

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

In edicola dal 25 giugno - July 2018 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/MI

COVER

LAGOON SEVENTY8

BOATS

- CRANCHI T43 ECO TRAWLER
- JEANNEAU MERRY FISHER 895
- BÉNÉTEAU OCEANIS 55.1
- FJORD 36 XPRESS

THE IDEA FACTORY

- GIANLUCA ADRAGNA
- UMBERTO TAGLIAVINI
- CAMILLO GARRONI

COMPANIES

- NAUTICA FUSARO
- SUNSEEKER RANGE

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
20-25 settembre 2018

Sin⁵⁸
salonenautico
salonenautico.com

INTERVIEW

- ENRICO DARI CGT
- CARLA DEMARIA MONTE CARLO YACHTS

25
Years
BARCHE

ENGINES

BRP EVINRUDE E-TEC G2

EVENTS

- RIVA 110' DOLCEVITA
- 58TH GENOA INTERNATIONAL BOAT SHOW
- SINGAPORE YACHT SHOW
- VERSILIA YACHTING RENDEZ-VOUS





Garroni Design

Lo studio diretto da Camillo Garroni vanta una lunga collaborazione con Jeanneau e Prestige. Al suo attivo ha molte importanti realizzazioni anche nel settore della cantieristica commerciale

The studio headed by Camillo Garroni boasts a lengthy partnership with Jeanneau and Prestige. It has numerous major projects to its name, including some in the commercial shipbuilding sector

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello

RS

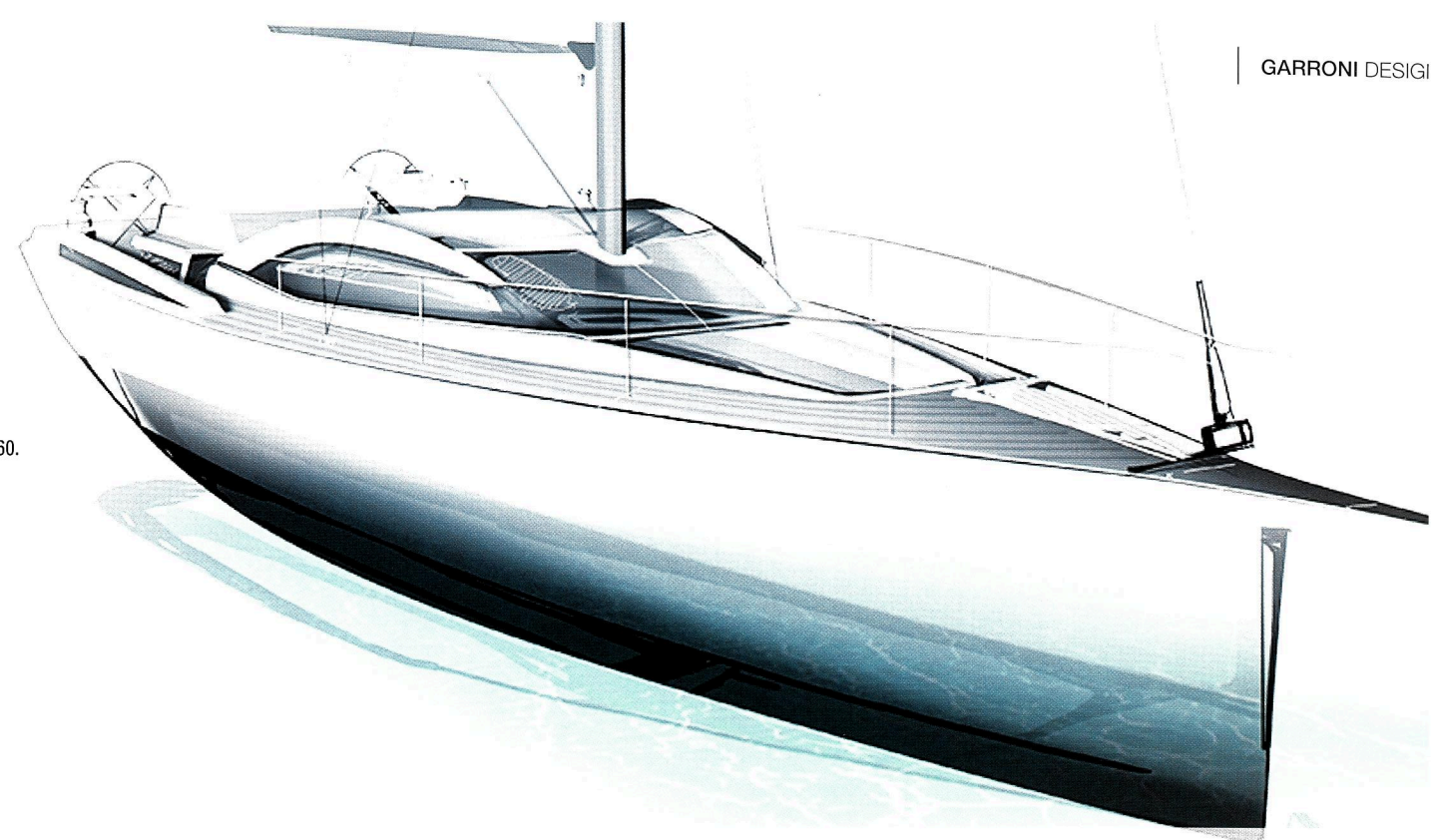
«Se fosse dipeso da mio padre, la gavetta per me non sarebbe mai finita. Ancora oggi quando lavoriamo insieme ad un progetto, io dico cosa penso, lui fa lo stesso e poi lasciamo calmare le acque», racconta Camillo Garroni. Lo studio lavora con Jeanneau e Prestige da oltre trent'anni. Di acqua ne è passata sotto i ponti ed è passato anche il testimone a Camillo che ormai cura i rapporti con il cantiere francese e coordina l'attività di un team molto affiatato. «Con alcuni, come Mauro Pascazzi e Alessandro Picasso, lavoriamo insieme da una vita, altri sono qui da meno tempo, ma ognuno sa quello che deve fare. Solo così è possibile soddisfare le esigenze di un grande gruppo industriale. Noi sappiamo cosa vuole Jeanneau e il cantiere sa che cosa possiamo offrirgli», spiega l'architetto. Nel

passaggio di testimone da padre a figlio, lo studio è riuscito a garantire rinnovamento e continuità allo stesso tempo. Un bel risultato, che si è tradotto in numeri di tutto rispetto. Dal 2008, in un periodo di sofferenza globale, la collaborazione Garroni/Prestige ha prodotto un successo dietro l'altro: 450 esemplari di Prestige 500 naviganti nel mondo, 250 di Prestige 550 e più di 1.000 tra 42 S e 38 S, usciti proprio nel 2008. Oltre a un team affiatato e a una collaborazione trentennale, qual è il segreto di queste barche? Come si fa a soddisfare i gusti degli armatori sparsi in tutto il mondo? «Noi facciamo imbarcazioni per famiglie e, anche se la cultura nautica alle diverse latitudini è molto differente, le esigenze di chi usa la barca con moglie e figli, si assomigliano». Gli aneddoti non mancano, come quando, ci racconta Camillo, più di un cliente in Cina gli ha chiesto una barca senza motore, tanto non avevano intenzione di mollare gli ormeggi. «Cercavano una sorta di dependance di una villa, uno spazio conviviale», racconta il designer. E poi in Sudamerica dove il concetto di famiglia è quantomeno un po' più esteso di quanto non lo sia da noi, nel senso che non si limitano a moglie, marito e figli, ma anche nipoti, suocere, cognati, nonni e cugini fino al terzo grado. Nonostante queste caratteristiche, magari un po' estreme, la famiglia in barca chiede sempre le stesse cose. Comfort,

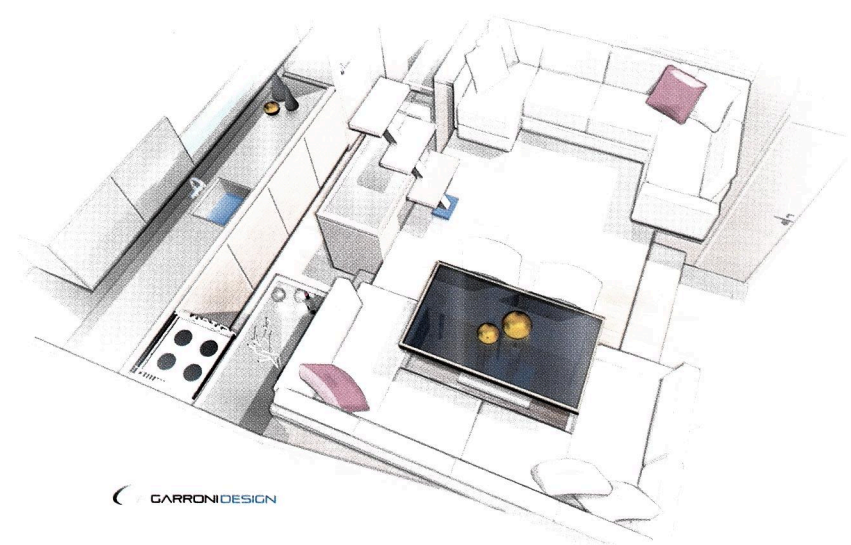
azioni e facilità di conduzione. Uno dei segreti è proprio il layout: non per gli scafi tra i 50 e i 60 piedi, sorta di marchio di fabbrica per Jeanneau, ma per questo: imbarcazioni mettere la cucina in un posto separato. Per dimensioni tra 15 e 20 metri, gli armatori non hanno bisogno di comandi e nemmeno di personale dedicato in cucina. Ecco che uno spazio aperto e conviviale, con la cucina a vista e il salone è più facilmente realizzabile. Oggi sembra un concetto banale, ma è un concetto che è stato acquisito da molti cantieri e che, fino a una decina di anni fa, non era così. «Un progettista per lavorare in cantiere deve essere quasi un attore», afferma Garroni. Serve grande comunicazione perché Jeanneau non sforna un nuovo modello ogni due anni. Le barche rimangono in produzione tra i cinque

e i sette anni, in più c'è il tempo necessario per sviluppare il progetto. «Quando inizio a pensare a una nuova barca, mi ricordo sempre che dovrà essere ancora attuale e apprezzabile tra dieci anni», aggiunge Camillo. Per fare questo serve certamente una fidelizzazione tra cantiere e studio di progettazione. Sono banditi i lavori "una tantum" e le differenziazioni eccessive a seconda della gamma che si vuole realizzare. Ma tutto questo non basta. Serve anche un cantiere che cerchi continuamente l'innovazione. Alla fine degli anni '90 Jeanneau iniziò a realizzare i primi portelli in infusione. Cinque anni più tardi era già in grado di produrre tutta l'imbarcazione con questa tecnica. Pensare a una barca che tra dieci anni non sia vecchia, significa saper programmare e non accontentarsi mai dei successi ottenuti. «In Francia stanno sperimentando tecnologie ibride che consentono di migliorare sia la

fase produttiva, sia il rapporto peso potenza della barca. Sono tecniche di stratificazione all'avanguardia di cui non credo di poter raccontare molto di più», spiega Garroni. E quando la collaborazione è stretta, l'innovazione non la fa solo il cantiere, ma anche lo studio di progettazione. Garroni Design, appena è stato possibile, ha utilizzato i software 3D. Il primo fu Microstation, poi Alias e Rhino e, infine Catia. «Utilizzare un software come Catia – afferma Camillo – è stato come un salto nell'iperspazio. Non credo ci siano molti designer che lo usano in Italia perché è molto complicato e molto costoso, ma ci permette di vedere e condividere in tempo reale le modifiche che apportiamo al progetto, anche se siamo a migliaia di chilometri di distanza. E, alla fine, siamo noi a realizzare i file che servono per le frese a controllo numerico». Tanta collaborazione dunque, quasi come se fossero due facce della stessa medaglia.



Sail 60.



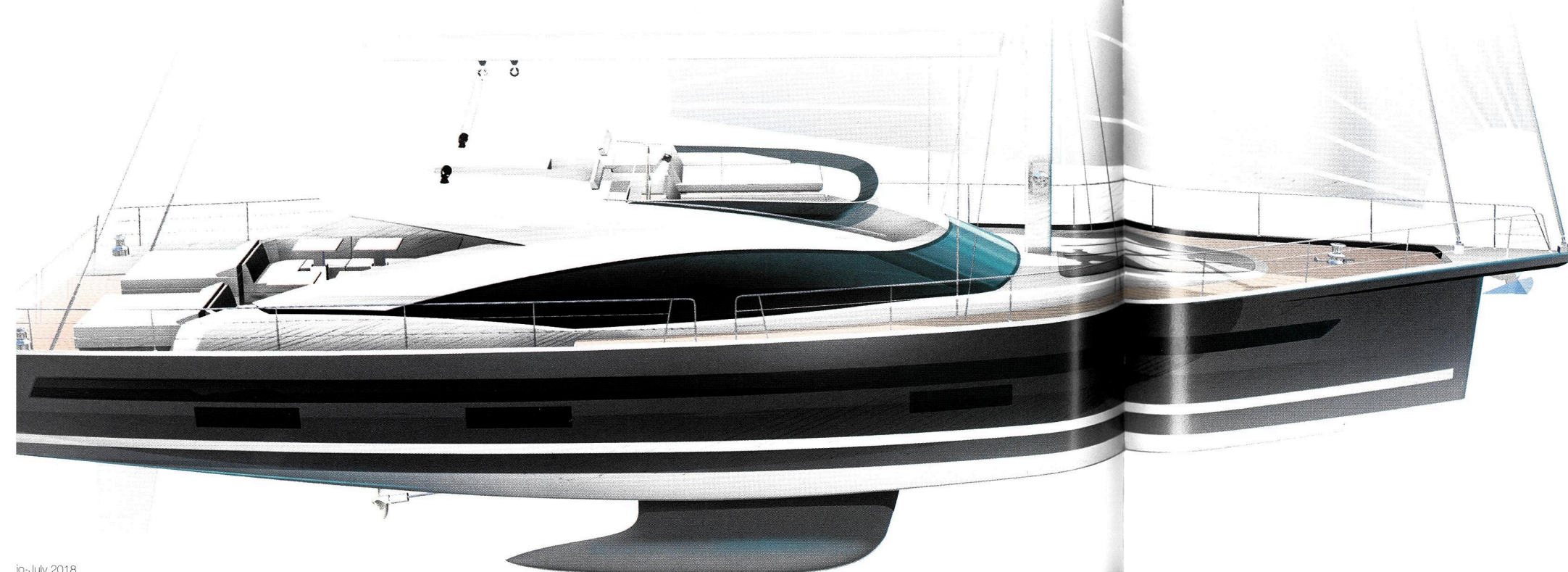
GARRONIDESIGN

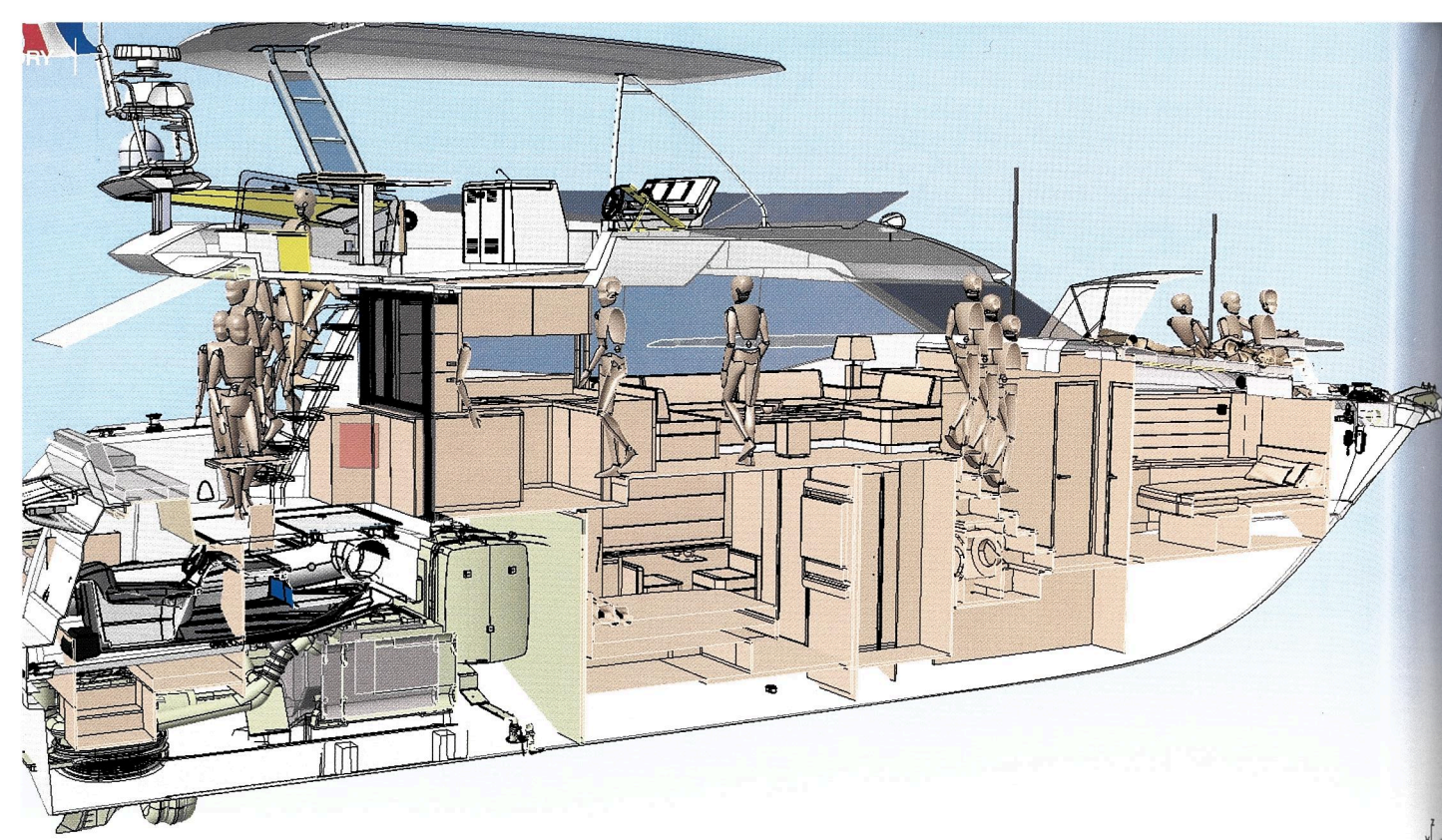
“

«Il Design è l'espressione grafica, o materica, della CULTURA. Senza di essa si disegna o si costruisce, non si crea».

«Design is the graphic or material expression of CULTURE. Without it we can plan or build, but not create».

”



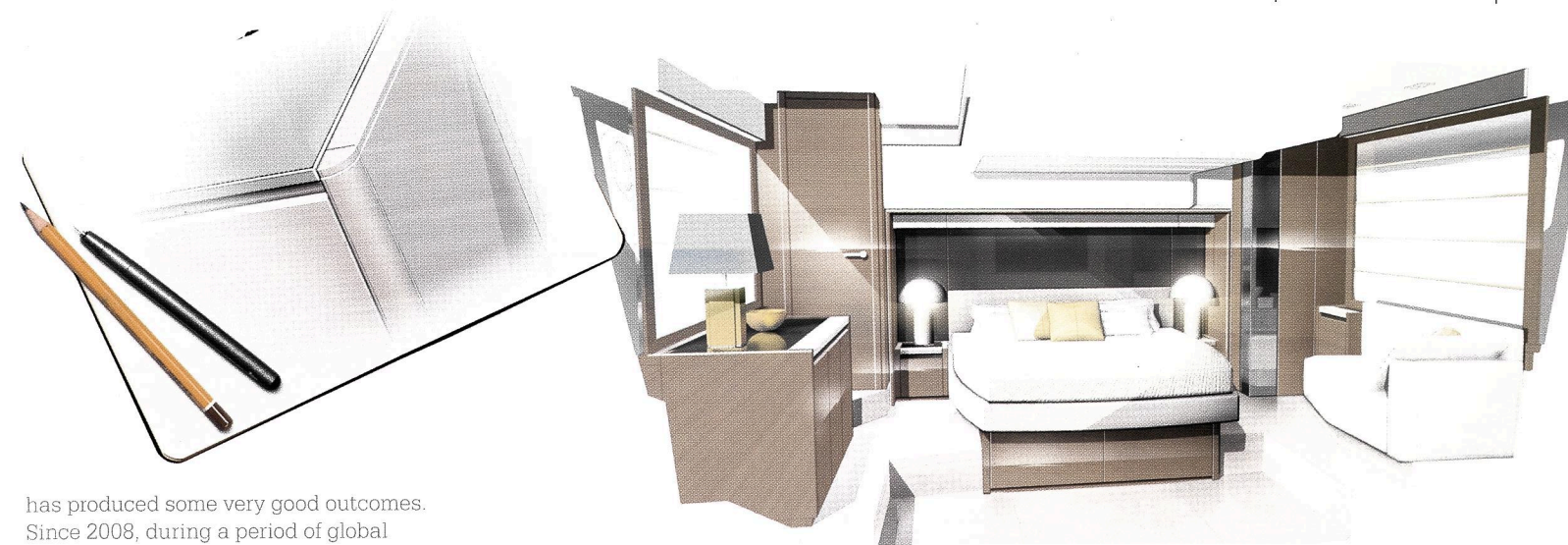


lo ha sempre saputo. nel '98 ha spedito il tre mesi. Doveva farsi le esigenze di chi produce. linea di montaggio, osservare e imparare. a parte della barricata e alcuno, per realizzare un ato, deve tenere il braccio gari infilarlo in un pertugio che ne sia molto felice». Le esigenze di un grande che produce migliaia di no anche quelle di rendere alle proprie maestranze. e a partire dal progetto. comfort per chi produce. progettare per chi produce spazio alla creatività.

«Propongo sempre progetti innovativi a Prestige Yachts perché ho bisogno di nutrirmi di nuove sfide, altrimenti il lavoro diventa routine. Si studia il mercato, le esigenze degli armatori, si ascoltano i dealer e poi si decide insieme quali portare avanti», racconta l'architetto. Camillo Garroni sembra avere le idee chiare. «Non ho mai avuto dubbi su cosa fare nella vita. Da bambino volevo disegnare auto, poi mi sono ritrovato a disegnare barche. E ne sono felice. A bottega ci sono venuto perché mi piaceva».

«If it were up to my father, I would never have finished working my way up through the ranks. Even when working on a project together today, I say what I think, he does the same and then we let the waters settle», says Camillo Garroni. The studio has worked with

Jeanneau and Prestige for over thirty years. Plenty of water has passed under the bridge and the baton has been passed to Camillo, who now handles relations with the French shipyard and coordinates the activities for a very closely knit team. «We have worked together for a lifetime with people such as Mauro Pascazzi and Alessandro Picasso, while others haven't been here so long. However, everyone knows what they have to do. This is the only way to meet the requirements of a large industrial group. We know what Jeanneau wants and the shipyard knows what we can offer it», explains the architect. When the baton was passed from father to son, the studio managed to ensure renewal and continuity at the same time. This is an excellent result, which



has produced some very good outcomes. Since 2008, during a period of global difficulty, the Garroni/Prestige partnership has produced one success story after another: 450 Prestige 500 sailing the waters around the world, 250 Prestige 550 and more than 1,000 42 S and 38 S, which came out in 2008. In addition to a closely knit team and a thirty-year partnership, what is the secret behind these boats? How do you manage to cater to the tastes of boat owners around the world? «We produce boats for families and, although sailing culture differs significantly at different latitudes, the needs of boat users with partners and children are fairly similar». There are plenty of anecdotes to this regard, such as when Camillo tells us that more than one Chinese client has asked for a boat

“ «Noi architetti operiamo insieme ai nostri collaboratori che sono artigiani di un sapere antico, ancorché svolto con STRUMENTI DI AVANGUARDIA». «We architects work together with our partners, who are artisans with traditional expertise, albeit carried out using CUTTING-EDGE TOOLS».

”



