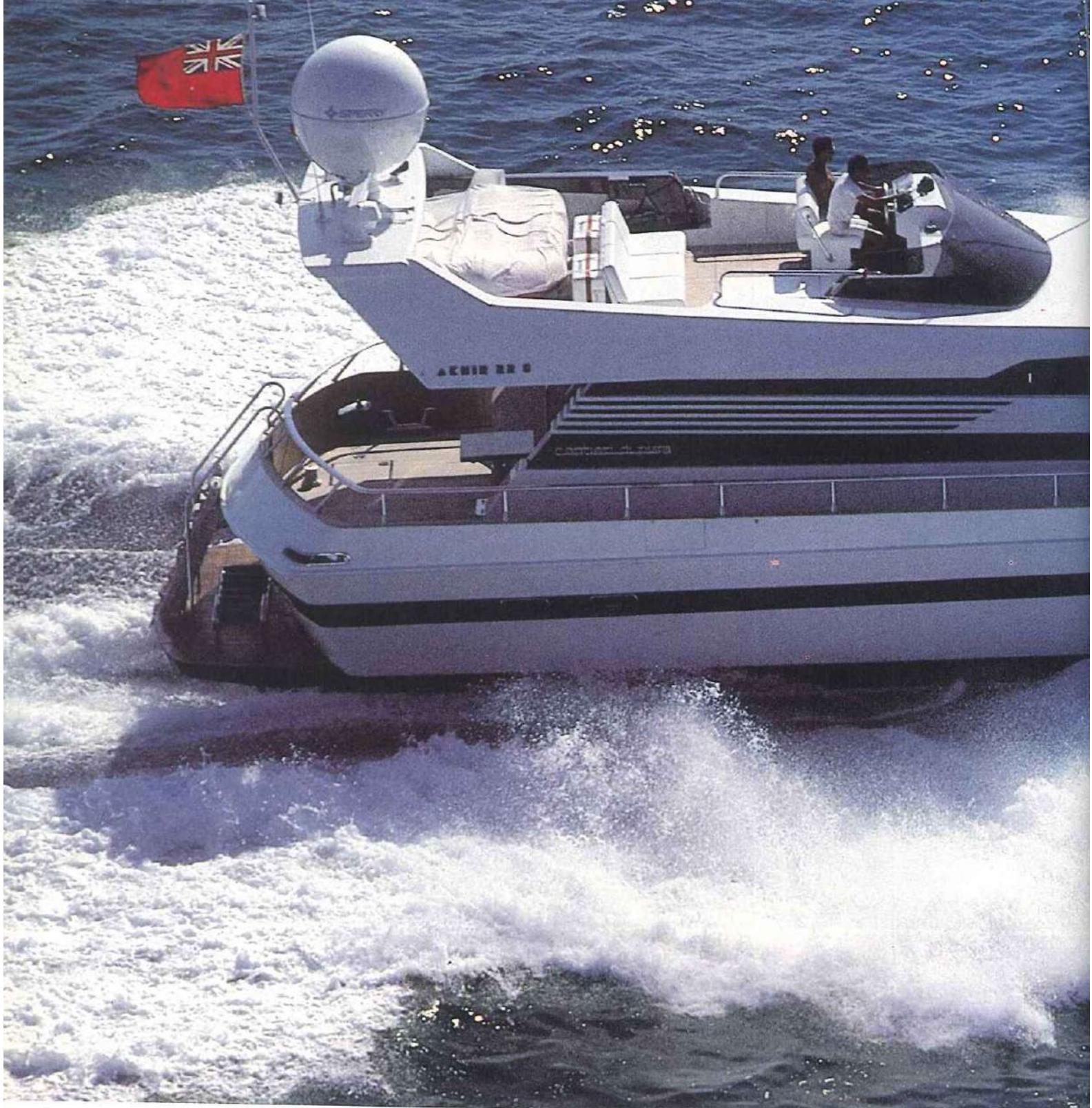


Conte in un abito fatto su misura alle caratteristiche essenziali di un modello si combinano sempre gli accessori e gli «umori» di chi è destinato a indossarlo, così anche nella versione Sport dell'Akhir 22 si riflettono le esigenze di un utente particolare: «sporty», dinamico, attivo. Più veloce, più aggressivo, più attento alla privacy di bordo, il prestigioso motoryacht progettato da Pierluigi Spadolini ha catturato con naturale immediatezza il favore degli armatori esigenti e inquieti, che operano nel Mediterraneo.



La personalizzazione di scelte e di gusti si riflette, per ognuno di noi, tanto nel modo di essere quanto nel modo di possedere gli oggetti, d'uso o voluttuari che siano. Ogni elemento che compone la nostra esclusiva way of life si costituisce come elemento di un gioco a incastro preciso, in cui tutti i pezzi sembrano simili ma ciascuno è originale e insostituibile. Come una

casa è così essenzialmente diversa per un singolo, che può amare il loft open space rigoroso e scarno, da quella di una famiglia, che vive spazi comodi, definiti e funzionali, così c'è una bella differenza di spirito tra una Ferrari e una Rolls-Royce. E c'è una significativa differenza di spirito anche tra Akhir 22 S e Akhir 22, entrambi nati nei Cantieri di Pisa, entrambi dalla matita di Pier-

luigi Spadolini, ma ciascuno pensato in maniera esclusiva e, per l'appunto, non sovrapponibile. La dimensione formale è, per entrambi, quella che da qualche anno segna il trend del cantiere toscano: il motoryacht mediterraneo, tutto spazio e comodità, dalle linee equilibrate e penetranti, mirato alla solarità e al comfort, altrettanto (continua)

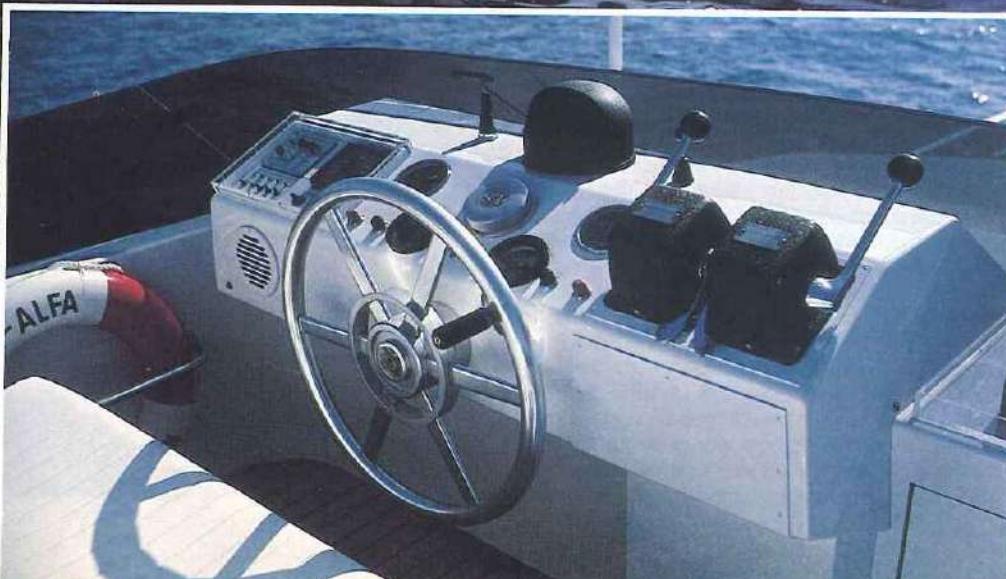
Ornella Pavone

CANTIERI DI PISA AKHIR 22 S

SPORTING LIFE

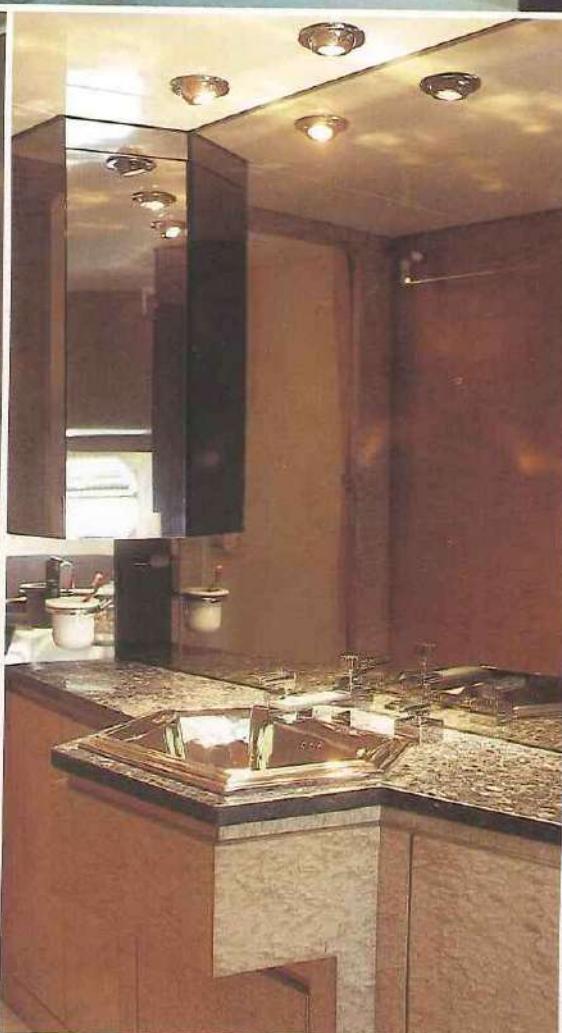
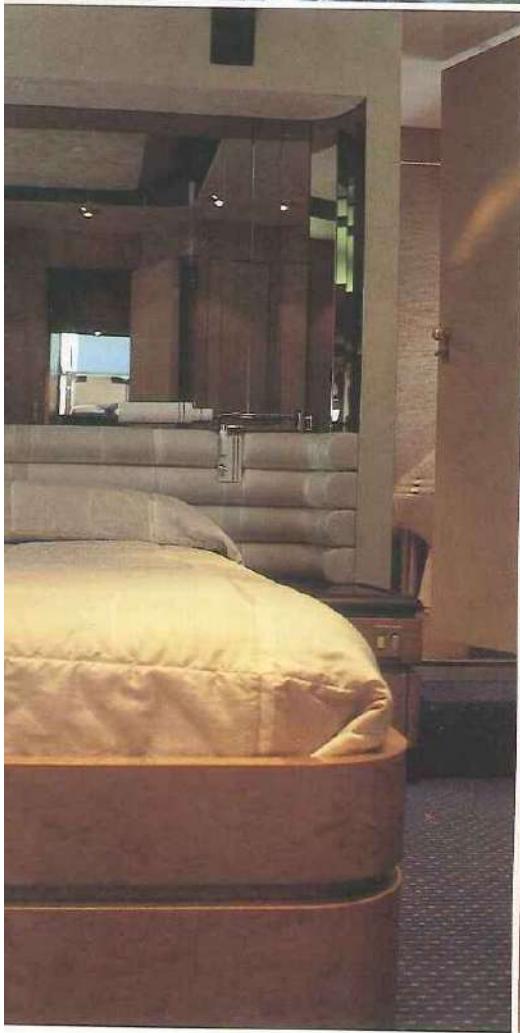


Nella foto a doppia pagina, Akhir 22 S lanciato alla massima velocità mostra, nel controluce, tutta l'eleganza e l'«innovatività» della sua linea a cuneo. Notare come l'imponente massa dell'antenna del satellitare si integri senza disturbo nel gioco di masse di poppa. Nella foto piccola, un particolare della timoneria esterna.



MOTOR BOATS

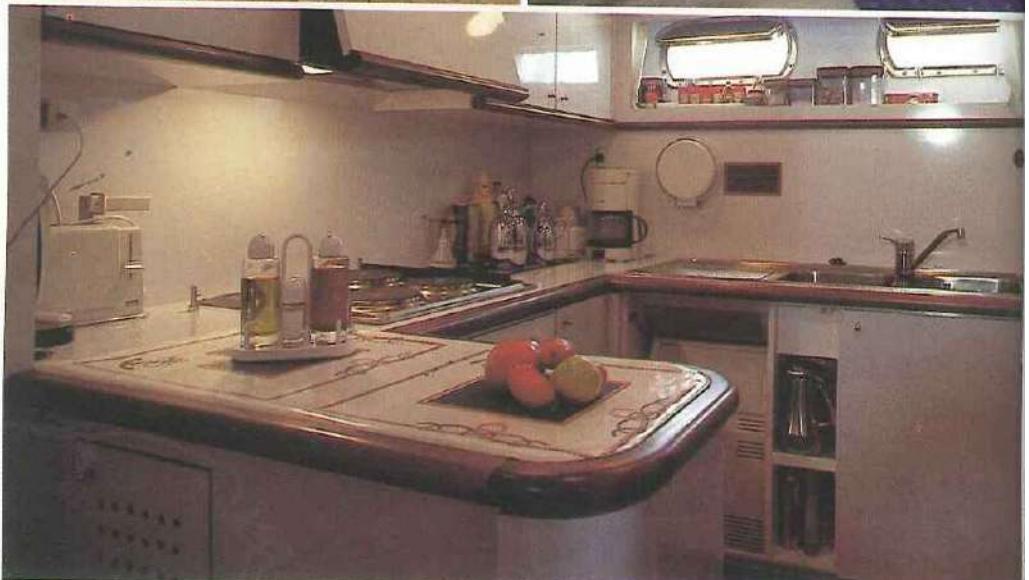
ROBERTO BOSSI



SPORTING LIFE

(segue)

quanto alle prestazioni e alla tenuta di mare. Anche il cruiser di dimensioni importanti, destinato a un armatore esigente ed esperto ma sicuramente differenziato per esigenze e aspettative, sa offrire espressioni di sé variamente calibrate e conformi al modo dell'utilizzatore finale. Tanto Akhir 22 si presentava ideale per la crociera costiera comoda e veloce, tanto Akhir 22 S è tagliato per le fughe improvvise lontano dalla folla, per una vita di bordo improntata alla privacy, per il piacere di correre più dinamico e sportivo. Lo scafo dell'Akhir 22 S è il medesimo del modello base, costruito in vetroresina, con carena planante; la sovrastruttura, completamente realizzata in compensato marino, si rivela invece di dimensioni più contenute, sia in altezza che in





estensione, rispetto al precedente modello. Un'ampia finestratura fumé, priva di interruzioni ed estesa su tutti i lati, consente una visuale perfetta e contribuisce ad accentuare la linea a cuneo caratteristica della versione Sport. Il flying-bridge è l'area di intervento più significativa e caratterizzante di Akhir 22 S. È l'impostazione di un nuovo stilema che va configurando sempre più la joint venture stilistica «Pisa/Spadolini». L'arretramento del roll-bar all'estremità del piano del flying-bridge, che crea un volume «visuale» nella zona poppiera della barca, è la sostanziale profilatura discendente dell'insieme della timoneria esterna e delle finestre di prua conferiscono al profilo dello scafo un andamento cuneiforme che ne accentua l'aerodinamicità. A prua è sistemato il sun-deck, un'estesa superficie imbottita incassata nello scudo frontale molto avviato. Il cockpit molto spazioso, rivestito in teak e protetto dall'aggetto del fly, offre l'ingresso agli interni con una vetrata scorrevole spostata a si-

nistra rispetto all'asse della barca. Il salone, molto luminoso, si presenta elegante ed estremamente curato: le pareti sono ricoperte di Alcantara, mentre per i rivestimenti dei mobili è impiegato l'érable, una radica di acero a piccoli nodi. I piani di appoggio dei tavoli, due bassi che servono i divani del living posto ad angolo sulla destra, e uno situato nella dinette, disposta a L nell'angolo opposto, sono di granito. Più oltre si trova la stazione di governo, con le poltrone per pilota e copilota a sinistra, e la poltrona per l'operatore, posta sulla destra, nella zona carteggio e radio.

In posizione centrale rispetto alle due aree di pilotaggio c'è la discesa d'accesso alla zona notte. La redistribuzione degli spazi interni, rispetto alla versione Akhir 22, risulta ancora più evidente per la netta suddivisione praticata fra zona armatoriale e zona servizio per l'equipaggio, ponendo la sala motori in posizione mediana, direttamente sotto il salone. L'area armatoriale, situa-

ta da centrobarca fino a prua, prevede due cabine uguali, a destra e a sinistra della discesa, anticipate da un breve corridoio, con letti gemelli e propri locali toilette. Verso prua si accede alla suite armatoriale, con letto doppio, due armadi e beauty-room su tutta la larghezza. Oltre la paratia, all'estrema prua, c'è uno spazio, autonomamente accessibile dalla coperta, che può essere, su richiesta, allestito come cabina per il comandante. Nell'area di servizio a poppa si accede sia dal salone, tramite pochi gradini posti a sinistra della vetrata di ingresso, che immettono nel locale cucina, oppure tramite un passaggio

(continua a pag. 130)

Ornella Pavone

Nella foto grande: una veduta d'insieme del salone in uno scorcio verso poppa. Nelle foto piccole dall'alto: una particolare veduta del salone con la timoneria interna in secondo piano; la cabina armatoriale, e il suo bagno; la cucina.