

Con grazia e stupore

Graceful and **AWE-INSPIRING**

Il Sanlorenzo SX76 è una barca che attraversa gli stili tradizionali modernizzandoli grazie a un grande team progettuale. Concept di Luca Santella, esterni di Zuccon International Project, interni di Pietro Lissoni e carena di Lou Codega

The Sanlorenzo SX76 is a boat that retains traditional styles but brings them up to date, thanks to a great design team: Luca Santella for the concept, Zuccon International Project for the exterior, interiors by Pietro Lissoni and hull by Lou Codega

by Luca Sordelli

photo by Thomas Pagani



S

Lo scorso anno Sanlorenzo aveva lanciato un "oggetto" totalmente nuovo e coraggioso, l'*SX88*. Il mercato l'aveva amato subito, con tredici unità vendute nell'arco di dodici mesi e ancor di più era stato apprezzato dal mondo del design e dell'editoria, con una serie sconfinata di premi e copertine. Ora il fenomeno si sta ripetendo con il nuovo *SX76*, circa tre metri più corto e meno di un metro più stretto. L'ideatore di tutta la gamma è Luca Santella, che anche questa volta ha potuto contare sulle belle linee d'acqua di Lou Codega, uno dei grandi maestri di questo mondo. La firma del design degli esterni è dello studio Zuccon International Project, ma, come conferma Bernardo Zuccon, la filosofia progettuale non muta: *«Il nostro lavoro è consistito nello sfruttare al massimo lo spazio e nel garantire, scendendo di dimensione, un equilibrio formale senza perdere quello funzionale. La sfida su SX76 è stata di ottenere le stesse funzioni del maggiore SX88 senza alterarne gli equilibri stilistici. È un'espressione di sintesi del mitico e banale rapporto forma/funzione»*. Nel segno della continuità è la scelta del designer degli interni Piero Lissoni, che ha ribadito la sua idea di barca "sociale" dove convivialità è la parola d'ordine. Ma procediamo con calma, vediamo quali sono gli elementi stilistici che contraddistinguono gli SX. Prima di tutto lo stupore.

La scenografica scala è la protagonista assoluta del progetto di interior, è una vera e propria scultura che si sviluppa come una linea sinuosa e continua che scaturisce nel ponte inferiore, risalendo al flying bridge, attraverso il ponte di coperta senza interruzione alcuna.

The spectacular staircase is the undisputed star of the interior design, a genuine sculpture that winds its way seamlessly in a continuous, sinuous line from the lower deck to the flying bridge via the main deck.

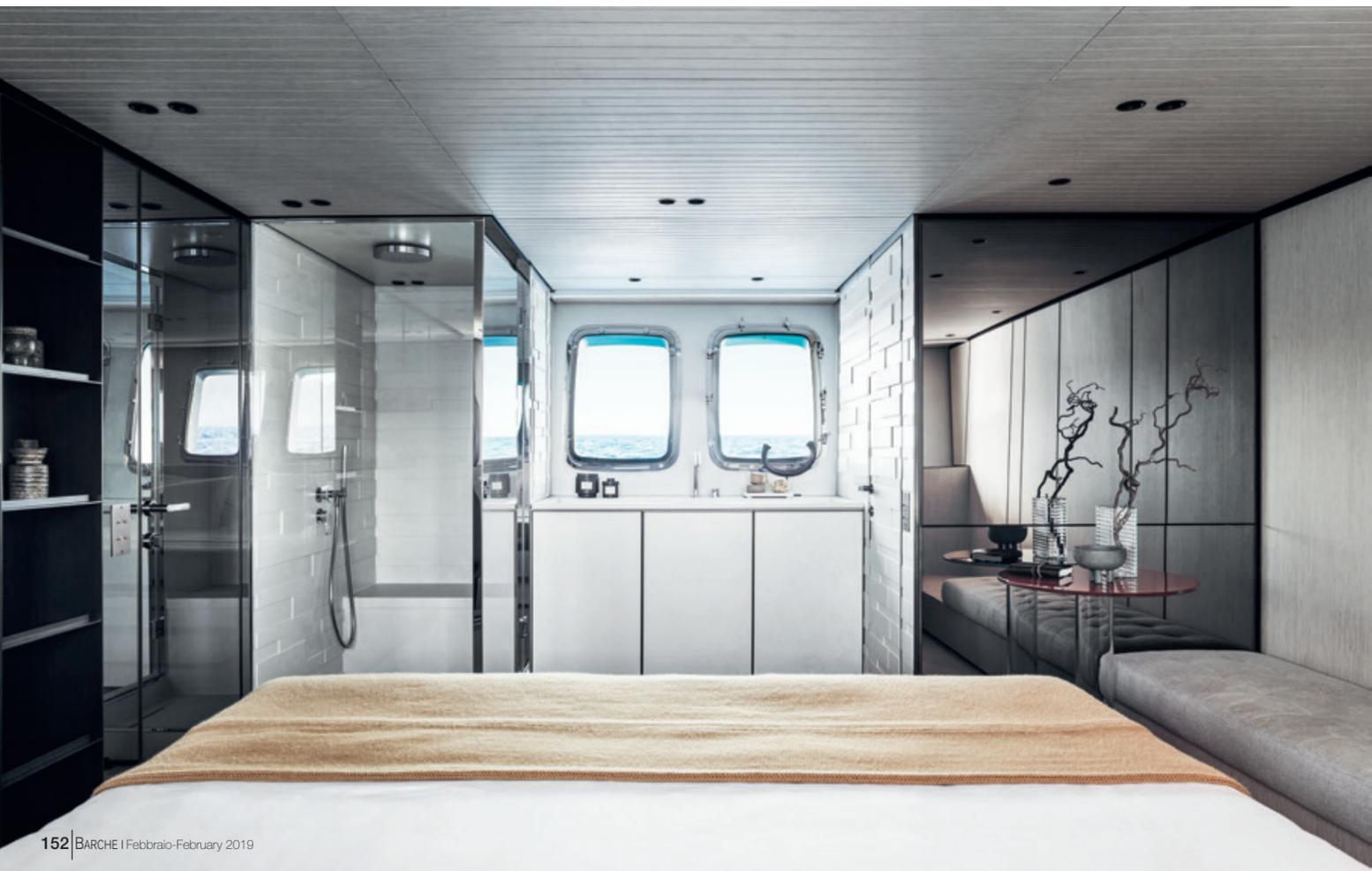
Arriva subito dallo spostamento della postazione di guida, operazione non da poco sia in termini pratici che di soluzioni progettuali e costruttive da affrontare e risolvere, ma anche da un punto di vista filosofico: il "conducente", il comandante, non è più lì dove dovrebbe essere, dove è sempre stato. Addio plancia sul ponte principale, ce n'è solamente una, ed è sul fly. Ecco allora che si apre una nuova visione che vede l'intero main deck diventare un solo grande open-space a sua volta perfettamente integrato con tutta l'area di poppa, con il pozzetto che lentamente declina verso il mare e la beach club di 18 m² di superficie, a pochi centimetri dal pelo dell'acqua. *«Per il mio modo di vedere, sempre nelle parole di Bernardo Zuccon, SX76 è una splendida interpretazione del rapporto tra l'uomo e il mare. Andare in barca massimizza questo rapporto e le barche pensate per vivere a stretto contatto con il mare sono le barche giuste. La gamma SX spinge al massimo questo rapporto»*. Aver "regalato" tutto il ponte principale alla creatività di Lissoni ha portato ad una distribuzione degli spazi del tutto inedita su barche di questa taglia. Se nella zona più a poppa si apre un classico "salotto", che è la naturale continuazione della zona esterna di questo ponte, quella a prua ha una cucina a vista con un lungo bancone Boffi che fronteggia un tavolo da



pranzo circolare: la vista sul mare non solo è spettacolare, ma anche inusuale, perché perfettamente frontale. Ecco creata un'altra zona intima, domestica e funzionalmente separata dal resto del ponte, ma senza nessuna barriera estetica ad ingombrare spazi e visuale. Al centro di tutto, come un grande totem, elegante e sinuosa una scala, bianca e leggera. Nella zona notte la voglia di stupire, con grazia, continua. Prima di tutto non si viene accolti da una serie di enormi finestrate, ma da oblò tradizionali dalle cornici in acciaio e da un'atmosfera raccolta. La luce non manca, ma non manca neanche la bella sensazione di essere al riparo, su una vera nave, fatta per navigare, fatta per far venire una grande voglia di viaggiare.

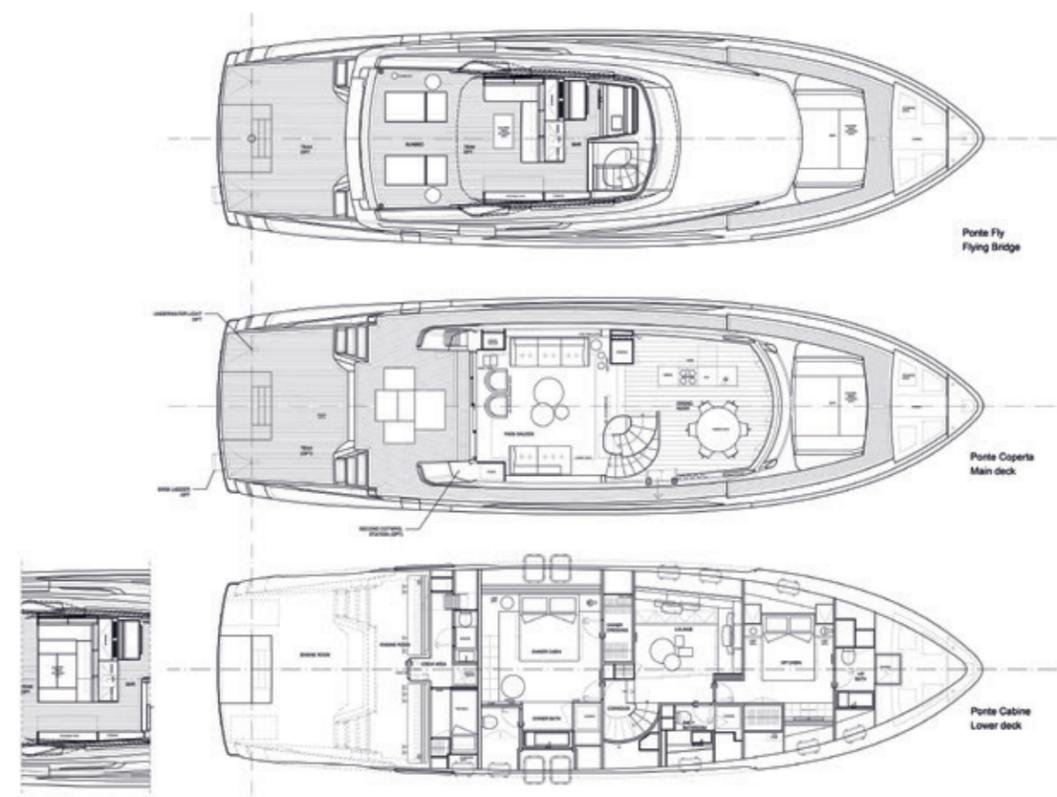
La scelta di non strafare con le superfici trasparenti in murata è anche la via migliore per non incorre in quello che Luca Bassani, proprio sulle pagine di questa rivista ha definito: *"Patch-work di finestre/oblò di ogni dimensione e forma, abbinare in modo puramente quantitativo"* e iattura a cui gran parte delle barche contemporanee ci ha abituati.





PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Viareggio
Mare//Sea state	Calmo//Calm
Vento forza//Wind speed	0 nodi//knots
Altezza onda//Wave height	10 cm
Persone a bordo//Number of people on board	8
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	50%
Acqua imbarcata//Water volume on board	50%
Motore//Main propulsion	2 Volvo Penta Ips 1050

Velocità max nodi
//Top speed knots

22

Autonomia mn
//Range nm

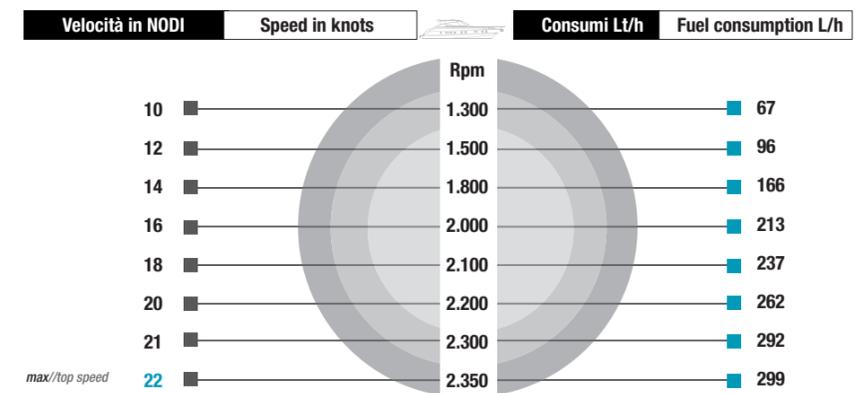
518

Rapporto peso potenza
//Mass /outlet power

56

Rapporto lung./larg.
//L/W

3.53



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/na mi	Range na mi
1.300	10	67	6,7	615
1.500	12	96	8	518
1.800	14	166	11,8	349
2.000	16	213	13,3	311
2.100	18	237	13,1	314
2.200	20	262	13,1	310
2.300	21	292	13,9	300
2.350	22	299	13,6	308

SANLORENZO YACHT
Via Armezzone, 3,
I 19031 Ameglia (SP) Italia
tel. +39 0187 6181
superyacht@
sanlorenzoyacht.com
www.sanlorenzoyacht.com
PROGETTO Concept Luca Santella • Design Interni Piero Lissoni • Design esterni Zuccon International Project • Architettura navale Lou Codega
SCAFO Lunghezza ft 23,35m • Larghezza massima 6,6m • Immersione 1,56m • dislocamento a vuoto 60.000 kg • dislocamento pieno carico 67000 kg • Capacità serbatoio carburante 4350 / • Capacità serbatoio acqua 1300 /
MOTORE 2 Volvo Penta IPS 1050 • Potenza 588 kW (800 cv) • Numero di cilindri 6 • Alesaggio per corsa 131mm x158mm • Cilindrata 12,8 / • Regime di rotazione massimo 2.300 giri/min
CERTIFICAZIONE CE Categoria A
PREZZO € 4.000.000 Iva esclusa

PROJECT Luca Santella (concept) • Piero Lissoni (interior design) • Zuccon International Project (exterior design) • Lou Codega (naval architecture)
HULL LOA 23.35m • Maximum beam 6.5m • Draft 1.56m • Light mass displacement 60,000 kg • Full mass displacement 67,000 kg • Fuel tank volumes 4350 / • Water tank volume 1300 /
MAIN PROPULSION 2 Volvo Penta IPS 1050 • Outlet mechanical power 588 kW (800 hp) • Number of Cylinders 6 • Bore&Stroke 131mm X 158mm • Swept volume 12.8 / • Maximal rotational speed 2300/min • Weight 2300 kg
EC CERTIFICATION CAT A
PRICE 4,000,000€ Exclusive VAT

La versione degli interni pensata da Lissoni prevede, al ponte notte due cabine e tre bagni, più un salottino centrale. In alternativa c'è quella a quattro cabine e altrettanti bagni. In entrambi i casi rimane la crew-area a poppa, con accesso indipendente. Lissoni's version of the interiors features two cabins and three heads on the sleeping deck, plus a central saloon. Alternatively, a version is available with four cabins and the same number of bathrooms. The crew area remains at the stern in both cases, with independent access.



La spiaggia di poppa, ribassata di quattro gradini rispetto al ponte di coperta, accoglie il tender di quattro metri e una moto d'acqua.
The beach area at the stern, reached by descending four steps from the main deck, houses a four-metre tender and a jet ski.

Al contrario il profilo del Sanlorenzo SX76 è un piacevole alternarsi dei pieni delle strutture e dei vuoti delle vetrate.

Le cabine, in questa versione, sono due, la suite armatoriale è a centro nave e orientata per baglio, mentre la Vip è a prua. Tre i bagni, uno per ogni stanza più una day-toilette ai piedi della scala dove c'è anche un piccolo secondo salottino. Qui e in tutto il ponte inferiore, un sapiente gioco di specchi bruniti amplifica, in maniera delicata, il senso di spazio. A poppa trova posto l'alloggio per l'equipaggio, a pruvia della sala macchine e con accesso diretto dal pozzetto. Anche sotto alla linea di galleggiamento rimane la filosofia dell'86 piedi del Cantiere di Ameglia con una carena semiplanante disegnata, coerentemente con la filosofia del progetto, per navigare tanto e nel massimo piacere. I motori sono due IPS 1.050 di Volvo Penta e la velocità di punta, a 2.350 giri è di 22 nodi per

un consumo orario di 299 litri/ora, ma la sue andature naturali sono più pacate: a 18 nodi e 2.100 giri si ha quella di crociera veloce con il flussometro che cala rapidamente a 237 litri/ora; mentre il miglior rendimento lo si ha a 1.500 giri. Qui l'autonomia è di 520 miglia per un consumo di 96 litri/ora a 12 nodi di velocità, in un comfort assoluto. Godendosi il mare, con grazia e stupore.

Last year, Sanlorenzo launched a completely new and bold design object: the SX88. The market took to it immediately, with thirteen boats sold in twelve months. And it was even more popular in the worlds of design and publishing, winning an endless stream of awards and appearing on countless magazine covers. Now the same thing is happening with the new SX76, a boat which is around three metres shorter and less than one metre narrower. The crossover yacht philosophy for which

Sanlorenzo's SX models are known remains intact. The man behind the whole range is Luca Santella, who once again was able to count on the beautiful waterlines of Lou Codega, one of the great masters in his field. The exteriors were designed by Zuccon International Project but, as Bernardo Zuccon confirms, the philosophy behind the design did not change: «our job involved making the most of the space available and, given its reduced dimensions, ensuring it retained its formal balance without impinging on functionality. The challenge with the SX76 was obtaining the same functions as the larger SX88 without altering its stylistic balance. It epitomises the fabled and clichéd relationship between form and function». Continuity was assured through the choice of the interior designer Piero Lissoni, who reaffirmed his idea of a 'social' boat, focused on a convivial atmosphere.

But let's take things one step at a time,



«Nel progetto del Sanlorenzo SX76 la ricerca tipologica assume un ruolo chiave di sviluppo progettuale, dove spazi e ambiti sono pensati per valorizzare al massimo l'esperienza del vivere il mare, nella sua più limpida espressione. Per questo a bordo del SX76 le barriere "cadono" e la barca si apre al mare attraverso un'interpretazione semplice e diretta, dove tutto entra in relazione con il contesto marino. SX76 è un prodotto per chi ama davvero il mare che, alla volontà di apertura, unisce quelli che oggi sono i "must have" che il mercato richiede anche su imbarcazioni di dimensioni più contenute».
Bernardo Zuccon

«In the Sanlorenzo SX76 project, typological research assumes a key role in project development, where spaces and areas are designed to maximize the experience of living the sea, in its clearest expression. This is why on board the SX76 the barriers "fall" and the boat opens up to the sea through a simple and direct interpretation, where everything comes into contact with the marine context. SX76 is a product for those who really love the sea which, at the desire to open unites those that today are the "must haves" that the market requires even on smaller boats».
Bernardo Zuccon

and look at the stylistic features that set the SXs apart. The first thing is the awe they inspire. This stems immediately from the shifting of the helmsman's station, no mean feat both in practical terms, given the design and construction issues that had to be resolved, and also philosophically: the "driver", the captain, is no longer where he should be, where he has always been. The dashboard on the main deck is no more - there's only one, and it's on the flybridge. Instead the boat presents a entirely new vision, where the entire main deck is a single, large open space, perfectly integrated in turn with the entire stern area, with the cockpit that slopes gradually towards the sea, and the 18 m² beach club, which sits just a couple of inches above the water. «As I see it», Bernardo Zuccon continues, *«the SX76 is a wonderful interpretation of the relationship between people and the sea. Travelling by boat accentuates this relationship, and so for a boat to be successful it has to be designed for living in close contact with the sea. The SX range pushes this relationship to its limits».* Handing over the entire main deck to Lissoni's creativity has produced a layout that is entirely unique for a boat of this size. While the area towards the stern features a classic saloon, the natural continuation of the deck's outside area, at the bow there is an open galley with a long Boffi worktop, opposite a circular dining table. The view over the sea is not only spectacular, it is also unusual, given its position at the very front of the boat. Another intimate, homely area has therefore been created, separated in terms of its function from the rest of the deck, but without any aesthetic barriers taking up space or blocking views. At the centre of the boat, like a giant totem pole, is a white, slender staircase with an elegant, sinuous design. The desire to amaze gracefully continues in the sleeping area. First of all, you are met not by a series of enormous windows, but by traditional, steel-framed portholes and a cosy atmosphere. There's no shortage of light, but you also get the wonderful sensation of being in a safe place, on a real

ship, designed to be sailed and to get people in the mood for an adventure.

The decision to not overdo transparent surfaces on the topside is also the best way to avoid what Luca Bassani, in this very magazine, called *"window and porthole patchworks [...] of all shapes and sizes combined purely in terms of quantity"*, a trap into which most modern boats fall. On the contrary, the profile of the Sanlorenzo SX76 provides an attractive balance between the solids of the structure and the voids of the windows. There are two cabins in this version: the owner suite is amidships, positioned along the beam, while the VIP suite is at the bow. There are three heads, one for each room plus a day-toilet at the foot of the stairs, where there is also a second, small saloon. Here, and throughout the lower deck, expert interplay of polished mirrors subtly amplifies the feeling of spaciousness. The crew quarters are at the stern, in front of the engine room and with direct access to the cockpit. The philosophy of the shipyard from Ameglia's 86-foot yacht is also undiminished below the waterline, with a semi-planing hull designed for sailing long distances and with the utmost enjoyment, fully in line with the concept underpinning the boat. There are two Volvo Penta IPS1050 engines, producing a top speed of 22 knots at 2,350 revs with fuel consumption of 299 l/hour. However, the yacht's natural pace is more relaxed: at 18 knots and 2,100 revs the boat travels at a fast cruising pace, burning 237 l/hour. It is most efficient at 1,500 revs, where it has a range of 520 miles and fuel consumption of only 96 l/hour, at a speed of 12 knots. Perfect for travelling in total comfort, and enjoying the sea, gracefully and with a feeling of awe. ■

La postazione di pilotaggio è sul fly, con il grintoso parabrezza inclinato verso prua, le finestre laterali a scomparsa e tutta la zona di poppa chiudibile con pannelli di strataglass.

The control console is on the flybridge, with a bold windscreen sloping towards the bow and concealed windows on the sides. The entire stern area can be covered with Strataglass panels.

