

Monte Carlo Yachts MCY 76

L'INNOVAZIONE ELEGANTE

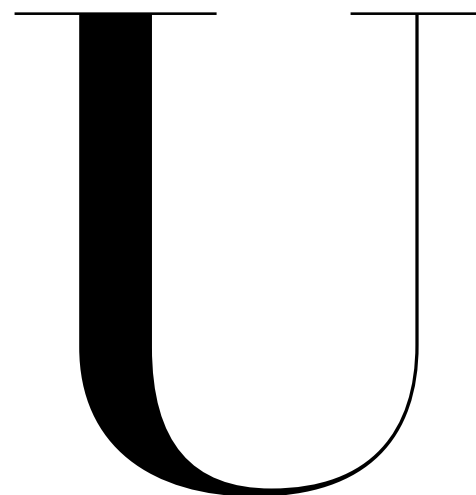




Il primo modello di Monte Carlo Yachts, società italiana del colosso francese Bénéteau-Jeanneau, è stato presentato a fine luglio a Venezia e ha risposto pienamente alle aspettative: elegante, performante, innovativo nella forma e nella sostanza. Di Maria Roberta Morso Foto Jérôme Kélagopian



YACHTS



Uno yacht di gran classe, ecco cosa mi viene in mente ripensando al MCY 76 che ho visto in anteprima a Venezia e che poi, sempre nelle acque della laguna, ho avuto il piacere di provare. Nato da un crogiolo di raffinate competenze, il prodotto non poteva che essere eccellente. Carla Demaria (anima del progetto con un'esperienza ultra ventennale nel gruppo Azimut-Benetti), a cui Madame Annette Roux ("grande capo" del gruppo Bénéteau) ha dato mandato di dare vita a una nuova, raffinata gamma di imbarcazioni a motore da 60' in su, ha radunato attorno a sé un team composto da Carlo Nuvolari e Dan Lenard affiancati dagli ingegneri di Seaway, società slovena rinomata nell'engineering e nella progettazione di strutture performanti con l'impiego di materiali avanzati. Al team progettuale si è affiancato quello di ZF Marine che ha fornito le nuove propulsioni ZF Pod 4000.

DESIGN

Prima di parlare dell'interessante e inedito sistema costruttivo – uno degli elementi che distingue profondamente il MCY 76 dai suoi concorrenti diretti – preferisco descrivere ciò che colpisce l'occhio, cioè il design creato da Nuvolari e Lenard che hanno saputo dar vita a uno yacht dalle proporzioni e dalle linee magnificamente armoniose. Uno yacht dal design classico e innovativo al contempo. Lo scafo, livrea color melanzana e panna, ha bordo libero e prua alti. Sulle fiancate occhieggiano due grandi oblò tondi, leggermente recessati, che si vanno appena a sovrapporre, accompagnati da una serie di dieci piccoli oblò. I due grandi oblò corrispondono, come si può ben immaginare, alla cabina armatoriale a centro barca. Nella sovrastruttura si aprono vetrature di proporzioni generosissime che lasciano presagire la luminosità del salone interno. Torno sul colore,

I mobili sono realizzati in teak decappato con piani del medesimo cuoio che riveste le porte e i pannelli degli armadi.



elemento anch'esso che dà risalto alle forme fluide che caratterizzano tanto lo scafo che la sua sovrastruttura: una freccia chiara individua la piattaforma poppiera, ampia ma non esageratamente aggettante; dalla fiancata scura si distacca cromaticamente anche la falchetta che, come una pennellata color panna, si alza con un tratto elegante verso prua dove curva all'interno andando ad "abbracciare" la sovrastruttura. Qui, al centro, si apre il passaggio del ponte "portoghese" da cui si accede all'area prodiera. Il tetto della sovrastruttura sagomato con un movimento curvilineo aggraziato è collegato alla fiancata da una potenza trasparente. La struttura portante in acciaio (dal disegno squisito e con lucine incassate nella parte alta della cornice) racchiude la superficie trasparente creando un effetto di leggerezza e consentendo la vista anche attraverso questo elemento strutturale. Arriviamo infine al fly il cui hard top è interamente in carbonio ed è sostenuto da sostenuto da pilastri sottili. Anche la scelta cromatica del nero del carbonio è un tocco di classe che alleggerisce e trasforma la struttura in elemento decorativo.

ESTERNI

Doveroso, a questo punto, passare alla descrizione degli spazi di bordo, iniziando dall'esterno. Il pozzetto è arredato con divano poppiere e tavolo in teak con il piano che si apre a libro, più due divanetti laterali a murata che completano l'angolo conversazione. Dai due larghi e protetti passavanti si accede, tramite il ponte "portoghese" di cui parlavo prima, alla zona prodiera, cuore della

La suite armatoriale, con letto in diagonale, offre spazio e comodità. Molto ampi il bagno e il dressing.



vita all'aperto. Due aree relax speculari rispetto alla linea longitudinale sono composte da comode sedute variamente utilizzabili, prive di spalliere strutturali ma circondate da sponde a cui si appoggiano tanti cuscini che ne consentono un uso disinvolto o "formale" a seconda dei momenti. Due tavolini a semicerchio regolabili in altezza completano l'arredamento e consentono di trasformare le ampie sedute in ancor più ampi prendisole. Questa zona può essere ombreggiata montando un semplice tendalino in tessuto tecnico nero molto riflettente, sostenuto da quattro tubolari anch'essi in carbonio. All'estrema prua c'è l'area di manovra dove, oltre all'ancora centrale, incassata, non si può mancare di apprezzare i dettagli che parlano di una cura progettuale minuziosa: le bitte dal disegno raffinato, le luci cilindriche pop-up che all'occorrenza salgono dal piano in teak creando, di sera, un'illuminazione d'atmosfera molto piacevole, o gli alloggiamenti dei sostegni del tendalino che si chiudono a molla per evitare infiltrazioni d'acqua. La prua è uno dei punti forti del progetto: la particolare struttura dello scafo ha permesso di eliminare l'ingombro del prendisole a prua che nelle imbarcazioni di questa dimensione è utilizzato per dare altezza alla cabina sottostante. L'ampio soggiorno en plein air è accogliente, versatile, riservato. Il cantiere offre la possibilità di personalizzare questa area con configurazioni diverse, a scelta del cliente. L'altra area all'aperto godibilissima è il fly al quale si accede dal pozzetto tramite una comoda scaletta posizionata a dritta. Questa zona, attrezzata con divani e tavolini bassi che si trasformano in tavolo da pranzo, è fruibile anche durante la navigazione veloce. A poppa, la terrazza relax con lettini pren-

**Lo yacht è proposto
in versione a 3 o 4 cabine.**



IL MCY 76 DISPONE DI AREE ESTERNE ESTREMAMENTE AMPIE E CONFORTEVOLI.

disole, può accogliere il tender (in alternativa al posizionamento sulla piattaforma poppiera up & down) ed è già predisposta l'installazione della gruetta. Al radar-mast in posizione centrale è ancorato un T-top in carbonio al cui interno scorre una tendina ombreggiante.

INTERNI

Merita innanzi tutto una nota l'arredamento raffinato e sobrio, giocato tutto sui toni neutri sottolineati da rifiniture testa di moro. I mobili sono realizzati in teak decappato con piani del medesimo cuoio che riveste le porte e i pannelli degli armadi. Sempre in cuoio l'inserito nel pavimento in teak del salone, i gradini della scala che scende alla zona notte e il calpestio del corridoio che porta alle cabine. Molto belli gli elementi di finitura e protezione degli spigoli dei mobili che diventano essi stessi elementi decorativi.

Il salone, tutto sul medesimo livello, è collegato al pozzetto grazie alla porta vetrata – totalmente apribile - i cui pannelli si ripiegano a libro andando a occupare uno spessore minimo. Entrando nell'open space si è accolti dalla zona pranzo, sulla sinistra, adiacente alla ripida scaletta che porta in cucina e alla zona equipaggio. Il MCY 76 è proposto anche in versione con la cucina sul ponte principale. Proseguendo verso prua, sempre a sinistra, si sviluppa il soggiorno, in posizione intima e raccolta, costituito da una C di comodi divani. La postazione di guida è a dritta e dispone di due sedute alte che godono di ottima visibilità. La scala alle spalle della timoneria porta sottocoperta dove sono state create 4 cabine: armatoriale, Vip più due doppie. Lo yacht è proposto anche in versione a 3 cabine. La grande armatoriale, con un'altezza utile di circa 2 m e con letto in diagonale, dispone di un bel bagno illuminato da una coppia di grandi oblò. Ogni dettaglio è sintomatico della cura progettuale e dell'esecuzione accurata. In un angolo del cielino dell'armatoriale, ad esempio, appaiono due gradini della scala. Ebbene, sono stati trasformati in elementi decorativi e la finitura degli spigoli vivi in legno è perfetta. Non mi dilungo nella descrizione degli arredi perché le foto di Jérôme sono eloquenti.

TECNICA

La carena, realizzata per infusione sotto vuoto, con struttura autoportante, priva di madieri, è realizzata in sandwich e il fasciame, unito a elementi longitudinali e al crash box prodiero, con elementi di rinforzo in kevlar nelle aree di maggior sollecitazione, costituisce una struttura robusta e leggera. Gli interni, completi di impianti e tubazioni, vengono allestiti in un modulo a parte e quindi calati e incollati nel guscio. Questo procedimento consente di razionalizzare e controllare il processo produttivo, ma richiede una precisione millimetrica per far sì che il puzzle si componga alla perfezione. Gli imbonaggi sono in alluminio, come sui grandi yacht. La lista delle innovazioni prosegue con l'impianto per il trattamento delle acque nere; i pannelli fotovoltaici inseriti nel T-top; il sistema di propulsione ZF Pod 4000 che verrà installato già sull'unità n.2 e, sempre realizzato da ZF, un so-

L'area prodiera del main deck è attrezzata come soggiorno all'aperto. Il cantiere propone soluzioni diverse a scelta dell'armatore.

fisticato joystick multidirezionale; l'auto-trim, cioè il correttore automatico di assetto affidato a interceptors Humphree che, a differenza dei normali flap, essendo montati all'estremità dello specchio di poppa e agendo sull'asse verticale, non fanno perdere velocità. Questa prima unità monta due motori Man V12 da 1.400cv con trasmissione in linea d'asse, ma già la numero due avrà le nuovissime trasmissioni ZF Pod dotate di eliche controrotanti accoppiate a motori Man V8 da 1.200cv, a tutto vantaggio della manovrabilità e dell'abitabilità in sala macchine, già eccellenti. La maggiore efficienza degli ZF pod rispetto ai sistemi tradizionali si traduce in un incremento della velocità di circa il 15% e una riduzione dei consumi fino al 20%. L'accesso in sala macchine, oltre che dalla piattaforma poppiera, avviene dall'interno attraverso il bagno dell'alloggio equipaggio: una trovata ingegnosa che evita la creazione di disimpegni che rubano spazio. La sala macchine è organizzata impeccabilmente e tanto l'abitabilità che l'accessibilità a tutti i macchinari e agli impianti fa concorrenza ai migliori yacht di grande dimensione. Interessante notare che non è stato necessario modificare la carena per le due diverse configurazioni.

TEST

Per la prova in mare, raggiungo lo yacht a Venezia per una sessione fotografica cui seguirà una prova in mare fuori dalla laguna. L'appuntamento è alle 5:00 all'imbarcadere di Piazza S. Marco, il sole non è ancora sorto. L'alba è limpida e il color "aubergine" dell'elegante scafo comincia a scintillare. Mentre Jérôme Kélagopian inizia a scattare le prime foto da Punta Dogana, all'imboccatura del Canal Grande, posso ammirare da terra la docilità con cui lo yacht risponde ai comandi per mettersi ripetutamente "in posa" secondo le richieste del fotografo. Finita la prima parte del reportage fotografico, saliamo a bordo e ci dirigiamo verso il Lido e di lì usciamo in mare aperto per la prova vera e propria. Il mare è molto calmo nelle prime ore del mattino e lo yacht acquisisce velocità progressivamente, in maniera molto fluida, mentre il rombo dei motori cresce senza però diventare mai molesto, a riprova dell'eccellente insonorizzazione della sala macchine e della efficienza degli scarichi.

Riportiamo di seguito una tabella con i dati di velocità, giri motore e relativi consumi:

GIRI/MIN	VELOCITÀ NODI	CONSUMI L/H
1200	12,5	55
1600	15,4	118
1950	24,1	181
2100	27,5	222
2360	31,8	268

La carena in composito, con struttura autoportante con elementi di rinforzo in kevlar nelle aree di maggior sollecitazione, costituisce una struttura robusta e leggera.





Il fly, spazioso, è protetto da un tettuccio con struttura in carbonio che contiene una tendina ombreggiante.

Con mare piatto, corrente a favore e barca pressoché scarica, la velocità massima sale di qualche nodo, ma non si tratta di dati di riferimento significativi. Per provare il passaggio sull'onda, intercettiamo la scia che però non è costituita da onde "impegnative": il MCY 76 fende l'onda con passo sicuro e senza scossoni di sorta. Lo yacht mantiene un assetto orizzontale a tutte le andature, si inclina impercettibilmente in virata e, in queste condizioni di mare, non è necessario mettere in funzione i correttori d'assetto Humphree.

Durante la prova sono andata in esplorazione su tutti i ponti e ho potuto apprezzare l'assenza di vibrazioni (anche a piedi nudi sul pavimento in teak del pozzetto, in corrispondenza della sala macchine, non si percepiscono vibrazioni) e la silenziosità degli ambienti interni. Non si avvertono scricchiolii a dimostrazione della solidità della struttura e della bontà costruttiva degli arredi. A velocità massima l'ambiente più rumoroso è la cabina dell'armatore, a mezza nave, dove il fonometro sfiora gli 80 dB. I valori scendono significativamente nel salone dove, con le porte vetrate chiuse, il rumore non è mai molesto. Nel pozzetto, a velocità di crociera, si chiacchiera senza dover alzare la voce.

Il MCY 76 è davvero una bella barca e... l'aggettivo "bello" racchiude in sé la sintesi di una serie di valutazioni estetiche e funzionali positive. Carla Demaria, Nuvolari e Lenard, e tutto il team di Monte Carlo Yachts, hanno dimostrato che si può innovare profondamente senza per questo sbandierare elementi stilistici e tecnici di rottura, provocatori o pseudo rivoluzionari. ●

Monte Carlo Yachts MCY 76

LUNGHEZZA ET. 23,30 M
LARGHEZZA 5,65 M
IMMERSIONE 1,65 M
DISLOCAMENTO 46 T
MATERIALE DI COSTRUZIONE
COMPOSITO
MOTORIZZAZIONE
2 x MAN V12 1.400CV (1.029 kW)
2 x MAN V8 1.200CV CON

PROPULSIONE ZF POD 4000
VELOCITÀ MAX 31,8 NODI
VELOCITÀ DI CROCIERA 28 NODI
AUTONOMIA A VELOCITÀ DI
CROCIERA 260 MIGLIA
SERBATOI CARBURANTE 4.000 L
SERBATOI ACQUA 1.000 L
PROGETTO
EXTERIOR & INTERIOR DESIGN

NUVOLARI-LENARD
ARCHITETTURA NAVALE E
INGEGNERIZZAZIONE SEAWAY
CERTIFICAZIONI CE A
COSTRUTTORE MONTE CARLO
YACHTS – MONFALCONE
WWW.MONTECARLOYACHTS.IT



La sala macchine, organizzata
impeccabilmente, fa concorrenza ai
migliori yacht di grande dimensione.



IL MCY 76 NUMERO DUE MONTERÀ LE TRASMISSIONI ZF POD CON
ELICHE CONTROROTANTI ACCOPPIATE A MOTORI MAN V8 DA 1.200CV.