



superprova

Nasce ancora dalla coppia Righini-Galeazzi il quarto modello della linea S. Layout con due grandi cabine panoramiche e velocità oltre i 34 nodi.

Azimut^{62S}

di Alberto Mariotti



enberbic



1. La suite dell'armatore è a centro barca. Le finestre panoramiche la illuminano di luce naturale.
2. I bagni sono arredati con mobili in wengé e lavelli in cristallo.
3. L'angolo salotto della cabina armatoriale.
4. La cucina è attrezzata con piano di lavoro in acciaio, frigo, microonde, piano cottura a 4 piastre e pavimento in wengé.

Tutto è iniziato quasi quattro anni fa con il 68S, uno yacht che ha segnato una svolta, e anche una moda, seguita e reinterpretata dai cantieri in modi diversi. Se finestre panoramiche nelle suite armatoriali e hard top scorrevoli sono diventati una cosa normale è anche grazie a quella barca, e a quel team di progettisti, Righini (concept ed exterior design) e Galeazzi (décor degli interni), a cui si devono anche i successivi 86S, ammiraglia della linea S, il 43S, il più piccolo della flotta, e il 62S in prova. Ma il merito del capostipite 68S è stato anche un altro, e ha fatto bene a molti dei cantieri più forti, che si sono dovuti adeguare per non perdere terreno: aver innalzato gli standard quali-

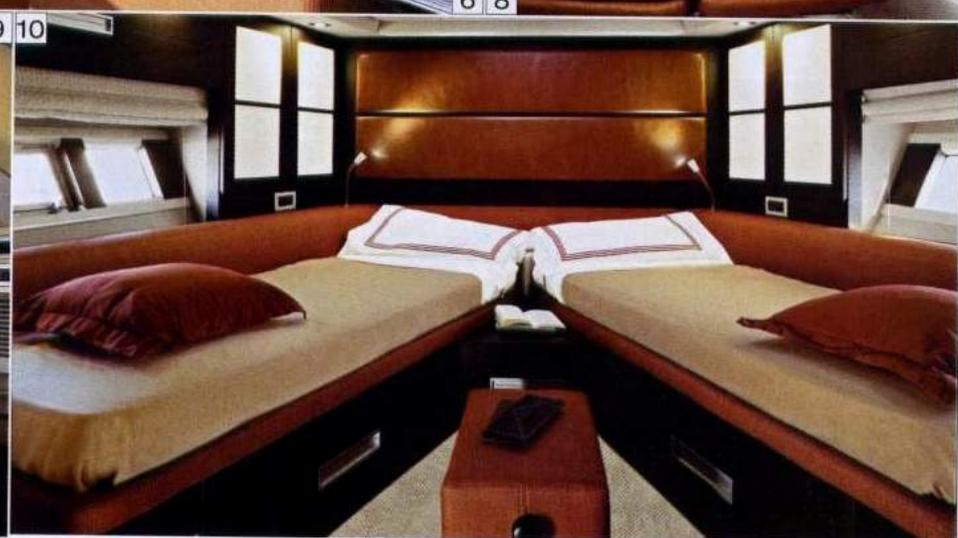
tativi del processo costruttivo. Dopo quattro modelli Azimut ha raggiunto un compromesso ideale tra velocità di produzione e qualità del prodotto. E il successo è scritto anche nei numeri: al passato salone di Genova, dove la barca è stata presentata, Azimut ne aveva già vendute 10, corrispondenti a tutto il primo anno di produ-

zione, in più ha venduto anche parte del secondo anno di produzione, in cui ne verranno costruiti 21 esemplari. Oggi la flotta Azimut è composta da 18 modelli, 14 fly e 4 open.

Materiali e impianti

La struttura dello scafo è in sandwich di Pvc espanso e insieme alla coperta sono realizzati con il processo dell'infusione mentre la tuga è tradizionale, laminata a mano. Il sandwich per lo scafo è stato scelto sia per agevolare il processo di infusione sia per dare una maggiore solidità. Alcuni componenti degli interni sono stati invece costruiti in RTM (con stampo e controstampo), un prodotto





leggero e che nasce con entrambe le facce rifinite bene. Scafo e coperta sono poi uniti tramite incollaggio e rivetti. L'utilizzo di resine vinylestere per gli strati esterni dello scafo permettono di avere una garanzia di 5 anni contro l'osmosi; resina ortoftalica è stata usata per gli strati interni dello scafo e per le sovrastrutture. Il piano di calpestio della cabina è strutturale mentre tutto il pavimento del salone è laminato in carbonio, in modo da avere minor spessore e guadagnare così spazio in altezza nella cabina armatoriale. Molto attenzione è stata posta per ridurre i rumori, tra i vari elementi di vetroresina sono stati quindi interposti degli appositi feltri anti vibrazione.

Anche in sala macchine (la cui paratie di prua sono anticollisione realizzate con sandwich strutturale di legno e materiale espanso) è stato fatto un gran lavoro per razionalizzare gli impianti e il risultato è una sala dove resta ancora molto spazio libero per installare accessori come il dissalatore o il compressore per le bombole. Una

curiosità, a bordo dell'Azimut 62S c'è anche un po' di vela, la rotaia su cui scorre l'hard top è infatti di Harken. I serbatoi del gasolio sono di alluminio mentre quelli delle acque grigie e nere sono di polietilene (materiale idoneo fino ad una capacità massima di 500 litri); quelli dell'acqua dolce sono invece di acciaio.

Interni

Il layout (disegnato da Righini) della zona notte prevede due sole cabine all'insegna dello spazio e del comfort. La suite armatoriale è a centro barca e ne sfrutta tutta la larghezza, il bagno è alle spalle, ha il box doccia separato e serve anche a isolarla meglio dalla sala macchine che si

- 5. Una vista notturna del salone.
- 6. L'hard top e la vetrata di ingresso aprono verso l'esterno il salone.
- 7. La plancia di comando è grigia scura antiriflesso.
- 8/10. La cabina Vip ha due letti gemelli che diventano letto matrimoniale.
- 9. Il televisore in salone è scomparsa.
- 11. Il salottino nel ponte intermedio è arredato con divano e pouf, di fronte si vedono i pannelli della cucina.





1. Il prendisole del pozzetto è rivestito con lo stesso tessuto dei divani del salone.

2. Il mobile bar con piastra elettrica, lavello e frigo.

3. Sotto il divanetto c'è spazio per la zattera di salvataggio.

4. L'entrata della cabina del marinaio.

5. I passavanti sono larghi e protetti.

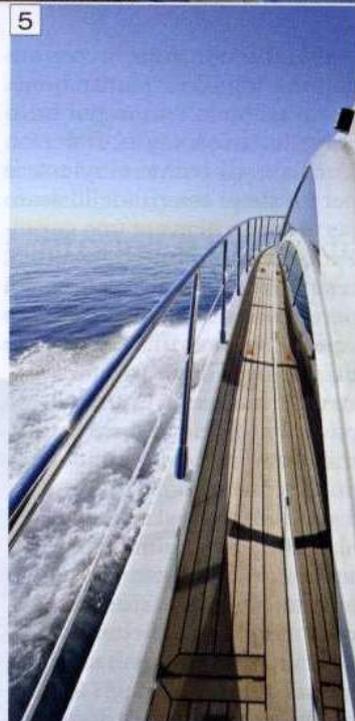
trova alle spalle. L'ambiente è illuminato dalle sei classiche finestrate quadre per lato, completa l'arredamento della suite il salottino di dritta con poltrone e tavolino. La cabina Vip è a prua e ha anch'essa il bagno separato con box doccia. La zona giorno è invece composta dal salone del ponte principale e dalla zona divani del livello intermedio, una zona luminosa grazie ai due pannelli satinati che dal cruscotto lasciano filtrare la luce. Qui si trova un salottino che resta ben separato dalla cucina di fronte grazie a pannelli scorrevoli.

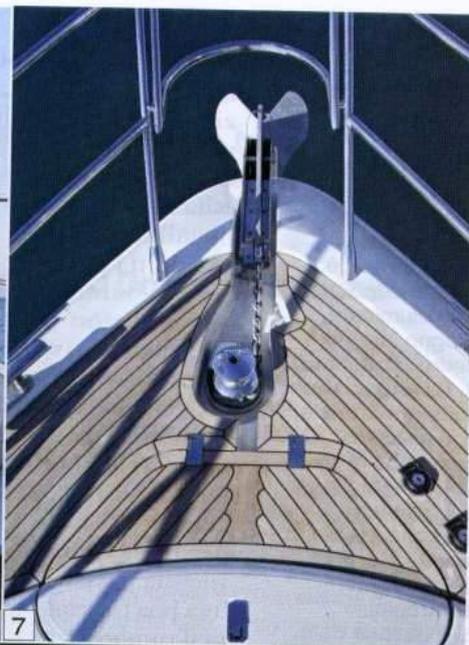
Il décor curato da Galeazzi è essenziale, lineare, giocato sui contrasti chiari e scuri del legno wengé del colore avorio della moquette e dei pannelli in tessuto delle porte d'ingresso

e delle ante degli armadi (con interni in cedro profumato). I legni prevedono l'utilizzo esclusivo di essenza di wengé con inserti in cuoio trattato; a scelta dell'armatore tessuti e rivestimenti. Gli ambienti sottocoperta godono di una piacevole illuminazione indiretta ottenuta tramite le ante degli armadi retroilluminate che diffondono la luce. Inoltre per avere una maggiore continuità con gli ambienti in coperta sono stati utilizzati gli stessi tessuti da esterno per le cuscinerie del salone.

Coperta

Qui lo spazio è veramente abbondante con due grandi prendisole a prua e a poppa. Il pozzetto è attrezzato con mobile bar (frigo o fabbricatore del





ghiaccio, optional, e lavello). La poltroncina sul lato sinistro serve anche per stivare la zattera di salvataggio; dal pozzetto si accede anche alla cabina del marinaio. L'accesso al garage di poppa avviene tramite un portellone idraulico a ribalta, qui trova posto un tender di 2,80 metri o una moto d'acqua. In questa zona è allo studio una plancetta sommersibile per mettere in

acqua il tender. Larghi e sicuri passavanti conducono a prua, dove il prendisole risulta ben protetto da due tientibene, non mancano i portalattine e bicchieri e un pratico poggiatesta a scomparsa.

La prova

La barca monta due motori CAT C18 6 cilindri in linea da 1.015 cavalli a 2.300 giri al minuto, le eliche del modello in prova sono 4 pale con passo 820 x 1.100 anche se la scelta definitiva sarà quella di un passo da 810 x 1.100 mm, riducendo il diametro le eliche riusciranno a prendere quei 50 giri che mancano a quelle installate su questa versione, la ve-

locità salirà di circa 1/2 nodo anche se la barca già raggiunge, e supera, la velocità massima dichiarata di 34 nodi. La prova si è svolta a Savona con 8 persone a bordo, carburante al 30%, acqua al 25%, vento assente e mare calmo. Quella del 62S è una buona carena, già ben collaudata ed ottimizzata dallo studio Sydac. Con le eliche non definitive abbiamo raggiunto la velocità massima di 34,3 nodi, superando così di 0,3 nodi quella dichiarata dal cantiere, con le eliche definitive (4 pale 810 x 1100 mm) la barca dovrebbe raggiungere i 35 nodi di velocità massima. Il consumo a 2.300 giri è stato di 190 lt/h per il motore sinistro e 190 lt/h per quello destro. Le velocità di crociera è di circa 30 nodi a 2.000 giri al minuto

- 6/9.** Il prendisole di prua con i tientibene, il porta bicchieri e il poggiatesta a scomparsa.
- 7.** Il musone di prua con il verricello elettrico per l'ancora.
- 8.** Il garage di poppa è idraulico e ha spazio per un tender da 2,80 metri o una moto d'acqua.
- 10.** Nel prendisole del pozzetto si nasconde un ampio gavone.



1. I cassettoni tra i due letti gemelli della cabina Vip.
2. Gli armadi sono di wengé, le ante sono retroilluminate, il legno interno è cedro profumato.
3. Gli armadi della suite armatoriale con numerosi cassetti.
4. Un dettaglio del rollbar su cui sono installate le antenne degli strumenti elettronici.
5. Il gavone della catena da 10 mm dell'ancora, una Delta da 25 kg, il verricello elettrico ha una potenza di 1.700 W.

per un consumo totale di 302 litri di gasolio/ora. La postazione di comando ha il sedile regolabile elettricamente, è affiancata da una doppia seduta e ha il cruscotto grigio scuro metallizzato antiriflesso. Molto ridotti i livelli di rumorosità rilevati durante la prova negli ambienti sottocoperta grazie ai feltri antivibrazione interposti tra i componenti di vetroresina.

Ma non è tutto, perché l'Azimut 62S soddisfa inoltre la nuova normativa Rina in vigore dal 1° gennaio 2006 che fissa a 75 + 3 decibel la rumorosità massima rilevata passando a 25 metri da una boa fonometrica che misura il rumore percepito, il valore rilevato in prova è stato infatti di 71 decibel.



4



5



6. La rotaia su cui scorre l'hard top elettrico è Harken.

6



7. Sullo specchio di poppa sono installate le prese di corrente per la banchina.

7



1



2



3

superprova AZIMUT 62S -

Motori e trasmissioni

Due Caterpillar Cat C18 - 1015 cavalli (747 kW, 1001 bhp) a 2.300 giri al minuto; 6 cilindri in linea; alesaggio x corsa mm 145 x 183; cilindrata 18,1 litri; peso a secco 1.718 kg. Trasmissione V-Drive integrale con eliche in lega di bronzo a 4 pale 820x110 mm. Timoni in lega NiBrAl.



La sala macchine è realizzata con paratia anticollisione a prua in sandwich di legno e materiale espanso. Lo spazio è sfruttato bene e ne rimane parecchio per installare optional come dissalatore e compressore per le bombole.



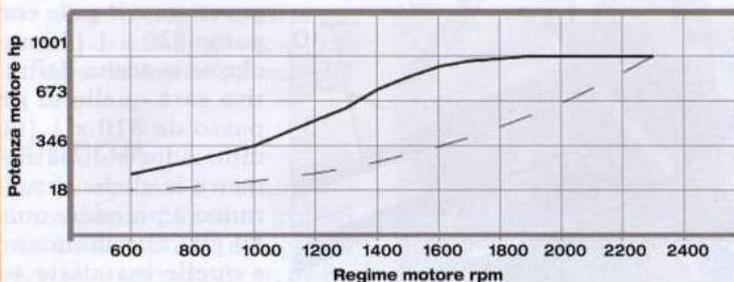
Impianti

Elettrico: tensioni di bordo 220V c.a. con frequenza 50Hz; 24V c.c. da batterie; 12V c.c. tramite alternatore 30A + alimentatore dedicato al Vhf; generatore Kohler 6,5 kW 220V, 50 Hz in sala macchine con separatore acqua/fumi. Batterie: 8 batterie servizi (24V, 300Ah, 3900 CCA), 4 batterie per avviamento motori (24V, 150Ah, 1950 CCA), 1 batteria 12V per generatore; 1 carica batteria elettronico Dolphin 24V 80° per avviamento e servizi, 1 carica batteria elettronico Dolphin 12V 10° per generatore. Sentine: 3 elettropompe a 24V automatiche (portata 224 lt/min), 2 pompe manuali (portata 49 lt/min), impianto di emergenza per esaurimento sentina sala macchine tramite derivazione da pompa raffreddamento motore. Varie: 1 autoclave a 24V da 38 lt/min in sala macchine; 1 boiler da 80 lt a riscaldamento elettrico 220V (o 110V); frigo 230 lt a 24V in cucina; verricello salpancora 1.700 W a 24V con ancora Delta 25 kg e 75 metri di catena da 10 mm

Elettronica

Vhf Simrad Shipmate RS 8400 in plancia; display Raymarine C80; autopilota Raymarine ST6001 Plus; indicatore profondità e velocità Raymarine ST60; antenna Raystar 112 LP-ST Gps.

In basso, la curva di potenza del Caterpillar C18.



IN CIFRE

□ DATI

Progetto

Exterior styling & concept Stefano Righini; decor interni Carlo Galeazzi.

Scafo

Lunghezza f.t. m 19,06; larghezza max m 4,98; dislocamento a pieno carico t 30,72; pescaggio m 1,04; cabine 2 + 1 equipaggio; posti letto 4 + 2 (divano letto opt.) + 1; servizi 2 + 1 equipaggio.

Serbatoi

Gasolio **It 2.700**; acqua dolce **It 900**; acque nere **It 400**; acque grigie **It 130**.

Omologazioni

CE con portata persone **16** in categoria **B**.

Costruzione

Strutture in fibra di

vetro con impiego di tessuti multiassiali a legante in polvere. Procedimento di stratificazione in infusione. Gelcoat a spruzzo di tipo neopentilico-isoftalico. Utilizzo di Pvc espanso per realizzare strutture a sandwich sulle murate sul fondo e sulle sovrastrutture. Le paratie della sala motori, anticollisione di prua sono realizzate con sandwich strutturale di legno e materiale espanso. Impiego di resine vinilestere per gli strati esterni dello scafo, spessore circa 5 mm. Garanzia di 5 anni contro l'osmosi. Impiego di resina ortoftalica per gli strati interni dello scafo e per le sovrastrutture.

Interni

L'unica versione disponibile un layout con due cabine

e due bagni. La cabina Vip ha letti singoli traslabili che si trasformano all'occorrenza un letto matrimoniale. Altre due posti sono disponibili aggiungendo l'optional divano letto. Il legno utilizzato per le finiture è il wengé, una scelta fissa, mentre il decor (tessuti e tappezzerie) è a scelta dell'armatore.

Elettronica

Vhf Simrad Shipmate RS 8400 in plancia; display Raymarine C80; autopilota Raymarine ST6001 Plus; indicatore profondità e velocità Raymarine ST60; antenna Raystar 112 LP-ST Gps.

□ Indirizzi

Costruttore **Azimut Yachts**, Avigliana (TO), tel. 011 93161 www.azimutyachts.net

□ In sintesi

Riprende le stesse idee che hanno fatto la fortuna della linea S, hard top elettrico in salone, finestre panoramiche e una coperta con due grandi prendisole. Il 62S propone un layout diverso, due sole cabine con bagni spaziosi. Finiture in wengé con inserti di cuoio trattato e colori chiari per le tappezzerie. Il garage di poppa Con due Cat C18 da 1.015 cavalli raggiunge e supera la velocità di 34 nodi.

▲ *Qualità della costruzione e finiture*
Spazio in coperta
Prestazioni

▼ *Cucina poco luminosa*
Barca per pochi

□ Prezzo base

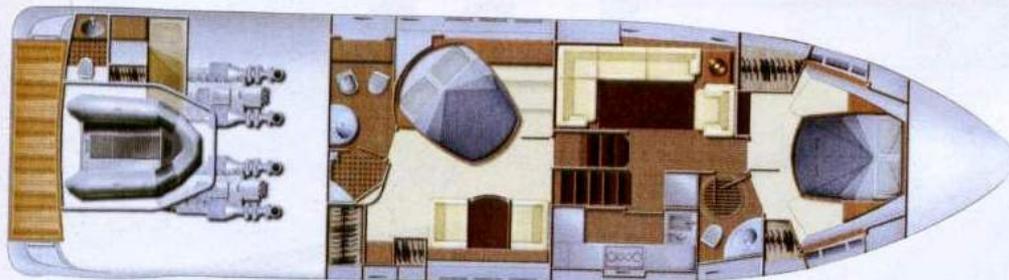
Euro 1.480.000 + Iva con due Caterpillar Cat C18 - 1015 cavalli a 2.300 rpm.

□ Dotazioni optional

A/c tropicale 66000+5000 BTU; generatore 17 kW; cabina marinaio; elica di poppa; joystick di manovra; 2° stazione joystick in pozzetto; luci sommerse sotto piattaforma bagno; icemaker in pozzetto; frigo in pozzetto; faro orientabile elettrico; avvolgicavo banchina glendenning; verricelli elettrici in pozzetto; sistema entertainment Lantic integrato con chart Raymarine 1 Raymarine E120 in plancia al posto dello std C80; 1 Raymarine E120 in plancia in aggiunta allo std; antenna radar 24nm; Tv lcd 32" + dvd in salone; Tv lcd 32" + dvd in cabina armatore; Videoproiettore in dinette sottocoperta; Tv lcd 20" + dvd in cabina vip; Tv lcd 15" + dvd in cabina marinaio; cucina versione Gaggenau con piano cottura, microonde, lavastoviglie e Cappa aspirante Gaggenau

□ Prezzo alla boa

Euro 1.776.000 Iva inclusa franco cantiere Savona è il prezzo della versione base pronta a navigare.



8. Manette del gas, Vhf e controllo del bow thruster sono raccolti insieme.
9. Da qui si riforniscono di acqua dolce i serbatoi.



□ Le prestazioni e i consumi

Regime (rpm)	Trim	Velocità (nodi)	consumi (lt/h)		Rumorosità (dbA)		
			motore sx	motore dx	salone	armatoriale	ospiti
600	0	7,3	1	1	60	63	56
750	1	8,9	17	13	68	67	61
1.000	1	11,1	37	35	68	72	63
1.250	3	14,1	53	53	70	16	68
1.500	4	19,8	82	83	72	72	70
1.750	5	24,9	116	115	75	77	75
2.000	5	30	156	146	77	80	72
2.250	5	34	194	190	79	82	74
2.300	5	34,3	194	190	79	82	73

Note: la prova si è svolta a Savona con 8 persone a bordo, carburante al 30%, acqua al 25% ed eliche in lega di bronzo a 4 pale 820x110 mm. Vento assente, mare calmo.