

AZIMUT



75

Un nuovo motoryacht prodotto dai cantieri Azimut di Viareggio, concepito per offrire un comfort superiore e una coperta il più possibile a contatto con il sole e il mare

di MATTEO VANDONI



Stile e design ricercato sono alcuni dei punti di forza del marchio Azimut, che resta sempre un riferimento del mercato nautico. Il nuovo 75 piedi appartiene alla gamma Fly, che vanta ben 14 modelli, dall'entry level di 39 piedi sino al top con l'esclusivo 116'. Il nuovo 23 metri viene prodotto, per ovvi motivi di trasporto, negli stabilimenti di Viareggio anziché ad Avigliana. Lo staff tecnico del cantiere toscano è molto professionale e si avvantaggia dello sbocco diretto sul mare per testare in modo impeccabile ogni imbarcazione prima di consegnarla al futuro armatore. Una ulteriore garanzia che innalza lo standard qualitativo del prodotto Azimut.

PROGETTO ★★★★★

Ormai l'accoppiata Righini e Galeazzi funziona e i brillanti risultati confermano che questo duetto piace. Se il primo si cimenta nella ricerca di nuove linee esterne e di nuovi concetti per interpretare gli spazi di coperta, il secondo crea ambienti esclusivi, utilizzando materiali pregiati uniti a sofistiche "hi-tech". Il tutto nel pieno rigore del design d'impatto per avvolgere soluzioni innovative. Il profilo del 75 è piuttosto imponente, ma le forme di coperta e le geometrie della carena lo rendono più slanciato. Le vetrate di forma allungata, il fly bridge che si prolunga sino a coprire interamente il pozzetto, le fiancate che terminano inclinate verso poppa e la plancetta con i due allungamenti laterali, rendono la silhouet-

te dell'Azimut 75 molto gradevole. Come sempre originali i due oblò sulle murate, posizionati rispettivamente a centro scafo e a prua. Ormai questi elementi stanno sempre di più diventando un "marchio di fabbrica". L'Azimut 75 è disponibile in due versioni di coperta: con il fly bridge aperto oppure con una struttura rigida in vetroresina tipo hard top che ingloba un tettuccio apribile. Per gli interni viene proposto un solo layout, con quattro cabine doppie e relativo bagno annesso. La suite armatoriale si trova a centro barca, mentre a prua è posizionata la cabina Vip.

COSTRUZIONE ★★★★★

La scelta di laminazione per l'Azimut 75 è ricaduta per la classica stratificazione a laminato semplice per la carena, mentre per la coperta si è optato per la doppia pelle tipo sandwich. Date le considerevoli dimensioni, la posa in opera della resina che impregna i tessuti viene fatta manualmente. Il gelcoat è di tipo neopentilico, mentre il collante dei vari strati di vetro è di due tipi: vinilestere e poliestere isoftalico. Nella specifica degli strati impiegati troviamo il classico mat irrobustito con stuoie intrecciate, biassiali e unidirezionali. La struttura interna allo scafo è piuttosto imponente, con longheroni e traverse di grande sezione, costituite principalmente di un'anima in Pvc rivestita di stuoie e unidirezionali disposti razionalmente lungo la direttiva degli sforzi. Le paratie stagne sono diverse: oltre a quella di collisione e della sala macchine, ve ne sono altre tre di tipo strutturale.



DETTAGLI AZZECCATI

1 Piuttosto interessante la soluzione di installare una manichetta da idrante nel gavone del pozzetto. La notevole lunghezza e la grande portata d'acqua di questo tubo è sicuramente un efficace mezzo per spegnere un eventuale incendio a bordo.

2 Assolutamente pratico e ben studiato il triangolo di prua che vanta un pozzo catena molto ampio e un sofisticato sistema di recupero dell'ancora. I gavoni ricavati sulla tuga sono molto capienti e perfetti per stivare gli ingombranti parabordi.

3 Quando si parla di lusso e comfort, ecco che appare, nascosto dietro un pannello, un pratico frigorifero (o ice-maker). Nella suite armatoriale, come nei migliori alberghi, un refrigeratore per le bevande sembra essere un accessorio irrinunciabile.





PREGI

- Soluzioni interne di grande comfort
- Sedute del pozzetto trasformabili
- Ottima autonomia di navigazione

DIFETTI

- Alcuni comandi della plancia un po' lontani
- Innesto dell'invertitore a volte un po' brusco
- Alcuni vani non sono facili da raggiungere

IMPIANTISTICA ★★★★★

La sala macchine è facilmente accessibile dal locale equipaggio che si trova a estrema poppa. Il vano è piuttosto spazioso, anche se i due poderosi propulsori ne occupano una gran parte. La riserva di carburante è notevole e garantisce un'autonomia oltre le 300 miglia. Anche il serbatoio d'acqua è adeguato e può soddisfare tutte le utenze per qualche giorno. L'alimentazione elettrica prevede tre differenti tensioni: 12, 24 e 220 V. Per la corrente a basso voltaggio sono installati i classici accumulatori gestiti da un caricabatterie da 100 Ampère, mentre per la corrente alternata, è stata utilizzata una curiosa, ma efficace soluzione. Probabilmente per motivi di ingombri, in sala motori sono installati due generatori di corrente Kohler. Se il primo non è sufficiente, interviene in automatico il secondo.

La gestione di tutte le utenze elettriche è gestita da diversi quadri elettrici. Il principale è sulla plancia di controllo, mentre quello dei servizi ausiliari si trova su pannelli installati sulla paratia del locale equipaggio. L'impianto di sentina prevede una serie di pompe elettriche automatiche a immersione e un sistema centralizzato con pompa ad alta portata. Inutile sottolineare che l'Azimut 75 è dotato di casse di raccolta delle acque grigie e delle acque nere.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Le prime quattro unità sono state motorizzate con una coppia di Man da 1300 cavalli, ma ora le ultime imbarcazioni prodotte montano i nuovi Man common rail

con una potenza maggiorata a 1360 cavalli. Si chiamano V12-1360 CRM e vantano una cubatura di poco inferiore a 24 litri con alesaggio di 128 e una corsa di 142 millimetri. Il rapporto di compressione è stato incrementato del 13% rispetto alla versione precedente, mentre i valori di coppia, ma soprattutto la curva di erogazione, è molto più alta e corposa. L'unico neo è il peso: l'aumento di 60 cavalli ha richiesto ben 225 chilogrammi in più per motore. In compenso, però, i consumi si sono relativamente ridotti. A parità di potenza erogata, ad esempio 1300 cavalli, il nuovo common rail funziona con 300 giri in meno e consuma 176 litri/ora contro i 257 del modello precedente.

I VOTI DI Barche a Motore

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO



Sopra, l'ampia scala di accesso al fly bridge è leggermente curva, ma l'alzata dei gradini molto comoda e facilmente percorribile. A destra, il grande ponte superiore nella versione con l'hard top può vantare una grande zona d'ombra.



Sopra, la zona del pozzetto con il divano disposto su tre lati e il tavolo telescopico con movimento idraulico. Abbassando il piano a livello della seduta, si crea un ampio "prendisole" all'ombra dell'allungamento del fly bridge.

Sotto, l'accesso al locale equipaggio che porta a sua volta all'interno della sala macchine. A destra, la plancia di guida del fly bridge è accompagnata da un prendisole di cortesia.



COPERTA



Anche se le dimensioni sono più contenute, la coperta dell'Azimut 75 è concepita come quella di un vero e proprio mega-yacht. Il pozzetto, molto ampio e ben protetto dal ponte superiore, ha una soluzione di continuità con il living interno. Il divano, costituito di sedute ricavate dallo stampo, è generoso nelle dimensioni e la cuscineria molto comoda. Grazie a un meccanismo elettroidraulico, il tavolo telescopico si abbassa automaticamente per trasformarsi in un bel prendisole. Con la stessa tecnologia è possibile allungare anche la plancetta di poppa e raddoppiarne la superficie per ottenere una vera e propria terrazza a pelo d'acqua. Sul fly bridge tutto sembra improntato all'insegna della comodità e della tintarella. Le grandi superfici orizzontali sono delle vere piattaforme per distendersi in pieno relax e al riparo dal vento anche in navigazione. Per chi non desidera scottarsi, è possibile optare per la versione con hard top e tendalino scorrevole. Questa opzione, anche se esteticamente meno gradevole all'occhio, è molto pratica. Per quanto riguarda le soluzioni tecniche, la coperta dell'Azimut è dotata di un antisdrucchiolo efficace, ove non vi sia il teak, ed è molto sicura per quanto riguarda gli spostamenti. Infatti mancorrenti, battagliole e pulpiti a bordo non mancano e hanno un aspetto robusto e rassicurante. Ben studiate anche le aree di manovra, con bitte e passacavi posizionati correttamente e facilmente accessibili. Data l'internazionalità della clientela, lungo le fiancate e in prossimità del pozzetto, sono installati due cancelletti per lo sbarco, qualora vi sia la possibilità dell'ormeggio "all'americana". Come su molti yacht di prestigio, il tender viene riposto sul ponte superiore grazie all'ausilio di una gru idraulica che vanta anche un discreto sbraccio verso l'esterno. La passerella d'accesso all'imbarcazione si trova a destra della poppa e scompare sotto il pagliolo del pozzetto. La scaletta bagno, anch'essa a scomparsa, è di tipo automatico.

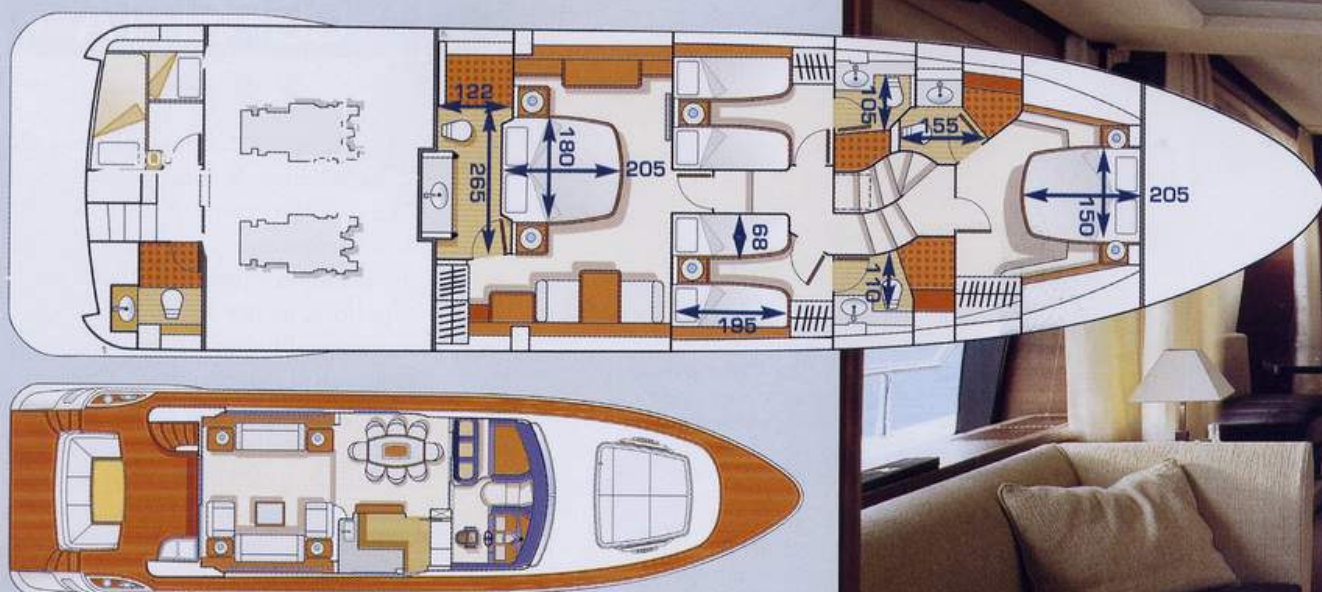


Sopra, il prendisole prodiero, di generose dimensioni, ha il materasso che nasconde il passauomo della cabina Vip a prua. A sinistra, il mobile di servizio posizionato sul fly bridge.



Sopra, come optional la plancetta di poppa può essere raddoppiata come superficie tramite un cinematismo.





Le dimensioni sono espresse in centimetri

ALTEZZE LOCALI INTERNI

Cabina armatore.....cm	195
Cabina Vip.....cm	199
Cabina ospiti.....cm	194
Dinette/cucina.....cm	201/203
Toilette armatore.....cm	195
Toilette Vip.....cm	202
Toilette ospiti.....cm	194

A destra, il living è molto particolare, con il doppio divano e le due poltrone e la zona pranzo separata. Grazie a delle porte scorrevoli è possibile isolarsi dalla cucina e dalle cabine.



A sinistra, nella cabina dell'armatore, trova spazio un grazioso tavolino con poltrone: un'altra soluzione pensata per il relax. Sotto, la cabina Vip di prua ha ben poco da invidiare a quella dell'armatore. Un po' più piccola, ma vanta armadi più capienti.

Sopra, la suite armatoriale è davvero confortevole e studiata all'insegna della privacy. A sinistra, una delle cabine ospiti (gemelle e speculari) a letti singoli e paralleli.



INTERNI



L'accesso ai locali interni avviene attraverso una porta in cristallo e acciaio a due pannelli che crea una discreta continuità visiva con il pozzetto. Nonostante il grande impiego di ciliegio, con una tinta abbastanza scura, l'ambiente è molto luminoso grazie alle ampie vetrature laterali. Il living, composto di un salone e di una zona pranzo, ha un design moderno e raffinato, con alcuni elementi separatori in stile giapponese. Il doppio divano e le due poltrone accolgono agevolmente otto persone, così come la dinette dotata di un prezioso tavolo con piano in cristallo. Le sedute della dinette hanno un particolare disegno: una volta accostate infatti, simulano due divanetti leggermente ricurvi. La cucina, totalmente isolabile tramite un doppio pannello scorrevole, è completa di molti accessori tra cui un frigorifero da 558 litri, quattro fuochi in vetroceramica con cappa aspirante, forno combinato e lavastoviglie. In aggiunta come optional si può installare un pratico ice maker e il tritarifiuti. Dal living alla zona notte si passa per la plancia di comando, ampia e fornita di divanetto per la zona carteggio e per la strumentazione di navigazione. Scendendo la sinuosa scala centrale si accede a un ampio disimpegno che porta alle quattro cabine. Quella armatoriale si trova a centro barca e sfrutta tutta la larghezza dell'imbarcazione per offrire un comfort davvero notevole. Il suo bagno ensuite è ben studiato e offre una grande consolle con il pratico lavello doppio. La cabina Vip si trova a prua, mentre quelle degli ospiti, a letti separati e paralleli, sono lungo le murate. Tutti gli ambienti hanno il bagno privato con doccia separata.

Sotto, la grande cucina rifinita in legno è isolabile dalla zona pranzo mediante due pannelli scorrevoli.



A sinistra, il grande bagno è corredato di doppio lavello, di una zona con wc e bidet e di un grande vano doccia. Sotto, la plancia di comando, spaziosa ma poco ergonomica. Alcuni comandi infatti sono difficili da raggiungere.



FUNZIONALITÀ A BORDO

Praticità cucina	★★★★
Volumi cambusa	★★★★
Volume frigo	★★★★
Estetica interni	★★★★
Funzionalità toilette	★★★★
Volume armadi	★★★★
Dimensioni cuccette	★★★★
Dimensioni prendisole	★★★★
Volume gavoni	★★★★
Agibilità del ponte	★★★★
Funzionalità scaletta bagno	★★★★

LA PROVA TECNICA

PRESTAZIONI



L'Azimut 75 non brilla certo nelle prestazioni, per due motivi principali. Innanzitutto non è nella filosofia dell'imbarcazione e inoltre il dislocamento non gioca a suo favore. Nonostante questo, l'accelerazione da fermo alla fase di planata ha fatto registrare un interessante tempo di 12 secondi, mentre per raggiungere i 2360, partendo dal minimo, s'impiega mezzo minuto netto. La velocità minima in regime semiplanante è di 17 nodi a 1600 giri; tradotto in prestazioni tangibili, si ottiene un consumo di 196 lt/h e un'autonomia di oltre 470 miglia. Dato il peso, le virate in velocità richiedono tempo e ampi spazi, ma la stabilità è davvero buona, anche quando si sosta alla fonda in rada. Buona la direzionalità di rotta con mare al traverso e al mascone, mentre con mare di poppa bisogna correggere un po' con il timone. In quest'ultima andatura, complice anche un po' di vento a favore, abbiamo raggiunto i 34 nodi.



Sopra, la sala motori con i due propulsori Man da 1360 cv.

PREZZI

2 Man V12-1360 CRM € 2.750.000,00
versione standard, Iva esclusa

DOTAZIONI DI SERIE

Strumentazione di navigazione completa di elettronica - Autopilota - Due gruppi elettrogeni - Timoneria idraulica servovassistata - Impianto TV con plasma da 42" nel living - Plancetta, pozzetto, gradini e ponte rivestito in teak - Gruetta idraulica per alaggio tender - Passerella telescopica idraulica a scomparsa - Scaletta idraulica a scomparsa.

OPTIONAL

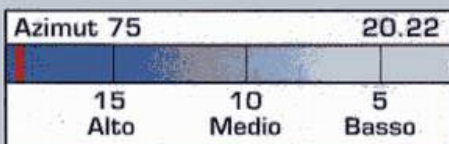
Hard top sul flybridge - Plancetta di poppa estendibile - Elica di prua e di poppa - Frigorifero e freezer Subzero - Ice maker - mobile pozzetto attrezzato con frigo, la vello e portabottiglie - Elettronica supplementare - Sistema di navigazione Raytech - Joystick di manovra in plancia

DATI BARCA

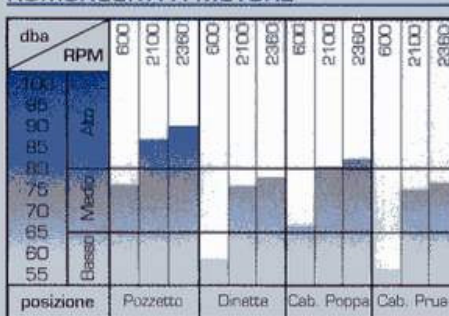
Lunghezza ft	m 22,94
Lunghezza omologazione	n.c.
Larghezza	m 5,50
Pescaggio massimo	1,79
Dislocamento pieno carico	kg 55000
Motorizzazione	cv 1360x2
Serbatoi carburante	lit 6020
Serbatoi acqua	lit 1150
Posti letto	8 + eq.
Portata massima	kg 1200
Categoria di progettazione	B
Costruita da	Azimut
Via M. Coppino 104, 55049 Viareggio (LU), tel 0584 3821, fax 0584 396232.	

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento massimo fornito dal cantiere, con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 55 tonnellate divisi per la potenza installata di 2720 cavalli.

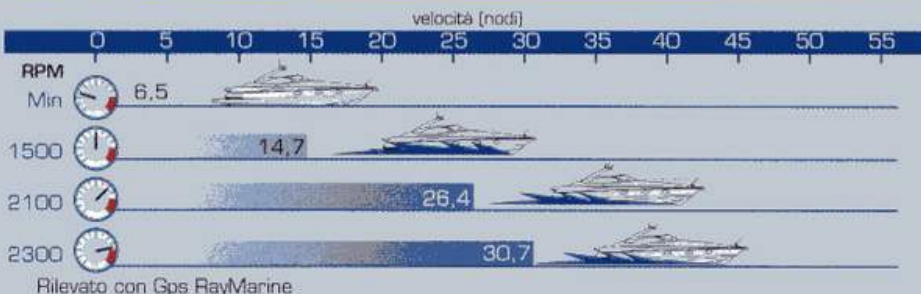


RUMOROSITÀ A MOTORE



Test eseguito con apparecchiatura fonometrica Delta Ohm.

LE PRESTAZIONI MISURATE



Rilevato con Gps RayMarine

Condizioni del test

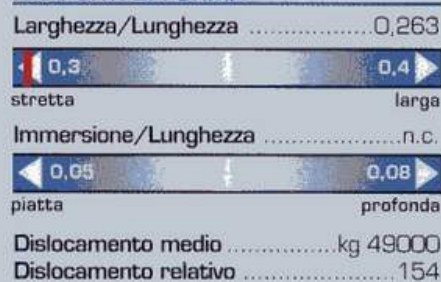
Velocità del vento reale	8 nodi W
Stato del mare	1 metro, onda lunga
Temperatura dell'aria	28 °C
Carburante	lit 700
Equipaggio imbarcato	5 persone
Pulizia carena	buona
Motorizzazione installata	cv 1360x2

NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

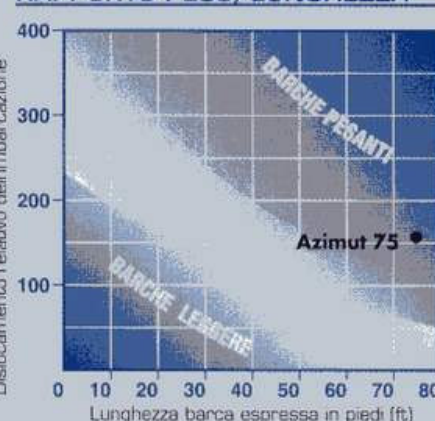
L'ANALISI DELLA CARENA

Le forme dell'opera viva denotano un tipico angolo del fondo variabile con V di prua non molto profonda (30°), mentre il minimo valore dell'angolo del fondo, sullo specchio di poppa, è di 15,3°. I fianchi abbastanza svasati, rendono piuttosto snella la parte immersa. Rapportata alla sua lunghezza infatti, questa imbarcazione risulta piuttosto stretta. I pattini di sostentamento sono quattro, hanno discrete dimensioni e corrono lungo il fondo della carena che si presenta con una leggera stellatura.

RAPPORTI DI FORMA



RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza; per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

Consumi rilevati a bordo

Giri al min.	litri x ora
1500 giri	90x2
2000 giri	170x2
2360 giri	258x2
Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)	
1500 giri	30 ore 00'
2000 giri	15 ore 55'
2360 giri	10 ore 30'