

BARCHE

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover
Azimut
Grande S10

Events

Art Basel Miami Beach

Brokerage

Lady Moura 105 M

Shipyards

- Nautor's Swan
- Cantieri di Sestri

Company
Seakeeper

Boats

- Isa Extra 86 Fast
- Rio Yachts Sport Coupè 56
- Absolute 47 FLY
- Excess 15
- Frauscher 1414 Demon Air
- Candela Seven
- Joker Boat Clubman 24 New

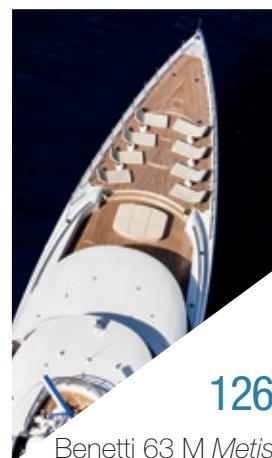
The Idea Factory

- HOT LAB Yacht and Design
- Monte Carlo Yachts MCY 70 Skylounge
- Studio Rivellini Velar 70
- Rosetti Superyachts Orca 65 M
- Sanlorenzo SL96 Asymmetric

SUPERYACHTS Benetti Metis 63 M



ISSN 1121-4321 < 00002



RUBRICHE//COLUMNS

- 20** News
- 30** Avvocato a bordo//Lawyer on Board
- 36** Boutique
- 42** Business Aviation King Air 350i
- 46** Car Mercedes Vision EQS
- 52** Galleries Art Basel Miami Beach
- 66** Brokerage *Lady Moura*

LA FABBRICA DELLE IDEE//THE IDEA FACTORY

- 74** Sanlorenzo SL 96 Asymmetric
- 78** Monte Carlo Yachts MCY 70 Skylounge
- 80** Studio Rivellini Velar 70
- 84** Rosetti Superyachts Orca 65 M
- 90** Hot Lab Yacht & Design

CANTIERI//SHIPYARDS

- 100** Nautor's Swan
- 110** Cantieri Navali di Sestri

AZIENDE//COMPANIES

- 118** Seakeeper

SUPERYACHT

- 126** Benetti 63 M *Metis*

TEST

- 140** Azimut Grande S10
- 152** Isa Extra 86 Fast
- 162** Rio Yachts Sport Coupè 56
- 172** Absolute 47 Fly
- 180** Frauscher 1414 Demon Air
- 188** Candela Seven
- 194** Joker Boat Clubman 24 new
- 200** Excess 15

MERCATO//TRADE

- 210** Brokerage Section



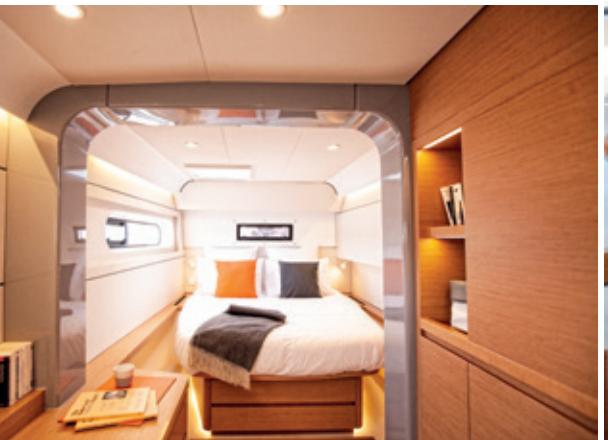
Semplice ed essenziale Simple and essential

È il primo modello di un nuovo ambizioso brand di Bénéteau: catamarani "esagerati", diversi da tutti gli altri, veloci e divertenti da portare. Arrivano per attirare il popolo dei monoscafisti e per chi arriva dal mondo dei cat, ma va in cerca non solo di grandi volumi, ma anche di emozioni. Missione riuscita?

It is the first model of an ambitious new Bénéteau brand: "exaggerated" catamarans, different from all the others, which are quick and fun to sail. They have come to the market to attract mono-hull users, and also those who already use cats but are looking for both excitement and large volumes. Did mission accomplish?

by Luca Sordelli - photo by ©Excess Library - photographer Christophe Launay





202



UNA PROVA IN MARE, L'OCCASIONE PER SCOPRIRE UNA NUOVA BARCA. Ma questa volta anche qualcosa di più. Una giornata di navigazione per conoscere un nuovo brand, la sua genesi e il suo perché. Sono in pozzetto dell'Excess 15 con Yann Masselot, Managing Director di CNB - Construction Navale Bordeaux, e prima, per 17 anni, a capo di Lagoon Yachting. Il tutto sempre all'interno della grande famiglia di Groupe Bénéteau, che da non molto ha deciso di trasferire la costruzione dei suoi grandi monoscafi a vela proprio da Bordeaux a Monfalcone, e di concentrare sugli impianti CNB la realizzazione di tutti i suoi catamarani.

Excess è un marchio appena arrivato sul mercato dopo una lunga e intensa campagna di lancio che ha creato grandi aspettative. Già il claim della pubblicità è impegnativo, recita: *"Be immoderate"*, siate immoderati. Dizionario alla mano, vuol dire *"Oltrepassare la misura, essere eccessivi, smodati. Anche peccaminosi"*. Ecco, la prova di una barca peccaminosa ancora non l'avevo fatta, e mi incuriosisce alquanto. «Beh – mi dice Masselot sorridendo - conviene partire dall'inizio, per capire perché siamo arrivati ad Excess. Il primo dato da raccontare è che 20 anni fa i catamarani, in termini di fatturato della nautica a vela, rappresentavano il 5% del mercato. Ora sono il 50%». Il dato è in effetti impressionante, ma come si è arrivati proprio ad Excess? Yann sfodera un taccuino e una matita. Disegna un diagramma: sulle ascisse si va da un lato verso il *comfort*, dall'altro verso il *fun sailing*. Sulle ordinate ci sono in contrapposizione *lusso e semplicità*. Poi arriva il momento di mettere i *pallini*, i competitor, più o meno diretti. Da quelli in casa,

As to interiors, in the owner's version, the entire port side hull is given over to the owner. There are three cabins in total. While in the set-up designed for charters there are as many as **six** cabins, two of which are on the central platform.

Per gli interni, nella versione armatoriale, tutto lo scafo di sinistra è **dedicato** all'armatore. Le cabine sono in totale tre. All'opposto l'allestimento pensato per il charter ha ben **sei locali notte**, di cui due sulla piattaforma centrale.



203



TEST

204

Among the strengths of the Excess 15, there is certainly ease of sailing. Despite the size, it can be handle by the helmsman from his position.

i Lagoon, a tutti gli altri, Fountaine Pajot, Catana, Bavaria, Bali, Outremer e così via... «Qui è rappresentato il 90% del mercato. – continua Masselot – Come si può vedere c'è una zona scoperta, 'senza pallini'. È in basso, verso destra, ma non troppo lontano dal centro. Ecco da qui nasce l'idea di fare gli Excess. Barche per chi ha voglia di navigare veramente, di godere del piacere di andare a vela - cosa che spesso non garantiscono i catamarani da crociera pura e con allestimenti semplici, ma molto funzionali. Niente lusso estremo, niente esibizione. Ma non deve mancare niente, e tutto deve essere al posto giusto».

Tutto molto interessante, ma dalla teoria bisogna passare alla pratica. Una bella analisi di marketing. Ma, come è fatto un catamarano "immoderato", e come naviga? L'occasione per scoprirlo è giotta, le condizioni sono perfette. Baia di Palma di Maiorca, vento tra i 14 e 22 nodi da Nord, quindi con poca onda.

La barca nasce sull'esperienza di Bénéteau con i suoi Lagoon e per il momento condivide l'opera viva con lo scafo di pari misura della gamma da crociera, tutto il resto invece cambia: dalle mura (più cattive e intriganti) alla piattaforma centrale, fino al piano velico. Perché recuperare le canoe Lagoon? Non conveniva partire con qualcosa di totalmente nuovo? «Ci arriveremo. I prossimi modelli nasceranno da stampi nuovi e tutta la produzione Excess sarà a Bordeaux, ma per ora serviva con-

Tra i punti di forza dell'Excess 15 c'è sicuramente la facilità di conduzione. Nonostante la mole, tutte le regolazioni può farle il timoniere dalla sua postazione.

tenerci i costi e sfruttare l'economia di scala che il Gruppo ci permette. Per posizionarsi verso il centro di quel diagramma, e non sugli estremi, bisogna mantenere il prezzo finale competitivo. Per lo stesso motivo anche con i materiali e la costruzione non abbiamo fatto niente di estremo».

Gli altri cambiamenti però si sentono, e molto. Excess 15 è l'ammiraglia della gamma, un bel bennetone lungo quasi quindici metri e largo ben otto. Nonostante questo, da timonare è un piacere. Lo si fa grazie a due routine gemelle molto a poppa. Significa essere veramente vicini al mare, sentire il rumore della scia che produciamo dietro di noi – in un attimo siamo sopra i 9 nodi – significa anche avere una perfetta visione sia sul bordo d'entrata della vela di prua sia sulla randa. La parte centrale del tettuccio infatti si apre manualmente, è un'operazione molto semplice che richiede pochi secondi di lavoro (così come accade sulla gamma Sense di Bénéteau). Un qualcosa da veri velisti, una bella differenza con i "normali" cat, gli altri pallini sul diagramma che nel 90% dei casi di timoneria ne hanno una sola e al "piano di sopra". Qui il fly non è neanche previsto. Al timone la barca la sento bene sotto le mie mani, il sistema di frenelli è in tessile, molto sensibile, molto diretto. Mi piace anche come è stata studiata la posizione dei winch, ho tutto a portata di mano, posso gestirmi tutto da solo. Una vera goduria. Di bolina (parliamo sempre di una bolina da cat, quindi sui 60°) siamo sui

EXCESS 15

Velocità max di bolina nodi Hauling max speed in knots

9.3

Superficie velica m² Sailing surface m²

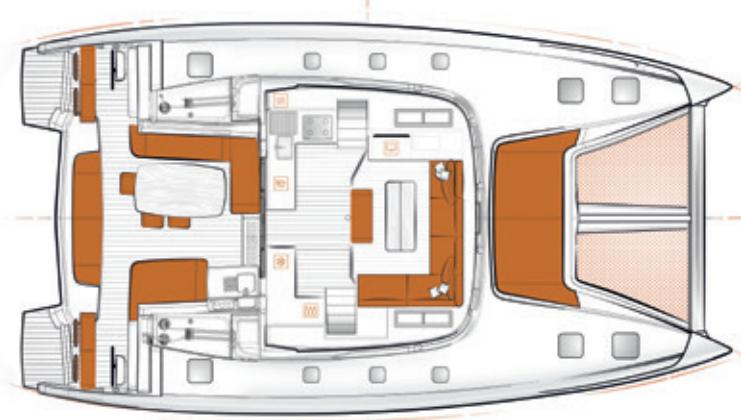
159

Rapporto lung./larg. L/W

1.8

Dislocamento ton Displacement t

18.4



205

Excess Catamarans

www.excess-catamarans.com

PROGETTO: Architettura navale VPLP • Esterne Patrick le Quément • Interni Nauta Design

SCAFO: Lunghezza f.t. 14,76m • Lunghezza scafo 14,31m • Baglio massimo 8,03m • Pescaggio massimo 1,4m • Dislocamento 18.400 kg

- Riserva carburante 520 l • Riserva acqua 2 x 240 l
 - Sup. velica randa 104,5 m² • Sup. velica jib autovirante 55 m² • Sup. velica Code 0 117 m²
 - Sup. velica di bolina 159,5 m² • Sup. velica di bolina Pulse Line 171,6 m²

MOTORIZZAZIONE: 2 x 57 cv Yanmar
(2 x 80 cv optional)

CERTIFICAZIONE CE: CAT A 12

PREZZO: a partire da 925.730 €, Iva esclusa

PROJECT: VPLP (naval Architecture) • Patrick le Quément (Exteriors) • Nauta Design (Interiors)

HULL: LOA 14.76m • Length 14.31m • Maximum beam 8.03m • Maximum draft 1.4m • Displacement 18.400 kg • Fuel tank volume 520 l • Water tank volume 2 x 240 l • Main sail surface 104.5 m² • Self-tacking Jib surface 55 m² • Code 0 surface 117 m² • Upwind sail area 159.5 m² • Upwind sail area Pulse Line 171.6 m²

MAIN PROPULSION: 2 x 57 hp Yanmar
(2 x 80 hp as optional)

EC CERTIFICATION : CAT A 12

PRICE: starting from 925,730 €, Excl.VAT

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place	Palma de Mallorca
Mare//Sea state	Calm//Calm
Vento forza//Wind speed	14 kn
Altezza onda//Wave hight	20 cm
Persone a bordo//Number of people on board	6
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	70%
Acqua imbarcata//Water volume on board	40%

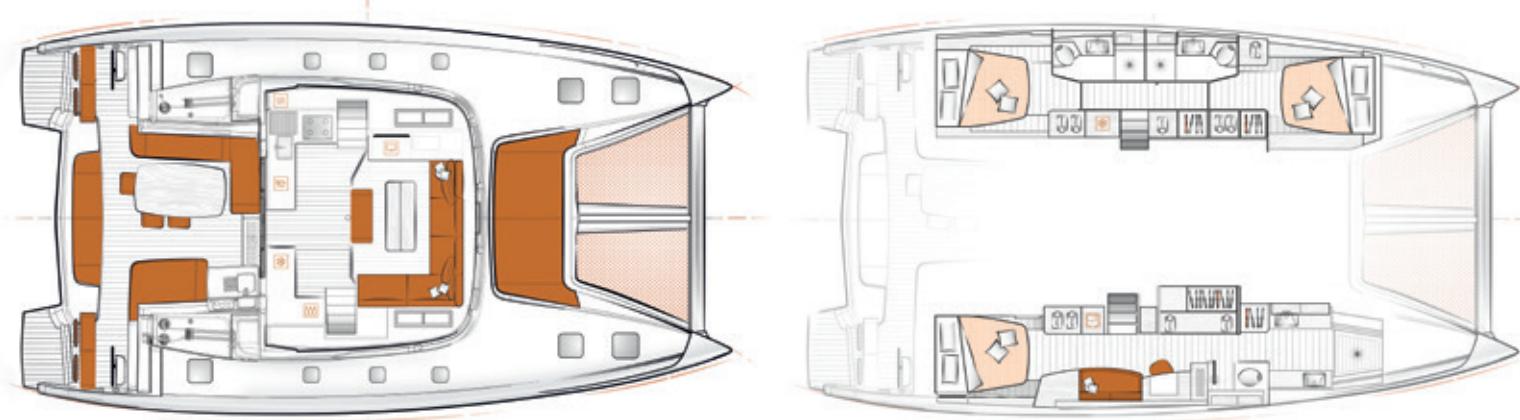


Pescaggio m Draft m

1.4

Prestazioni a vela//Under Sail Performance

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	Angle	Speed knots	Real Wind knots
Bolina stretta//Close wind	50	8.6	15.4
Bolina//On the wind	60	9.3	15.8
Traverso//Beam reach	70	10.1	16.1
Lasco//Broad reach	90	9.8	15.7
Gran lasco//Sailing off the wind	120	9.1	15.6
Gran lasco//Sailing off the wind	150	7.4	16.0



A SEA TEST WAS THE CHANCE TO DISCOVER A NEW BOAT. But this time there was something else as well. A day's sailing to get to know the new brand, how it began, and indeed why it began. I was in the cockpit of the *Excess 15*, and next to me was Yann Masselot, Managing Director of CNB - Construction Navale Bordeaux, having previously spent 17 years heading Lagoon Yachting. All of which was done inside the big Bénéteau Group family, which not long ago decided to transfer construction of its big single-hull sailing boats from Bordeaux to Monfalcone, and to concentrate the production of all of its catamarans at the CNB facilities.

Excess is a brand that has only just arrived on the market, after a long and intense launch campaign that created great expectation. The advertising slogan is already a big commitment, saying: "Be immoderate". So, it is asking us to "go too far, be excessive. Even sinful". Well, I had never tried out a sinful boat before, and it made me very curious. A smiling Masselot explains: "If you want to understand how we got to *Excess*, it makes sense to start from the beginning. The first thing to say is that twenty years ago catamarans were only five per cent of the market in terms of sailing boat sales. Now they are fifty per cent". That is indeed very striking, but how did you actually end up with *Excess*? Yann gets out a notebook and pencil. He draws a diagram: on the x-axis, you have comfort at one end and fun

sailing at the other. On the y-axis, you have luxury at one end, and simplicity at the other. Next, you add dots, representing competitors – some more or less direct. From in-house ones, the Lagoons, to all the others - Fountaine Pajot, Catana, Bavaria, Bali, Outremer and so on... «Ninety per cent of the market is represented here», continues Masselot «And as you can see, there is an uncovered area, one without dots. Down below, and to the right, but not too far from the centre. It is from there that the idea of creating the *Excess* boat stems. They are boats for people who are keen to go out to sea and enjoy the pleasure of sailing - something that pure cruising catamarans don't often guarantee - and with simple, but very functional, set-ups. No extreme luxury or exhibitionism. But nothing should be missing, and everything should be in the right place».

All of which is very interesting, but you have to move from theory to practice. A good marketing analysis. But how is an "immoderate" catamaran put together, and how does it sail? The day we found out was one to relish, with perfect conditions. The Bay of Palma, in Mallorca, with the wind between 14 and 22 knots and blowing from the north, so there weren't many waves. The boat derives from Bénéteau's experience with the Lagoons and for the moment shares hulls with similarly-sized boats from that cruising range. But everything else is different:

from more aggressive and interesting sides to the central platform and the sail plan. But why do they use the Lagoon hulls? Wouldn't it have been better to start out with something that was completely new? «We will get there. The next models will be created from new moulds and the entire *Excess* production will be done in Bordeaux, but for the moment we have to keep costs down and get the most out of the economies of scale that the group gives us. To position ourselves towards the centre of the diagram, rather than on the sides, you have to keep the end price competitive. For the same reason, we haven't done anything extreme either with the materials or the construction methods».

But you can really sense the other changes. *Excess 15* is the flagship of the range, quite a beast of a boat at nearly fifteen metres long, and as much as eight metres wide. Despite that, it is a pleasure to helm. It has two wheels, placed right in the stern. That means being really close to the sea, and hearing the sound of the wake that we leave behind us – at a stroke, we are doing over nine knots – and it also means having a perfect view of the luff of the fore and mainsails. The central part of the canopy can actually be opened by hand, which is very simple to do and only needs a few seconds (just the same as in Bénéteau's Sense range). That is something for real sailors, a nice difference from normal cats, the other dots on the diagram that in 90% of cases only have one steering position, located "upstairs". Whereas in this case there isn't even a fly bridge. I felt the boat nicely in my hands when at the wheel, the tiller rope is made from fabric and is very sensitive and direct. I also liked how the winch positions have been worked out, as I had everything to hand, and could manage everything on my own. It was a real pleasure. Windward (and we are talking about sailing windward in a cat so at around sixty degrees) we were doing around 9.2 knots, with around 16 to 18 knots true wind speed. Our boat was the *Pulse* version, so a slightly more aggressive one, with an extra eleven square metres of canvas available, and we already had one reef in the mainsail. I tried to sail close as possible to the wind and we did 8.5 knots, but you quickly realise that is not the way to do it. It is better to get this cat moving. Bearing away and using the code 0, the average speed stayed high, we were continually doing above nine knots, and the boat felt as if it were on rails. Even a hardened single-hull fan like me had a lot of fun, and the feeling with this sinful cat was immediate. But what I didn't like was the blind spot that you have as you look forward, and which is created by the height of the deckhouse: so for example when I was at the helm, from the starboard wheel I was blind to about fifteen degrees, not right in front of me, but slightly to port. It is true that you are not obliged to have the helming position in any one place, you can easily move to one side or even steer from the other wheel. But you have to get used to it and to be alert.

And what about the interior? As a marketing strategy, it is in line with the overall project: simple, essential and functional. "I like to say it is a bit Japanese", Masselot says. And I think that was the perfect way to put it. There is an embarrassment of choice for the lay-outs, ranging from three up to six cabins. The common denominator is nevertheless the chance to experience the combined cockpit and central saloon as a single, large open space. One that is both inside and out, and close to the sea. ▲

The basic power option is for a pair of 57 hp Yanmars with saildrive, but you can also have the 80 hp ones, like on the boat that we tried. Cruising speed is 8.2 knots at 2400 rpm.

La motorizzazione base prevede una coppia di 57 cv Yanmar con saildrive, ma si possono avere anche quelli da 80, come nel modello della prova. La velocità di crociera è di 8,2 nodi a 2400 giri/min.

