

# BARCHE®

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA

## OVER Sanlorenzo 118

DO DI

ter 53 Rose Island

teau Mc 4

r 300 deluxe

00m X Kid Stuff

INCONTRI RAVVICINATI

- Andrea d'Amato
- Paolo Ilariuzzi
- Alessandro Vismara
- Milvio Riccio
- Vittorio e Camilla Garro

1993 - 2014  
21  
anni  
BARCHE

Genova  
6, 2014  
L'UNICO  
MENSILE  
NAUTICO  
INTERNAZIONALE

ELETTRONIC

I localizzatori

PRIMA

Fin Elegance

o Dellapasqua

o Lodola e Jill Mathis

ECONOMIA

La legislazione  
dei porti turistici

AZIENDE

- Besenconi
- Mastervolt
- Magazzù
- Ranieri International





# L'architetto professore

Un sodalizio che festeggia i trent'anni di collaborazione tra lo studio **Garroni Design** e il cantiere nautico francese **Jeanneau**. Una storia fatta di **passione e grande talento**

di *Francesco Michienzi*

Vittorio Garroni Carbonara è il prototipo del progettista a tutto tondo, professore Ordinario di Disegno Industriale, Dipartimento delle Scienze per l'Architettura dell'Università di Genova dove ha insegnato a generazioni di ragazzi e ragazze la differenza tra un'idea vera e un'ipotesi di studio. Amato dai suoi studenti si è sempre battuto per far crescere la cultura del progetto industriale nel mondo delle barche, appassionato velista ha iniziato la sua carriera negli anni Ottanta con Massimo Musio Sale, in seguito suo successore come coordinatore della Laurea Magistrale in Design Navale e Nautico alla scuola di progettazione per la nautica da diporto di La Spezia, proprio con il progetto di un maxi yacht a vela di 88 piedi a La Rochelle in Francia. Il suo spirito innovatore e la sua capacità di risolvere i problemi che nascono nel tradurre in concreto un progetto sono stati subito notati dal cantiere Jeanneau a cui Garroni e Musio Sale proposero il concept del Prestige 41. Un progetto importante per l'epoca, aveva tre cabine con l'armatoriale a prua, tutte con i letti bassi e il loro bagno indipendente, aveva un bel living e un pozzetto esterno molto abitabile, ma la cosa veramente innovativa erano le grandi finestre a murata per rendere luminoso l'interno. Garroni era partito con un parallelo che vedeva la pancia di una balena come una cisterna buia con la luce che arriva da un buco al centro del soffitto illuminando la stanza solo con un cono di luce. La sua soluzione delle finestre a murata, invece, rendeva l'ambiente più luminoso con il soffitto che si schiariva con la luce naturale rendendo l'ambiente più gradevole. Dopo il 41, venduto subito in 40 esemplari, progettaron il Prestige 27 presentato al salone di Parigi del 1989. Gli anni Novanta hanno coinciso con una grande crisi della nautica europea, in Francia era stata più forte rispetto a quella italiana, la produzione si era praticamente azzerata. Fu in quel momento che Bénéteau acquisì il marchio Jeanneau per dar vita a un gruppo. La fama di Garroni e la sua capacità di essere innovatore era un dato di fatto da cui la nuova produzione di Jeanneau doveva assolutamente ripartire, nacque così il Leader 805 che fu un successo immediato, da 3/5 pezzi si arrivò in poco tempo a 200 esemplari all'anno. Il Ranocchio, così avevano soprannominato l'805, è stato lo scafo che ha dato un vero impulso industriale al cantiere consentendo

di adottare tecnologie fino a quel momento lontane dalla nautica. L'utilizzo di una fresa a controllo numerico per la produzione degli stampi e l'adozione dell'infusione per lo stampaggio delle barche aveva posto Garroni di fronte a nuove sfide dovendo utilizzare programmi computerizzati di progettazione, per l'epoca molto sofisticati, per realizzare disegni tridimensionali. Fino ad allora il lavoro si basava sulla capacità geometrica analitica della persona che progettava la barca e che doveva essere in grado di vedere e rendere tridimensionale, con un lavoro manuale, un oggetto che era stato disegnato bidimensionalmente su

un foglio di carta. Garroni aveva lavorato con Michel Dufour e la sua squadra. Li aveva conosciuto Gabriel, un uomo geniale che veniva dall'isola de la Reunion, vicino al Madagascar, era uno dei fedelissimi di Dufour e aveva la capacità di vedere nella sua testa gli oggetti disegnati bidimensionalmente e di tradurli in stampi perfetti. Una dote molto rara che possedevano poche persone il che rendeva più complicato fare le barche in vetroresina. Il processo di industrializzazione richiedeva di andare oltre al genio di un singolo da cui dipendono le sorti della produzione. Per questa ragione, pur avendo le competenze e l'esperienza

Jeanneau Sun Odyssey 54 DS  
2002-2009



1985-2014

Jeanneau Prestige 41  
1985-1991



Jeanneau Leader 805  
1995



Jeanneau Cap Camarat 755 wa  
1998





> Camillo Garroni è un figlio d'arte che affianca il padre Vittorio nella conduzione dello studio già da diversi anni. All'inizio della sua carriera **ha trascorso molti mesi in cantiere** per comprendere le problematiche degli uomini che **dovevano tradurre in concreto un progetto.**

Jeanneau Prestige 36  
1999-2006



Jeanneau Merry Fischer 925  
2001



Jeanneau Sun Odyssey 42 DS  
2006



**Jeanneau NC14**  
2012 attualmente in produzione



1985-2014

**Jeanneau Prestige 46**  
2002-2008

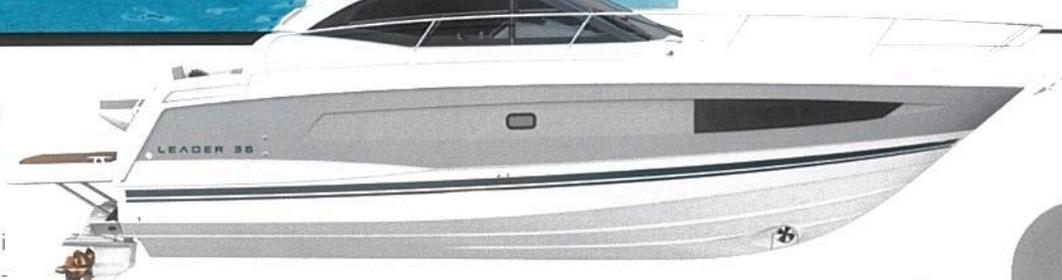


**Jeanneau Runabout 755**  
2003-2007



**Jeanneau Prestige 42Fly**  
2005-2012





maturata sul campo, Vittorio Garroni fu tra i primi ad adottare il software alias di provenienza automobilistica dai costi iperbolici per un settore piccolo come il mondo delle barche.

Alla fine degli anni Novanta Jeanneau decise di lanciare sul mercato una linea di motoryacht. Nacque il Prestige 36, dallo stile classico, non un disegno rivoluzionario, ma un oggetto fuori dal tempo che potesse durare negli anni. Il 36 fu la prima barca con stampi fresati a controllo numerico e stampata in fusione, innovativa e moderna nella tecnologia, ma classica e molto rassicurante nel design. La filosofia di Vittorio e suo figlio è sempre stata quella di mettere le mani in pasta frequentando sempre gli Atelier des production, tanto che Camillo Garroni prima di affiancare il padre nell'attività di progettazione ha lavorato per otto mesi alla linea di montaggio della fabbrica francese. Un'esperienza fondamentale per comprendere perfettamente la gestualità produttiva e capire di cosa ha bisogno un operaio, quali sono i movimenti che fa e in che modo sia possibile migliorare attraverso la progettazione tutti i passaggi quotidiani della linea di montaggio. Piccoli passi per fare grandi innovazioni.

Cambiamenti che a volte arrivano un po' per caso, oppure li hai nella testa che ti ronzano senza avere una vera

connotazione. L'impegno sui progetti delle barche a motore era sempre più intenso ma Vittorio continuava a pensare alle barche a vela. Aveva in testa il Ferretti Altura 42 disegnato da Alberto Mercati che era una barca molto interessante che cercava di introdurre quegli elementi di comodità che mancavano al mondo della vela. L'idea che si potesse fare uno scafo filante, bello nella linea slanciata e comodo sembrava l'uovo di Colombo, ma non era semplicissima da realizzare. **Però nel 2001 lo Jeanneau 54 Ds rivoluzionò il mercato delle barche a vela da crociera.** Ricorda Garroni che non fu facile farla accettare a tutti gli uomini del marchio francese; alla prima stampata della coperta, bassa con una tuga che aveva i finestrini come quelli degli occhi di un cocodrillo, il responsabile del progetto gli disse: «Mi sono lasciato trascinare nella idea folle di fare questa barca e io sarò licenziato». Della gamma Ds si producevano 500/600 unità piccole e 400/500 di quelle più grandi. Fu un grande successo commerciale di cui

➤ Il Leader 36 nella versione open e HT è la novità di Jeanneau per la stagione 2015 ed è stata presentata al Cannes Boat Show nel mese di settembre.

**Jeanneau Prestige 42 s**  
2007-2013



**Jeanneau Yacht 57 DS**  
2009 attualmente in produzione



**Prestige Yacht 620**  
2009 attualmente in produzione



**Prestige750**  
2014 attualmente in produzione



Vittorio Garroni va fiero. Mentre il progetto più travagliato della sua carriera professionale è stato indubbiamente il Prestige 500 a motore. «Abbiamo cominciato a fare la barca, ma non ci convinceva, per me non andava bene, mi sembrava vecchia. Ebbi varie discussioni con il responsabile amministrativo, che naturalmente ci pensava bene prima di intraprendere cose strane. Io e Camillo lavorammo per mesi su quel progetto cambiandolo e ricambiandolo e ad un certo punto io mi sentii disperato. Una notte però ebbi l'idea di fare l'entrata della cabina armatoriale da poppa per darle un accesso indipendente e per aumentare l'abitabilità degli interni». Fu l'idea che mise d'accordo tutti e la barca è stata un successo planetario con centinaia e centinaia di pezzi venduti. Il 500 e 550 hanno portato il marchio Prestige a essere negli Stati Uniti d'America il secondo più venduto tra i motoryacht. Con l'ammiraglia, Prestige 750, il tema era quello di come fare a dare tutta l'attenzione all'armatore che non "deve scendere in cantina per dormire", ma salire nel suo spazio privato. Da qui l'idea di progettare una cabina nello spazio di prua che grazie a un artificio è in continuità con il ponte principale. Vittorio Garroni in questi 25 anni di collaborazione con Jeanneau ha individuato tre parole per definire il suo rapporto con il cantiere francese: pazienza, professionalità e passione. □

➤ Il Prestige 750 è l'ammiraglia di Jeanneau nel settore delle barche a motore, nel suo primo anno di vita ha riscosso un notevole SUCCESSO con molti pezzi venduti in tutto il mondo.

1985-2014

**Jeanneau Leader 10**  
2010 attualmente in produzione



**Prestige 550**  
2012 attualmente in produzione



**Jeanneau NC11**  
2010 attualmente in produzione



**Jeanneau Leader 40**  
2013 attualmente in produzione



**Prestige 500**  
2011 attualmente in produzione



**Prestige 42**  
novità 2015

