

# BARCHE<sup>®</sup>

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE



COVER

## LAGOON SEVENTY8

BOATS

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



25 Years  
BARCHE

COMPANIES

- NAUTICA FUSARO
- SUNSEEKER RANGE

VI ASPETTIAMO  
A GENOVA  
20-25 settembre 2018

**SInautico**  
salonenuautico.com

INTERVIEW

- ENRICO DARI CGT
- CARLA DEMARIA MONTE CARLO YACHTS

ENGINES

BRP EVINRUDE E-TEC G2

EVENTS

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

80007  
I S S I N T E R E S S I

97711432004



# 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*

S

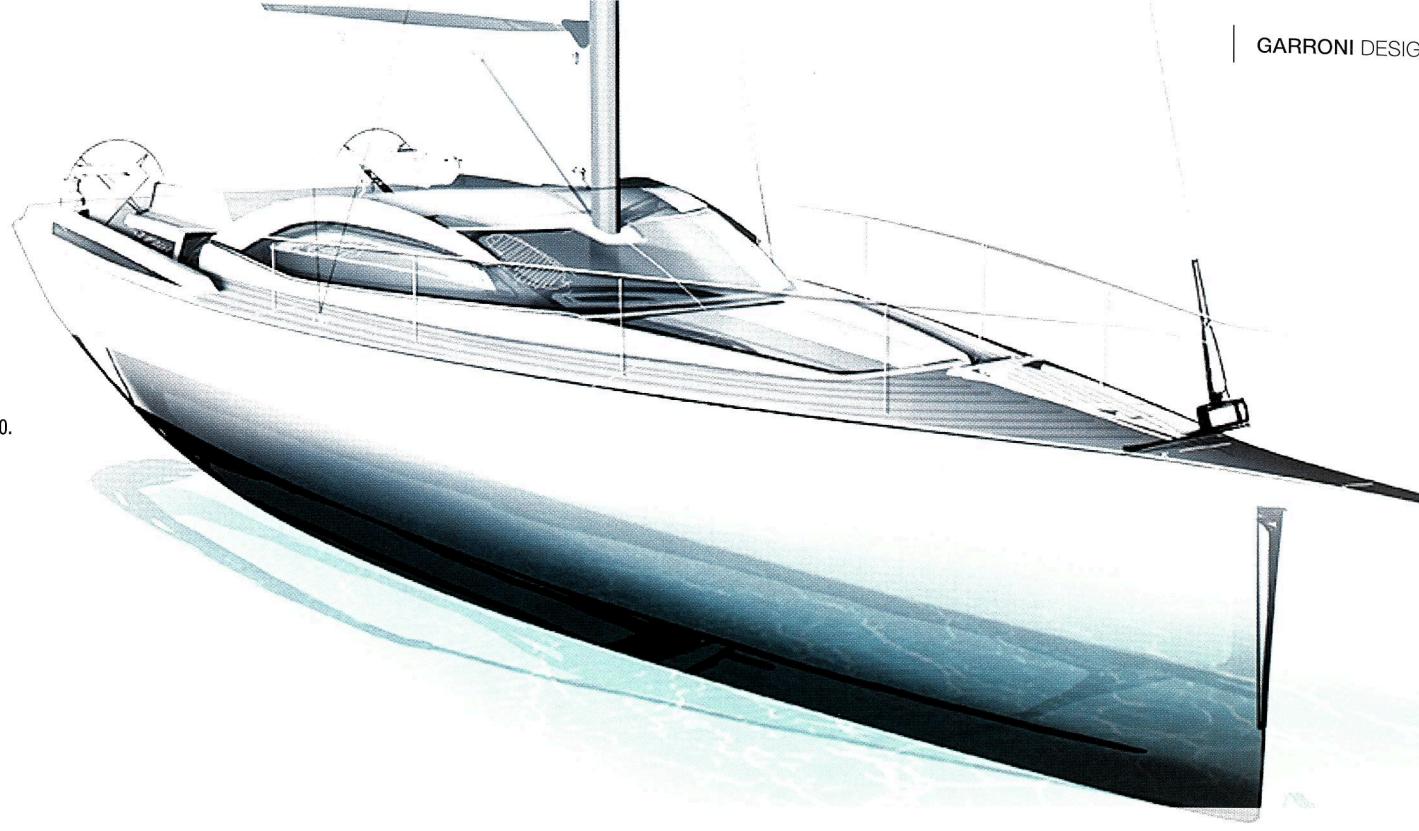
«Se fosse dipeso da mio padre, la gavetta per me non sarebbe mai finita. Ancora oggi quando lavoriamo insieme ad un progetto, io dico cosa penso, lui fa lo stesso e poi lasciamo calmare le acque», racconta Camillo Garroni. Lo studio lavora con Jeanneau e Prestige da oltre trent'anni. Di acqua ne è passata 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,

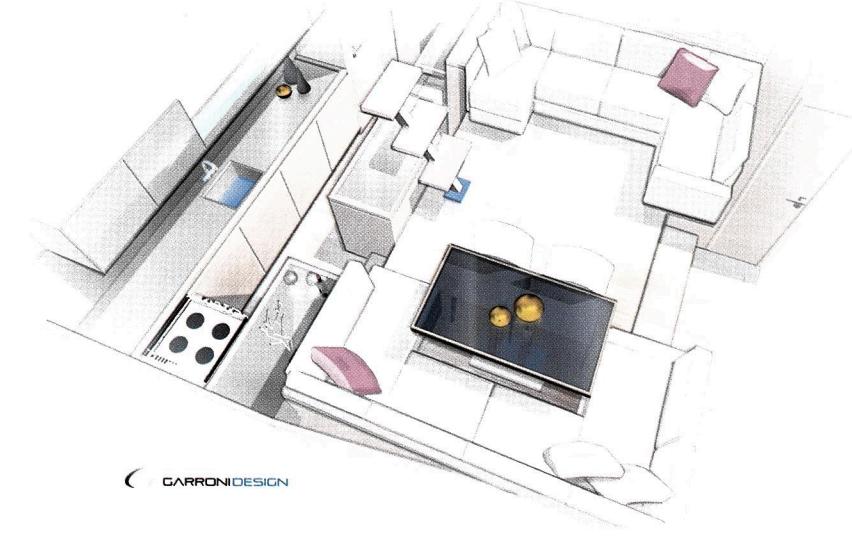
tazioni e facilità di conduzione. Io dei segreti è proprio il layout nei per gli scafi tra i 50 e i 60 piedi, sorta di marchio di fabbrica per Ion ha senso, infatti, per questo imbarcazioni mettere la cucina in separato. Per dimensioni tra 15 e 20 armatori non hanno bisogno di comandanti e nemmeno di personale a bordo in cucina. Ecco che uno aperto e conviviale, con la cucina sotto e il salone è più facilmente. Oggi sembra un concetto banale che è stato acquisito da molti cantieri e, ma fino a una decina di anni così. «Un progettista per lavorare deve avere un cantiere quasi e», afferma Garroni. Serve grande azione perché Jeanneau non sforna un nuovo ogni due anni. Le barche maneggiate 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 struttura 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 fasi a controllo numerico». Tanta collaborazione dunque, quasi come se fossero due facce della stessa medaglia.

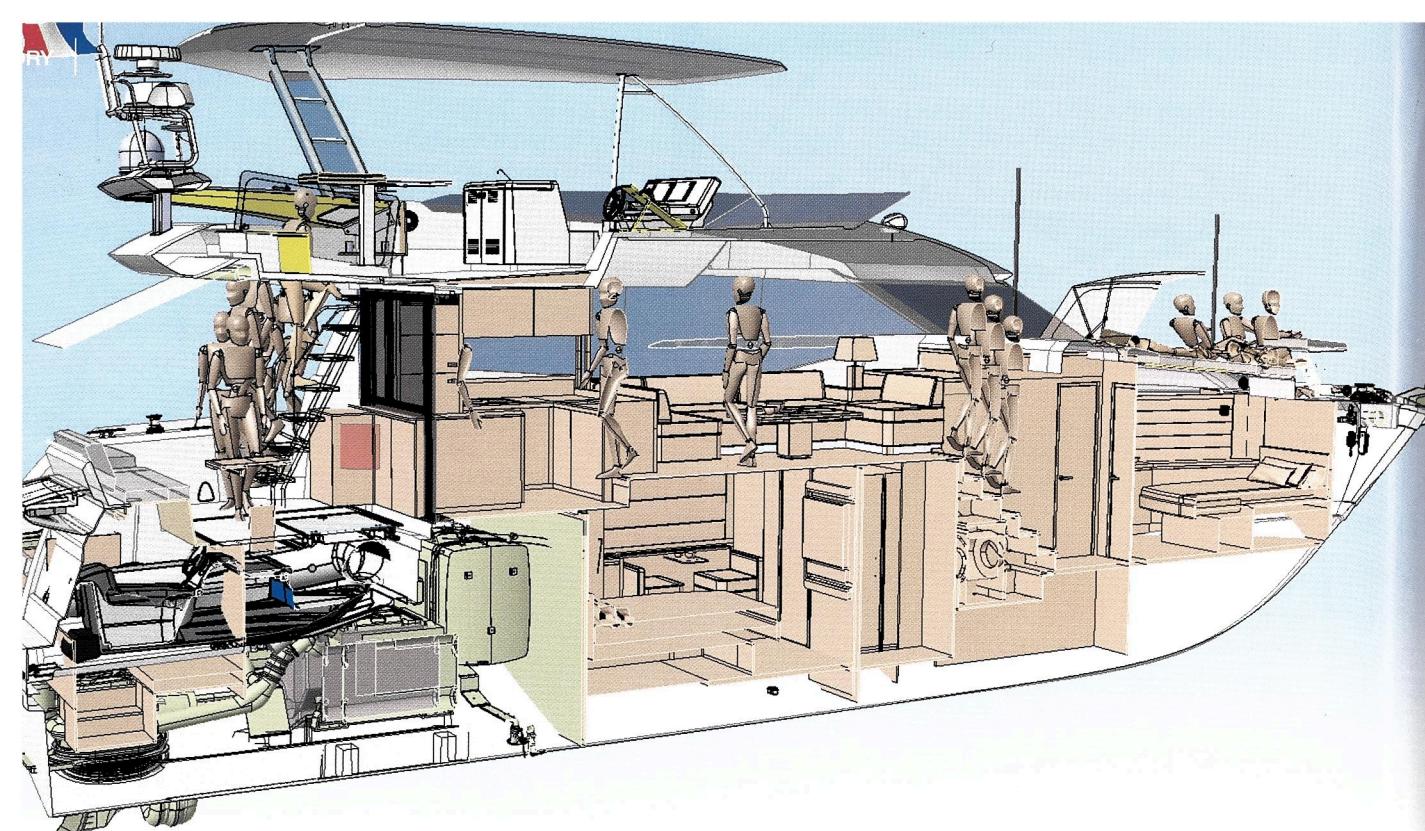


Sail 60.



GARRONI DESIGN





Io ha sempre saputo. e nel '98 ha spedito il r tre mesi. Doveva farsi le esigenze di chi produce. a linea di montaggio, osservare e imparare. a parte della barricata e alcuno, per realizzare una iato, deve tenere il braccio gari infilarlo in un pertugio che ne sia molto felice». Le esigenze di un grande che produce migliaia di o anche quelle di rendere alle proprie maestranze. a partire dal progetto. omfort per chi produce. rogettare per chi produce oazio 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».**

”





Garroni Design was established in 1971. Camillo, Vittorio's son, joined the staff in 2000 after completing his degree in architecture and a lengthy training programme on Jeanneau's production lines. Today he is the company's design manager.



, as they had no intention *y were looking for a kind illa, a social space*. And erica, where the concept xtended than here, in the restricted to wife, husband lso nephews and nieces, nts and even third cousins. cteristics, some of which xtreme, families on boats me things. Comfort, nance and easy operation. is perhaps the layout of fts between 50 and 60 s become something of a gie. In fact, in this kind o sense to put the galley For boats measuring metres, the owners don't s, captains or even kitchen more open and sociable

space, with the galley placed between the cockpit and the lounge is greatly appreciated. It may seem a commonplace idea today, because it has been adopted by many yards and designers, but that wasn't the case until around ten years ago. «*In order to work with a major shipyard, a designer needs to be almost omniscient*», states Garroni. Extensive planning is required to enable Jeanneau to churn out a new model every two years. A boat must remain current for five and seven years, plus the time needed to develop the design. «*When I start thinking about a new boat, I always remember that it will have to be contemporary and relevant ten years later*», adds Camillo. In order to achieve this, a loyal relationship needs to be established between the shipyard and the design studio. «*One off*» jobs and excessive differentiations according to the range to be developed are a real no no. But this is not enough. A yard

that strives for ongoing innovation is also essential. In the late 1990s, Jeanneau began making the first infusion-moulded hatches. Five years later, it was able to build the entire vessel using this technique. Coming up with a boat that won't be old in ten years' time means knowing how to plan ahead and not resting on your laurels. «*They're trying out hybrid technology in France that makes it possible to improve the production phase and the boat's weight:power ratio. They're cutting-edge layering techniques and I don't think I can tell you much more about them*», explains Garroni. When working relationships are close, innovations are not just introduced by the shipyard, but also by the design studio. Garroni Design started using 3D software as soon as possible. The first one it used was Microstation, followed by Alias and Rhino and, most recently, Catia. «*Using a software like Catia was like taking*

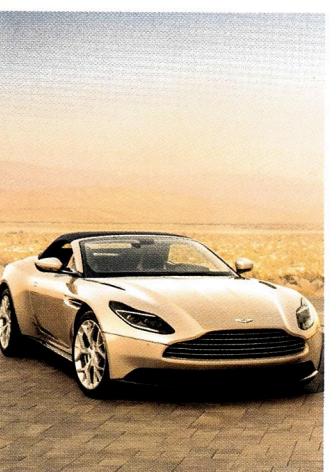
*a leap into hyperspace*», states Camillo. «*I don't think many designers in Italy use it because it is very complicated and very expensive, but it allows us to see and share the changes we make to the design in real time, even if we are thousands of kilometres apart. Lastly, we create the files used for the numerically controlled cutters*». They work so closely together that they're like two sides of the same coin. Vittorio Garroni has always known it. This is why he sent his son to the shipyard for three months in 1998. He needed to gain experience and learn about the needs of boat builders. Layering, infusion

moulding, assembly lines – Camillo was able to watch and learn about it all. «*I visited the other side and realised that if someone has to hold their arm up for a long time and perhaps slide it into a narrow opening in order to build something I have designed, they might not be very happy about it*», the designer tells us. The needs of a major industrial group that produces thousands of boats per year also include making life easier for its employees. This starts with design. Comfort on board and comfort for the builders. However, it doesn't go without saying that designing for mass production leaves no room for

## 1S



## Car



Aston Martin DB11

## Song



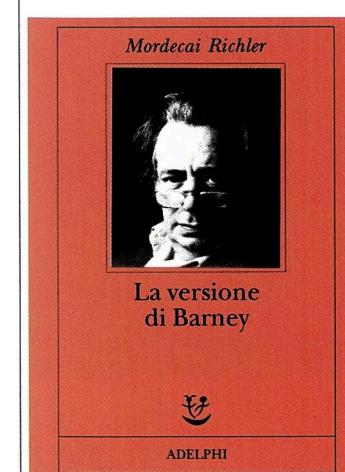
Frank Sinatra

## Movie



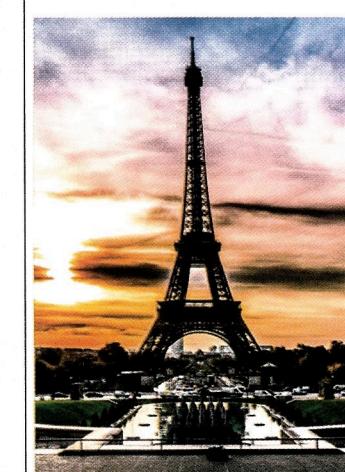
Snatch by Guy Ritchie

## Book



La versione di Barney

## City



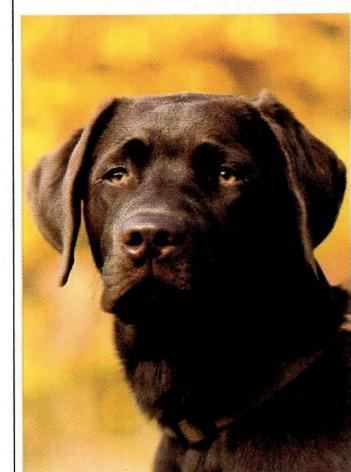
Paris

## Artist



Francesco Musante

## Pet



My dogs Sirio and Maya