

Designer organico

Organic designer

CAMILLO GARRONI È IL DESIGNER DI RIFERIMENTO DI PRESTIGE YACHTS, GRUPPO BÉNÉTEAU. CI SIAMO FATTI RACCONTARE I NUOVI PROGETTI PRESENTATI TRA IL SALONE DI CANNES E FORT LAUDERDALE

CAMILLO GARRONI IS THE CHIEF DESIGNER AT PRESTIGE YACHTS, PART OF THE BÉNÉTEAU GROUP. HE TOLD US ABOUT THE NEW PROJECTS PRESENTED AT THE CANNES AND FORT LAUDERDALE BOAT SHOWS

by *Niccolò Volpatic*

photo by *Andrea Muscatello*

Non è la prima volta, per usare un eufemismo, che varco la soglia dello studio genovese di Camillo Garroni. Ma lo faccio sempre con piacere. In primis perché Camillo è molto accogliente e stare ad ascoltarlo non è mai un déjà-vu. E poi perché la sua casa/studio è a meno di cento metri da dove è nato mio padre e hanno vissuto i miei nonni. Per me, è come fare un viaggio nel tempo. Forse sarà perché la mente viaggia che, mentre intervisto Camillo Garroni, penso alla figura dell'intellettuale organico teorizzata da Antonio Gramsci. Il partito di Camillo è il Gruppo Bénéteau, al quale è organico ormai da molti anni. «Tra tutti i designer che hanno collaborato con il cantiere, sono l'unico che ha un contratto di esclusiva». Gramsci contrapponeva la figura dell'intellettuale organico a quella dell'intellettuale tradizionale, sostenendo che non si può separare l'homo faber dall'homo sapiens. «È fondamentale quando inizio ad avvicinarmi a un nuovo progetto sapere quante barche il cantiere ha intenzione di produrre. Sapere in anticipo quali saranno i tempi di produzione, quanti modelli finiti ci si aspetta al mese, quanti



in assoluto in un anno, è importante per tarare il tipo di progetto. Se i numeri sono elevati, so che devo trovare soluzioni che semplifichino la vita a chi sta in produzione», afferma Camillo. Chi detta i numeri? Il mercato. Come nel caso di M8, presentato sulla carta a gennaio 2023 al Boot di Düsseldorf e dal vivo a Cannes a settembre. Il primo catamarano a motore di Prestige è stato M48 e il successo è andato oltre le più rosee aspettative. Avendo avuto modo di testarlo, credo che una delle ragioni che ne hanno decretato il successo, sia che si tratta di un catamarano nato per essere un multiscafo a motore. Non è così scontato. Alcuni cantieri cercano di ottimizzare l'investimento dello sviluppo del progetto e della produzione. Succede così che un modello a motore non sia altro che un catamarano a vela a cui è stato tolto l'albero. E anche in produzione la linea è la stessa e solo a un certo punto della lavorazione differisce a seconda che

si debba consegnare un catamarano a vela o uno a motore. Per M48 e anche per il nuovissimo M8 non è così. È un multiscafo, ma è solo a motore. Il vantaggio è duplice: il baglio è notevole, ma non eccessivo. Un catamarano a vela è molto più largo e quindi ingombrante, soprattutto se lo si deve ormeggiare alla banchina di un porto. I modelli di Prestige, invece, offrono tutto lo spazio e il comfort che serve, ma senza sprechi in larghezza. Inoltre, si ha un vantaggio in navigazione. Un catamarano a motore va più veloce di uno a vela, ovviamente, e tutta la parte centrale, cioè della dinette, rimane pochi centimetri sopra la linea di galleggiamento. Qual è il problema? Che soffre il beccheggio quando il mare è formato. M8, invece, così come il precedente M48, ha una sovrastruttura che rimane più alta sull'acqua, le due prue hanno una V profonda e l'onda scorre al centro dei due scafi. Ci deve essere un mare davvero molto formato affinché soffra il beccheggio.

«Ho partecipato a uno dei test che il cantiere fa in fase di rodaggio – racconta Camillo Garroni – a Monfalcone con più di trenta nodi di Bora. La cosa che mi ha colpito di più è la stabilità in navigazione e la silenziosità. La velocità massima l'abbiamo raggiunta a 23 nodi e mezzo e a 20 sono rimasto nella cabina armatoriale a prua, che è a tutto baglio, nel silenzio più assoluto. Si può parlare tranquillamente come se ci si trovasse nel salotto di casa. La carena, disegnata dall'equipe di Mark Lombard mi

M8 è il secondo catamarano a motore di Prestige. Lo scafo misura quasi venti metri di lunghezza e il baglio è di 8,85 metri. F4 è il primo modello della nuova serie fly di Prestige. La cabina armatoriale non è più a centro barca come per i predecessori, ma a prua.

The M8 is the second power catamaran in the Prestige range. It is almost twenty metres long and 8.85 metres wide. The F4 is the first model in the new Prestige Flybridge range. The master stateroom has been moved from midships to the bow.



M8 photo by Jean-Francois Romero



Prestige F4.

ha dato un'ottima sensazione. L'assetto è perfetto. Anche in navigazione a velocità sostenute, ci si muove in sicurezza, senza difficoltà. Una cosa impensabile su un monoscafo, ma anche su tanti catamarani». Un'altra barca che ha visto al lavoro lo studio Garroni è F4, il nuovo fly Prestige. Confesso che un fly tra 40 e 50 piedi non mi dà la sensazione che possa presentare molte novità, ma, parlando con Camillo, mi accorgo di avere torto. «Ho riportato la cabina armatoriale a prua e non più a centro barca e la scelta mi ha molto soddisfatto. È un ambiente luminoso e molto confortevole. Lontano dalla sala macchine e con un'ottima abitabilità che non sempre si ha quando la cabina è collocata più a poppa. Inoltre, ho scelto una cucina a L e non a U perché volevo una vivibilità differente nel salone e in pozzetto. Sono spazi

pensati per essere vissuti da seduti. La vista verso l'esterno, anche quella consentita dalle vetrate della dinette, è perfetta da seduti. Non solo per quando si è all'ormeggio, ma anche in navigazione. La cucina, inoltre, in particolare per imbarcazioni di questa taglia, è il centro del mondo. E su questo nuovo fly funziona anche da bar per il pozzetto». E, infine, la matita di Garroni ha lavorato per il nuovo Wellcraft 435, il secondo modello da quando il cantiere è entrato a far parte del Gruppo Bénéteau. Il primo fu il 355. «È un segmento affollato – racconta Camillo Garroni – con tanti modelli di barche strette, veloci, sportive; molte delle quali realizzate in Nord Europa. Come ci siamo distinti? Con il nostro Dna, cioè senza stravolgere le caratteristiche di questi fast commuter, ma senza nemmeno rinunciare al comfort e al lusso. Sul 435

ci sono due cabine e due bagni con box doccia separato. Pozzetto, dinette, cucina, sono tutti ambienti abitabili. Lo spazio a disposizione non manca. Il design è quello sportivo e aggressivo che ci si aspetta, con il parabrezza inverso e la motorizzazione fuoribordo, ma non si tratta di una barca spartana che costringe l'armatore, i suoi amici o la sua famiglia, a fare delle rinunce».

It was far from the first time that I paid a visit to Camillo Garroni. But I always do so with pleasure. Principally because Camillo is very welcoming one never feels one has heard it all before when one listens to him. Then there's the fact that his home/studio is less than one hundred metres from where my father was born, and where my grandparents lived. So it feels like going back in time. Perhaps that's why my mind wandered while I was interviewing Camillo, and I started thinking about the figure of the organic intellectual, a concept created by Antonio Gramsci. Camillo's party is the Bénéteau Group, which he has been an integral part of for many years now.

Due versioni disponibili per gli interni del Prestige M48, con tre o quattro cabine, tutte con bagno privato e box doccia separato.

Two versions available for the interiors of the Prestige M48, with three or four cabins, all of them with private bathrooms and separate shower cubicles.





Wellcraft 455 fa seguito al 355 realizzato solo un paio di anni fa. È fedele agli stili fast commuter senza rinunciare al comfort.

The Wellcraft 455 follows on from the 355, which was launched a few years ago. It stays true to the fast commuter style without sacrificing comfort.

«Of all the designers who have worked with the yard, I am the only one with an exclusivity contract». It was Gramsci who distinguished the figure of the organic intellectual from that of the traditional intellectual and said that you could not separate homo faber (“man as maker”) from homo sapiens. «When I start on a project it is essential to know how many boats the yard intends to make. Knowing what the production timescale will be, how many units will be turned out each month and the total output for the entire year is important to set the level for the type of project. If we are talking about large numbers, I know that I have to find

solutions that simplify things for the people working in production», says Camillo. Who tells you what the figures are? The market. As in the case of the M8, which made its debut in off-plan form in January 2023 at the boot Düsseldorf show, and was physically presented at Cannes in September. The first power catamaran produced by Prestige was the M48, which exceeded the yard’s wildest expectations in terms of sales. Having been able to try it out, I believe that one of the reasons that made it successful was that it was designed to carry an engine. That’s not always a given. Some boatyards try to get the

most out of their development costs in design and production. And so the powered versions are just a sailing catamaran with the mast removed. The serial production process is the same until it reaches a certain point. But that’s not how it works for the M48 or the very recent arrival, the M8. It is a multi-hull, but only a powered one. The advantage of this is twofold: the beam is substantial, but not excessive. A sailing catamaran is much wider and can be especially cumbersome when berthing. The Prestige line delivers all of the room and comfort levels that you need but without unnecessary beams. You also get advantages when underway. A power catamaran goes faster than a sailing one, obviously, and all of the midships section – so the dinette – is just above the waterline. So why is that a problem? Because it pitches a lot as the waves pick up. But the M8, just like the M48 before it, has a superstructure that stays higher out of the water, both bows have a deep V and the water runs between them. It has to be quite a rough sea for it to start pitching. «I took part in one of the sea trials that the yard does», says Camillo Garroni «In Monfalcone, with a Bora wind blowing at over thirty knots. The thing that most





struck me was how stable it was when underway, and how quiet. The most we did was 23.5 knots, and at twenty I stayed in the master cabin in the bows, which is full beam, in absolute silence. You can talk without any difficulty, just like being in your living room at home. The hull, which was designed by Mark Lombard's team, felt very good. The trim is perfect. And even at high speed, you can move around safely, without any issues. Something that that would be unthinkable on a mono-hull, but also on many catamarans». Another boat which has been worked on by Garroni's design firm, is the F4, the new Prestige flybridge model. I have to say that a 40-to-50-foot flybridge boat doesn't seem like something that you could find much new on. But talking to Camillo, I realised that I was wrong. «I have moved the master cabin forward from midships, and I'm very glad I did. It has great natural light and is very comfortable. It's a long way from the engine room and has got good headroom, which you don't always get when a cabin is placed deeper in the bows. And I also went for an L-shaped kitchen, rather than a U-shaped one, because I wanted different headroom in the lounge and the cockpit. They are areas designed

to be experienced sitting down. The view outside, including through the dinette windows, is perfect when seated. Not just when you are tied up at the quay, but also when underway. Especially for this size of the boat, the galley is the centre of everything. And on this new flybridge boat, it also functions as a bar for the cockpit area». And, finally, Garroni's pencil has also been busy on the design for the new Wellcraft 435, the second model from when the yard became part of the Bénéteau Group. The first one was the 355. «It is a very crowded market segment», says Camillo Garroni, «with a lot of narrow, fast and sporty boats, many of them made in Northern Europe. How do we stand out? With our DNA, that is, without exaggerating the characteristics of these fast commuters, but also without neglecting comfort and luxury. The 435 has two cabins and two bathrooms with separate showers. The cockpit, dinette and galley are all usable living areas. And there is plenty of space. The design is sporty and aggressive, as we would expect, with an inverted windscreen and outboard engines, but it is not a Spartan boat that forces the owner or his friends and family to do without anything». ▴



Lo studio Garroni Design nasce nel 1971. Camillo, figlio di Vittorio, nel 2000 dopo la laurea in architettura, entra nello staff e oggi ne è il direttore progettuale.

Garroni Design was established in 1971. Camillo, Vittorio's son, joined the staff in 2000 after graduating in architecture. Today he is the company's design manager.