

YD

YACHT DESIGN



play

N. 3 July - August 2014 (luglio-agosto). **Euro 8,00** (Italy only)
Foreign Prices: AUT € 11,50 - BE € 11,00 - D € 13,50 - F € 13,00 -
PTE CONT. € 10,00 - UK £ 8,50 - E € 10,00 - CH Chf 13,00.
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, Aut. GIPA/C/RW/08/2014



SPECIAL FEATURE
A focus on the Heesen Yachts
65-metre Galactica Star

Exterior and Interior Designer: **Team for Design**

Naval Architecture: **Arrabito Naval Architects**

Shipyard: **DL Yachts**

Dreamline

A NEW BRAND IS ENTERING THE LARGE YACHT SECTOR WITH A SERIES DESIGNED BY TWO ITALIAN STUDIOS. THESE YACHTS OFFER EXTENDED RANGES, SIGNIFICANT VOLUMES AND LOWER CONSUMPTION AS WELL AS A STRIKING NEW DESIGN ELEMENT

ENTRA NEL SETTORE DEI GRANDI YACHT UNA NUOVA REALTÀ, CON UNA LINEA DI IMBARCAZIONI (DISEGNATE DA DUE STUDI ITALIANI) CARATTERIZZATE DA ELEVATE AUTONOMIE, VOLUMI IMPORTANTI, CONSUMI RIDOTTI. E UN DESIGN PARTICOLARE

BY **MATTEO ZACCAGNINO**

“**W**hat we’re showing you is only the start of a complex project that will result in a range of craft where form and substance will, we believe, be flawlessly expressed. We have worked to reach a point where we can offer something genuinely original, and we’ve chosen to do it using ground-breaking technical solutions instead of extravagant shapes. Our philosophy is to offer yachts that are enjoyable to sail without compromising on their visual appeal.” This clear picture of corporate strategy is outlined by Paolo Bencivenni, CEO of DL Yachts, a new brand entering the large yacht sector. However, the brand itself may be new, but it draws on the skills

and experience of some seasoned professionals in the sector. First of all there’s the person who could be described as the architect of this entrepreneurial initiative, the engineer Peter Zuber. Zuber brought in Bencivenni and two other thoroughly Italian yacht design names, Enrico Gobbi from Team for Design and Giuseppe Arrabito, founder of Arrabito Naval Architects. Arrabito had the job of interpreting Zuber’s ideas and developing the design for a range of models whose basic philosophy promotes the concept of creating craft that rather than embodying a break with the past present a natural evolution in the way of experiencing yachts, which in recent years has undergone a radical

«**Q**uanto vi mostriamo è solo l’inizio di un progetto articolato da cui prenderà vita una gamma d’imbarcazioni nelle quali la forma e la sostanza si esprimono, a nostro avviso, in modo impeccabile. Abbiamo lavorato tanto fin qui per arrivare a proporre qualcosa di veramente originale e abbiamo scelto di farlo con soluzioni tecniche inedite anziché con forme stravaganti. La nostra filosofia è offrire yacht in grado di garantire il massimo piacere nel loro utilizzo senza dimenticare che è anche bello guardarle». Ha le idee chiare Paolo

Bencivenni, Ceo di DL Yachts, una nuova realtà che si affaccia nel settore dei grandi yacht. Nuova solo in apparenza. A una più attenta lettura emerge che dietro a questo marchio ci sono alcune vecchie conoscenze del settore. A iniziare da colui che si può definire l’artefice di questa iniziativa imprenditoriale, ovvero l’ingegner Peter Zuber, che ha voluto intorno a sé oltre, a Paolo Bencivenni, anche due firme dello yacht design rigorosamente italiane e che rispondono ai nomi di Enrico Gobbi, di Team for Design, e Giuseppe Arrabito, fondatore della Arrabito Naval Architects. A

A rendering showing an aerial view of the flybridge aboard the Dreamline 34. Below: Enrico Gobbi, founder of the studio Team for Design. / Il rendering mostra la vista dall’alto del fly del Dreamline 34. Sotto, Enrico Gobbi fondatore dello studio Team for Design.





transformation - in other words, extended range and large volumes combined with efficiency and reduced consumption in displacement mode, up to 12 knots, and when planing. This logic led Giuseppe Arrabito to conceive a naval platform reflecting these requirements. Enrico Gobbi then gave form and substance to external lines that did not rely on the dictates of current trends. As a result, these yachts are destined to become timeless designs. "Now the market has turned towards displacement craft we have seen significant growth in terms of what is on offer, especially in the section between 25 and 50 metres," says Enrico Gobbi. "The objective we set ourselves in terms of design was to break free of the idea of a yacht that although belonging to the displacement family must identify itself through predetermined aesthetic and stylistic codes." And it is here that the distinctive trait that characterises the DL Yachts range emerges, from the smallest, the Dreamline 26, through the 30, 34, 40 and 46 models to the flagship, the Dreamline 49, with the numbers indicating length in metres. The unusual aspect of the design, developed with Arrabito and Gobbi, is the forward section. Here the hull widens to create a terrace effect. This is not a random feature, as it is also the location of the owners'

Main picture: the owner's suite aboard the Dreamline 26. Left, from top: the DL 26 lounge; the saloon; the DL 34 from the bow. Opposite: DL Yachts CEO Paolo Bencivenni with Olga Suhodoliscaia. / Nella foto grande, la suite armatoriale del Dreamline 26. A sinistra, dall'alto: il living del DL 26; il salone e una vista di prua del DL 34. Pagina a lato, il Ceo di DL Yachts Paolo Bencivenni insieme ad Olga Suhodoliscaia.

YACHTS WHERE THE DESIGN IS NOT A BREAK FROM THE PAST BUT A NATURAL EVOLUTION OF GOING TO SEA

IMBARCAZIONI IL CUI DESIGN NON È UN PUNTO DI ROTTURA MA UNA NATURALE EVOLUZIONE DELL'ANDAR PER MARE



questi ultimi il compito di interpretare l'idea di Peter Zuber e di mettere a punto il progetto di una gamma di modelli la cui filosofia portasse avanti il concetto di non essere un punto di rottura con quanto visto finora, ma la naturale evoluzione di un modo di vivere la barca che negli ultimi anni ha subito una profonda trasformazione. Elevate autonomie, volumi importanti, ma anche efficienza e consumi ridotti sia in assetto dislocante, fino a 12 nodi, sia in planata: questa la base di un ragionamento che ha portato l'ingegner Arrabito a concepire una piattaforma navale che tenesse in considerazione queste precise esigenze. Una base sulla quale poi Enrico Gobbi è intervenuto dando forma e sostanza a linee esterne svincolate da logiche estetiche del momento e quindi destinate a durare nel tempo. «Oggi che il mercato è andato decisamente nella direzione del dislocante abbiamo assistito a una forte crescita in termini di offerta, soprattutto nella fascia compresa tra i 25 e 50 metri», commenta Enrico Gobbi. «L'obiettivo che ci siamo posti in chiave di design è stato quello di sganciare il concetto di una barca che, pur appartenendo alla famiglia dei dislocanti, come



A SPECIAL HULL CURVATURE TOWARDS THE BOW ALLOWS THE YARD TO OFFER A MORE SPACIOUS OWNER'S AREA

INTERESSANTE IL DESIGN DELLA SEZIONE DI PRUA. QUI LO SCAFO SI ALLARGA REGALANDO GRANDI SPAZI ARMATORIALI

cabin. Situated on the forward main deck, this boasts a panoramic 180-degree view, with side views provided by the curvature of the hull, which features glass surfaces in its forward area. Aside from providing exception views, this special hull curvature has made it possible to gain centimetres of precious usable surface and allows the yard to offer a much more spacious owner's area when compared to the models of a similar size. This solution transforms the forward main deck into an area for the owner's exclusive use, with all the benefits in privacy that this implies. ⚓

Above: a rendering of the DL 34 seen from the stern. Below: the DL 26 showing the enlarged bow area. / *Sopra, il rendering del DL 34 visto da poppa e, sotto, il DL 26: si nota l'allargamento della zona a prua.*

tale dovesse per forza identificarsi attraverso codici estetici e stilistici prestabiliti». È qui che emerge il tratto distintivo che caratterizza la gamma DL Yachts dalla più piccola, il Dreamline 26, fino all'ammiraglia, il Dreamline 49, passando per il 30, 34, 40 e 46, dove il numero sta a indicare la lunghezza in metri. La particolarità del progetto, sviluppato congiuntamente da Arrabito e da Gobbi, è la sezione di prua. In questo punto lo scafo si allarga creando un effetto "terrazza". E non è un caso, dal momento che questa è l'area destinata ad accogliere la cabina armatoriale. Collocata a prua del main deck, essa beneficia di una vista panoramica a 180 gradi, alla quale si aggiunge quella laterale resa possibile proprio grazie a questa curvatura dello scafo che nella sezione di prua presenta degli inserti di superficie vetrata. Ma oltre al fattore visivo questa speciale curvatura dello scafo ha reso possibile ricavare centimetri di preziosa superficie che hanno permesso di offrire, in termini di spazio, un'area armatoriale di gran lunga più voluminosa, se paragonata a quella disponibile su modelli di dimensioni simili. Una soluzione questa che rende di fatto la parte prodiera del ponte principale una zona a uso esclusivo dell'armatore, con tutti i benefici che ne scaturiscono in termini di privacy. ⚓

