

Top Yacht Design

n. 06 / 2016

DESIGNING TOMORROW

Cover Story: the Sanlorenzo 460 Exp - explorer time
SW82 - a gift for fusion
Is Molas - the designer resort from Fuksas

Cover Story: Sanlorenzo 460 Exp, è tempo di explorer
SW82, il dono della sintesi perfetta
Is Molas, il design resort firmato da Fuksas

FOCUS ON: Explorer Yacht Trend



INTERIORS PROJECTS TRENDS DESTINATIONS PORTRAITS INNOVATION



www.top-yachtdesign.com

ITA € 10,00 - USA \$ 14,99 - UK £ 9,00 - A € 10,00 - B € 10,00 - DKK 100,00 - F € 10,00
D € 10,00 - L € 10,00 - MC € 10,00 - NL € 10,00 - P € 10,00 - E € 10,00 - SEK 150,00 - CHF 12,00



HYDRO TEC

CREATIVE NAVAL ARCHITECTURE

info@hydrotec.it

| www.hydrotec.it

| Tel+39/019/97191



M57 EXPLORERexpand your horizons
MONDOMARINE

EXPLORING THE WORLD

Alla scoperta del mondo
degli explorer yacht

Reliable, comfortable, environmentally-friendly and designed for long voyages in remote areas. Explorer yachts are hitting the headlines in the nautical world and inspiring even internationally-renowned designers

Affidabili, comodi, ecologici, pensati per lunghe navigazioni anche in aree remote. Gli Explorer yacht stanno prepotentemente salendo alla ribalta delle cronache del mondo dello yachting e hanno anche ispirato designer di fama mondiale

by Matteo Zaccagnino



ITASCA

The first explorer yacht of the modern era completed the Northwest Passage in 1994

Primo explorer yacht dell'era moderna nel 1994 compì il Passaggio a Nordovest

F-100

Commissioned by Gianni Agnelli, she was splashed by CRN in 1983 and stretches 30 metres in length

Commissionato dall'Avvocato Agnelli fu varato dal cantiere CRN nel 1983. Misura 30 metri di lunghezza

In this modern era of Google Maps and an increasingly connected world, scope for the thrill of discovery has shrunk drastically. There are only a few truly remote areas of the world now remaining, most reachable only by sea. The sixth continent has thus become a new focus for owners prepared to undertake long, often-challenging voyages simply to get somewhere few others have ventured. Confirmation of this trend is the growing number of explorer-influenced yacht designs coming onto the market. There are precious few studios and yards that haven't produced at least one take on that theme at this point. These are craft that tick very specific technical and aesthetic boxes and which are burgeoning from niche product to trendy market phenomenon. However, the upsurge is being driven not simply by fashion but by a whole new approach to boating. Is this the end of an era that for the last 15 years brought a proliferation of megayachts penned by archistars? It's probably too early to say. Certainly, however, this type of craft has been enjoying huge popularity of late for the simple reason is that it delivers on several different fronts at once: fuel consumption is slashed, while ranges are boosted hugely as is the ability to stow a veritable treasure trove of water toys.

The phenomenon may have been set in motion one man's desire to make a lifelong dream come true. The owner in question was determined to negotiate the Northwest Passage, an ambitious goal that demanded a suitably ambitious craft. Enter a yacht that is unanimously accepted as ushering in the start of the explorer era. Itasca is ocean-going tugboat built in Holland by in 1961 J & K Smits Scheepswerven. In 1980, the 53.6-metre was converted to a yacht





KIRING Designed by Terence Disdale. Built in 1993 by Brooke yard / Firmato da Terence Disdale. Fu costruito nel 1993 dal cantiere inglese Brooke



ATLANTE The 55-metre Nuvolari-Lenard splashed in 2015 by CRN
Il 55 metri di Nuvolari-Lenard, varato nel 2015 dal cantiere CRN

Oggi, nell'era di Google Maps e in un mondo sempre più connesso, gli orizzonti per vivere l'emozione della scoperta si sono ridotti drasticamente. Rimangono pochi luoghi remoti, raggiungibili per lo più via mare. Ecco perché il sesto continente è tornato al centro degli interessi di armatori disposti a compiere lunghe navigazioni pur di raggiungere mete poco conosciute.

La conferma arriva dal crescente numero di progetti di yacht che sposano la filosofia degli explorer. Non c'è cantiere o studio di progettazione che non abbia almeno una proposta in tal senso. Una tipologia di barca che risponde a precisi requisiti in termini di contenuti sia tecnici sia estetici e che oggi da prodotto di nicchia sta diventando un fenomeno di tendenza. Qualcosa che va oltre il concetto di moda e incarna un approccio diverso all'utilizzo della barca.

È la fine di un'era che negli ultimi 15 anni ha visto il proliferare di megayacht firmati dalle archistar? È presto per dirlo. Di sicuro, e questo è il fatto nuovo, questa tipologia di barca sta incontrando sempre più consensi perché riesce a coniugare diverse esigenze: dai consumi ridotti alle elevate autonomie, fino alla possibilità di poter ospitare tantissimi toys.

La data d'inizio di questo fenomeno non c'è sebbene molti concordino sull'idea che il fenomeno nacque per coronare un sogno. "Il Passaggio a Nordovest". Un progetto ambizioso che aveva bisogno di un mezzo adeguato. Qui entra in scena la barca che rappresenta l'inizio dell'era degli explorer. Itasca, parola che deriva dalla contrazione dei termini (ver)itas + ca(put), è un rimorchiatore d'altura oceanico costruito in Olanda dai cantieri J & K Smits Scheepswerfen nel 1961. Nel



©tim-mckenna.com

SENSES

Stretching 60 metres, she's now available for charter from Y.CO, www.y.co

Misura 60 metri ed è disponibile per il charter con Y.CO, www.y.co



GALILEO G

The second Vitruvius to splash, she was built by Picchiotti

Secondo esemplare della serie Viturvius è stato costruito da Picchiotti

MAUPITI

Now sailing as Karima, she stretches 49 metres in length

Oggi naviga con il nome di Karima. Misura 49 metri di lunghezza



©carlo borlenghi



©tim-mckenna.com

BIG FISH A 45-metre explorer designed by Gregory C. Marshall / Explorer di 45 metri firmato da Gregory C. Marshall

before being refit again in 1994, this time to negotiate the Northwest Passage with her owner, William Simon, aboard. The latter's choice of an ocean-going tug was justified by the fact that pleasure boat yards were simply not producing hulls with the characteristics that would soon become the signatures of explorer yachts. The Itasca project sparked a whole new trend that initially featured ocean-going tugs and gave refit yards a very welcome injection of business. One notable example is Simon S. Launched in Germany in 1973 by Schichau Unterwasser, the 77-metre was converted for yachting use in 1994 and is still sailing happily as Sea Ranger. The same yard also produced Arctic P, another ocean-going tug, this time an 87-metre splashed in 1970 and converted between 1993 and 1994. The tug boats whose exteriors would go on to influence many future designs included other famous names, not least Giant I, a 77-metre now sailing as Legend, Prometej, Dolce Far Niente previously known as Seawolf C, Asteria, Ariete Primo, Latitude to name but a few. The tugs were, however, soon flanked by pilot boats and expedition yachts. Once again, Holland accounted for the lion's share. In fact, already enjoying a reputation for its working vessels, Amels has now become one of the go-to yards in the megayacht sector as a result. In the mid-1970s, the Dutch yard splashed various vessels that two decades later became sought-after by adventure-loving owners, including Altair and Akula. The Dutch school also left its mark on vessels of the likes of Capella C, probably the first expedition yacht to find a new vocation as a

1980 questo 53,6 metri fu riconvertito in yacht e nel 1994 subì un altro refit eseguito per coronare il sogno del suo proprietario William Simon di navigare in aree remote. Una scelta giustificata dal fatto che all'epoca non c'erano cantieri di scafi da diporto che costruissero barche con quei requisiti, che divennero poi la carta d'identità degli explorer.

L'impresa di Itasca avviò un nuovo trend, con in primo piano i rimorchiatori d'altura, che fece vivere un momento d'oro all'industria del refit. Tra questi spiccano gli esempi del 77 metri Simson S. Varato nel 1973 dal cantiere tedesco Schichau Unterwasser, riconvertito in yacht nel 1994, e tutt'ora navigante con il nome di Sea Ranger. Dallo stesso cantiere arriva Arctic P altro rimorchiatore oceanico di 87 metri varato nel 1970 e trasformato in yacht tra il 1993 e il 1994. Il filone dei rimorchiatori annovera altri nomi celebri come Giant I, un 77 metri che oggi naviga con il nome di Legend. Ai rimorchiatori si è poi aggiunto anche il filone delle navi pilota o expedition yacht. Anche qui l'Olanda la fa da padrona con Amels diventata oggi una tra le firme più importanti nel settore dei megayacht. Il cantiere olandese a metà anni 70 varò diverse unità che poi a distanza di 20 anni sono diventate l'oggetto del desiderio per molti armatori con il pallino per l'avventura quali Altair e Akula. La scuola olandese ha lasciato il segno su altre unità quali Capella C forse il primo expedition yacht a trovare una nuova destinazione d'uso come superyacht oppure altri oggi in attesa di trovare una nuova vita come il 60 metri Wega costruito da Vuyk nel 1968 e il 59 metri Blommendal varato nel 1973 da Boeles.



YERSIN Launched in 2015, she's a 77-metre explorer built by Piriou / Varato nel 2015 è un explorer di 77 metri costruito dal cantiere Piriou

superyacht, while others are still awaiting a new career, not least the 60-metre *Wega* built by Vuyk in 1968, the 59-metre *Blommendal* launched in 1973 by Boeles.

The 1980s were a time of great ferment. Exactly a year after *Itasca* began her new life as a private yacht, *F-100* glided down the slips. The first yacht designed entirely around the working vessel concept had arrived.

"She's a yacht with a diametrically opposed philosophy," her owner, Fiat boss Gianni Agnelli, told the magazine *Yacht Capital* at the time. "She was designed as a service vessel and built for maximum comfort with the smallest possible service areas. She has a helicopter deck, a huge range, isn't noisy and runs on a single engine. Because of my profession, I have too much faith in engines to have a twin set-up on my yacht." Longstanding CRN consultant William Giommi adds: "When the first designs arrived from Gerhard Gilgenast, we got quite a shock. We found ourselves looking at one of the first minimalist boats ever. The interiors were limed teak but most of all it was the first boat with live rubber mounts to make it quieter". *Itasca* and *F-100*. The great William Simon and Gianni Agnelli produced a phenomenon that continues today. Two different visions and two different directions that initially saw a flurry of working vessels refit as yachts and then later a proliferation of designs developed around the aesthetic and technical specifications of working explorer vessels. A new

Gli Anni 80 furono un periodo di grande fermento. Esattamente un anno dopo che *Itasca* fu trasformato in yacht privato, venne varato l'*F-100*, prima barca ad essere costruita pensando a un mezzo da lavoro. "Si tratta di un'imbarcazione con una filosofia diametralmente opposta" raccontò in un'intervista apparsa a suo tempo su *Yacht Capital* l'Avvocato Gianni Agnelli. "E' stato concepito come mezzo di servizio. La barca è nata per garantire il massimo del comfort e dei servizi nelle minori dimensioni possibili. Ha il ponte per l'elicottero, un'autonomia immensa, nessun rumore, ed è monomotore", spiegò l'Avvocato. "Quando arrivarono i primi disegni di Gerhard Gilgenast, ci venne un colpo" racconta William Giommi consulente storico di CRN. "Ci siamo trovati di fronte a una delle prime barche minimaliste della storia. Gli interni erano in teak sbiancato, ma soprattutto, era la prima barca con imbonaggi fluttuanti di gomma per renderla più silenziosa". *Itasca* ed *F-100*: grazie alla visione di William Simon e Gianni Agnelli si deve la popolarità crescente che sta conoscendo il fenomeno explorer.

Due visioni ma anche due rotte diverse che, se in una prima fase hanno visto i mezzi da lavoro trasformati in yacht, in un secondo tempo hanno prediletto progetti concepiti seguendo i canoni estetici e tecnici propri degli explorer. Una nuova frontiera sulla quale si sono cimentati via via designer e cantieri che si sono così costruiti una reputazione in questo ambito. A iniziare dal geniale Gerhard Gilgenast un vero



OCTOPUS This 126-metre is clothed in supply vessel-influenced lines / Le linee di questo 126 metri strizzano l'occhio a quelle di un supply vessel

LE GRAND BLEU

The 112-metre megayacht has an astonishing number of toys aboard

Il megayacht di 112 metri si distingue per la grande quantità di toys imbarcati



BABBO

A 31-metre explorer yacht from the Cantiere delle Marche's Darwin series

Explorer yacht di 31 metri della linea Darwin firmata dal Cantiere delle Marche



frontier that gradually drew in designers and yards alike with both building their reputations in that area. The first was, of course, the ingenious Gerhard Gilgenast, who hot on the heels of the F-100, also penned the lines of Margaux Rose. Launched in 1985 by Schweers, the latter was a larger, 50-metre take on the configuration that proved so successful on Agnelli's yacht. Like her, Margaux Rose had a superstructure pulled right back towards the stern leaving a large uncluttered flush area forward including a balloon.

Margaux Rose's arrival on the scene had two knock-ons. The first was the definition of a new type of yacht influenced more by expedition vessel than tugboat philosophy. The second saw the emergence of the work of designers that drew directly on experience with private yachts. Other high-profile yacht designers would follow John Munford, who created Margaux Rose's interiors, on this particular course. While owners and designers were initially inspired by expedition craft, as the years went on, the explorer vessel configuration gained a greater foothold, ultimately becoming a new reference point. Thus the 1990s saw Kiring grab the headlines. This 34-metre was built by the Brooke yard in England and had exteriors by Terence Disdale. In 1993, the spotlight was on Maupiti (now Karima), a 46-metre built by Amels with exterior lines once again by Disdale but interiors by Peter Marino. A few years later it was the turn of Senses. The work of Martin Francis with interiors by Philippe Starck later further worked on by Therese Baron Gurney, the 60-metre remains one of the most successful

mago della matita che sulla scia dell'F-100 ha firmato le linee di Margaux Rose, un 50 metri varato nel 1985 dal cantiere Schweers che ripropone la formula sperimentata con successo sullo yacht dell'Avvocato. Ovvero una sovrastruttura appoppata con un'ampia superficie sgombra a prua destinata ad accogliere mezzi di servizio e perfino una mongolfiera.

L'avvento sulla scena di Margaux Rose introduce due elementi degni di attenzione: il primo vede, dal punto di vista estetico, la definizione di una tipologia di yacht che riprende la filosofia tipica più degli expedition che dei rimorchiatori d'altura; il secondo fa emergere il lavoro di progettisti che attingono direttamente da un'esperienza legata a yacht concepiti per uso privato. Una rotta questa che in seguito vedrà cimentarsi dopo John Munford, autore degli interni di Margaux Rose, altre celebrità dello yacht design.

Se all'inizio sono stati gli expedition a ispirare armatori e designer, con il passare degli anni la formula degli explorer ha preso sempre più piede fino a diventare un punto di riferimento. Gli Anni 90 hanno visto così salire alla ribalta delle cronache il 34 metri Kiring, costruito dal cantiere inglese Brooke con linee esterne firmate da Terence Disdale. Nel 1993 è stata la volta del 46 metri Maupiti (oggi Karima), realizzata da Amels con le linee esterne curate sempre da Disdale mentre gli interni hanno messo in luce l'estro di Peter Marino. Qualche anno più tardi è toccato a Senses. Progettato da Martin Francis con di Philippe Starck con successivi interventi di Therese Baron Gurney, questo 60 metri rappresenta ancora oggi uno degli esempi più riusciti di explorer. Costruito in Germania dal



SEAXPLORER

The Damen yard's range comprises three models of 65, 90 (see rendering) and 100 metres respectively. These explorers were designed to sail to the world's most remote areas and effortlessly tackle icy conditions. The SeaXplorers will be built with reference to the IMO standards for navigation in polar waters. Their specs include a helicopter and various tenders for excursions and other purposes.

La gamma di yacht concepita dal cantiere Damen si compone di tre modelli con lunghezze di 65, 90 (nel rendering) e 100 metri. Questi explorer sono stati pensati con l'idea di poter navigare nelle aree più remote e anche in presenza di ghiacci. I SeaXplorer saranno costruiti tenendo conto degli standard fissati dall'IMO per la navigazione in acque polari. Le dotazioni contemplano l'elicottero e svariati tender di servizio o per le escursioni.





CCN The design of the 35m in the Phileas series penned by the Studio Vallicelli / Il progetto del 35 metri della linea Phileas dello Studio Vallicelli

CANADOS

The lines of the Oceanic range, which will soon be boosted by a 43-metre model, are inspired by explorer vessels

Le linee della gamma Oceanic che annovera anche un 43 metri s'ispirano a quelle di un explorer



SILVER YACHT An aluminium 83-metre from the pen of Espen Øino / È in alluminio l'83 metri SilverLoft firmato da Espen Øino

explorer yacht designs ever. Built in Germany by Schweers and now available for charter from Y.CO, Senses is also for sale through Edmiston for 19 million dollars, and has huge space for water toys as well as a touch-and-go helipad. The Italian yards chipped in too with Tribù, splashed in 2007 by Mondomarine. The 50-metre now has two round the world voyages to her credit and also introduced a major new theme: sustainability. “Tribù,” comments Luca Dini who penned her exterior lines, “was designed in response to her owner’s wish to be as respectful as possible of the environment. That opened up a whole new road in yacht design.” But his efforts paid off as the Mondomarine was awarded the first Rina Green Star notation.

Explorer fever has also left its mark on the gigayacht segment. Cases in point being the 112-metre *Le Grand Bleu* built in 2000 by Bremer Vulkan with interiors by Luciano Di Pilla, the massive 126-metre *Octopus* splashed by Lürssen that put the young Espen Oino centre stage in 2003, the 81-metre *Alfa Nero*, a 2007 design from Nuvolari-Lenard, and, last but very far from least, *Luna*, a 115-metre penned by Newcruise and launched in 2010 at the Lloyd Werft shipyard.

The success of the explorer philosophy also opened up new directions for design that ultimately led to the Vitruvius concept. The brain behind the latter is Philippe Briand and the success of the design rests on his sailing experience and the efficiency of the hull design. The designer penned three yachts in the series, all built by Picchiotti with two in particular, the 50-metre *Exuma* and the 55-metre *Galileo G*, featuring lines that are less squat and more sleek. Another contributor to the coining of the new style

cantiere Schweers e oggi disponibile per il charter attraverso Y.CO, Senses si distingue per lo spazio destinato ai toys. Dopo aver avviato questo trend con l’*F-100*, il made in Italy lascerà il segno con Tribù. Varato nel 2007 da Mondomarine questo 50 metri che ha già all’attivo due giri del mondo introduce un tema importante: la sostenibilità. “Tribù” commenta Luca Dini che ha curato il progetto delle linee esterne mentre gli interni sono di Piero Lissoni “è stato concepito per andare incontro al desiderio dell’armatore di avere una barca rispettosa dell’ambiente. È stato uno stimolo e ha aperto una nuova strada nel mondo della progettazione navale” conclude Dini. Uno sforzo ripagato con l’assegnazione della prima certificazione Green Star del Rina.

La febbre da explorer ha lasciato il segno anche sui cosiddetti giga yacht. In questa famiglia rientrano a pieno titolo *Le Grand Bleu*, 112 metri costruito nel 2000 da Bremer Vulkan con gli interni di Luciano Di Pilla; *Octopus* il gigante di 126 metri costruito da Lürssen che nel 2003 consacra all’attenzione un giovane Espen Oino autore degli esterni; oppure *Alfa Nero* un 81 metri concepito nel 2007 da Nuvolari-Lenard; fino ad arrivare a *Luna*, un 115 metri con esterni firmati da Newcruise, varato nel 2010 dal cantiere Lloyd Werft.

Il successo della filosofia explorer ha permesso poi di inaugurare nuove strade progettuali che hanno visto nascere il concetto Vitruvius. Autore di questo approccio il cui principio scaturisce dall’esperienza maturata nella vela e poggia sull’efficienza della carena è Philippe Briand. Partendo da questo presupposto il designer francese ha firmato i progetti di tre yacht costruiti da Picchiotti di cui due in particolare, il 50 metri *Exuma* e il 55 metri *Galileo G*, si distinguono per le linee meno tozze e molto più filanti. A coniare un nuovo stile



BAGLIETTO The 48-metre bears the stamp of Florentine designer Francesco Paszkowski / Il 48 metri del designer fiorentino Francesco Paszkowski



MONDOMARINE A steel and aluminium construction for the 45-metre by Sergio Cutolo / Acciaio e alluminio per il 45 metri firmato Sergio Cutolo



FINCANTIERI YACHTS

The 85-metre has distinctive Pininfarina-designed lines

L'85 metri si distingue per le linee disegnate da Pininfarina



SANTAMARIA MAGNOLFI Pangea is a 70-metre single-volume craft with no decks / Pangea è un 70 metri con un volume unico senza i ponti



CLAYDON REEVES Cosmos is the 70-metre designed by the English studio / Cosmos è il progetto del 70 metri firmato dallo studio inglese

was Gregory C. Marshall, who penned Big Fish, a 45-metre built in New Zealand in 2010 by McMullen & Wing with a design that is more than a passing nod to chunkier forms. This was a real departure but designed to meet the specifications of an owner with very clear ideas: “I want a yacht that can spend at least three months of the year exploring the most remote Pacific islands completely independently,” he said, adding: “A boat that will inspire a sense of adventure. A different boat because guests feel different on a different boat”.

McMullen & Wing are now building a similar vessel that’s five metres longer.

Further evidence that the explorer phenomenon is here to stay came from the launches in 2015 of

Atlante (see Top Yacht Design no.5), the 76-metre Yersin and the 107-metre Ulysses. Significantly the latter two were built by yards - Piriou in France and Klaven in Norway - that specialise in working vessels and had never tackled projects of this ilk before.

But this is an area in which Cantieri Navali di Chioggia has been operating for several years now, crafting its Ocean King range around its experience in working vessel and deep-sea tug building. The Cantiere delle Marche is another yard that has built its reputation on its explorer yachts. In the space of just six years, in fact, these yards have secured 60 per cent of the explorer market, becoming

ha contribuito anche il lavoro di Gregory C. Marshall autore del progetto di Big Fish. Il 45 metri costruito nel 2010 in Nuova Zelanda da McMullen&Wing si distingue per un design che strizza l’occhio a forme molto squadrate. Qualcosa di diverso da quanto visto fino a quel momento e che soddisfa le richieste di un armatore con le idee molto chiare: «Voglio una barca in grado di navigare almeno tre mesi in completa autonomia girovagando per le più remote isole del Pacifico», aveva detto. E aveva raccomandato: «Una barca che possa ispirare un senso di avventura; una barca diversa, perché su una barca diversa anche gli ospiti si sentono differenti». Dopo Big Fish il cantiere è oggi alle prese con la costruzione di un’unità simile ma lunga 50 metri.

A sostegno della tesi che il fenomeno degli explorer è destinato a durare a lungo le cronache ci raccontano dei vari che nel 2015 hanno visto scendere in acqua Atlante (vedi Top Yacht Design n.5), il 76 metri Yersin e il 107 metri Ulysses. Da sottolineare come negli ultimi due casi si tratti di barche costruite da due cantieri, il francese Piriou e il norvegese Kleven, specializzati in scafi commerciali e che mai prima di allora si erano cimentati in progetti simili.

Un percorso questo seguito invece già da qualche anno dai Cantieri navali di Chioggia. La realtà veneta ha concepito la gamma Ocean King nata proprio dalla loro esperienza nella costruzione di navi commerciali e rimorchiatori d’altura. E in questo scenario s’innesta un’altra realtà italiana che

EXPLORER YACHTS MY OPINION

Carlo Nuvolari

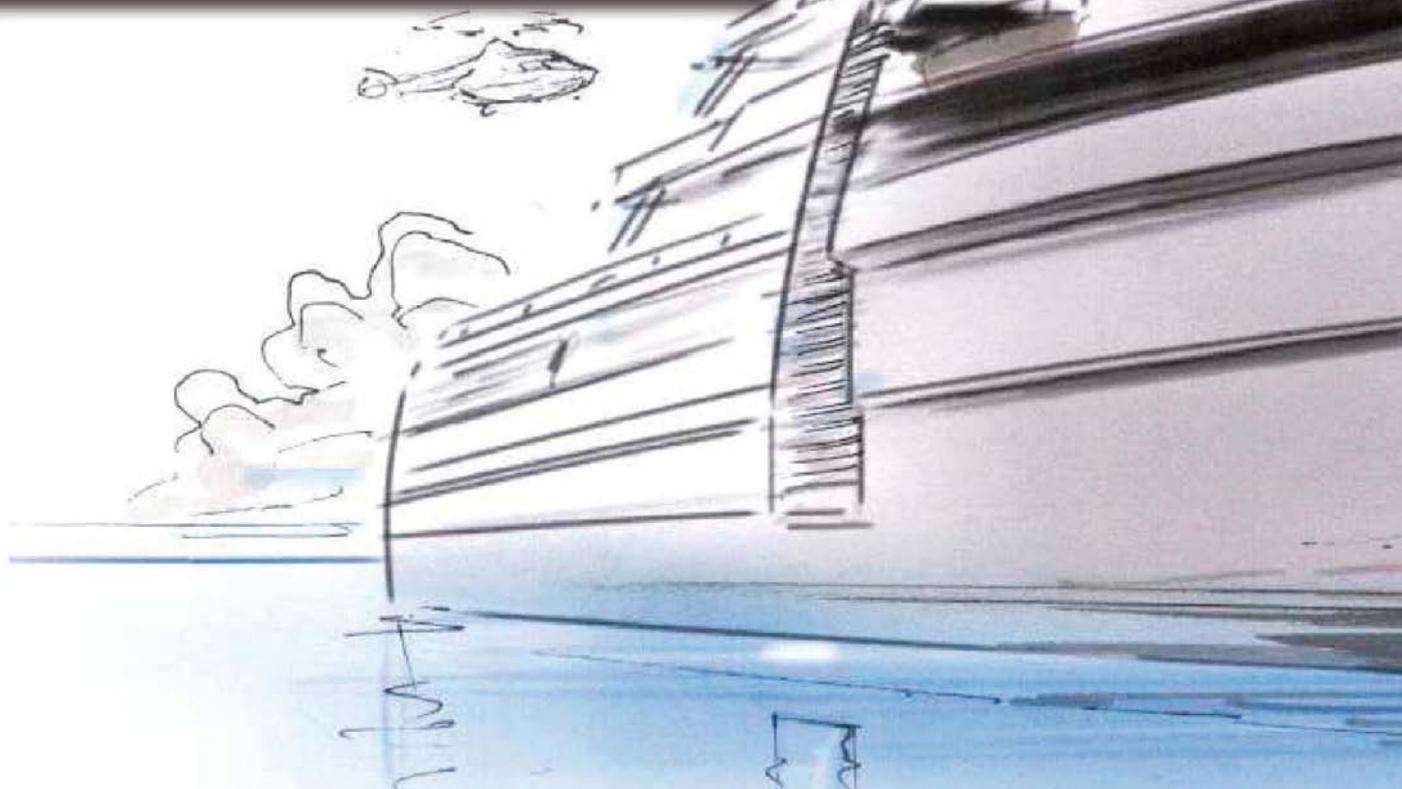
(Co-founder of the eponymous studio with Dan Lenard)

I like explorers. I like the concept of building a private ship, a yacht, that guarantees extraordinary standard of security, comfort and privacy. Most of all, however, I am attracted by the idea of building with commercial yards. A genuine explorer doesn't necessarily have to look like a whaling ship, but it does have to have a few very specific features: a long range, a hull that can really get through rough seas, a super stabilisation system to ensure guests have a decent time of it, a simple propulsion set-up that needs very little maintenance, lots of power to enable it get out of trouble when it needs to, plenty of large tenders and a safe heliport. The bigger the budget available, the more elaborate the exterior finish can be. The forms too can be more complex. Apart from all that pretty obvious stuff and aside from the fact that these craft can cost a lot less than a traditional yacht (particularly if you go without the gloss paintwork and big brand name), the salient characteristic of any explorer is that it can be designed with a huge amount of freedom, off grid. I know owners who've gone down the genuine explorer vessel route and are enormously delighted. They finally have a yacht they could

work freely on with the designer, a craft that gave them space for all their ideas, their accessories, their solutions, without any need for compromise and without having to put up with judgments or "advice" from the ultra-conservative, arrogant yachting market.

And yet after an initial burst of enthusiasm when we suggest this option, most owners start asking us to soften the concept. They want a layout that's yacht-like, to make the boat a bit sportier, more aerodynamic and have gloss paintwork. Most of all though, they want it to be built by a big name. Most clients are traditional and fear not just the new but also the judgments of the market and their friends. That's understandable. It's a pity, however, that they aren't a bit braver. If they went down the genuine explorer route, they would never go back.

Left, an example of non-conformism: the often imitated heliport-topped Beach Cabana invented by Palmer Johnson



EXPLORER YACHTS LA MIA OPINIONE

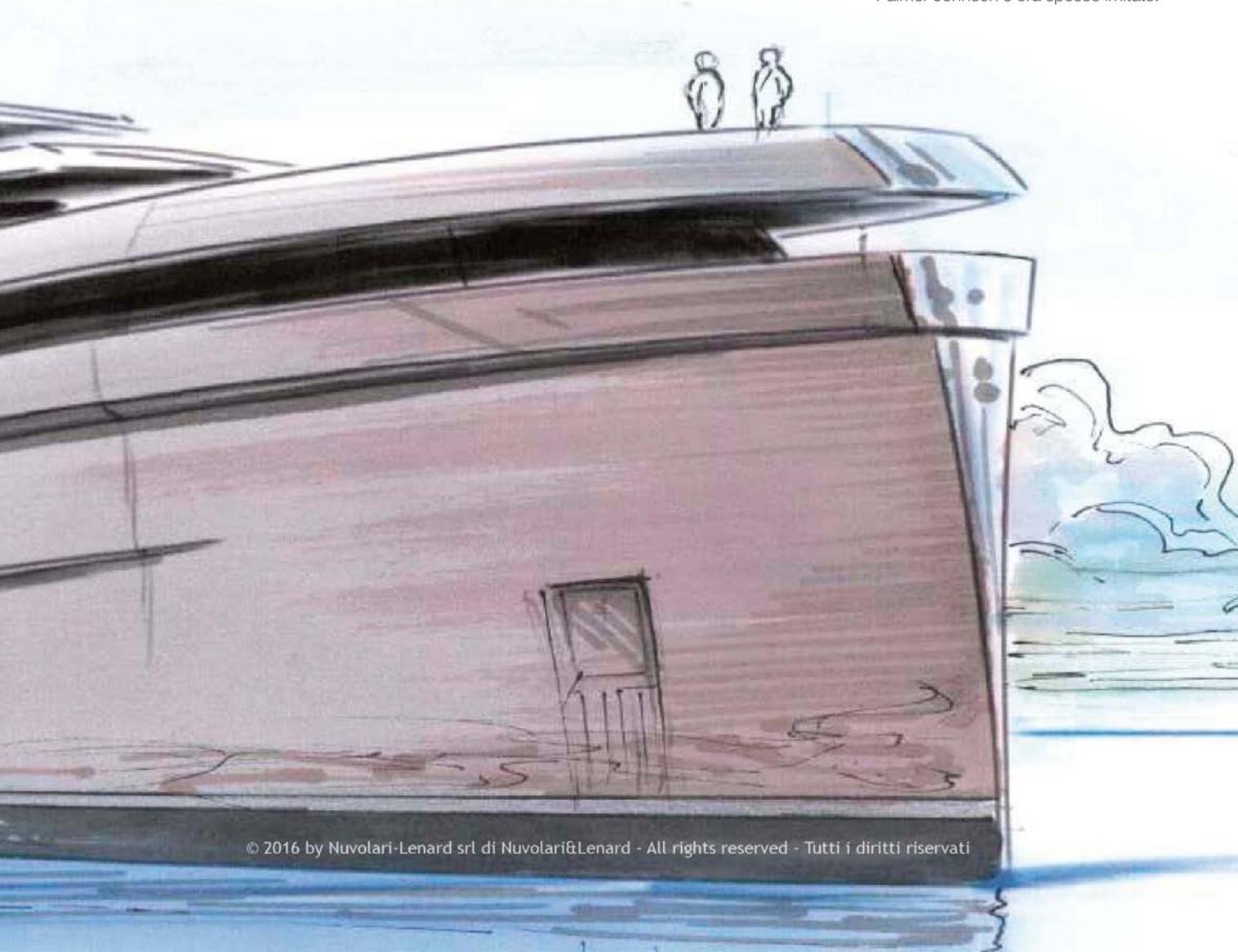
Carlo Nuvolari

(Fondatore insieme a Dan Lenard dell'omonimo studio)

Mi piacciono gli "explorer". Mi piace il concetto di costruire una nave privata – uno yacht - che garantisca sicurezza, confort e privacy al di fuori dei canoni. Soprattutto mi attrae l'idea di costruire con cantieri commerciali. Un vero "explorer" per me non deve necessariamente assomigliare a una baleniera ma deve avere alcune caratteristiche precise: avere lunga autonomia, uno scafo capace di muoversi in mari piuttosto duri, un sistema di stabilizzazione super perché gli ospiti non soffrano, un apparato di propulsione semplice che richiede poca manutenzione, molta potenza per uscire da ogni difficoltà, tender grandi e in gran numero, e un eliporto sicuro. Tanto più il "budget" disponibile sarà elevato tanto più la finitura esterna sarà elaborata e le forme potranno essere elaborate e complesse. A parte tutte queste caratteristiche abbastanza ovvie e oltre al fatto che uno yacht così potrebbe anche costare molto meno di uno yacht tradizionale, soprattutto rinunciando alla verniciatura lucida e al Marchio, la principale caratteristica di un Explorer è proprio quella

di essere progettato "fuori dal mucchio", liberamente. Conosco armatori che hanno percorso la strada del vero Explorer e sono enormemente soddisfatti: hanno finalmente uno yacht in cui hanno potuto lavorare liberamente con il designer, far trovare posto a tutte le loro idee, tutti i loro accessori tutte le loro soluzioni, senza compromessi e senza che nessuno del tradizionalissimo e supponente mercato dello yachting li abbia potuti giudicare o peggio consigliare. Eppure la maggior parte degli armatori, quando proponiamo questa via progettuale, dopo un entusiasmo iniziale ci cominciano a chiedere di "ammorbidire" il concetto: fare un layout simile a quello di uno yacht, fare la barca più sporteggiante più filante, verniciata lucida e soprattutto farla da un fabbricante di yacht famoso. La maggior parte della clientela è tradizionale, ha paura del nuovo e del giudizio del mercato e degli amici. È comprensibile. Peccato però che non abbia più coraggio. Se provasse la strada del vero "explorer" non tornerebbe indietro.

Pagina a fianco, un esempio di anticonformismo: Il Beach Cabana con sopra l'eliporto, ideato per Palmer Johnson e ora spesso imitato.



© 2016 by Nuvolari-Lenard srl di Nuvolari&Lenard - All rights reserved - Tutti i diritti riservati



MC YACHT INT The OceaNemo is an explorer-inspired 44-metre / L'OceaNemo è un 44 metri che s'ispira agli explorer e ha molti tender a poppa

something of a case history in the process. “The 2008 crisis trimmed down the market and put a smaller but higher quality client base at centre stage,” says Cantiere delle Marche CEO Vasco Buonpensiere who adds: “There were two ways to go at the time: down the planing boat route or the semi-displacement/displacement one. We carved out a niche for ourselves with the Darwin line in the latter segment because we brought something new and instantly recognisable to the market”. Over time, the Cantiere delle Marche’s gut feeling proved correct and its explorers became viewed as a valid alternative to navettas which previously had been the only option for owners interested in a displacement craft. The secret to its success, however, lay in its ability to recreate signature explorer elements in the 86’ to 130’ segment. “That said, we’re not talking about styling alone but actual technical content,” continues Buonpensiere. First and foremost being, of course, the choice of a steel hull as well as an absolutely stunning array of equipment. The craft tend also to be outsized with huge stowage capabilities, lots of room for crew and working areas, an extensive range and super seakeeping prowess. “With the Cantiere delle Marche, we managed to reconcile the discipline of a design for a vessel designed to actual ply the seas with a style that encapsulated Made in Italy values,” adds Buonpensiere. Simply put, a boat with proper muscle but clothed in a bespoke suit. These days, the yard’s range

sul concetto explorer ha costruito il suo successo: il Cantiere delle Marche che in soli sei anni ha conquistato il 60 per cento del mercato degli explorer, nella fascia 80-130 piedi, tanto da diventare una case history in questo ambito. “La crisi del 2008 ha selezionato il mercato e ha fatto tornare al centro dell’attenzione una clientela ridotta in termini quantitativi ma migliore a livello qualitativo” sottolinea Vasco Buonpensiere amministratore delegato di Cantiere delle Marche che aggiunge “All’epoca c’erano due strade: quella che seguiva il concetto delle imbarcazioni plananti e l’altra orientata sul semi-dislocante o dislocante. Con il Cantiere delle Marche e la linea Darwin”, prosegue Buonpensiere “ci siamo ritagliati uno spazio in quest’ultimo segmento di mercato grazie a una proposta nuova e dall’impronta riconoscibile”. Intuizione vincente che con il tempo ha conquistato consensi diventando una valida alternativa alla navetta, fino ad allora unica opzione per chi desiderasse un’imbarcazione dislocante. Il segreto di questo successo è stato saper riportare nel segmento tra gli 86 e i 130 piedi gli elementi di un explorer. “Attenzione non stiamo parlando solo di un’operazione di styling ma di veri e propri contenuti tecnici” prosegue Buonpensiere. A iniziare dall’acciaio per lo scafo per continuare con il tema delle ridondanze degli apparati, il sovradimensionamento, le aree destinate all’equipaggio e ai servizi di bordo, la capacità di stivaggio, l’autonomia e la tenuta in mare. “Con il Cantiere delle Marche siamo riusciti a far convivere la disciplina di un



HOT LAB The 66-metre explorer designed by the Milan studio references Days / Si riferisce a Days l'explorer di 66 metri dello studio milanese



NUMARINE The new XP series spans a 24, 32 and 40-metre / Nuova gamma denominata XP comprende un 24, un 32 e un 40 metri



LP YACHT DESIGN The Ocean Atrium 50 is the English studio's take on the explorer / Ocean Atrium 50 è la proposta explorer dello studio inglese

HYDRO-TEC

Global Explorer is the project name of a 73.5-metre from Sergio Cutolo's Ligurian design studio. Its signatures include a layout that gives over the lower deck to the crew and service areas while the guest accommodations are on the deck above. Global Explorer was designed to deliver a 7,000-mile range and a cruising speed of 13 knots.

Global Explorer il nome del progetto riferito a un 73,5 uscito dallo studio di progettazione ligure guidato da Sergio Cutolo. Tra gli elementi distintivi il layout che prevede il ponte inferiore adibito a zona di servizio e per l'equipaggio mentre le cabine per gli ospiti sono a prua del ponte di coperta. All'armatore è dedicato un intero ponte posto sul livello superiore. Il Global Explorer è stato concepito per avere un'autonomia di 7 mila miglia a una velocità di crociera di 13 nodi.







OCEAN KING

The 43-metre flagship of the explorer range on offer from Cantieri Navali Chioggia

Ammiraglia di 43 metri della gamma explorer proposta dai Cantieri Navali Chioggia

PIRIOU

A 95-metre design developed by the French yard that built the 77-metre Yersin

Progetto di 95 metri sviluppato dal cantiere francese che ha costruito il 77 metri Yersin



HUMPHREYS YACHT DESIGN

A concept for a 60-metre explorer designed to accommodate a pair of daysailers aft

Concept per un explorer di 60 metri concepito per accogliere a poppa una coppia di daysailer



ROYAL DENSHIP

The Kroes & Poortinga studio provided the creative input for the design of this new 42-metre

Lo studio Kroes & Poortinga ha firmato il progetto per questo nuovo 42 metri



also spans the three models in the Sergio Cutolo-penned Darwin series (86, 102 and 107) which are flanked by the 90, 108 and 130 in the Nauta Air line developed by Nauta Design.

So what is an explorer yacht exactly? Over the last few years, a whole slew of adjectives have been bandied about to define yachts crafted around working vessel principles: expedition, supply, research and explorer to name but a few. But if we stick with the latter, we can posit that, in terms of exterior lines at least, explorer yachts draw on ocean-going tugs on the one hand and supply vessels on the other. The first element that springs to mind is the pulled-forward superstructure that leaves the aft section completely free and clear for stowing tenders, toys and other service vehicles and craft. Another distinctive element is a steel hull, a big high bow, square stern and chine bottom, to help minimise roll at slow speeds by improving stability. The bridge is usually on the very top deck to guarantee 360 degree views and will also have “wings” to help with manoeuvring. Windows are another subject entirely: they open upward and have to be at a 20 degree angle. The glazing is in single sheet to ensure it can withstand the impact of very large masses of water in foul weather too.

A whole slew of new designs have been produced in the wake of the yachts already splashed. We like the proposals put forward by Hydro-Tec, which has previously collabo-

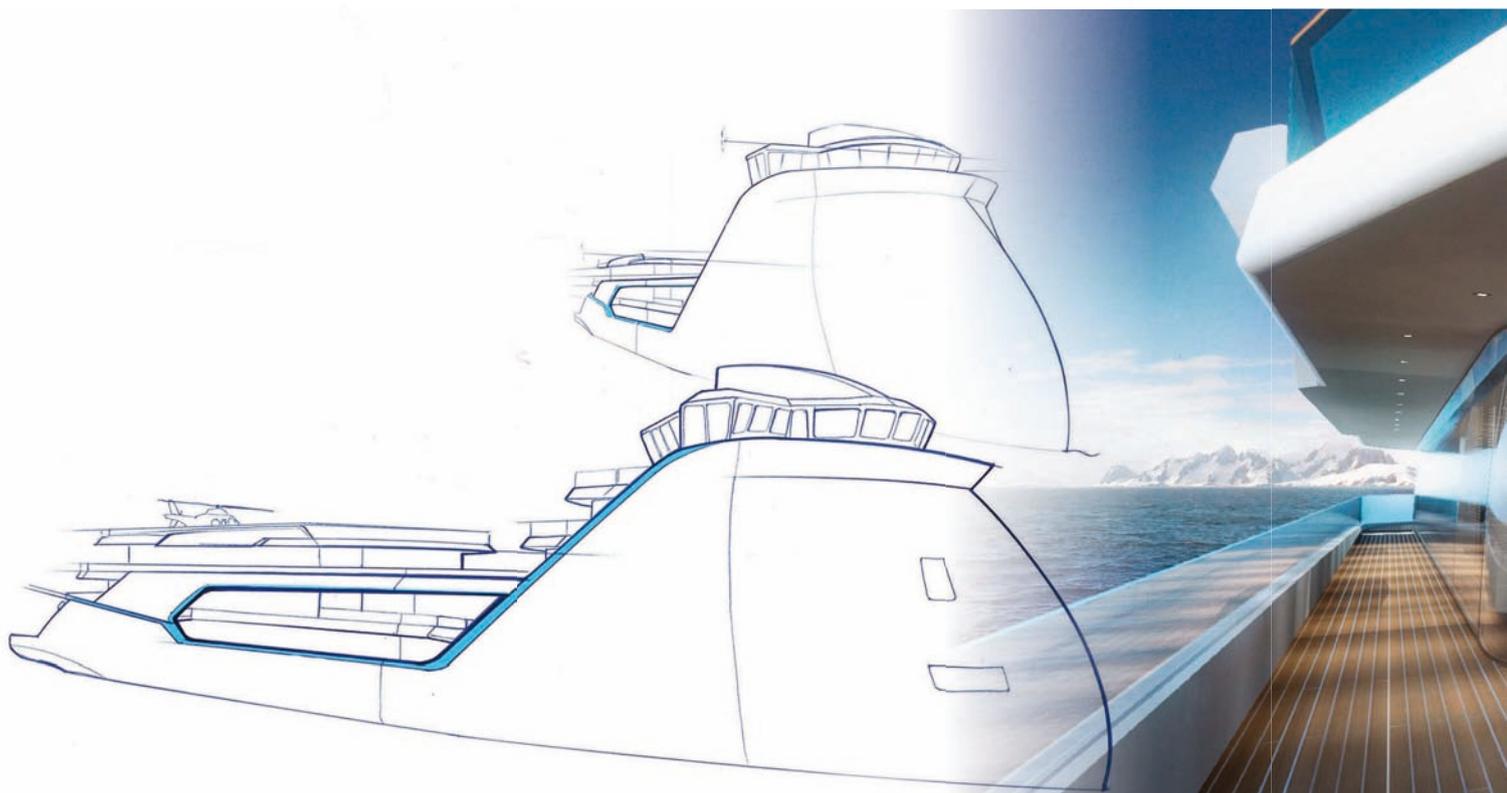
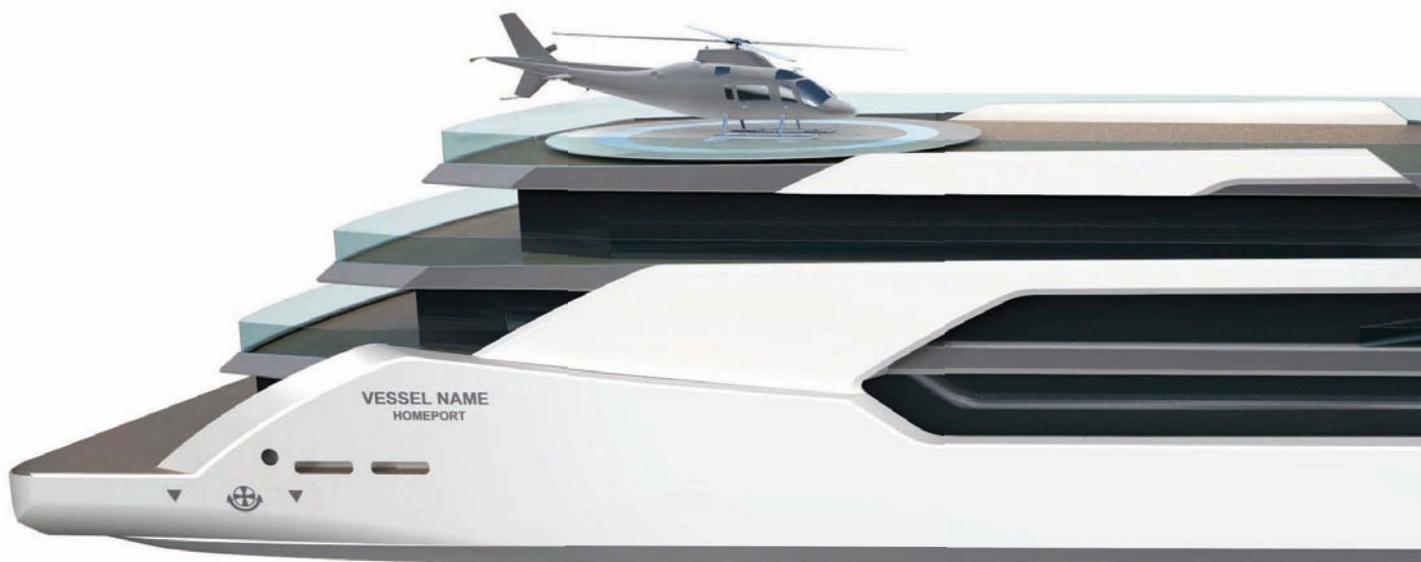
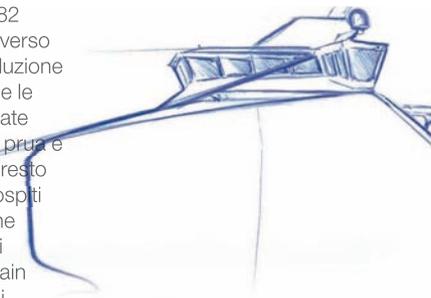
progetto per una nave destinata a navigare, con uno stile che incarna i valori del Made in Italy”, aggiunge Buonpensiere. In poche parole una barca con i muscoli ma che indossa un abito di alta sartoria. Oggi l’offerta del cantiere marchigiano comprende la linea Darwin firmata da Sergio Cutolo e declinata in tre modelli (86, 102 e 107) alla quale si affiancano il 90, 108 e 130 della gamma Nauta Air sviluppata da Nauta Design.

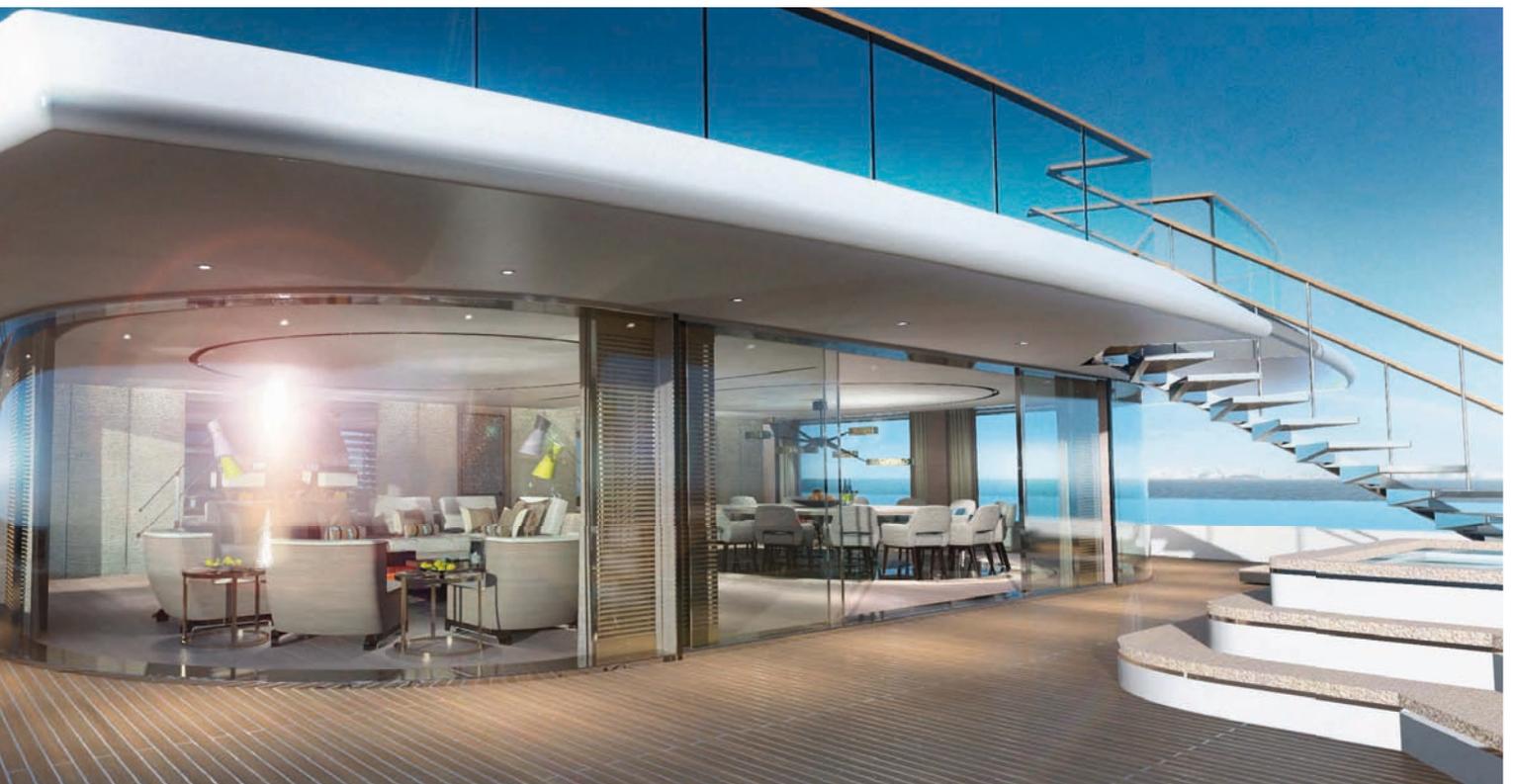
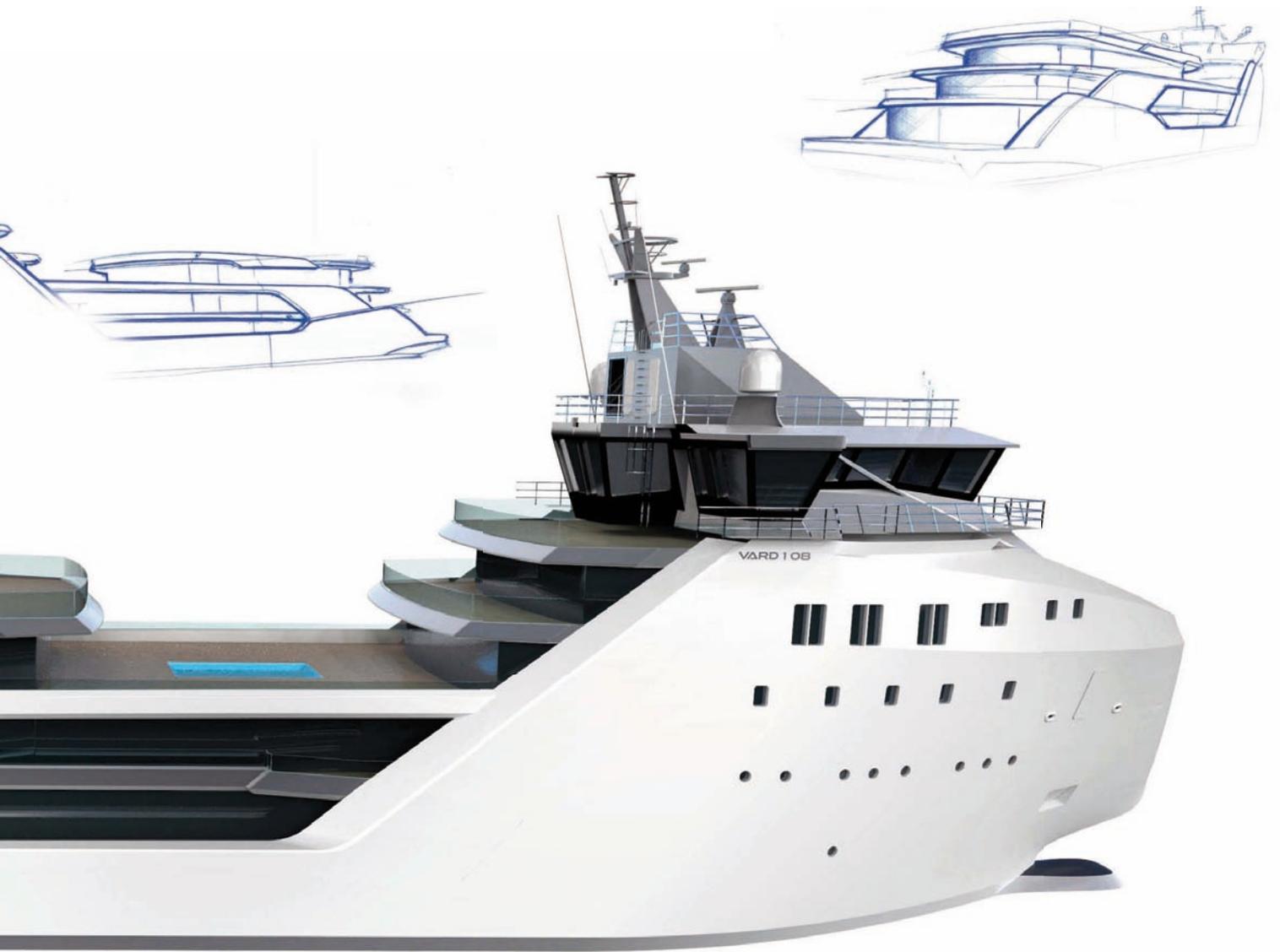
Ma cos’è, in definitiva, un explorer yacht? In questi ultimi anni c’è stata una proliferazione di termini conati per definire uno yacht sviluppato sul concetto di una barca da lavoro. Così ecco fioccare parole prese in prestito dall’inglese e spesso usate a sproposito come expedition, supply, research, ed explorer per l’appunto. Soffermandoci su quest’ultima si può affermare, osservandone le linee esterne, che gli explorer yacht attingono ai rimorchiatori oceanici d’altura da una parte e ai supply vessel dall’altra. Il primo elemento che salta all’occhio è la sovrastruttura avanzata, che permette di sfruttare la zona di poppa completamente aperta per alloggiare tender, mezzi di servizio, i toys e l’irrinunciabile elicottero. Altri elementi distintivi sono l’acciaio utilizzato per lo scafo, la prua alta e voluminosa, la poppa quadra e la carena a spigolo, che permette di contenere il rollio nelle andature lente, migliorandone la stabilità. Altri elementi distintivi sono la zona di comando posta sul ponte più alto con una visibilità di 360 gradi e dotata delle alette utili durante le manovre. Un discorso a parte riguarda le finestrate. Queste, apren-

**BANNENBERG
& ROWELL DESIGN**

The English studio's starting point was the VARD 1-08, an oil rig support craft, on which it based the design of an 82-metre explorer which is now for sale through Edmiston. The layout solution is interesting as it clusters the technical areas and crew quarters forward but spread over five decks. The rest of the onboard space is dedicated to 36 guests. They have four decks available to them, starting with the 668 square metre main deck. Kilkea has been accredited with a cruising speed of 12 knots.

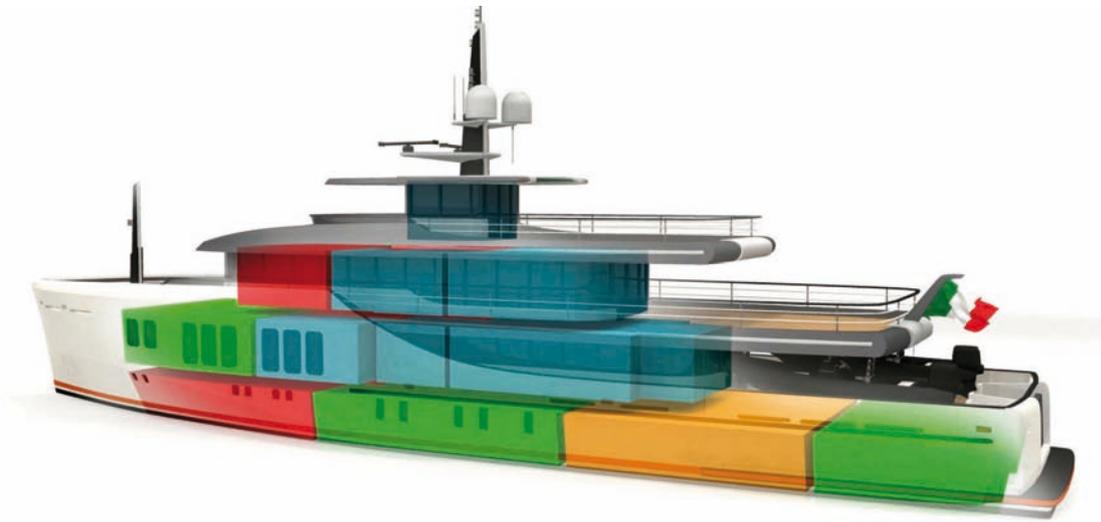
Lo studio inglese è partito da VARD 1-08, unità d'appoggio per le piattaforme petrolifere per la base progettuale su cui ha concepito un explorer di 82 metri commercializzato attraverso Edmiston. Interessante la soluzione adottata per i layout che vede le zone tecniche e quelle riservate all'equipaggio concentrate a prua e distribuite su cinque ponti. Il resto dello spazio è riservato agli ospiti (36) che hanno a disposizione ambienti ricavati all'interno di quattro ponti a iniziare dal main deck che occupa 668 mq. di superficie. Kilkea, questo il nome, è accreditato di una velocità di crociera di 12 nodi.







ZUCCON INTERNATIONAL PROJECT The 50-metre semi-custom Teseo developed for CRN / il 50 metri semicustom Teseo sviluppato per CRN



VRIPACK Point Break is a Vripack design for the Northwest Passage / Point Break è il progetto di Vripack per il Passaggio a Nordovest



EGGANDDART DESIGN Ranger is a 58-metre that houses a Lisa-Akoya aircraft / Ranger è un 58 metri che ospita anche un aeroplano Lisa-Akoya



WALLY The flagship of the Ace series (43m) that brings a new twist to the explorer / Ammiraglia della linea Ace (43 m) reinterpretata il concetto explorer

rated with yards of the calibre of Mondomarine, Cantiere delle Marche and the Palumbo Group. “The most fascinating thing is to look at how the explorer formula is evolving all the time, particularly with regard to the usability of the onboard spaces,” comments the studio owner, Sergio Cutolo. “To cut a long story short, the design impetus right now is toward making the open-air surfaces usable depending on the different conditions the yacht finds itself negotiating”. But that’s far from the end of the story. “Another significant theme is the increase in volumes and the idea of using hybrid propulsion systems aboard too”. In other words, the explorer yacht scene looks set to change and rapidly. You only have to scan through the designs selected for this article to see that. The Kilkea project, developed by Bannenberg & Rowell Design of London, takes not merely its inspiration but even its naval platform from a supply vessel from the Vard 1-08 line which was designed for oil platform work. The London studio’s work focused on an 82-metre design that marries the typical features of a megayacht with explorer philosophy. This was also theme for Damen last year when it unveiled the Seaxplorer line which comprises 65, 90 and 100-metre models. Italian yards and designers have excelled in the explorer segment Baglietto, just to give one example, presented a 46-metre project from the pen of Francesco Paszkowski, while thanks to the input of the Studio Vallicelli, CNN produced the concept

dosi verso l’alto, devono avere un’inclinazione di 20 gradi e non devono essere costituite da un’unica fascia così da offrire un’efficace resistenza in caso di urto con masse d’acqua imponenti.

Sulla scia degli scafi già varati sono stati realizzati anche moltissimi progetti nuovi. Tra questi meritano attenzione le proposte di Hydro-Tec una realtà che ha all’attivo collaborazioni con cantieri quali Mondomarine, Cantiere delle Marche e Palumbo Group. “L’aspetto più interessante” commenta Sergio Cutolo titolare dello studio “è osservare come la formula degli explorer, pur salvaguardando i contenuti tecnici propri di questa tipologia di barca, sia in continua evoluzione, soprattutto per quel che riguarda la fruibilità degli spazi di bordo”. “In poche parole” prosegue Cutolo “lo sforzo progettuale in atto è quello di rendere le superfici all’aperto utilizzabili a seconda delle diverse condizioni in cui ci si trova a navigare”. Non solo. “Altro tema importante riguarda l’incremento dei volumi e l’idea di adottare sistemi di propulsione ibrida”. In poche parole siamo di fronte a uno scenario destinato a cambiare in fretta. E basta scorrere i progetti selezionati in questo servizio per rendersene conto. Il progetto Kilkea, sviluppato dallo studio Bannenberg & Rowell Design di Londra prende non solo lo spunto ma perfino la piattaforma navale da un supply vessel della linea Vard 1-08 concepita come mezzo di supporto per le installazioni petrolifere marine. Il lavoro dello studio londinese si è concentrato su un

for Phileas, a 35-metre yacht. Fincantieri Yachts again did likewise for an 85-metre developed in collaboration with Pininfarina. Looking at the design studios, we have seen some fine work from Federico Santa Maria and Valentina Magnolfi, two talented designers behind Pangea, an award-winning 70-metre design. That's not counting the work of C.Boat which drew well-deserved attention with its striking designs for 27, 31 and 33-metre models. These craft will soon make the leap from design to reality. Before long, they'll be plying the world's oceans in search of the thrill of adventure that only explorers can deliver in today's overcrowded world.

progetto che negli 82 metri di lunghezza coniugasse gli elementi tipici di un megayacht alla filosofia explorer. Un filone questo sul quale si è cimentata lo scorso anno anche Damen che ha presentato Seaxplorer, linea che si compone di un 65, 90 e di un 100 metri. Un filone quello degli explorer che vede il talento italiano distinguersi con le proposte di Baglietto che ha presentato un progetto per un 48 metri firmato da Francesco Paszkowski, oppure CCN che grazie al contributo dello Studio Vallicelli ha proposto Phileas yacht di 35 metri e ancora Fincantieri Yachts che ha concepito un 85 metri sviluppato in collaborazione con Pininfarina.

Tra gli studi di progettazione emergono i lavori di Federico Santa Maria e Valentina Magnolfi, talentuosi designer distinti per Pangea, un progetto per un 70 metri, vincitore di un premio. Senza contare il lavoro di un cantiere come C-Boat che si è proposto all'attenzione per i progetti di un 27, 31 e 33 metri tutti da vedere. Proposte queste destinate a varcare i confini della carta per affrontare gli oceani di tutto il mondo in cerca di quel gusto di avventura che solo l'Explorer oggi può dare.



BERING YACHTS A 35m with a 6,000-mile range by Sabdes Yacht Design / 35m e autonomia di 6 mila miglia per il progetto di Sabdes Yacht Design



ER YACHT DESIGN The plans for the refit of a 60-metre designed for ocean passage-making / Progetto di refit di un 60m per navigazioni oceaniche



LUCA DINI DESIGN

The Florentine designer drew on his experience with Tribù to develop the design for a 55-metre explorer
 Dall'esperienza maturata con Tribù il designer fiorentino ha sviluppato il progetto per un explorer di 55 metri

C-BOAT

The designs for 27-metre and a 33-metre explorers penned by Phi Design Lab

I progetti per due explorer di 27 e 33 metri ideati dallo studio Phi Design Lab

