

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover Majesty 140

People

- Riccardo Bonadeo
- Vico Magistretti

Veteran boat

Feltrinelli Trottolino



Brokerage

Quantum of Solace

Boats

- Princess S66 and S62
- Hylas H60
- Nuova Jolly Prince 38 CC
- Sealine S330V
- Sea Ray Sun Sport 230

The Idea Factory

- Navetta 30 by Custom Line
- Fibonacci by Icona Design Group
- Crossover 27 and YXT 34 by Lynx Yachts





INVICTUS GT370S

Invictus Yacht presenta la versione fuoribordo del *GT370S* disegnato da Christian Grande. Un lancio che rimarca anche la volontà del cantiere italiano di crescere sul mercato statunitense, dopo l'esordio ufficiale avvenuto al Miami Yacht Show lo scorso febbraio. Un mercato che, soprattutto in Florida, privilegia da sempre le imbarcazioni fuoribordo.

Invictus Yacht has presented the outboard version of the *GT370S* designed by Christian Grande. A launch that also underlines the Italian shipyard's desire to grow in the US market, following its official debut at the Miami Yacht Show last February. A market that, especially in Florida, has always favoured outboard boats.

HEESEN PROJECT CASTOR

Heesen ha varato il 55 metri *Project Castor* di 760 GT. Con due MTU 8V 4000 M63, raggiungerà una velocità massima di 15,5 nodi con un'autonomia di 4.500 miglia nautiche a una velocità di crociera di 13 nodi. L'architettura navale è di Van Oossanen. Dodici ospiti sono alloggiati in sei cabine, la master suite è situata a prua sul ponte principale.



40

Heesen has launched the 55-metre *Project Castor* of 760 GT. With two MTU 8V 4000 M63, it will reach a top speed of 15.5 knots with a range of 4,500 nautical miles at a cruising speed of 13 knots. The naval architecture is by Van Oossanen. Twelve guests are accommodated in six cabins, the master suite is located forward on the main deck.

Il superyacht di 65 metri, disegnato da Hot Lab, è trendy, aggressivo ed elegante: questi sono gli aggettivi che meglio descrivono il nuovo concetto di yacht del cantiere navale turco di Tuzla RMK Marine. Spettacolare la piscina a sfioro di 5 metri di lunghezza.

The 65-metre superyacht, designed by Hot Lab, is trendy, aggressive and elegant: these are the adjectives that best describe the new yacht concept of the Turkish shipyard Tuzla RMK Marine. The 5-metre long infinity pool is amazing.



OPUS BY ZAHA HADID ARCHITECTS

Presentato per la prima volta nel 2007 dalla stessa Zaha Hadid, il progetto *Opus* ha ormai preso forma e sarà a breve inaugurato a Dubai nel quartiere che ospita anche il Burj Khalifa. L'edificio, realizzato da Zaha Hadid Architects, si presenta come una struttura originale ed avveniristica. L'architettura ha la forma essenziale di un cubo "scavato" nel centro, a creare un vuoto di forma irregolare.

Presented for the first time in 2007 by Zaha Hadid herself, the *Opus* project has now taken shape and will soon be inaugurated in Dubai in the district that also hosts the Burj Khalifa. The building, designed by Zaha Hadid Architects, is an original and futuristic structure. The architecture has the essential shape of a cube "hollowed out" in the centre, creating an irregular-shaped void.

BOATS



A boat to sail around the world

Spazi, comfort, funzionalità e semplicità di conduzione. È il *Blue Water Cruise*, fatto da chi se ne intende: German Frers, Hot Lab e Hylas Yachts

Roomy, comfortable, functional and easy to handle. That's the *Blue Water Cruise*, made by people who know their craft: German Frers, Hot Lab and Hylas Yachts

by Niccolò Volpatti

Bleached wood, polished nickel and soft leathers give the interior the charm of a traditional sailboat, but with a contemporary style.

150

LA RICETTA LA CONOSCIAMO, MA DA SOLA NON BASTA. Serve uno chef all'altezza delle aspettative e un buon ristorante dove preparare il piatto. Passando dalla ristorazione alla nautica da diporto, possiamo dire che la ricetta è quella del *Blue Water Cruiser*, gli chef, che nel nostro caso sono due, rispondono al nome di German Frers e Hot Lab, e il ristorante è il cantiere Hylas Yachts. Manca solo il nome del piatto ed è *H60*. È stato "cucinato" nei mesi scorsi e proposto per la prima volta a Miami a febbraio. È un piatto sempre più richiesto, ma per una buona ricetta servono gli ingredienti migliori. Hylas Yachts, che ha sede a Taiwan, è ormai una realtà affermata. Produce, in quantità non eccessive, barche semicustom, a vela e a motore. Per questo nuovo 60 piedi, che va a sostituire il precedente 56, si sono affidati a uno dei migliori cuochi in circolazione: German Frers che ha sempre disegnato barche performanti da crociera e continua a farlo. Non crociera regata, ma *Blue Water Cruiser*. La differenza è che si tratta di barche da crociera performanti, senza essere eccessivamente "tirate". Molti racer cruiser sono scafi fatti per vincere in regata che, con qualche accorgimento, si adattano anche alla crociera. I blue water cruiser, invece, propendono per la seconda. Sono fatti per navigare, anche intorno al mondo, senza problemi e per questo devono garantire buone performance sottovela. Sono fatti per macinare miglia, per stare a bordo a lungo, per navigare sempre e comunque, ma non per forza per tagliare per primi il traguardo in una regata. Il progetto di Frers assicura tutte queste caratteristiche. *H60* è una barca in grado di offrire buone performance sottovela sia alle portanti, sia di bolina. Non stringe eccessivamente il vento, ma è sempre veloce, anche con aria leggera e la conferma ci arriva dalla polare. La coperta, anch'essa curata da Frers, ha due caratteristiche principali. Quella estetica è la pulizia, mentre quella funzionale è la semplicità di conduzione. Le linee pulite si notano soprattutto lungo la tuga e in generale in tutta la zona di prua: essenziale e senza sovrastrutture voluminose e ingombranti. Nonostante ciò, si possono armare fino a tre vele di prua. Il genoa al 105%, una tormentina autovirante e, se lo si desidera, anche un Code 0 o un asimmetrico sul musone. Scotte e drizze corrono sotto il piano di calpestio e sotto la tuga, sempre per mantenere la coperta ben sgombra. Ricompaiono in prossimità delle due ruote del timone dove è concentrata tutta l'area "tecnica". Le manovre, infatti, sono collocate tutte a poppa. E non si tratta solo di rendere più semplice la conduzione, perché il layout è simile a quello di un pozzetto centrale. L'area living, le sedute e il posto per i passeggeri si trovano al centro.

Legno sbiancato, nichel lucido e morbide pelli conferiscono agli interni il fascino di una tradizionale barca a vela, ma con uno stile contemporaneo.

Il pozzetto è all'estrema poppa. In mezzo a queste due aree, il piano di calpestio è rialzato per lasciare un volume maggiore alla cabina armatoriale sottostante. Proprio come un classico pozzetto centrale. Tutto protetto da tendalini. Di fatto è come se ci fossero tre protezioni, una in fila all'altra. All'estrema poppa c'è quella classica, del tipo apri e chiudi, che protegge dal sole chi rimane al timone o alle manovre. Poi ce n'è un'altra che protegge lo spazio sotto il quale si trova la cabina armatoriale, che si collega idealmente con lo sprayhood. Insomma, se si vuole l'ombra, soprattutto durante le soste in rada, gli spazi non mancano. Infine, la coperta si caratterizza per due larghi passavanti che arrivano fino all'estrema poppa. Non è mai difficile muoversi. Sottocoperta gli interni, curati da Hot Lab, rispondono alla stessa filosofia. Gli spazi sono ampi, non c'è la possibilità di affollamento. Siamo su una barca che supera di pochissimi centimetri i 18 metri fuori tutto e il layout contempla solo tre cabine. Quella armatoriale con bagno privato si trova a poppa e sfrutta per intero il baglio. Inoltre, la tuga rialzata tra i due pozzetti, consente di avere un'altezza di tutto rispetto. All'estrema prua si trova la Vip e una doppia con letti sovrapposti. In questa area c'è un altro bagno con box doccia separato. È una barca fatta per navigare a lungo. Lo si capisce dai volumi a disposizione e da alcune scelte "organizzative". Ad esempio, l'accesso alla sala macchine è molto agevole e anche in questo locale non manca lo spazio. Sarà facile fare qualsiasi operazione di rimessaggio ed eventuali riparazioni. Ampia anche l'area del carteggio e quella della cucina, entrambe collocate verso poppa, una per lato. Il quadrato della dinette, invece, è tutto destinato alla zona pranzo e living. All'estrema poppa c'è lo spazio per il garage per il tender, anche questo irrinunciabile per una crociera all'insegna del comfort. Chi lo desidera, comunque, può optare per un layout a quattro cabine, con due matrimoniali gemelle a poppa al posto dell'armatoriale. Antonio Romano, di Hot Lab, ha dichiarato: «Spesso ci hanno chiesto di arredare un ambiente, nel senso che ci davano le dimensioni, i volumi e da lì ci chiedevano di sviluppare il progetto. Con *H60* non è andata così. C'è stata molta sinergia con German Frers che ha curato architettura navale e coperta. È stato un lavoro più completo e genuino, non ci siamo sentiti degli "arredatori", ma dei progettisti d'interni nel vero senso della parola. Il risultato è piaciuto perché l'interesse per questo nuovo modello di Hylas non è mancato. È una barca ideale per lunghe crociere e perfino per fare il giro del mondo e ha un prezzo accessibile, senza per questo rinunciare alla qualità».







152



YOU MAY KNOW THE RECIPE, BUT THAT ON ITS OWN ISN'T ENOUGH. Because you also need a skilled chef and a good restaurant where you can prepare the dish. But moving the analogy from restaurants to yachting, we could say that the recipe is the *Blue Water Cruiser*; the chefs - two of them in this case - are German Frers and Hot Lab; the restaurant is the Hylas Yachts yard. We just need the name of the dish in question, and it is the *H60*. It has been "cooked up" over the past few months and was presented for the first time in February, in Miami. It is a dish that is increasingly popular, but you need the best ingredients to make a good recipe. Hylas Yachts, which is based in Taiwan, is now an established company. It doesn't produce in very large numbers, and all the boats - whether sailing or powered - are semi-customized. For this new sixty-footer, which will replace the previous 56-foot boat, the yard has put itself in the

Tanti volumi a disposizione perché lo spazio non manca, ma anche molte soluzioni pensate per gli amanti della crociera a lungo raggio. L'accesso alla sala macchine ne è una dimostrazione, dato che è molto simile a quello per entrare in una cabina.

It has plenty of room available as there is no lack of space, but there are also a lot of solutions designed for people who like long-range cruising. The entrance to the engine room is an example of this, given that it is very similar to the entrances to the cabins.



Engine room

Il motore è un Volvo Penta D3 da 150 cv con trasmissione in linea d'asse. Una potenza più che sufficiente per garantire rapidità negli spostamenti quando il vento è assente.

The engine is a 150 hp Volvo Penta D3 with in-line transmission. That is more than enough power to ensure speed when there is no wind.



hands of one of the best chefs around: German Frers, who has always designed performance cruising boats and has continued to do so. Not for cruise/racing but blue water cruising. The difference is that they are performance cruise boats, without being excessively "tuned". Many cruiser racers are boats that are designed to win races which can be adapted to cruising with some alterations. Whereas blue water cruising boats take a different approach. They are made for sailing, flying around the world, without problems and that is why they have to guarantee good performance levels when under sail. They are made to grind out the miles, to be on board for significant periods, to sail constantly, regardless of conditions, without necessarily having to cross the finishing line first. Frers's design project provides all of those features. *H60* is a boat that can provide good performance under sail, both up and downwind. It doesn't sail especially close to the wind, but it is always quick, even in light wind, and this is confirmed by the instruments. The deck, also designed by Frers, has two main characteristics. From an aesthetic point of view, it has clean lines, while in terms of functionality it is very simple to handle. The clean lines stand out especially along the deckhouse and in general throughout the bow area: it is essential in feel, and doesn't have a large, weighty superstructure. But despite that, it can rig up to three headsails. A 105% genoa, a self-tacking storm jib and, if

you want, also a Code 0 or an asymmetrical spinnaker on the bow fitting. Sheets and halyards run underneath the deck and the deckhouse, so as to keep the deck as clear as possible. They reappear close to the two steering wheels where all of the technical area is concentrated. And indeed, the rigging is all in the stern. And that isn't just a matter of making handling easier, because the layout is similar to one with a central cockpit. The living area, the chairs and the area for passengers is amidships. The cockpit is right in the stern. The deck section between these two areas is raised to give extra volume to the master cabin below. Just like a classic central cockpit. All of it is protected by awnings. In fact, it feels as if there were three protections, one after another. Deep in the stern there is the classic one, of the open-and-close type that protects whoever is at the helm or dealing with the rigging from the sun. Then there is another awning that protects the area below which is the master cabin, which connects perfectly to the sprayhood. So basically, there is no lack of shade if you want it, especially when at anchor. Finally, the deck features two wide gangways that reach right to the stern. Moving around is never difficult. Below deck the interiors, which have been designed by Hot Lab, follow the same approach. There is plenty of room, and there is no risk of overcrowding. We are on a boat that is just over 18 metres long overall, and the layout only has three cabins.





«Abbiamo dimostrato che i nostri yacht sono progettati per poter **navigare in tutto il mondo** in tutta comodità. Dato che i nostri armatori sono diventati sempre più **competenti e sofisticati**, è fondamentale rimanere al passo con **nuovi look e tecnologie**, garantendo il massimo grado di personalizzazione».

Andy Huang, Ceo di Hylas Yachts



«We have proven our yachts are designed to **cruise around the world** in comfort. As our clients have become increasingly knowledgeable and sophisticated, we have to keep up with **new looks** as well as **technologies** while offering the top in customization».

Andy Huang, CEO of Hylas Yachts.



La coperta è molto pulita, ma anche funzionale. È una barca pensata per essere condotta senza l'ausilio di un marinaio. Ottima la **facilità di conduzione** e quella di potersi muovere a bordo, **sempre in sicurezza**.

156

The deck has very clean lines, but is also very functional. It is a boat designed to be sailed without the help of a sailor. It is **very easy to helm**, and to move around on board **safely**.

Hylas Yachts

Queen Long Marine, No 4
Tung Ya Road, Shaou Kang, Kaohsiung
Taiwan R.O.C. (812)
T. +886 7 8315216
www.hylasyachts.com

Dealer
Hylas, Italy Sales Office
Via Delle Panche 181
I-50141, Firenze
T. +39 333 7489281
info@hylasyachts.it

PROGETTO: German Frers (architettura navale e coperta) e Hot Lab (interni)

SCAFO: Lunghezza fuori tutto 18,05m • Lunghezza al galleggiamento 16,74m • Baglio massimo 5,26m • Pescaggio 2,00/2,50m • Dislocamento a vuoto 29.800 kg • Serbatoio carburante 1.400 l • Serbatoio acqua 800 l • Sup. velica 188m²

MOTORE: Volvo Penta D3 • Potenza 110kW (150 cv) • Ciclo operativo 4 tempi

• Alesaggio per corsa 81mm x 93,2mm • 5 cilindri • Cilindrata 2,4 l • Rapporto di compressione 16,5:1 • Regime di rotazione massimo 3000 giri/minuto • Peso a secco 297 kg
PREZZO: 1.700.000 \$ (prezzo base)

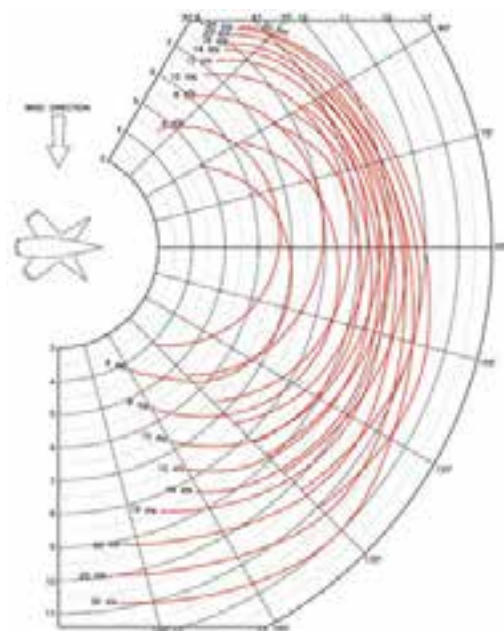
PROJECT: German Frers (naval architecture and hull) and Hot Lab (interiors)

HULL: LOA 18.05m • Waterline length 16.74m • Maximum beam 5.26m • Draft 2.00/2.50m • Light mass displacement 29,800 kg • Full tank volume 1,400 l • Water tank 800 l • Sailing surface 188m²

MAIN PROPULSION: Volvo Penta D3 • Outlet mechanical power 110kW (150 hp) • 4 stroke • Bore&Stroke 81mm x 93.2mm • 5 cylinders • Swept volume 2.4 l • Compression ratio 16.5:1 • Maximum rotational speed 3000/min • Dry weight 297 kg
PRICE: 1.700.000 \$ (as standard)

The master cabin with private bathroom is in the stern, and is full beam. Also, the deckhouse that rises up between the two cockpits, provides very decent height. Right in the bows is the VIP cabin and a double room with bunk beds. In this area there is another bathroom, with separate shower cubicle. This is a boat designed for long trips. It is clear from the room available and some of the organisational choices that have been made. For example, it is very easy to get to the engine room, which is also very roomy. It will be easy to do any storage or repairs that may need to be carried out. The map and galley areas are also extensive, both of them located aft, one on each side. The square dinette area is entirely designed as a living and dining area. Right in the stern there is room for the tender garage, which is something else that a cruiser designed for comfort cannot do without.

It is also possible to opt for a four-cabin layout, with two symmetrical double rooms in the stern instead of the master cabin. Antonio Romano, from Hot Lab, said: «People have often asked us to furnish an area, giving us the dimensions and the size and asked us to develop a design from that. It wasn't like that with the H60. There has been a lot of synergy with German Frers, who handled the naval architecture and deck. It was a more complete and genuine piece of work, we didn't just feel like "decorators" but interior designers in the true sense of the word. The result is successful because there was no lack of interest for this new model from Hylas. It is an ideal boat for long cruises and even sail round the world, and it is affordable, but without missing out on quality».



Ottime velocità a tutte le andature. Non stringe il vento come un crociera regata, ma si comporta egregiamente sia con aria leggera, sia con vento teso. Insomma, quel che ci vuole per navigare a lungo a vela.

It moves fast at all points of sail. It doesn't sail as close to the wind as a cruiser racer, but handles exceptionally well with both light and strong winds. All in all, just what you want for spending a long time sailing.