

ENTREVISTA A DAN LENARD

Creador de yates

Dan Lenard y Carlo Nuvolari comparten, con otros prestigiosos diseñadores como Mauro Micheli, de Riva, la humildad, sencillez y gran pasión por su trabajo. Juntos crearon uno de los más activos estudios de diseño reconocido por su estilo italiano. Desde los alrededores de Venecia han creado los barcos de Carlos Slim, el hombre más rico del mundo, y el director de cine Steven Spielberg, entre otros famosos propietarios. Sus megayates se construyen en astilleros como el holandés Oceanco, el alemán Lurssen y el italiano CRN del Grupo Ferretti. Lenard recibió a Bab en su lujoso estudio, en Italia, donde pude apreciar que su mirada está puesta en los pequeños detalles.

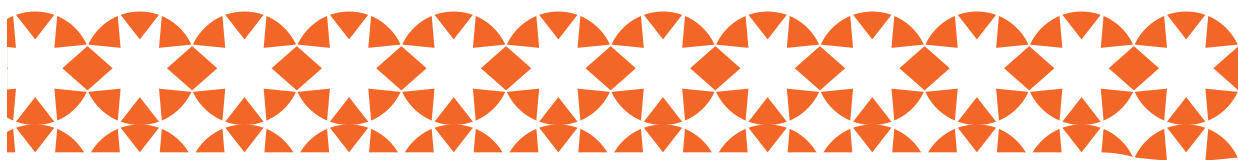
Texto de **Eugenio Lattanzio***



La llegada a Venecia es siempre para mí un retorno a los orígenes, es como estar en casa. Así me sentí al recorrer el camino hacia el estudio Nuvolari-Lenard, por la campiña del Véneto, y así se manifestó también al ser recibido con calidez y sencillez en el impactante estudio. Un gran gran edicio que no es más que el nido donde se gestan sus grandes creaciones.

Bab -¿Todos los barcos son iguales o la diferencia está en los pequeños detalles?

D. L. -Digamos que siempre hay características significativas que diferencian cada nuevo diseño. Para diseñar una línea nue-



va de productos se debe crear un objeto único, que no se base en ningún otro.

Bab –¿Cuándo se encontró por primera vez con Carlo Nuvolari, su socio, y cómo comenzaron a diseñar juntos?

D. L.– Nos encontramos en la Feria de Genova. Carlo trabajaba en un pequeño astillero y juntos le propusimos a ese astillero ocuparnos del diseño. Por supuesto en esos tiempos se trabajaba a mano, no había computadoras, se hacía todo a escala uno en diez. Una embarcación de 18 metros tenía casi dos metros en el

plano. Por eso, entonces, se hacían diseños más simples porque era difícil dibujar a mano líneas complejas. Hoy, hacerlo en la computadora es simple.

Bab –¿Cuál fue el primer diseño que realizaron?

D. L. –El VZ 18. Lo hicimos para un astillero que hacía dos unidades al año. Esta todavía en producción, con algunas modificaciones. Siempre han hecho dos al año, así que en 20 años, se construyeron cuarenta embarcaciones (risas). No obstante era una producción importante para aquellos años. Diez años atrás, si salían cuarenta y cinco piezas de una misma matriz era un gran



ENTREVISTA A DAN LENARD

Creador de yates



éxito, incluso para firmas como Azimut, Ferretti o Princess. Los números han crecido muchísimo en el último decenio.

Bab -¿Y ahora qué cifras se manejan en producción?

D. L. -Depende. Para el gruppo Beneteau y para Bavaria son centenares de piezas para una sola matriz. Sin embargo hay muchos astilleros que cerraron. Este es un momento de reinicio del mercado, una situación desgraciada pero benéfica que supone un retorno a los orígenes.

Bab -La Superyacht Magazine publicó que si en veinte años los astilleros son rentables los serán produciendo barcos más pequeños, de menos de 30 pies. ¿Coincide con esta afirmación?

D. L. -Sí. Creo que en estos últimos tiempos antes de la crisis se había perdido la porción de mercado náutico que compraba embarcaciones por el puro placer de moverse sobre el agua y no de habitar en el barco. Hoy se está retornando y habrá un movimiento interesante en embarcaciones hasta 30 pies en un futuro próximo.

Bab -¿Cómo ve al segmento de entre 30 y 100 pies?

D. L. -Muy caro. El problema es que el precio es desproporcionado en relación al presupuesto del cliente que desea ese objeto. Pensá que una persona que vive en un departamento de 300 mil y tiene un Audi de 60 mil euros, según el sistema financiero, podría tener un 50 pies de un millón de euros pero resulta mucho más que el capital que posee. Esta es la situación desproporci-

nada que ha destruido un poco el mercado. Antes el sistema de *leasing* te permitía con 5 mil euros al mes comprar un barco de un millón de euros. Es fantástico pero no es una situación que se pueda mantener en el tiempo.

Bab -¿Cuándo nació el estudio Nuvolari-Lenard?

D. L. -En 1991, hace casi 21 años.

Bab -Hay un tango que dice que veinte años no es nada...

D. L. -Caramba... Veinte años en sociedad con una misma persona... Cuando comenzamos decíamos "o no funciona o se transforma en una unión integrada por dos personas que, como una entidad, crean un objeto". Y esto hoy es lo que nos hace fuertes. Somos una entidad, somos nuestros propios jueces antes de exponer el producto a nuestros clientes. Yo diseño para Carlo, Carlo diseña para mí y no tenemos problema en recibir las críticas antes de mostrar el diseño a la persona que lo ha encargado.

Bab -¿En qué difiere hacer un diseño para los Estados Unidos, Alemania, Holanda o Italia?

D. L. -En nada. Es el mismo diseño, no lo adaptamos a la nacionalidad. Distinto es con el interior donde claramente se ve la nacionalidad del propietario en los barcos grandes. Para diseñar ponemos amor, no estilo. Cuando recibimos un pedido para crear una embarcación lo hacemos siempre con el propósito de hacer un objeto bello. Siempre hemos estado atentos a que los objetos sean distintos para evitar la competencia interna o el canibalismo de nuestros diseños para distintos clientes. En todos los países que mencionaste se hacen productos de calidad pero con un espíritu diverso que los distingue. Hay clientes que dicen "quiero un barco italiano, holandés o alemán". Otros dicen "a mí me gusta un barco hecho en Alemania o en Holanda, porque son pragmáticos. Otros creen que un barco italiano es el mejor objeto del mundo.

Bab -¿En qué momento advirtieron, con Carlo, que estaban haciendo un verdadero éxito?

D. L. -Cuando, años atrás, fuimos capaces de crear de cero una línea de barcos como la Mochi -hoy parte del Ferretti Group- conformada por la Mochi 19 Sonic, la Mochi 21 Axis y Mochi 26 Mega, nacidas de la nada. Era la primera vez que se hacía en la industria náutica italiana. En ese momento consideramos que una línea necesitaba ser creada alrededor de esta idea: modelo de entrada, modelo de batalla y modelo súper. En base a esto





podés crear en una línea un barco más grande y otro más chico. Fijate que incluso hoy es más fácil tener un 60, 70 u 80 pies y luego agregar a la línea un 50 pies y un 90 pies. En el mismo periodo hicimos un superyate en los Estados Unidos, que se botó en 1998, llamado *La Baronessa*, de 60 metros de eslora. Entonces pensamos que tal vez tendríamos futuro en el campo de los super y megayates.

Bab-¿El megayate Alfa Nero del astillero holandés Oceano marcó tendencia?

D. L. -Sí, lo hizo, en aspectos que luego se transformaron en estándar. Tiene piscina de vidrio a popa, por ejemplo, la "piscina Nuvolari-Lenard" que tiene un doble vidrio; uno vertical y el otro inclinado, que con el agua no se ve. Fue una solución muy ingeniosa.

Bab-¿Cómo es el megayate Azteca construido en CRN, de Ferrerti Group?

D. L. -El Azteca es un barco con un gran equilibrio entre precio y prestaciones. Hoy, una embarcación así se puede hacer por aproximadamente 60 millones de euros. Pero un barco así, de 72 metros de eslora, 13.20 de manga y 2000 toneladas cuesta la mitad que un barco holandés de iguales dimensiones. No es económico, por supuesto. Es una cifra importante pero, según creo, justa. Con 60 millones se construye un rascacielos así que para un barco tiene que alcanzar. Admiro a la persona que encuentra la ocasión y crea un objeto así de bello con lindos espacios, con muebles de alta calidad. Azteca tiene soluciones conceptuales como por ejemplo el mega *sundeck* medio cubierto. Hemos hecho una recepción en el Salón Náutico de Mónaco, con ciento veinte personas en ese *fly* y al menos cincuenta estaban a la sombra.

Bab-¿Cómo se determina, en un megayate, el balance entre el espacio técnico y el espacio del propietario e invitados?

D. L. -Nosotros realizamos un estudio y llegamos a la conclusión de que Un 72 metros tiene un gran balance entre espacio útil (65 por ciento) y espacio técnico -sala de máquinas, camarotes para tripulación- (35 por ciento). Un 85 metros tiene aún más espacio para el propietario (55 por ciento) pero también hay más espacio técnico (45 por ciento) y se da una desproporción entre espacio técnico y utilidad. Uno de 52 metros tiene el mejor balance entre espacios (20 por ciento tecnico y 80 por ciento utilizable). Hoy hay un nicho entre los 90 y los 110 metros en los que no tiene sentido hacer los barcos.

ENTREVISTA A DAN LENARD

Creador de yates



Bab - ¿A un cliente de megayates, ¿le preocupa más el precio o cuándo se tarda en construirse?

D. L. - ¡Qué pregunta! Creo que ambos. Personalmente considero que todos empezamos a valorar nuestro tiempo según la edad. He tenido clientes de 80 años que han renunciado a la construcción no porque tuvieran miedo de morir sino porque no quería esperar. Las personas mayores viven la vida semana a semana, la disfrutan mucho más fraccionada que a largo plazo. Y también la paciencia depende del modo en que se han vuelto ricos, si ha sido muy rápido o progresivamente. He visto personas "old money" con la paciencia necesaria para hacer cosas bellas en el tiempo justo. Porque saben que para hacer una cosa buena necesitas tiempo.

Bab - ¿Un megayate se compra como objeto de deseo o para tener una pieza única?

D. L. - Es la expresión personal de una persona. En muchos casos es un premio a sí mismos y a la propia familia porque han hecho un bien a la sociedad y han hecho ganar dinero a muchos con sus negocios, pero necesitan algo que sea sólo para ellos. Tal vez por esto los barcos tienen un nombre. También permite

cierta evasión de las presiones de la sociedad, de lo que se exige de ellos. De esa manera, con solo alejarse 500 metros de la costa, es posible tirar el ancla y el mundo es suyo, sin exigencias. Esa libertad que otorgan los barcos es independiente de la eslora. Esto siempre será el gran estímulo de la náutica.

Bab - Cuando usted realiza un diseño, ¿se acepta la propuesta original o surgen cambios?

Bab - No. Existe un intercambio muy fluido en lo que nosotros llamamos la fase de pin-pong. Siempre hay un ida y vuelta con el astillero que torna las cosas más eficaces.

Bab - ¿Qué es más fácil crear desde el punto de vista del diseño? ¿Qué le gusta más diseñar un barco chico o uno grande?

D. L. - No te puedo responder ninguna de las preguntas. No por evadirlas sino porque yo estoy enamorado de estos objetos que flotan sobre el agua. Es más fácil para alguien inexperto hacer un barco chico porque las dimensiones del barco se adaptan a las dimensiones de la pantalla. El problema es cuando el objeto que ves en tu computadora tiene más de 100 metros. Cambia la perspectiva. En los barcos grandes la belleza del objeto es juzgada en un 90 por ciento por lo que se ve sobre el nivel del agua. Un barco chico, en cambio, lo ves desde otra perspectiva, incluso desde el muelle y esa perspectiva es también muy importante.

Bab - ¿Cuánto tiempo pasa entre la elaboración del diseño y la obra terminada, por ejemplo, del Alfa Nero?

D. L. - De cero a la botadura: 28 meses. Habíamos empezado a construir el casco antes de terminar el diseño para aprovechar el tiempo. Un barco de 85 metros necesita un año y medio o dos de diseño aunque en parte se superpone con la construcción. Ahora estamos haciendo un 86 metros en Lürssen que comenzamos hace cuatro años y se entregará al cliente a fin de año.

Bab - ¿Se ocupa de seguir de cerca el proceso de construcción?

D. L. - Sí, siempre. Se viaja mucho para eso. Si uno no puede seguir el diseño de cerca se pierde el grado de precisión sobre lo que se ha diseñado. Vos diseñás líneas suaves en la computadora, sin golpes, pero cuando el barco se terminó de soldar, to-





davía falta la fase en la que hay que esculpir con masilla. Las terminaciones se hacen con lijas y masilla, y es tu ojo el que debe encontrar la superficie justa. Es un proceso muy "heavy metal", no es un trabajo de arquitectos en camisa blanca, como mucha gente cree.

Bab -¿Cómo se dividen con Carlo el seguimiento de los proyectos?

D. L. -Al comienzo trabajamos los dos juntos, luego, generalmente uno desarrolla mayor confianza o mejor relación con un astillero o un cliente. Carlo y yo tenemos personalidades muy distintas así que hay un proceso natural que hace que uno de los dos continúe con determinado cliente.

Bab -¿Cuántos astilleros en el mundo pueden hacer un megayate?

D. L. -Cinco o seis, como máximo, son los que lo pueden hacerlo bien en tiempo y forma, cuando se trata de un megayate, de 80 metros para arriba. Si es un 50 metros hay muchos más astilleros que pueden hacerlo.

Bab -¿Qué diseños gustaría hacer en el estudio que aún no han hecho?

D. L. -Yo quiero hacer un barco a vela que permita extender un poco la medida de eslora que puede maniobrar una sola persona. Hoy un barco de crucero que se puede llevar en solitario cómodamente es un 50 pies. Permite salir solo, maniobrar solo y entrar solo a puerto. Un 60, en cambio, te puede hacer perder un dedo, una mano, un pie. Quiero cambiar el concepto de modo tal que un 60 o 70 pies se transforme en *single handle*. La comodidad de un 60 o 70 pies a vela para una familia es como la que brinda una casa. Pero es imposible convivir con una tripulación si se compara con la libertad que ofrece un 45 o 50 pies sin tripulación. Esta posibilidad me interesa. Un barco ligero, simple y de bajo costo. Carlo quiere hacer un 50 pies con semidesplazamiento que navegue con poca potencia, un barco tipo *lobster*, aunque no exactamente.

Bab -¿Cómo será el diseño de barcos en el futuro?

Dan Lenard -En el futuro el diseño girará alrededor de las dimensiones, el refinamiento y la elegancia. Se acentuarán sutiles diferencias. Y la gente más experta en el diseño influirá más en el desarrollo de esos detalles.

*Ingeniero naval

