

Vela e MOTORE

MENSILE • NUMERO 11/12 • NOVEMBRE/DICEMBRE 2022 • ANNO 100 • € 7.00 • VELAEMOTORE.IT



INTERVISTA

FRANCESCA CLAPCICH

Dalle derive al giro del mondo in equipaggio. La nuova sfida della velista italiana



COVER STORY

PIRELLI 50 50 PIEDI X 50 NODI SENZA COMPROMESSI

p.i. 19/11/2022 ISSN 0042-3181
20012
9 770042 318005

SPORT

Coppa America: si torna in acqua con i nuovi prototipi Barcolana in rosa, vince l'americana Wendy Schmidt

LE ALTRE PROVE

De Antonio D36 Open
Fuoribordo COX CXO300
ClubSwan 80 My Song • Dufour 37
Elettronica Simrad, Lowrance e B&G

EUROPEAN YACHT OF THE YEAR

Tutte le barche in gara per l'edizione 2023. Italia protagonista



EMOZIONE E QUALITÀ

Fabio Marcellino sbarca nella nuova divisione power di Nautor Swan. La sfida è essere all'altezza dell'heritage e del nome mondiale del cantiere anche nel motore

Sbarcare nel cantiere più famoso al mondo non è un punto di arrivo ma una nuova partenza. Per Fabio Marcellino, manager ischitano con una lunga carriera alle spalle tra Ferretti, Bavaria Yachts e Sanlorenzo, l'ingresso in Nautor Swan giunge grazie all'esigenza del cantiere di strutturare la nuova avventura nel segmento a motore, avvenuto con il lancio di Swan Shadow nel 2020. Un luxury tender spinto da motori fuoribordo con carena progettata in collaborazione con lo studio finlandese Navia e design di Jarkko Jämsén. Dopo una quindicina di modelli venduti e circa dieci già consegnati è stato presentato Swan OverShadow, modello con motori entrobordo. E come vedremo sarà qualcosa di più sostanzioso di una semplice versione diversa.

Come è avvenuto il passaggio a Swan?

«Come spesso accade è nato tutto per caso, qui ho amici che conosco da tanti anni. Ho voluto raccogliere questa opportunità e realizzare un progetto importante che ha l'obiettivo di rinforzare la nuova divisione a motore. È una squadra che mi ha fatto sentire a casa fin da subito. Mi piace lavorare sotto pressione, c'era bisogno di partire con rapidità e siamo andati dritti al punto con la produzione seriale di Swan Shadow e l'inizio della fase di sviluppo di Swan OverShadow».

Quale sarà la sfida maggiore?

«Essere all'altezza del nome che portiamo. Significa avere un heritage immenso e la responsabilità di produrre imbarcazioni che abbiano lo stesso contenuto emotivo, tecnico e di qualità della vela anche nel motore».

Cosa vi distingue rispetto ai cantieri che prima di voi sono passati al motore?

«I punti di forza sono la flessibilità di configurazione e utilizzo molto spinta. Sul primo modello esistono quattro layout diversi, due tipi di tettuccio e benché i nostri prodotti non siano custom tender, abbiamo una lista di optional praticamente infinita, studiata per soddisfare tantissimi tipi di esigenze. E tutte le voci del listino sono a un livello elevato. Nessun tender ha una fascia di teak da 40 cm che gira tutto intorno alla cinta del trincarino e in pochi toccano i 50 nodi come facciamo noi, con navigazione stabile, asciutta e i consumi ridotti che ci ha permesso l'architettura navale sviluppata da Navia».



Rispetto agli altri luxury tender dove vi posizionate?

«È un prodotto difficile da confrontare con altri più generalisti: siamo e vogliamo restare in una nicchia, non è un prodotto di massa ma per conoscitori. Questo, d'altra parte, ci obbliga ad avere livello qualitativo più elevato».

Come sono state configurate le imbarcazioni fino ad oggi vendute?

«Swan Shadow nasce come barca molto flessibile, sia per possibilità di configurazione sia per il suo utilizzo. Il 30 per cento dei modelli fino a oggi venduti sono tender di imbarcazioni a vela più grandi, altri invece non hanno una "nave madre" ma sono barche appoggio di ville e i loro armatori li usano come dayboat. Uno è invece finito al servizio di un superyacht a motore».

Da dove provengono i primi armatori?

«La diffusione geografica del prodotto è molto worldwide, abbiamo armatori negli Stati Uniti, Hong Kong, Grecia, Spagna, Italia, Norvegia. Non è localizzato in aree limitate, questo grazie anche al nome del marchio e alla nostra rete vendita, è un prodotto con un'apertura che magari tanti altri cantieri non possono permettersi».

Fino ad oggi quali sono gli optional più scelti e apprezzati?

«Abbiamo venduto tanti Swan Shadow con il tettuccio lungo, se una volta si cercava tanto sole, oggi si vuole avere possibilità di aprire e chiudere. Anche il wet bar è stato apprezzato, ci rivela che alla barca si richiede di gestire tutta la giornata fuori e non solo il trasferimento. Il bar esterno serve per preparare un aperitivo o un light lunch e godere di tutti i momenti della giornata. Sono pochissime quelle dotate di stabilizzatore, perché è già molto stabile grazie al bordo libero contenuto che abbassa il baricentro. Alcune hanno l'aria condizionata esterna per essere in comfort anche in giornate molto calde. La maggior parte delle barche vendute permette di godersi la giornata senza troppi pensieri e necessità

di allacciarsi alla barca madre. In una parola, indipendenza».

Swan Shadow ha motori fuoribordo, quali avete scelto?

«Riteniamo che Mercury sia il top e la barca può essere spinta da una coppia di 250, 300 o 350 cavalli. Ne consegue l'integrazione completa con gli strumenti Simrad, oggi parte dello stesso gruppo, capaci di gestire una domotica completa di motori e telemetria».

E per quanto riguarda gli entrobordo del nuovo modello?

«Abbiamo scelto il D6 di Volvo Penta e quindi gli strumenti sono Garmin ed Empirebus».

Swan OverShadow è solo un modello

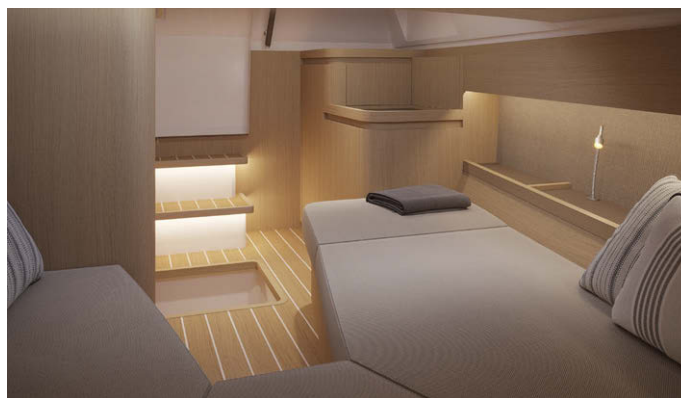
con motori diversi?

«Il progetto è nato per poter sfruttare una serie di contenuti aggiuntivi che ci hanno spinto a proporre una barca nuova, con entrobordo, invece che solo una versione diversa. Sulla medesima carena abbiamo quindi creato due prodotti diversi per armatori diversi, che non si cannibalizzano».

Quali sono le maggiori differenze?

«Passare a una configurazione con motori entrobordo consente di avere una distribuzione degli spazi, interni ed esterni, più fruibile. Mentre Swan Shadow è una dayboat pura con un piccolo bagno trasformabile, OverShadow offre soluzioni diverse, più confortevoli

Sopra, i primi disegni di Swan OverShadow, secondo modello della gamma a motore. La propulsione con motori entrobordo invece che fuoribordo permette di avere un pozzetto più fruibile e maggiori spazi negli interni (a destra), che hanno un bagno separato e posto per il guardaroba.





A sinistra, la poppa di Swan Shadow è caratterizzata dai tre fuoribordo Mercury Verado e la plancetta che ha 3 posizioni a seconda dell'utilizzo: fissa, swimming ladder e passerella. Da notare la larghezza del trincarino in teak che gira intorno alla barca. La plancia di comando ha strumentazione Simrad. Sotto, grazie al bordo libero contenuto la barca è molto stabile, a velocità massima tocca i 50 nodi.

per una navigazione più lunga, con un bagno più ampio e una cabina dai volumi maggiori con tanto di guardaroba».

E negli esterni cosa cambia?

«Senza l'ingombro dei fuoribordo tutta l'area di poppa e del pozzetto è più ampia. Inoltre, se Swan Shadow è un walkaround center console che offre il tipico feeling da vento nei capelli, il nuovo modello ha una

postazione di guida più protetta e avvolgente con parabrezza alto o altissimo che si collega all'hardtop. È un altro tipo di barca, sebbene abbia la stessa carena».

E invece cosa perde?

«Diminuisce la fruibilità del ponte di prua, dove manca il camminamento e la zona di notte con il tavolino. Perderemo un po' di adrenalina durante la navigazione perché

navigheremo sopra i 40 nodi e non sopra i 50 del Swan Shadow».

Quale sarà il futuro della gamma?

«Ci sono tante novità in arrivo, l'anno prossimo, come ho detto a Monaco, mi piacerebbe poter tirar giù il velo da un modellino di una barca grande, abbiamo tante possibilità sul tavolo e il mio ingresso lascia intendere l'interesse del cantiere a far cresce questa avventura nel motore».

La sostenibilità passa solo dalla propulsione elettrica?

«No, anzi quella è l'ultima parte. Molto si concentrerà sui consumi di bordo, che utilizzano tantissima energia che dovrà arrivare da fonti rinnovabili. E mi aspetto grandi sviluppi sui materiali green riciclati o riciclabili, di cui c'è tanta disponibilità, a non sfruttarli perderemmo un'occasione. Penso al materiale per creare i tessuti di bordo riciclati dalle bottiglie di plastica, penso alla vetroresina o carbonio fatti con materiali di riciclo, penso ai teak e ai legni di coperta "legali". Esistono tanti nuovi teak che provengono da piantagioni certificate e con filiere controllate, meritano di essere provati. Anche questa è sostenibilità».

Cosa pensa del teak sintetico?

«Fa parte della lista optional ma è difficile da raccontare come scelta sostenibile perché viene sempre dal petrolio e da un'attività chimica. Però non sacrifici alberi e puoi considerarti un po' più green. Penso peraltro che il teak sintetico debba offrire qualcosa in più, ovvero permettere all'armatore di avere una personalizzazione e un design impossibili con il teak naturale, ovvero fare disegni con le fughe, prevedere loghi e altri elementi distintivi dell'unità come ad esempio il nome e avere una sofficità sotto i piedi, quasi fosse una moquette, impossibile da avere con il legno».

