

Monte Carlo

Un osservatore attento, quando sale per la prima volta su un Monte Carlo Yachts, percepisce qualcosa di diverso dal solito, una qualità e un ordine costruttivo che lascia senza parole.

Per capirlo a fondo dobbiamo entrare nel cantiere e vedere come vengono assemblati questi gioielli.

Lo studio tecnico e i progettisti delle linee di costruzione hanno messo a punto un sistema di industrializzazione che non ha eguali nel mondo della nautica. Gli interni vengono infatti costruiti a moduli al di fuori dello scafo, una volta ultimati e installati anche gli impianti, il modulo dell'interno viene alloggiato e fissato nel guscio diventando essi stessi la struttura portante.

Questo permette inoltre di non dover smontare i mobili per rimontarli e adattarli all'interno dello scafo, quindi una perfezione nel dettaglio prima raggiungibile solo con personale specializatissimo e con un aggravio di ore di lavoro per l'assemblaggio notevole. Le cabine possono essere lavorate contemporaneamente, impossibile con una lavorazione tradizionale. Tutti i componenti e la costruzione sono controllati al millimetro, le strutture sono eseguite in infusione sotto vuoto a peso controllato per avere spessori costanti e predeterminati. ■



Yachts 65

Dopo il 76, ammiraglia della flotta, arriva il "piccolo", seguito subito dal 70. Sottocoperta ha un layout a tre cabine e un fly tutto da vivere. Ottime le doti marine

di Maurizio Darai (velaemotore@edisport.it)



CI PIACE

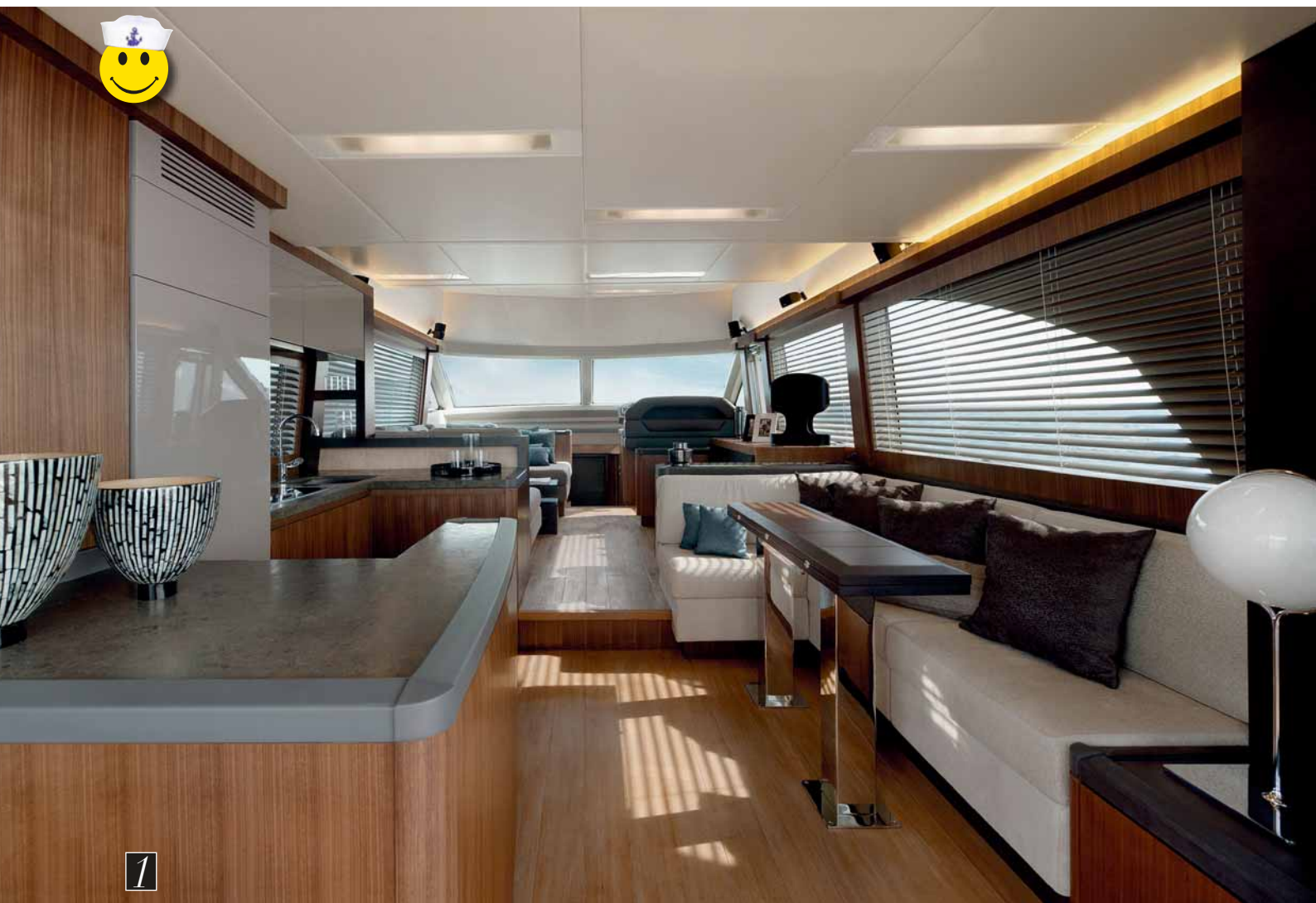


Il salone open space e la cucina che si affaccia verso il pozzetto. La visuale verso prua e poppa della guida interna.



NON CI PIACE

La porta del pozzetto quando è tutta aperta. Il sistema per mettere in tensione le drappe col verricello di prua.



1

1/2/8. Il salone si sviluppa su due livelli con la cucina che si affaccia in pozzetto spaziando fino alla zona di prua. È attrezzata con un frigo/freezer da 190 litri (optional da 260 lt) e 4 fornelli a induzione. Il tavolo da pranzo ha ante abbattibili. La tv da 40" (optional) a Led scompare grazie a un sistema di movimentazione elettrico nel mobile al centro, è possibile vederla dal pozzetto, dal tavolo da pranzo e anche dall'area di prua.

Interni

Ancor prima di salire, percepiamo di essere davanti a un progetto che sottende un'attenzione particolare per quello che è lo stile di uno yacht pensato per navigare con qualsiasi condizione di mare. La prua alta e piena, le potenze che sorreggono il fly, le vetrate laterali e le dimensioni degli oblò denotano uno stile particolare che vuole essere "marino" e non frivolo.

L'interno non tradisce le aspettative, il salone si apre spazioso e di grande respiro con altezze interne sempre notevoli, la cucina open space è sulla sinistra di fronte alla zona pranzo col tavolo apribile di derivazione "velica". Prima della discesa alle cabine, sulla sinistra non manca un salottino che permette al pilota una perfetta integrazione con gli ospiti durante la navigazione.

La scala che porta alle cabine si trova sotto a un panoramico parabrezza che inonda di luce il ballatoio su cui si aprono le tre porte delle cabine e quella del bagno giornaliero. Le essenze, le pelli e le tappezzerie sono

tutte personalizzabili.

La disposizione delle cabine è classica, con la Vip a prua, una ospiti sul lato dritto e l'armatoriale a tutto baglio a centro barca. Ogni ambiente è dotato di bagno personale e una notevole possibilità di stivaggio sia degli abiti sia delle borse.

Gli impianti sono eseguiti a regola d'arte e con materiali e accessori di ottima marca, le batterie sono tutte a tecnologia Agm e divise in quattro "pacchi", uno per i motori, uno per i servizi, uno per le eliche di prua/poppa e i verricelli e uno per il gruppo elettrogeno, ognuno servito da un caricabatterie.

La sala macchine, ordinatissima, permette di stare in piedi e dà accessibilità totale a tutte le dotazioni di bordo, ottima anche la localizzazione a poppa sotto la scala di tutti gli impianti oleodinamici; anche il secondo accesso per la sala macchine dal pozzetto rispecchia una spiccata sensibilità marinara.



2



3



4



5



3/6. La cabina armatoriale a centro barca sfrutta tutta la larghezza dello scafo, non mancano capienti guardaroba e il bagno privato con box doccia.

4/5. Agli ospiti sono riservate le cabine Vip di prua e una a letti gemelli sulle mura di dritta. Entrambe hanno accesso a servizi privati, quella di prua con tanto di doccia separata.

7. I salottini di prua, una posizione privilegiata da cui godersi la navigazione accanto alla plancia di comando.

Misure

Armatoriale: letto cm 206 x 162, alt. cm 196; alt. bagno cm 192. Vip: letto cm 205 x 155; alt. cm 196; alt. bagno cm 194. Ospiti: letti cm 200 x 75; altezza cm 190/208; altezza bagno cm 190. Salone: alt. cm 200/220.



1

2



3



5

7



4



6



1/6. Il fly è attrezzato con zona pranzo, relax e mobile bar, è un ambiente indipendente tutto da vivere.

2/3. Il ponte di prua con i prendisole separati e la zona per l'ormeggio, da migliorare il sistema per mettere in tensione le drappe con il verricello.

4. L'area di poppa per il tonneggio, con il verricello e gavone.

5/7. Notevoli anche le dimensioni del pozzetto, dove la vetrata permette di fondere insieme esterni e interni.

8. Comodi e sicuri i due passavanti.

9. La timoneria con i due schermi per la gestione e il controllo degli impianti.

10/11/12. Dalla cabina marinaio si passa direttamente in sala macchine.



8



9



10

In navigazione

Il rumore dei motori in salone è contenuto e la visibilità dal posto guida da seduti è una delle migliori che abbiamo mai trovati. Iniziando a dare gas si apprezza subito la grande coppia dei due motori Man V8 che porta prontamente l'imbarcazione in planata senza nessuna esitazione né vibrazione.

La velocità di crociera può variare tra i 21 e i 28 nodi senza nessun apprezzabile aumento di consumo, dato questo che ci fa capire l'approfondito studio fatto sulle linee d'acqua. Il 65 in prova ha un sistema elettronico di controllo degli Interceptor (speciali flap a poppa) che automaticamente tiene in assetto lo scafo a tutte le andature, lo disinseriamo rallentando fino a 13 nodi senza perdere la planata e senza nessuna apprezzabile cabrata.

Ci riportiamo poi a 27 nodi e viriamo stretto senza problemi con uno sbandamento laterale regolare mai eccessivo e con la timoneria che non soffre. L'incro-

cio con la nostra scia ci fa sentire uno scafo dolce nelle onde, ma rigido e senza nessun scricchiolio interno. A 28 nodi, il carico sui motori è inferiore all'80%, regime che ci permette quindi di navigare ininterrottamente fino alla riserva del gasolio (circa 260 miglia nautiche).

I pannelli Lcd Raymarine collegati al sistema Boning permettono di controllare e gestire tutta la barca e in particolare la sala macchine. Qui, tra le altre cose, possiamo apprezzare che dopo più di 30 minuti di navigazione, la temperatura interna è solo di pochi gradi superiore a quella atmosferica, segno tangibile della buona aerazione forzata che viene controllata dal sistema stesso.

Si legge, inoltre, in tempo reale il consumo istantaneo del carburante e l'autonomia prevista a quella andatura, permettendo così di variarla in funzione della distanza che si prevede di percorrere.

I dati

Lunghezza ft.	m 19,68
Lunghezza scafo	m 18,28
Larghezza	m 5,20
Pescaggio	m 1,32
Dislocamento	t 28/33
Seratoio acqua	lt 750
Seratoio carburante	lt 3.500
Seratoio acque nere	lt 250
Motori	2 x Man V8 1000 cv
Omolog. CE	cat A
Progetto	Studio Nuvolari Lenard e ufficio tecnico del cantiere

Indirizzi

Montecarlo Yachts, Monfalcone (GO), tel. 0481 790269; www.montecarloyachts.it

Costruzione

Carena, coperta e sovrastrutture sono laminate in infusione di resina in sandwich con l'ultimo strato in vinilestere per prevenire fenomeni osmotici. La prua e la paratia anticollisione sono laminate con rinforzi in kevlar. Le strutture sono in sandwich; paratie interne in materiale composito Laricross

Prezzo di listino € 1.875.500

Iva inclusa franco cantiere con 2xV8 Man 1200 cv.
Euro 1.815.000 Iva inc. con 2xV8 Man 1000 cv.

Tra le dotazioni standard comprese nel prezzo ci sono anche: layout "portoghese" cockpit di prua; elica prua; flap; plancetta poppa up/down; teak in pozzetto, plancetta poppa; cuscini esterni; frigo e ice maker sul fly; frigo 190 lt con freezer in cucina; luci a led; Radio Cd sul fly e a prua; software Raymarine G-series; radar Chartplotter Gps Raymarine G120; antenna radar Raymarine (radome 48 nm); Tridata Raymarine; autopilota Raymarine ST70; Vhf Raymarine con Dsc; antivegetativa.

Prezzo alla boa € 2.037.035

Iva inclusa franco cantiere con i seguenti optional: Joystick manovra; winch elettrici a poppa; aria condizionata e generatore 20 kW; Bbq sul fly; passerella elettro-idraulica; passavanti in teak; porta laterale; Tv salone; altoparlanti Bose salone; Dvd player salone; Tv e Dvd player cabina armatore.

Costi di gestione (Indicativi, annuali, Iva inc.)

Posto barca

Liguria/Tirreno Sud/Adriatico € 20.000/12.800/5.600

Tagliando motori € 6.000

Antivegetativa € 6.000

Assicurazione su richiesta

* è possibile ottenere un preventivo personalizzato in due giorni lavorativi sul sito www.24hassistance.com

Le prestazioni

Regime (rpm)	Velocità (nodi)	Consumo* (lt/ora)	Autonomia** (miglia/ore)	Rumorosità*** (dbA)
1.000	10,3	n.d.	n.d.	69/63/62
1.400	13,5	132	357,95 • 26,52	n.d.
1.800	21	242	303,72 • 14,46	n.d.
2.000	24,6	300	287 • 11,67	76/74/70
2.200	28,3	373	265,55 • 9,38	n.d.
2.360	31,3	440	248,98 • 7,95	83/76/75

Note: Durante la prova a bordo c'erano 5 persone, il 75% di gasolio e il pieno d'acqua, oltre a tutte le dotazioni di bordo sia di sicurezza che quelle di comfort. * Consumo rilevato in navigazione. ** Autonomia teorica. *** Riferita alla cabina armatoriale, Vip e salone.

