



HOW TO STAND OUT IN A GLOBAL MARKET? CAMILLO GARRONI FROM THE EPONYMOUS STUDIO THAT HAS DESIGNED PRESTIGE YACHTS BY JEANNEAU-BENETEAU FOR THE LAST 20 YEARS, EXPLAINS SOME OF HIS IDEAS

# The owner's every wish

BY CAMILLO GARRONI AS TOLD TO SAMUELA URBINI

**W**e revolutionised the layout by giving the owner his own private access to the cabin, an innovation that no one else had ever introduced on a 15 to 18-metre yacht. Then we got rid of the rear posts holding up the fly, creating one continuous ribbon of glass between the windshield and the aft sliding door. That means that we really have achieved 360 degree views with the Prestige 500 and the brand-new 550 S and F and the 60 Sport Top. It's one of the signatures of

the range. The new Sport Top version of the 60' is the flagship of exclusive Prestige Yachts range which brings the brand that belongs to the Jeanneau - Bénéteau group over the 20-metre threshold. My father and I have been doing the interior and exterior design for the Prestige range for the last 20 years. We're also working on the Leader range of small sporty motoryachts for Jeanneau. And on the NC range which is aimed at a high-end, burgeoning target and is made up of extremely comforta-

ble coupé motoryachts for chilled-out cruising. Our most exciting challenge right now is ensuring success on a globalised market of an entirely European-made product that is both top quality and competitively priced. This means we have to rationalise the product as much as possible and industrialise shared platforms whilst still keeping them flexible. We also needed to optimise the exceptional production skills of our French and Italian workforces. If you visit one of our production facilities,

**A rendering of the exterior of the Prestige 550 S from the new range. Of note is the single, panoramic window. / Il rendering degli esterni del Prestige 550 S della nuova gamma Prestige: si nota l'ampia vetrata per viste panoramiche uniche.**

## Focus sull'armatore

Lo yacht designer dello studio che da oltre 20 anni segue la linea Prestige di Jeanneau-Bénéteau, racconta le sue novità per imporre un progetto sui mercati globalizzati

**A**bbiamo rivoluzionato il layout dando all'armatore un accesso riservato alla sua cabina, innovazione che nessuno aveva mai realizzato prima su yacht tra i 15 e i 18 metri, e in alcuni casi anche oltre. E poi abbiamo eliminato visivamente i montanti posteriori che sorreggono il fly, creando un nastro vetrato continuo fra parabrezza e porta scorrevole di poppa. Così sui Prestige 500 e sui nuovissimi 550 S e F e 60 Sport Top abbiamo reso reale la vista panoramica a 360 gradi, caratteristica distintiva della gamma. Il 60', presentato in una nuova versione con SportTop apribile ma anche abitabile, fa da capofila della gamma di livello superiore, i Prestige Yachts che condurranno il marchio del gruppo Jeanneau - Bénéteau oltre la soglia dei 20 metri. Sono circa 20 anni che, prima mio padre e ora io, realizziamo in esclusiva il design interno ed esterno dei Prestige, con notevoli approfondimenti anche nell'industrial engineering. Accantonate, per adesso e per i grandi impegni di lavoro, le barche a vela che ci hanno regalato tante soddisfazioni, per Jeanneau ci occupiamo anche delle gamme Leader (piccoli motoryacht sportivi) e NC (nuova linea di target alto e in rapida crescita, che propone piccoli motoryacht coupé di gran comfort per navigazioni relax). Attualmente, la sfida più stimolante è quella di riuscire a imporre sui mercati globalizzati un prodotto interamente *made in Europe*, qualitativamente al top ma anche molto competitivo nei prezzi. Si tratta di razionalizzare al massimo il prodotto, industrializzare le piattaforme comuni, mantenendole comunque flessibili, e ottimizzare la grande competenza produttiva delle nostre maestranze, francesi e italiane. Basta visitare uno dei numerosi siti produttivi per vedere con quanta serietà e professionalità sono costruiti tutti gli yacht Jeanneau: in cantiere si produce prevalentemente in linea, come per le automobili, in uno stato di pulizia e ordine maniacali, dove ogni vite è al suo posto e ogni addetto, conoscendoti per nome, ti suggerisce cosa poter migliorare ulteriormente. Le mani esperte di gente abituata a mari feroci non sono però più sufficienti a vincere la concorrenza globale: bisogna fare un salto di qualità anche nella raffinatezza delle finiture (quella che noi chiamiamo qualità percepita) a



complemento della qualità intrinseca, sulla quale non abbiamo mai avuto dubbi; il tutto senza sfiorare i budget. Ci siamo riusciti lavorando sui materiali, razionalizzando layout e metodologie costruttive in modo da lasciare un po' di spazio anche per quel pizzico di lusso che non guasta. L'armatore è sempre al centro della nostra attenzione e nostro sforzo costante è quello di rendergli la vita, la vacanza e la navigazione il più gradevoli possibile. Abbiamo per esempio riservato alla cabina armatoriale un ingresso privilegiato, quasi a livello, in modo da offrire una suite autonoma, confortevole e di prestigio. Un'intuizione, questa, su cui io e mio padre (Vittorio Garroni, nome storico della nautica italiana e fondatore della prestigiosa Scuola di Progettazione per la Nautica di La Spezia, n.d.r.), insieme a Jean François de Premorel (Product Development Director del marchio Prestige), ci siamo confrontati a lungo e sulla quale abbiamo lavorato molto, fino ad arrivare a creare negli spazi una rivoluzione piccola ma di grande effetto, e contenuta entro il budget previsto. Anche il design esterno della nuova gamma Prestige, di cui il 500 è l'apripista, è stato radicalmente cambiato e tiene conto di un fattore su cui puntiamo molto: la razionalizzazione della costruzione. Infatti siamo riusciti a combinare su una sola base due yacht diversi: il Prestige 500 Fly e il 500 Sport Top (ma la stessa cosa vale per i 550), che differiscono solo nella parte superiore. Questo risultato è il frutto di uno studio difficile che ci ha portati a

**“BETTER QUALITY BY WORKING ON MATERIALS AND RATIONALISING LAYOUTS, ADDING A PINCH OF LUXURY”**

you'll see the seriousness and professionalism that goes into building all the Jeanneau yachts. Most of the building is done on an auto-style production line in the yard. It's incredibly clean and well-organised. Every single screw has its place and every single employee knows you by name and will give you pointers on how to improve things still further. However, to survive against global competition, you also have to really up the ante quality-wise and in terms of the sophistication of your product's finish (what we call 'perceived quality') to compliment its intrinsic quality. And that has to be achieved without going over budget. We managed it by working on materials, rationalising layouts and construction methods so that we had enough left over for that little pinch of luxury that never goes astray. The owner remains the central focus and we work non-stop to ensure that his life, holidays and seafaring experience are as pleasant as possible. We've also, for instance, gi-

ven the owner's suite its own entrance so that it is absolutely independent, comfortable and exclusive. Myself, my father (Vittorio Garroni, one of the great names in Italian yacht building and founder of the Scuola di Progettazione per la Nautica in La Spezia, ed.'s note) and Jean François de Premorel (the Prestige brand's Product Development Director) gave that a lot of attention. The result is highly effective and revolutionary but still within budget. Even the exterior styling of the new Prestige range, of which the 500 is the first example, has changed radically and was rationalised. We managed to use a single platform for two different yachts: the Prestige 500 Fly and the 500 Sport Top (and the same goes for the 550s) as only the superstructure is different. That was very difficult to achieve and we ended up giving both models an elegant yet sporty look without having to do anything to the moulds. Aside from collaborating with Jeanneau, which takes up most

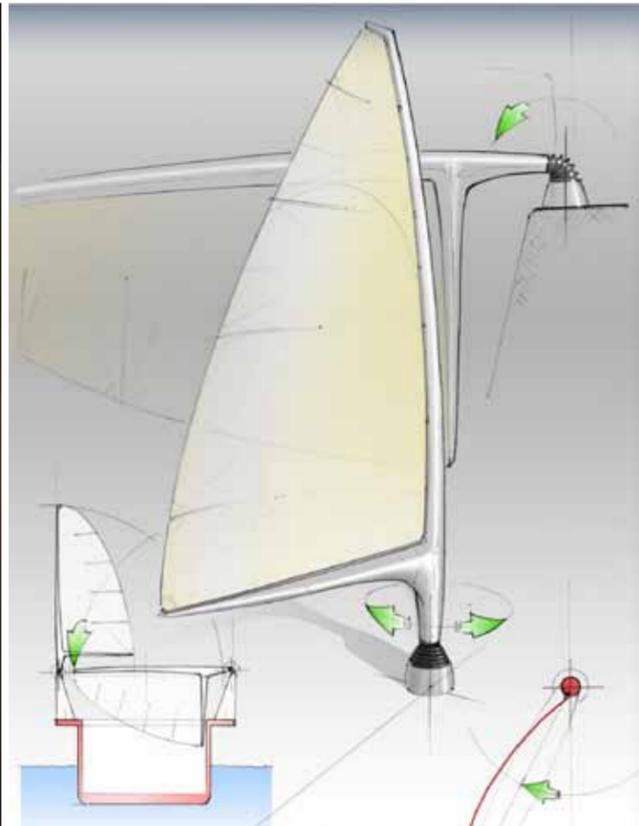
Above: the concept of a 55-metre megayacht that the Garroni Progetti studio is working on. Opposite, top: a portrait of Camillo Garroni; below: the dining room of a megayacht in a development phase. / Il concept di un megayacht di 55 metri sul quale lo studio Garroni Progetti sta attenzione. Pagina a fronte: sopra, Camillo Garroni; sotto, il progetto della sala da pranzo di un megayacht in fase di sviluppo.

«IL SALTO DI QUALITÀ SI FA LAVORANDO SUI MATERIALI E RAZIONALIZZANDO LAYOUT. CON UN PIZZICO DI LUSO»



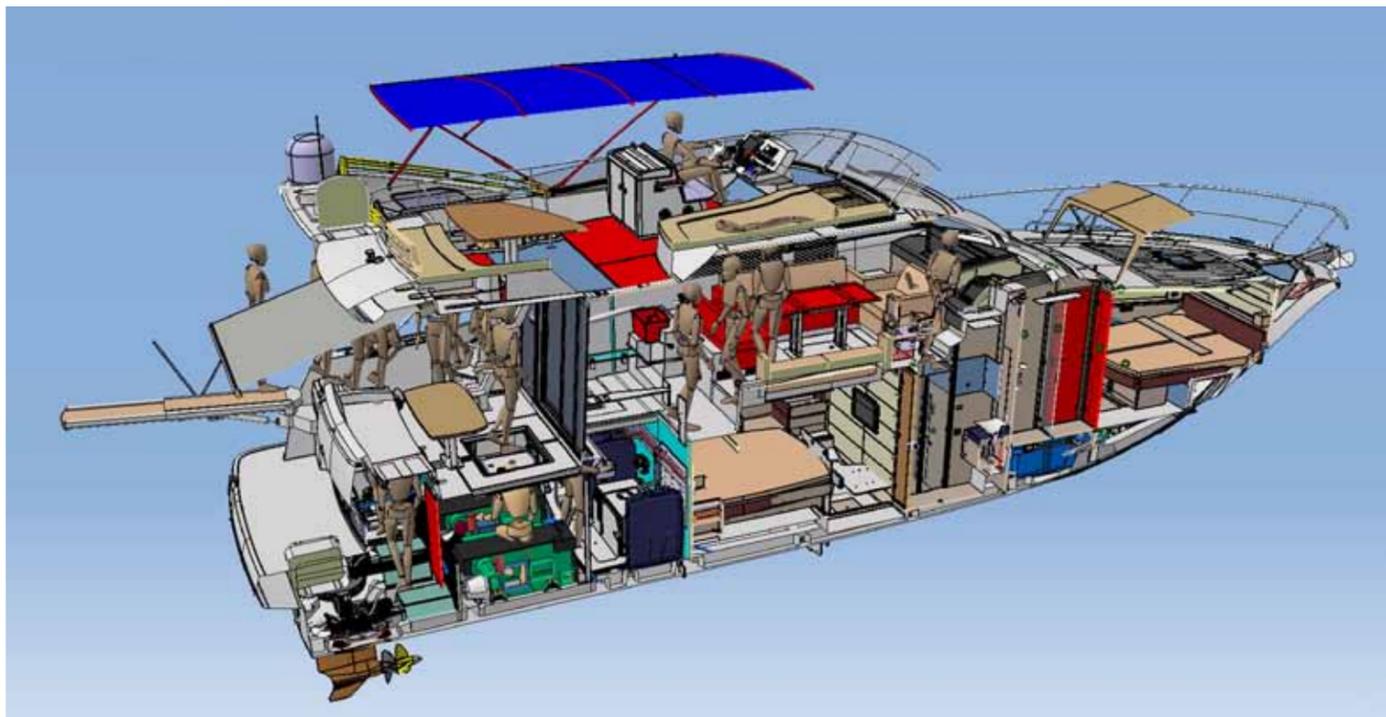
caratterizzare con un look elegante ma anche sportivo entrambi i modelli, senza dover fare interventi sugli stampi, cosa che avrebbe vanificato gli sforzi per l'industrializzazione della costruzione. Nella stessa ottica, abbiamo scelto di realizzare paratie quasi tutte ortogonali, per semplificare la costruzione eliminando i tagli obliqui e le curve. Ciò ha contribuito anche a dare un layout più moderno e razionale alle nostre imbarcazioni, guadagnando spazio per una maggiore vivibilità. Oltre a collaborare con Jeanneau, che assorbe la maggior parte delle energie dello staff, lavoriamo anche per Zodiac, per il quale stiamo rinnovando buona parte della gamma dei gommoni, con scelte innovative sul layout. Proseguiamo inoltre la nostra ventennale collaborazione con il gigante dell'armamento commerciale, il giapponese Nyk, per il quale abbiamo sviluppato il concept per un mega portacontainer futuribile, il SuperEcoShip 2030, lungo quasi 400 metri, con soluzioni innovative dal punto di vista propulsivo e della gestione del carico, con il massimo rispetto per

PEARL 36 METRE MOTORYACHT



“WIND POWER, AVANT-GARDE SOLAR PANELS: THESE ARE TOMORROW’S CHALLENGES. WE WANT TO BE READY”

«PROPULSIONE EOLICA, PANNELLI SOLARI ALL’AVANGUARDIA: SONO LE SFIDE FUTURE E VOGLIAMO ESSERE PRONTI»



of our time, we also work for Zodiac – we’re redoing most of their RIB range with some innovative layout choices. We’re also continuing our 20-year working relationship with NYK, the Japanese commercial shipping giant, for which we’ve developed a concept for a huge futuristic container ship, the 400-metre SuperEcoShip 2030 which has innovative and ecofriendly propulsion and cargo management systems. It’s at the very extreme end of our research scale because we’re looking at different super-conductivity applications with Elomatic of Finland and the Monohakobi Technology Institute in Japan that might result in different positions for the propulsion apparatus. We’re also analysing different types of propulsion: fuel cells, auxiliary wind power, energy from cutting-edge solar panels, etc. We want to be ready for the challenges of tomorrow. In the very near future, however, you’ll be seeing other solutions that we’re developing right now on our 30 to 70-metre megayachts. Our aim is to make owners’ dreams come true because right now, they have to use a tender when they want a dip in a crystal clear sea rather than the deep blue one where the yacht is forced to anchor thanks to its size. So we’re giving them back the privilege of swimming in the bluest of blue water with their very special island nearby. We’ll be revealing how we’ve done that very soon...

**Above: the comfortable Prestige 60 Sport, with open top. Opposite: Camillo with his father Vittorio Garroni; a propulsion study for the SuperEcoShip; a cross section of the Prestige 500. /** *Sopra, il Prestige 60 Sport, con top apribile e abitabile. Pagina a fronte, Camillo con il padre Vittorio Garroni; lo studio della propulsione di una super Eco Ship; il Prestige 500 in sezione.*

l’ambiente. Questa nave costituisce il nostro punto di ricerca più estremo, perché insieme alla finlandese Elomatic e al giapponese Monohakobi Technology Institute, stiamo studiando possibilità applicative circa la superconduttività che potrebbe portare a diverse collocazioni dell’apparato propulsivo, anch’esso soggetto ad analisi tipologiche: fuel cell, complementi di propulsione eolica, apporti energetici con pannelli solari all’avanguardia ecc. Sono le sfide di domani, di fronte a cui vogliamo essere pronti. In un futuro più prossimo, invece, vedrete sui megayacht tra i 30 e i 70 metri altre soluzioni più ludiche che stiamo mettendo a punto in questo momento. Lo scopo è sempre quella di dare all’armatore l’importanza che merita. Vogliamo realizzare tutti i suoi sogni, perché oggi è comunque costretto a ricorrere a un tender quando, per esempio, vuole godersi un bel bagno in un mare cristallino e non nel blu profondo dove lo costringe la taglia della sua imbarcazione. Quindi abbiamo voluto restituirgli il privilegio di fare un bagno esclusivo nell’acqua più azzurra, ma in continuità con la sua isola privilegiata. E ci siamo riusciti. A breve vi sveleremo come.