SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Ice 80: il nuovo super yacht a vela raccontato da Marco Malgara

edinet · Sunday, November 20th, 2022

L'Ice 80 smentisce lo stereotipo secondo cui super yacht sono grandi barche soltanto a motore. Marco Malgara, amministratore di Ice Yachts, racconta a SUPER YACHT 24 un importante progetto che da *racer* diventa sempre più cruiser, per soddisfare l'esigenze di un mercato in cerca di comfort.

L'Ice 80 è l'ammiraglia della vostra flotta, quanta voglia di super yacht c'è in cantiere?

"Il primo esemplare sarà pronto nel 2024, la barca numero uno non è stata ancora varata. Gli 80 piedi sono la nostra soglia massima, noi vogliamo specializzarci non superando questo limite. Ice Yachts ha l'obiettivo di diventare leader nelle imbarcazioni custom e semi custom tra i 60 e gli 80 piedi."

A portafoglio quanti ordini di imbarcazioni avete?

"Noi siamo coperti per i prossimi tre anni. Abbiamo una ventina di clienti con contratti già firmati. In questo momento produciamo circa sei o sette barche all'anno. E abbiamo un nuovo sito in cui continueremo il discorso dei catamarani più avanti."

Ci sono già degli ordini per l'Ice 80?

"Sì assolutamente. C'è tutta una serie di clienti e una waiting-list e, per nostra fortuna, abbiamo la possibilità di selezionare i nostri clienti. Possiamo scegliere noi in questo momento a chi vendere e a chi no."

Quanti esemplari di Ice 80 manderete in produzione?

"Si pensa di fare una serie di sette barche."

Design dell'Ice 80?

"Abbiamo nel complesso tutto un *ensemble* di firme un po' nuove per noi. Il design generale per

l'Ice 80 è dello studio Micheletti. La barca più bella che Micheletti ha fatto, secondo me, è il Baltic 142 Canova."

Aveva vinto il premio "Sailing yacht of the Year" nel 2020, è un super yacht davvero ecologico?

"Diciamo che in questo momento Micheletti è il progettista più in auge. Per esempio la tuga dell'ultimo Swan 125 l'ha fatta lui."

C'è anche una versione race dell'Ice 80?

"Sì, ma la versione con cui pensiamo di fare più numeri sarà quella di Micheletti. E sarà allestita in modo molto più lussuoso. Il *cruiser* è un allestimento che in questo momento sta tirando molto di più rispetto al *race*."

E in effetti le regate su una barca da 24 metri non sono proprio all'ordine del giorno…

"Noi da regata abbiamo un nuovo 54 piedi tiratissimo, che stiamo definendo in questo giorni e che faremo per un nostro cliente."

Qual è l'orientamento generale del suo cantiere verso i super yacht?

"L'orientamento generale nostro verso il settore super yacht si riassume con l'Ice 80, che è una barca molto importante. L'orientamento è chiaro, perché l'Ice 80, insieme al 66, rappresentano la tipologia di barche che ci permetteranno di sbarcare in America."

I clienti che avete a portafoglio per l'Ice 80 di che nazionalità sono?

"Per l'Ice 80 ci sono un tedesco, un cipriota e un italiano. Stiamo avendo un successo mondiale, siamo il cantiere italiano che vende di più all'estero, basti pensare che l'80% della produzione è rivolta all'estero."

A chi andrà il primo esemplare dell'Ice 80?

"Il numero uno andrà a un armatore italiano. È un armatore molto importante."

Dove è prodotto lo scafo dell'Ice 80?

"È fatto a Salvirola (Cremona). Noi produciamo tutto in 'casa'. Diciamo che il composito è fatto nel nostro cantiere a Cremona, poi un camion gli fa fare 38 chilometri e lo porta a Salvirola per l'allestimento. Insomma, costruiamo il composito da una parte e facciamo l'allestimento e gli impianti dall'altra."

Per l'illuminazione a chi vi rivolgete?

"Abbiamo un ufficio interno che studia tutta la parte di illuminazione e, nel caso dell'Ice 80, il lighting è stato studiato insieme allo studio Micheletti. Se non erro in pole position per l'Ice 80 ci sono le nuove luci della Bcm, un'azienda italiana che sviluppa le cose a modo."

Per le vele a chi avete pensato?

“Le vele dell’Ice 80 saranno della Doyle.”

Timoneria?

“È un’azienda francese, la Jp3. Gli assi dei timoni li facciamo in carbonio e in autoclave. Nel senso che l’asse lo facciamo noi, mentre le boccole e il settore del timone invece vengono fatte dalla Jp3.”

Chiglia?

“Sistema lifting keel (retrattile) prodotta da Cariboni, che è un nostro partner da tanti anni.”

Le strutture?

“Le strutture vengono fatte da uno degli strutturisti più importanti al mondo, che fa le barche per la coppa America, fa anche i Persico ed è un’ottima realtà.”

Tecnologie e automatismi?

“L’Ice 80 ha la domotica integrata ed è tutto automatizzato per l’easy sailing. Quindi abbiamo a prua il winch ad avvitamento elettrico a scomparsa, i passacavi idraulici per aiutare l’equipaggio a prua nelle manovre d’ormeggio. Ovviamente ci sono bow thruster e side thruster, quindi sia a prua che a poppa. Abbiamo roller zero a trinchetto elettrico, come ovviamente lo è altrettanto il roller al fiocco. E la barca avrà anche un roller a randa elettrico. Tutti i roller e i winch sono della ditta Bamar.”

Motori?

“Abbiamo inserito uno Yanmar da 250 cavalli.”

Stazza?

“La barca non è pesante. Pesa 38 tonnellate alla boa. Meno di 36 tonnellate vuota. Con alla boa intendo con i parabordi, l’ancora, la catena, il tender già inserito.”

Velocità?

“L’Ice 80 a vela ragionevolmente raggiungerà velocità sui 24-25 nodi. A motore siamo sui circa 12 nodi di velocità massima e 8-10 di crociera.”

Lo scafo?

“Lo scafo sarà in un tessuto innovativo ibrido, ovvero un terzo carbonio e due terzi vetro quadriassiale. Una bella chicca, ha il vantaggio del vetro per il comfort e la forza e la tenacia del carbonio per la parte strutturale. Quando lo scafo viene infuso noi usiamo solo resina epossidica, con infusione ‘one step’ e in ciò siamo davvero all’avanguardia, ottimizziamo tutto. Quindi non avremo grandi problemi dal punto di vista di struttura e di peso. Quando viene infusa la struttura è nera, nonostante la composizione in parte di carbonio e vetro.”

Il carbonio dove lo acquistate?

“Se prima avevamo solo due fornitori per il carbonio, per via della crisi delle materie prime in questo momento ne abbiamo ben dodici. Compriamo quasi tutto da Mitsubishi.”

Che tipo di tender è previsto a bordo?

“L’Ice 80 avrà un tender da 4,20 metri. Inserito nel garage di poppa.”

In termini di prezzi dell’Ice 80 a che cifre arriviamo?

“Dovrebbe avere un prezzo intorno agli 8 milioni di euro.”

Ci può dare la sua idea sui super yacht a vela, che è ritenuto il modo più funzionale e più ecologico per la navigazione del domani?

“Noi abbiamo abbastanza esperienza in quel campo. Siamo addirittura l’unico cantiere in Italia che ha fatto una barca sotto i 24 metri in classe Rina e poi gli abbiamo aggiunto la classe Comfort e la classe Green. Solo per il fatto che una barca è a vela, ottieni 50 punti, quando ne servono 100 per ottenere questa ‘medaglia’ della classe Green. Sono assolutamente contrario ai motori ibiridi elettrici. Li abbiamo sperimentati su un catamarano e alla fine per la disperazione ho tolto tutto e ho messo dei motori classici. È una presa in giro ai livelli delle automobili ibride, anzi peggio. Per esempio il Baltic 66 piedi che ha due motori elettrici e una grande batteria, ha una autonomia di 52 minuti a 9 nodi, dove si va con questi valori numerici? Se arriva una tempesta e devi scappare, non saresti nelle condizioni di farlo. Io credo che la barca elettrica possa andare bene solo sul lago, ma non sul mare. È una grande truffa. Saremo pronti con una barca davvero green con lo sviluppo dell’idrogeno. E credo che ci vorranno ancora una decina d’anni.”

Qual è la chiave vincente dell’Ice 80?

“L’abbinata del progettista Micheletti con Farr Yacht Design, che insieme hanno fatto già il Baltic Canova 142 e tante altre barche, e Micheletti, dicevo, per tanti anni ha sviluppato il design del Solaris, insomma insieme loro due sono un’ottima abbinata.”

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

Marco Malgara

This entry was posted on Sunday, November 20th, 2022 at 11:18 pm and is filed under Yacht, Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.