentre dalla parte opposta alloggia una zona living con un tavolo orientato per baglio e due divani contrapposti. Una disposizione semplice, ma che nasce da una volontà precisa, quella di avere una bella vista sul mare da entrambe le zone funzionali, quella del letto, e quella ufficio-lettura: «L'idea era quella di cercare di far rimanere più tempo possibile nella

loro stanza, di farli alzare tardi». Il mezzo per raggiungere questo fine sono proprio le finestrate in cristallo il cui disegno non deriva da esigenze strutturali ma da una pura scelta estetica, nata osservando un castello medioevale. Sì, avete letto bene, Righini ha avuto la fulminazione osservando il panorama attraverso la stretta feritoia in uno spesso muro di pietra: «Seduto davanti ad un tavolino poco differente da quello che ora è sul 68 S. Mi ha colpito l'effetto visivo che si trasformava in effetto emotivo».

Alle spalle di questa cabina il bagno, lungo e stretto, intelligente filtro tra la zona notte e la sala macchine. Anche la cabina di prua, dalla tradizionale forma a V, con letto quasi interamente aggirabile, ha notevoli dimensioni e molto spazio per stivare bagagli

4. Il bagno dell'armatore si trova a poppa e separa l'ambiente dalla sala macchine, riducendo così il rumore dei motori. Elegante il lavabo di cristallo.

5. La cabina armatoriale è il cuore dello yacht. L'ambiente che grazie alla finestra di ispirazione "medioevale" progettata da Stefano Righini ha segnato una nuova strada nel design degli interni. Bellissimi i cromatismi creati dalla tappezzerie con il legno wengé, molto scuro.



1



2



3



4

AZIMUT 68S

prova

1. Il design della consolle di guida è in linea con il resto dell'imbarcazione. Gli strumenti dei motori sono incassati in linea nel pannello superiore. L'elettronica è invece in primo piano sul cruscotto.
2. Questo scatto mostra con chiarezza l'entrata sdoppiata per cucina e zona notte e la paratia che le separa.
3. La cucina mostra uno stile essenziale con superfici argentate e mobili in wengé.

e vestiti. Più piccola, invece, la terza cabina laterale con due lettini singoli a nostro avviso un po' troppo stretti, una buona "stanza per i bambini".

L'altra zona regina dell'Azimut 68S è il salone principale. Qui Righini e Carlo Galeazzi (che si è occupato nello specifico della scelta dei materiali e delle decorazioni, sua l'idea degli arredi all'insegna del contrasto cromatico, con legni in wengé scuro e tessuti chiari) hanno lavorato per creare "un'osmosi tra esterno ed esterno". Come? Prima di tutto grazie al portellone posteriore a "tutta apertura" che, grazie a un sistema a quattro ante scorrevoli in cristallo temperato e acciaio, mette in collegamento diretto il salone con il pozzetto (e tutti i mobili sono stati orientati in modo da creare un'unica grande

zona di conversazione); in secondo luogo con l'hard top del quale abbiamo apprezzato molto la velocità di apertura, la silenziosità e la precisione del meccanismo (il cui principio di funzionamento è di derivazione automobilistica); in terzo luogo sfruttando l'ampia finestratura del salone con la tradizionale forma a pinna di pescecane rovesciata (ormai simbolo della gamma); e infine grazie al bimini a scomparsa che va a coprire il pozzetto. In questo modo il dentro e il fuori diventano una sola cosa, gli spazi si sommano e raddoppiano. Semplice, geniale.

La cucina è isolata da tutti gli altri ambienti e costituisce una realtà a sé, con tutto lo spazio necessario per lavorare e fare cambusa. Vi si accede dal salone principale scendendo una scala sdoppiata

che conduce anche nella zona notte. Ci sembra anche qui ben riuscito l'intento dei progettisti di separare gli ambienti, in base alle specifiche esigenze funzionali. Questa soluzione di layout interni rappresenta l'unica versione per offerta dal cantiere che ha voluto distinguere e caratterizzare la linea S delle proprie imbarcazioni con uno stile inconfondibile (e siamo d'accordo con Righini quando ci dice che il vero successo commerciale nel tempo di un modello è dato in primo luogo dalla disposizione degli interni e dalla loro funzionalità, ancora prima del design esterno).

Coperta

La coperta sia come design e che nella sua organizzazione rappresenta, in maniera coerente con la filosofia del progetto,



5

un buon compromesso tra sportività e comfort. Spiccano il bel rosso delle fiancate messo in mostra da un nuovo bianco ghiaccio (che dovrebbero contraddistinguere tutta la serie) e la finestratura sulle murate, importante elemento di riconoscimento anche dall'esterno.

Il pozzetto è il cuore di questa imbarcazione per quanto riguarda la vita all'aperto. Come accennato sopra, questa zona è molto godibile anche per la continuità che ha con il salone. Interessante il bimini che fuoriesce elettricamente dalla struttura del rollbar e che si estende verso poppa a coprire tutta l'area living. Qui trovano posto anche un tavolo estendibile e un divanetto fisso, oltre al mobile cucina esterno con griglie, lavello e frigorifero (op-

tional). All'estrema poppa un prendisole capace di ospitare più persone grazie alle notevoli dimensioni (275 x 237 cm) ottenute "inventandosi" una sorta di spoiler che si allunga sopra la plancia (soluzione anche esteticamente molto centrata).

Sempre dal pozzetto si accede, attraverso uno stretto passauomo, alla cabina del marinaio dotata di un piccolo bagno, non prevista nella configurazione di base ma da installare solo su richiesta dell'armatore (e la barca, come abbiamo avuto modo di verificare, mostra una facilità di conduzione da non richiedere per forza un equipaggio professionista).

Dalla plancia di poppa si accede al garage per il tender mentre al suo interno è nascosta la passerella idraulica a scomparsa da

3,4 metri. Nota un po' dolente sono i passavanti, sacrificati per guadagnare spazio nel salone e con una dimensione che non va oltre i 30 cm. Il passaggio a prua risulta però sicuro grazie ad una battagliola ben dimensionata che offre un buon appiglio nei movimenti. Come ogni buon open molto spazio per prendere il sole lo troviamo sull'ampio ponte di prua.

In termini di costruzione la priorità dell'azienda in fase progettuale era quella di ottenere uno scafo leggero e ben manovrabile. Quindi pesi contenuti e, soprattutto, concentrati in basso e a centrobarca. La carena e in vtr monolitica, mentre fiancate sovrastrutture sono in sandwich con anima di Pvc. Per gli strati esterni è stata utilizzata resine vinilestere, il

4. In primo piano il mobile multiuso del salone. Un meccanismo servo assistito permette al televisore di scomparire nel suo interno. Quando questo non è in uso si possono aprire le ante abattibili e usarlo come tavolo da pranzo.

5. Grazie alle quattro ante scorrevoli di cristallo, all'hard top scorrevole e alla finestratura il salone diventa un tutt'uno con l'esterno. Lo spazio interno si somma quindi a quello esterno.



AZIMUT 68S

prova

1. L'hard top ha un funzionamento rapido e silenzioso. E' di ispirazione automobilistica.
2. La plancia di poppa "nasconde" la passerella idraulica, da qui si accede anche al garage di poppa.
3. Il mobile multiuso dotato di griglie, frigo e lavabo permette di cucinare anche in pozzetto.
4. Da un pannello controllo installato all'esterno si comandano una serie di servizi. Tra questi il portellone del garage e del vano motore, il tendalino, la passerella.

gelocoat è neopentilico-isoftalico. La carena è a V profonda, l'angolo di uscita a poppa è di 15°, a metà carena di 19°, con pattini di sostentamento su 2/3 della lunghezza.

La prova

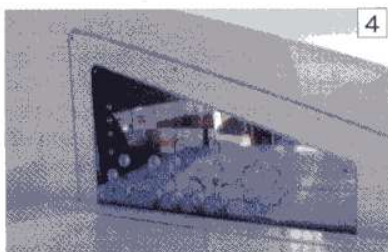
L'Azimut 68S è una barca equilibrata e facile da condurre che, nonostante le dimensioni, difficilmente può creare problemi a chi la conduce. Ci si sente subito a proprio agio, l'accelerazione è graduale, la risposta del timone è precisa e non si avverte il senso della velocità. Abbiamo apprezzato come il cantiere non

abbia esagerato con le potenze a tutto vantaggio della facilità d'uso generale. Lo scafo si è ben comportato anche con mare formato e, nonostante i quasi 35 nodi raggiunti, non ha mai battuto eccessivamente sull'on-

da. La scia è pulita, la derapata è minima. Le linee di carena centrate e una costruzione intelligente, mirata prima di tutto

a contenere e a concentrare in basso i pesi, portano a non dovere utilizzare quasi mai i flaps e ad aver un raggio di virata ragionevole. La rumorosità rientra nella media per questo genere

di imbarcazioni anche se si fa sentire un po' troppo il fischio delle turbine che costituiscono buona parte del rumore di fondo durante la navigazione. La visibilità che ha il timoniere in navigazione quando la prua sale non è delle migliori, ma il cantiere ha già provveduto ad alzare la seduta di 10 cm sui modelli successivi a quello della prova. Sempre nell'ottica della facilità di conduzione è disponibile (come optional) un joystick di manovra che serve per gestire i movimenti dello scafo durante le fasi di attracco. Questo dispositivo permette di attivare contemporaneamente i propulsori e i bow-thruster per effettuare uno spostamento nella direzione voluta, la barca riesce così a spostarsi lateralmente e ruotare sul posto.



AZIMUT 68S LA PROVA IN CIFRE

□ Progetto

Stefano Righini (exterior styling, interior lay-out, concept),
Carlo Galeazzi (Interior Designer)

□ Prezzo

1.500.000 euro + Iva.

□ Dati

Lunghezza fuori tutto **metri 20,74** – lunghezza al galleggiamento **metri 19,92**
larghezza massima **metri 5,20**
immersione con eliche **metri 1,58** – capacità serbatoio

carburante **litri 3.200** – capacità serbatoio acqua dolce **litri 950**
dislocamento a vuoto **kg 27.000** – posti letto **6 + 2** portata omologata **14** persone categoria di progettazione **B**.

□ Misure interne

Salone: altezza cm 196, lunghezza x larghezza cm 420 x 390 – cabina di prua: altezza cm 192, letto 210 x 177
cabina centrale: altezza cm 200, letti 192 x 63 e 183 x 63
cabina di poppa: altezza cm 197, letto 206 x 162.
Altezza bagni cm 196.

□ Motori

Due MTU 12V 183 TE93 da **1.150 cv** con trasmissione V-Drive – 4 cilindri diesel iniezione diretta – **12** cilindri a **V90°** – alesaggio x corsa **mm 128 x 142** – cilindrata **lt 1.83**.

□ Dotazioni standard

Generatore Kohler da 6,5 kW – teak in coperta – radar autopilota – tridata – gps vhf radio CD.

□ Dotazioni optional

Aria condizionata – gruppi

elettrogeni da 9 fino a 17 kW
dissalatore da 60 lt/h
circuiti telecamere di controllo
verricelli tonnellaggio in pozzetto
frigorifero e grill in pozzetto
lavastoviglie – tendalino a scomparsa per il pozzetto.

□ Indirizzi

Costruttore
Azimut
via M. L. King 9-11
Avigliana, Torino
tel. 011 93161
fax 011 9367270
www.azimutyachts.net

□ Le prestazioni a motore

Giri	nodi	dBA dinette	dBA cab. poppa	note
1.000	11,2	59	59	minimo
1.200	12,6	66	68	in dislocamento
1.400	15,8	68	73	vel. min. planata
1.600	20,6	70	74	plana
1.800	25	72	75	
2.000	28,8	74	78	vel. di crociera economica
2.200	30,7	75	80	vel. di crociera
2.400	34,8	76	81	vel. massima

Le condizioni della prova: vento a 15-20 nodi, mare formato, 6 persone a bordo, serbatoio dell'acqua al 90%, serbatoio gasolio pieno per %.

- Originalità dei layout
- Conduzione



- Dimensione cabina ospiti
- Passavanti

□ In sintesi

Una delle regine indiscusse dell'ultimo salone. Segna l'ingresso di Azimut nel mondo degli open, e lo fa con successo. Un progetto costruito intorno alla cabina armatoriale, un gioiello di architettura di interni dominato dalle basse finestrate laterali. Costruzione moderna, pesi contenuti e baricentro basso. Facile la conduzione nonostante la mole.

