

YACHTS

by **neptune**
HORS-SÉRIE

ESSAIS

PARDO ENDURANCE 72
AZIMUT GRANDE 30M

STUDIO HOT LAB

L'ART DU DESIGN SUR MESURE



RIVA 112 DOLCEVITA SUPER

L'excellence italienne

L 14677 - 42 H - F : 9,50 € - RD



Editions Larivière

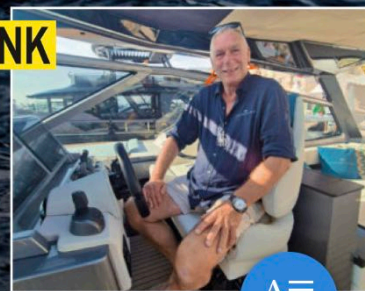
REGINA D'ITALIA

Dans le
jardin secret
de Stefano
Gabbana



HANS WEBBINK

L'homme
derrière
le succès
de Steeler



Enrico Lumini,
fondateur et directeur
du cabinet de design
milanais Hot Lab.
Ce studio a rejoint
en 2022 le Groupe
Viken, leader
dans le secteur
du développement
durable.



DESIGNER

STUDIO HOT LAB

L'art du sur-mesure

Directeur du design de Hot Lab, Enrico Lumini revient sur l'évolution du studio milanais, axée sur l'innovation et la durabilité, ainsi que sur sa nouvelle place au sein du groupe Viking, leader mondial dans le développement durable.

Texte Donatella Zucca avec Marc Fleury - Photos DR

DEPUIS SA FONDATION

à Milan en 2004 par Antonio Romano – aujourd'hui responsable marketing et stratégie – et par le chef designer Enrico Lumini, Hot Lab s'est imposé comme l'un des studios de design nautique les plus influents de la dernière décennie. Ses créations, régulièrement distinguées par la presse internationale, sont principalement réalisées sur mesure pour une clientèle triée sur le volet et construites par les chantiers les plus réputés au monde. Parmi ces collaborations, on trouve Turquoise Yachts, avec le spectaculaire Neptune de 65 mètres, premier concept né de leur partenariat, ou encore le Néerlandais Van der Valk, pour lequel Hot Lab signe les intérieurs de la nouvelle série Pilot. Le studio entretient également une longue histoire avec Arcadia Yachts, et a façonné les ambiances raffinées des superyachts *Kasif* et *Camila* pour Bilgin Yachts. Citons aussi l'ensemble du travail réalisé pour Columbus Yachts, dont le récent Crossover 42 *Big Naan* présenté lors du dernier Monaco Yacht Show. En voile, Hot Lab signe les intérieurs du Hylas H57, tandis que, côté motoryachts, le stu-



Hot Lab a signé les intérieurs du 50 mètres *Tethys*, construit par le chantier Tankoa Yachts.

dio collabore notamment avec Heesen, Icon, Baglietto – pour la gamme V-Line –, mais aussi Nobiskrug, Moonen, Oceanco, Perini Navi, Otam ou encore Fincantieri, avec le concept Ganymède de 113 mètres. Cette succession de projets iconiques confirme l'ADN résolument naval du studio, mais aussi son ouverture vers de nouveaux horizons.

EN 2022, Hot Lab franchit un cap inédit pour ce secteur en rejoignant le groupe Viking, leader mondial dans le développement durable de resorts côtiers, navires de croisière, superyachts et hôtels flottants. Une alliance qui se traduit déjà par des projets d'envergure tels que le yacht *Four Seasons* de 207 mètres ou encore le nouveau concept REI de 196 mètres, développé avec TDoS (Tillberg Design of Sweden) et Thalia Marine. Porté par une véritable vocation environnementale – reconnue par son adhésion à la Water Revolution Foundation –, le studio s'attache à faire émerger des processus et des performances issus d'un équilibre subtil entre éthique professionnelle et attentes des futurs propriétaires. Hot Lab revendique un design qui naît de l'eau : un style qui invite à expérimenter la mer, mais qui s'exprime aussi dans des projets résidentiels de plus en plus aboutis. Au cœur de cette démarche, un outil demeure essentiel : les croquis rapides, véritable langage de travail entre l'atelier et le client, permettant de donner vie aux idées avec spontanéité et précision. ■

Offrant une autonomie de plus de 3 000 milles, l'Atlantique 55 de Columbus Yachts a été entièrement designé par Hot Lab..



Notre culture est à la fois navale et architecturale

Enrico Lumini détaille pour *Yachts by Neptune* les règles à appliquer pour répondre aux spécificités exigées par le design des yachts.

Texte Donatella Zucca avec Marc Fleury - Photos DR

Votre atelier est implanté en plein cœur de Milan. Est-ce un clin d'œil à la tradition milanaise de marins rêvant de la mer sous l'ombre du Duomo, ou est-ce un simple hasard ?

Nous avons choisi Milan il y a bien longtemps pour deux raisons majeures. D'abord pour des raisons logistiques : de nombreux partenaires essentiels, notamment dans l'univers de l'aménagement intérieur, se trouvaient à proximité. Cela facilitait énormément nos rencontres avec les fournisseurs et les architectes spécialisés en mobilier, bien plus que dans d'autres régions d'Italie. Ensuite, Milan était – et reste – une destination très fréquentée par nombre de nos clients. Même lorsque la conception d'un bateau n'était pas leur objectif principal, nous nous y retrouvons souvent pour des réunions d'affaires. Avec le temps, une dimension plus personnelle s'est ajoutée : j'ai une relation particulière avec cette ville. Je suis arrivé à Milan comme étudiant du Politecnico, il y a presque trente ans, après avoir quitté Florence. Milan m'a accueilli, elle m'a offert beaucoup et j'ai toujours voulu, d'une certaine manière, lui rendre un peu de ce qu'elle m'a donné.

Votre équipe réunit des profils très variés.

D'où vient principalement les designers de Hot Lab ?

L'équipe milanaise de Hot Lab compte une vingtaine de



Depuis plus de dix ans, Enrico Lumini et Antonio Romano figurent parmi les stars du yachting international, signant des projets pour les chantiers les plus prestigieux.

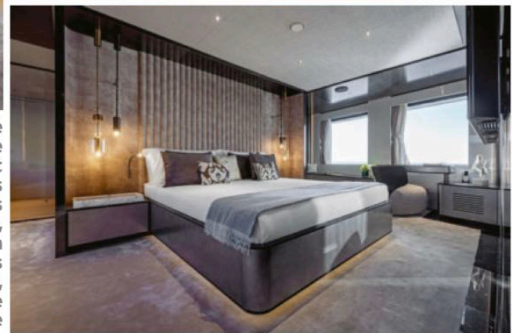
personnes, issues d'horizons géographiques divers mais partageant des cultures proches. La majorité est italienne, mais certains viennent de Turquie ou sont d'origine turque et ont étudié ici. Environ 70 % de l'équipe est composée d'architectes. Les autres membres proviennent de parcours plus spécialisés : masters du Politecnico, formations en ingénierie navale à La Spezia ou cursus dédiés au design produit. Beaucoup ont commencé chez nous comme stagiaires et ont choisi de rester. Cette continuité crée une véritable cohésion dans le studio.

Un secteur en particulier influence-t-il davantage la conception de yachts, ou chaque discipline apporte-t-elle sa contribution ?

Tout dépend de ce dont on parle. Le design extérieur et l'agencement intérieur n'ont pas exactement les mêmes références, mais ils partagent souvent des influences communes. C'est d'ailleurs pour cela que nous avons choisi l'expression « Architecture for Voyagers » comme signature du studio : elle résume bien notre approche. Un yacht n'obéit pas aux règles traditionnelles de l'architecture. Il n'a pas d'orientation solaire, pas de localisation fixe. Ce n'est pas non plus un objet industriel au sens strict comme une voiture ou un téléphone, même si sa conception emprunte à ces disciplines. Il possède deux âmes : l'une plus spatiale, héritée de l'architecture, et l'autre très technique, issue du design produit et de l'ingénierie. À cela s'ajoutent d'autres influences majeures : la mode, qui inspire les atmosphères et les harmonies ; l'ingénierie, pour la perf

Conçu par Hot Lab, le Superleggera 80 d'Oceanco dispose d'une maxi-piscine, un détail cher à Enrico Lumini.





mance ; le design produit, pour l'ergonomie ; et bien sûr, tout ce qui façonne les lignes extérieures.

Depuis vos débuts, Antonio Romano est associé et directeur commercial, tandis que vous êtes responsable du design. Cette répartition s'est-elle imposée naturellement ?

Je dirais que oui. Nos parcours et nos origines culturelles ont façonné ces rôles très tôt. Antonio a étudié le design et l'architecture à Rome, avec Zuccon parmi ses professeurs – l'un des pères du design et de l'architecture navale. Mais chacun suit ses inclinations : Antonio s'est très vite orienté

Baigné de lumière naturelle et offrant des panoramas exceptionnels, *Big Naan*, un Columbus Crossover 42, conjugue élégance contemporaine et raffinement dignes d'un maxi-yacht haut de gamme.

vers l'aspect commercial, les relations avec les chantiers, les courtiers et les clients. De mon côté, j'étais davantage attiré par la conception pure et la fonctionnalité. Dès le début, les choses se sont organisées ainsi. Nous p





► sommes rencontrés dans un atelier milanais où Antonio, un peu plus âgé, travaillait déjà. J'y ai effectué mon stage après l'université. À la fin de celui-ci, nous avons décidé de créer notre propre bureau. C'est la version courte. Mais il existe une version plus humaine, plus amusante. En 2003, nous n'avions jamais travaillé dans le secteur. Nous avions moins de 25 ans, étions simplement guidés par notre passion et avions uniquement nos bateaux familiaux comme référence. Nous sommes allés au Salon nautique de Gênes avec quelques idées d'accessoires – un mousqueton, une bitte d'amarrage – que nous voulions présenter. Échec to-

Le 49 mètres *Ipanema*, livré par Mondomarine en 2016, a été entièrement dessiné par Hot Lab. Il atteint 20 nœuds en pointe et 19 nœuds en croisière.

tal. Avant de repartir, nous sommes quand même allés sur les quais pour admirer les bateaux. Et là, par chance, nous avons rencontré le chantier Raffaelli. Une opportunité inespérée. Nous avons immédiatement présenté nos modestes expériences nautiques, sans doute un peu amplifiées par l'enthousiasme du moment... Le résultat a dépassé toutes nos attentes : Raffaelli nous a confié la conception d'un yacht de 66 pieds, son navire amiral. Ensuite sont venus d'autres projets : des unités plus petites, formatrices, puis un premier chantier important en Grèce, la rénovation d'un Cantiere di Pisa Akhir de 1979 avec l'architecte Radovic – un précurseur qui annonçait déjà les dimensions et l'univers qui seraient les nôtres plus tard.

Que vous a apporté l'intégration au Viken Group, en termes d'approche du design, de méthodologie et de relation avec les propriétaires ou les chantiers ?

Rejoindre le Viken Group a été un défi, un pari même, et un chemin que personne n'avait encore emprunté dans notre secteur. L'idée était de s'unir pour créer une structure capable de fonctionner différemment : plus grande, plus efficace, avec de véritables économies d'échelle. Aujourd'hui, entre la Suède, Trieste et Milan – nos trois bureaux principaux – nous sommes environ 90 collabo-





Le 50 m *Camila*, dernier-né de la série Bilgin 163, combine architecture extérieure et carène signées du cabinet Unique Yacht Design avec des intérieurs de Hot Lab, qui révèlent un jeu subtil de brillances et de matières.

teurs. Cela offre une richesse d'interactions qu'un studio de cinq à dix personnes ne peut pas avoir. C'est une chance pour nous, mais aussi pour les autres équipes du groupe. Chaque entité conserve toutefois son identité : à Milan, Hot Lab conçoit principalement des yachts privés, Trieste se concentre sur l'ingénierie maritime tandis que la Suède est spécialisée dans les navires de croisière. Nos domaines se croisent partiellement : leur B2P (Business to Passengers) et notre B2Sea se rencontrent sur certains points. Cette collaboration nous a poussés à devenir plus efficaces et plus fonctionnels, en apprenant de la rigueur propre aux grands paquebots, tandis que nous leur apportons notre culture du sur-mesure et de l'attention extrême au détail, pensée pour chaque propriétaire.

En résumé, rejoindre le Groupe Viken n'a fait que renforcer votre ADN nautique, si tant est qu'il s'agit bien de votre ADN ?

Oui, notre ADN est résolument naval. Que l'on parle de petits bateaux, de superyachts, de méga ou de giga yachts, jusqu'aux paquebots de 300 mètres, la dimension architecturale n'a fait que s'accroître. Ce n'est pas un hasard si, en Suède comme à Milan, nous travaillons également sur des projets résidentiels. Notre cœur reste la mer : 70 % de l'équipe est constituée d'architectes qui ont grandi et évolué

dans cet univers. Et c'est précisément cette double culture – navale et architecturale – qui nous permet de développer aujourd'hui des projets résidentiels particulièrement intéressants.

Entre le croquis, les logiciels et les technologies avancées, quel outil domine et à quel moment du processus ?

Le croquis reste notre premier outil de dialogue. Qu'il s'agisse d'un crayon sur papier ou d'un stylet sur tablette, peu importe : l'essentiel est qu'il vienne de la main, qu'il soit immédiat. Nous croquons pour être incisifs, enthousiastes, parfois même poétiques. Nous l'utilisons entre nous pour échanger, pour défendre une idée lors d'une réunion, ou avec les clients dans les phases initiales. En rendez-vous, un dessin rapide possède un pouvoir immense : il explique, il clarifie, il ouvre la discussion. Ensuite vient la technologie, devenue incontournable : la modélisation 3D, la création d'images – aujourd'hui en partie grâce à l'IA –, la transformation d'un rendu en vidéo ou en courte narration. Ce sont des outils indispensables à différents stades : plus de croquis au début, plus de technologie à la fin. Mais si l'on maîtrise le dessin, si l'on sait exprimer une intention à la main, tout le reste vient naturellement. Certains propriétaires, d'ailleurs, aim





► découvrir leur futur yacht à travers des croquis : ils y trouvent une poésie et une liberté que les images très explicatives peuvent parfois faire disparaître.

Existe-t-il des constantes dans votre approche créative, ou tout dépend-il du client, du timing et du type de yacht ?

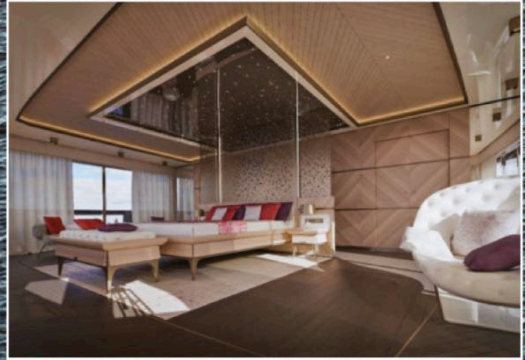
Chaque architecte développe sa propre philosophie et son langage. Il y a toujours des références qui reviennent, et c'est agréable qu'un style devienne reconnaissable. Quand un ami, un collègue ou un journaliste monte à bord et vous dit : « C'est un Hot Lab », cela signifie que notre signature est perceptible. Notre base, c'est la recherche du minimum essentiel – ce qui est paradoxalement très difficile à dessiner mais qui, une fois abouti, devient presque évident. Nous concevons des yachts sur mesure, ce qui implique de trouver un juste équilibre entre notre éthique professionnelle – qui nous pousse à respecter certains principes – et les souhaits du propriétaire, qui vivra ce projet au quotidien. Les bateaux changent énormément d'un client à l'autre, mais la structure et l'architecture fondamentales restent les nôtres. C'est pourquoi nous impliquons autant que possible le propriétaire tout au long du processus de développement.

Pouvez-vous nous dire ce que représentait le Columbus Crossover 42 et ce qui vous a le plus fasciné dans ce projet ?

Travailler sur ce yacht, sur ce propriétaire et avec ce chantier auquel nous sommes liés depuis de nombreuses années était avant tout un choix. Continuer ensemble signifiait que la confiance, forgée au fil du temps, fonctionnait. Le Columbus Crossover 42 est le premier modèle de la

nouvelle ligne de crossovers du chantier, et son propriétaire est un véritable passionné : toujours enthousiaste, positif, curieux. Il souhaitait des tonalités masculines, beaucoup de métal et de gris – presque un univers à la Armani. Le résultat est un bateau chaleureux, très personnel, sans extravagances inutiles, qui exprime parfaitement le caractère de son propriétaire. C'est ce dialogue entre personnalité et design qui m'a fasciné. » Le Columbus Crossover 42, plus petit modèle de la série d'explorateurs développée par Columbus Yachts (Superyachts Palumbo), a marqué les salons de Cannes et Monaco par ses lignes extérieures signées Hydro Tec et par son alliance entre exploration, confort et élégance. Ses volumes avancés vers la proue, son immense plage arrière destinée aux tenders jusqu'à 8 mètres, son beach club ouvrant sur une piscine lumineuse, sa coque acier et sa superstructure aluminium en font un explorateur moderne. Avec 5 500 milles d'autonomie à 10 nœuds, une vitesse maxi de 14,5 nœuds et une capacité d'accueil de 11 invités, il s'adresse clairement à la nouvelle génération d'explorateurs maritimes.





Imaginé par Hot Lab pour Fincantieri, le concept *Ganymede* (113 m) se distingue par un beach club de 20 mètres. Celui-ci dispose d'une piscine avec cascade intégrée.

Pouvez-vous nous parler de *Camila* et *Kasif*, que vous avez dessinés pour Bilgin Yachts ?

Absolument. Cette année, nous avons les deux yachts à flot, et ils illustrent parfaitement la manière dont l'interprétation du design change selon le propriétaire. J'aime souvent comparer la relation designer–propriétaire à celle qui unissait le prince et l'architecte à la Renaissance : l'architecte avait son style, mais il devait s'adapter au désir du prince, trouver une collaboration harmonieuse. C'est exactement notre rôle. Ce qui est fascinant, c'est que les propriétaires de *Camila* et de *Kasif* ont presque le même âge, viennent du même pays, de milieux familiaux com-





UNE ÉQUIPE D'ARCHITECTES ET DE DESIGNERS JEUNE ET CRÉATIVE SUR LA SCÈNE NAUTIQUE.

► parables... mais les yachts sont totalement différents. *Camila* est un bateau doux, lumineux, né d'une famille et non d'un individu. Une famille qui discute, qui cherche un langage commun : douceur architecturale, géométries du mobilier, harmonies chromatiques. Beaucoup de pierres, quelques contrastes mat-brillant pour rythmer les volumes, et une touche personnelle dans chaque cabine. S'inscrivant dans une lignée qui remonte au M/Y Sunrise (43 m, Yildiz, 2020), *Camila* – 50 m, Bilgin 163 – a été présentée à Cannes et Monaco. Elle accueille 12 invités dans six suites, offre une cabine armateur traversante, un vaste pont soleil doté d'une piscine de 5 000 litres en mosaïque, éclairant par transparence le hall sur trois niveaux. Autonomie de 8 000 milles nautiques, vitesse de 16 nœuds : un yacht conçu pour voyager loin, longtemps et avec style.

Puis-je ajouter à cette idée d'harmonie les lignes de l'Atlantico 55 m de Columbus Yachts, ses volumes ascendants et les transparences de sa piscine ?

Oui, car la philosophie dont nous parlons est exactement la même. Le trait doit être clair, évident, simple – une évidence qui paraît naturelle mais qui, en réalité, demande beaucoup de travail. Pour nous, la justesse passe souvent par le retrait : enlever ce qui est superflu pour révéler l'essentiel. Dans les intérieurs, cela vient par l'architecture ; dans l'Atlantico, c'est encore plus visible par le langage du design produit. Lorsque l'on parvient à donner à une ligne une fluidité naturelle, à la faire vivre sans effort apparent, c'est qu'on a réussi. L'Atlantico en est un très bel exemple : rien ne heurte, rien ne crie. Tout suit cette philosophie.

La piscine est omniprésente sur vos yachts. Pourquoi cet élément revient-il si souvent ?

Je me pose parfois la question moi-même. Une piscine n'est pas indispensable à bord d'un yacht, mais elle est essentielle. Elle apporte paix, détente, tranquillité – mais aussi un certain statut. Ce qui est fascinant, c'est qu'à bord d'un 40, 50 ou 60 mètres, les invités n'ont pas toujours une relation facile avec la mer. La piscine devient alors





Le studio Hot Lab a signé le design du Columbus Atlantique Frette 43 m, soutenu par l'ingénierie navale du chantier et du cabinet Hydro Tec.



espace rassurant : température contrôlée, profondeur maîtrisée, proximité immédiate. Tout est gérable.

Avez-vous aussi une vision esthétique de la piscine ?

Bien sûr. Et encore plus lorsqu'elle fonctionne en extérieur comme en intérieur. Sur *Camila*, la piscine du sundeck possède un fond entièrement vitré, qui devient le plafond du hall. Les jeux de lumière, de couleurs, de reflets descendent ainsi sur trois ponts. C'est l'expression la plus forte de la dimension architecturale et émotionnelle de l'eau. La piscine est en effet un fil conducteur chez Hot Lab : héroïne de la Superleggera 80 d'Oceanco, source de lumière sur le Columbus Crossover 42, élément narratif sur Columbus Atlantico, présente encore sur *Tethys (Tan-koza)* et de nombreux autres.

Offrant une autonomie supérieure à 5 000 milles, *Kasif*, le 42 mètres construit par Bilgin Yachts, abrite aussi un spectaculaire beach club signé Hot Lab..

Pouvez-vous me dire quel rôle joue l'environnement dans votre travail ?

Un rôle important – et il devrait l'être encore davantage. Nous y réfléchissons depuis très longtemps. Arcadia, par exemple, utilisait déjà des vitrages recouverts de panneaux solaires il y a dix ans. Avec Palumbo, nous avons créé le Columbus 40 M Sport Hybrid, l'un des tout premiers yachts hybrides il y a près de quinze ans. Nous sommes aussi membres de la Water Revolution Foundation. Le problème, c'est que l'impact énergétique de la propulsion des superyachts reste faible dans la consommation globale. Mais je suis optimiste : les technologies progressent, comme dans l'automobile. Il faut simplement continuer à avancer.

Est-il juste de dire qu'un Explorer se rapproche d'un 4x4 et qu'un Crossover se situe quelque part entre un SUV et un break ?

La comparaison la plus naturelle pour moi est plutôt résidentielle : appartement, loft, chalet, villa... Mais oui, on peut aussi y voir un parallèle avec l'automobile. L'usage détermine le volume ; le volume détermine le dessin. Le Crossover 42 en est un bon exemple : un tender de 8 mètres, une grue intégrée dans les pavois, une grande autonomie, une proue bulbeuse, des espaces dédiés au sport, une piscine et une cabine propriétaire qui tient presque du refuge idyllique. C'est un explorateur qui ressemble à la fois à un cottage et à un manoir. En version automobile: un peu SUV, un peu break. ■

