

viste
per voi *Mcy 70*

Sapore di mare

Facilità di conduzione, comfort e niente stress.
Quello che si chiede a una barca da crociera è tutto qui.
Ma, come diceva Brecht, «è la semplicità che è
difficile a farsi»

di Niccolò Volpati



21,30 m

Il mondo è bello perché è vario e le richieste stravaganti ci sono sempre ma, in fondo, quello che chiede un armatore a una barca da crociera è sempre lo stesso: pochi problemi e tanto comfort. Serve abitabilità e per ottenerla, la cosa più naturale è quella di realizzare un fly. Una volta appollaiati lì sopra però, si scopre che 2 + 2 non fa sempre 4. Sembra facile, ma quel ponte in più, a volte, rende la navigazione poco piacevole. In cima a certi fly, se fai una virata stretta, sogni di avere le ventose al posto dei polpastrelli delle dita. Su altri modelli, all'opposto, pur girando tutta la barra, l'imbarcazione si sposta di tre gradi ogni 45 minuti. Verrebbe quasi voglia di dare un colpo con l'elica di prua, anche quando si naviga con la manetta del gas tutta abbassata. Insomma, in alcuni casi sembra di essere su una barca a vela che naviga di bolina, in altri si è così inchiodati che se si vuole virare di

90° è meglio iniziare a girare il timone dieci miglia prima. Mcy 70 è il terzo modello di questa gamma. Prima ci sono stati un 76 e un 65. Anche questo ha il fly. La prova del nove è la navigazione. Dopo aver dato gas, viriamo. La barca cambia rotta, non è di quelle inchiodate. E non è nemmeno di quelle che vano di bolina. La virata è dolce, stretta, anche se non strettissima. Per completare un giro di 360° ci vogliono circa 80 metri. Anche l'erogazione della potenza è confortevole. Il motore parte e spinge, ma senza nervosismi e isterismi. L'erogazione è progressiva, dolce, controllata. Per planare servono circa 11 secondi e per raggiungere la massima ce ne vogliono almeno 50. La sensazione è quella della **tranquillità**. È tutto quello che si chiede a una barca da crociera. Facile da condurre, anche per chi non è un capitano di lungo corso. Il pod ZF e il joystick sono certamente d'aiuto, così come il



Qui, sopra, il salottino all'aperto utilizzabile anche come area da pranzo. A destra e al centro, il salone, fotografato da due punti differenti. Nelle pagine di destra, in basso, la postazione di comando e la cucina, dove, su un pannello, si alternano vuoti e pieni, vetro sabbato e legno.



➤ All'interno sono state privilegiate **essenze senza trattamenti artificiali**: teak graffiato per la pavimentazione, **rovere graffiato** e sicomoro grigio per gli arredi, oltre a **pellami** e **marmi**. Gli ambienti sono molto luminosi e caldi, con un alternarsi di **tonalità chiare** e altre più scure.





Commento sullo scafo

Una delle cose che colpisce di *Mcy 70* è la silenziosità. I decibel in plancia e nella cabina armatoriale sono davvero pochi. In navigazione si ha la sensazione di essere in un ambiente ovattato, dove tutti i rumori sono attutiti. Merito delle tecnologie costruttive che il cantiere ha adottato sin dall'inizio. Si lavora in parallelo, con due "isole" distinte, una per la carena e una per la sovrastruttura e gli impianti. Oltre a ridurre i tempi, questa organizzazione consente di operare fuori dalla carena a 360° intorno al modulo interno. Si ha così un risparmio del 50% sulla manodopera con un costo che non viene così "girato" all'armatore. Questo permette di ammortizzare i costi dei macchinari necessari per una lavorazione di questo tipo. Il beneficio è nella elevata qualità dell'allestimento. Tutti gli impianti idraulici ed elettrici, per esempio, scorrono in un'apposita canalina e tutte le utenze sono fissate sotto il piano di calpestio ogni 10/15 cm. Così facendo non ci sono cavi che scorrono ovunque, con spreco di materiale e aumento di pesi. Ma non si tratta solo di questo. Cavi idraulici ed elettrici sono molto più stabili e non soffrono il "mal di mare", nel senso che non vibrano e, quindi, non producono rumore. I materiali usati sono la resina vinilestere con rinforzi in carbonio o kevlar nelle zone maggiormente esposte a sollecitazioni. La tecnica è, ovviamente, quella dell'infusione. I rinforzi strutturali dello scafo sono costituiti da quattro correnti longitudinali disposti da prua a poppa e da due madieri collocati nella sala macchine. L'assenza di rinforzi trasversali è compensata da sei paratie strutturali e da uno spessore dello scafo di circa 40 millimetri.



La cabina armatoriale (foto in alto) si trova a centro barca e la cuccetta è stata collocata in diagonale in modo da garantire un ampio camminamento intorno al letto e molto altro spazio a disposizione. Questo locale sfruttato per intero il baglio dell'imbarcazione e dispone di un divanetto. All'interno, oltre al bagno con un enorme box doccia separato (foto qui sopra), c'è anche una cabina armadio.

sistema di monitoraggio e le schermate di navigazione che sono riportate in plancia. Tutto è sotto controllo, dalla rotta al livello dei liquidi, alle temperature. Anche sul fly si prova una piacevole sensazione. Quella dell'equilibrio. Non sembra di essere in cima a un grattacielo e, anche in navigazione, non si desidera ardentemente di scendere al più presto. Questa sensazione ce la conferma anche il comandante, Nunzio Romeo, che, dopo il varo a Monfalcone, ha circumnavigato l'Italia per portare MCY70 a Genova e ai Saloni autunnali. «Alle Eolie – racconta – abbiamo navigato con mare in burrasca e onde di quasi tre metri, per fortuna non troppo corte. Pensavo che una barca di 21 metri di lunghezza soffrisse quelle condizioni e, invece, la navigazione è stata tutto sommato confortevole». Oltre alle linee d'acqua, anche il layout degli interni e della coperta è particolarmente azzeccato. Nuvolari e Lenard sono riusciti a mantenere i tratti distintivi dei modelli (continua a p. 195)



Il layout può essere a tre o quattro cabine. Noi abbiamo provato quest'ultima.



Il commento dei progettisti



Con questo progetto abbiamo avuto la possibilità di disegnare una barca bella e semplice, vicina a un mercato globale. Per questo i due obiettivi principali del progetto sono stati ottenere una "vera barca" e suscitare emozioni. A partire dagli anni '70 nel nostro Paese – a differenza del mondo anglosassone, per esempio – abbiamo assistito a una direzione automobilistica del design nautico, forse perché le auto sono percepite dal pubblico come gli oggetti più sofisticati e al tempo stesso più vicini a noi, mentre le imbarcazioni vengono usate molto meno. Con l'Mcy 70 ci siamo voluti allontanare da questo processo. In questo momento siamo in un periodo critico, sia per

quanto riguarda il mercato sia per le idee, nel senso che nel nostro settore assistiamo a migliaia di proposte, ma per la maggior parte fredde e irrealizzabili. Monte Carlo Yachts si differenzia da questo processo perché vuole tornare alle origini delle imbarcazioni. Quando si crea una gamma bisogna capire sin da subito quali possono essere gli sviluppi futuri della linea e trovare le innovazioni stilistiche per ogni modello, perché a seconda delle dimensioni vanno applicate delle evoluzioni differenti. Per questo abbiamo già in mente i modelli successivi a questa imbarcazione. Qual è il nostro progetto preferito? È sempre il prossimo, quello che verrà.

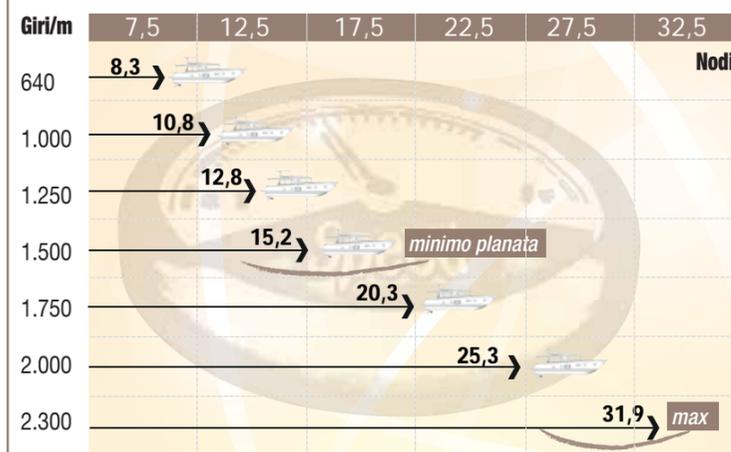
Carlo Nuvolari e Dan Lenard

» «Non ci era mai capitato di poter fare tanti modelli nuovi in tempi così brevi, come ci è successo con Monte Carlo Yachts»

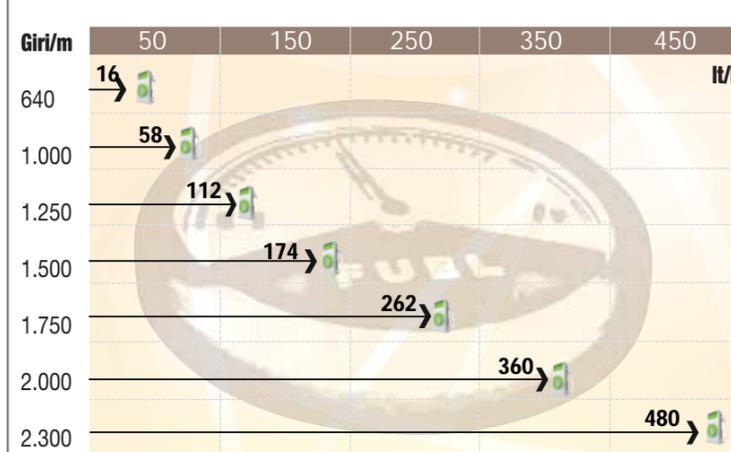
Le prestazioni e la scheda

Velocità max	Autonomia mn	Rapporto peso/potenza	Rapporto lung./larg.	Dislocamento ton
31,9	280	20	3,9	48
➔ Condizioni della prova				
Località	Lavagna (Ge)	Mare	calmo	
Gasolio	35%	Carena	abbastanza pulita	
Acqua	70%	Eliche	con tre mesi di mare	
Persone imbarcate	4	Note Da 0 a planata 11 secondi • da 0 a velocità max 52 secondi		
Vento	assente			

Velocità in nodi



Consumo totale



Costruttore Monte Carlo Yachts, Monfalcone (GO), tel. 0481 283111, info@montecarloyachts.it, www.montecarloyachts.it
 Progetto Nuvolari & Lenard (exterior styling & concept e interior design) • ufficio tecnico del cantiere (architettura navale e ingegnerizzazione)

Scafo Lunghezza ft m 21,30 • lunghezza scafo m 18,88 • larghezza m 5,42 • immersione m 1,80 • peso a secco ton 42 • peso a pieno carico ton 48 • rapporto peso/potenza 20 kg/cv rapporto lunghezza/larghezza 3,9 • riserva acqua lt 840 • riserva carburante lt 4.000 • serbatoio acque grigie lt 320 • serbatoio acque nere lt 320

Alcune misure in cm Altezza cabina di prua 201 • cuccetta di prua 194 x 150 • altezza sopra la cuccetta 114 • cabina ospiti con letti paralleli 196 x 70 ciascuno • cabina ospiti con letti sovrapposti 196 x 70 ciascuno • altezza cabina ospiti con letti sovrapposti 195 • altezza cabina armatore 200 • larghezza passavanti 40

Motori Due Man V8 da 1.200 cv ciascuno • potenza 882 kW - 8 cilindri a V 90° • 4 valvole per cilindro • 128 x 142 mm • common rail con iniezione diretta • regime di rotazione massimo 2.300 giri/minuto • peso a secco kg 1.875

Certificazione Ce Categoria A

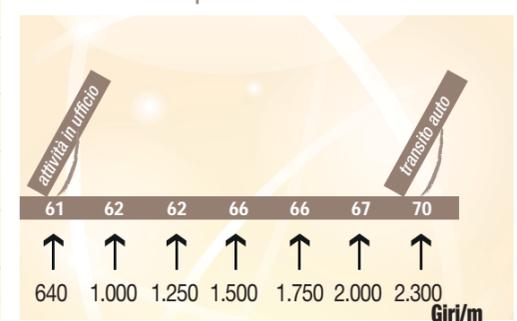
Prezzo € 2.300.000 euro (+ iva) Prezzo barca della prova € 2.560.000 (+ iva)

Giri	Nodi	lit/h tot.	dBA		
			plancia	pozzetto	armatore
640	8,3	16	61	73	61
1.000	10,8	58	62	76	63
1.250	12,8	112	62	78	65
1.500	15,2	174	66	81	68
1.750	20,3	262	66	82	69
2.000	25,3	360	67	83	72
2.300	31,9	480	70	90	78

Autonomia

Minimo di planata 15 nodi, 1.500 giri, 23 ore, 350 miglia
 Velocità di crociera 25 nodi, 2.000 giri, 11 ore, 280 miglia
 Velocità massima, 32 nodi, 2.300 giri, 8,3 ore, 265 miglia

Rumore dBA in plancia



(segue da p. 192) precedenti, senza limitarsi ad "allungare" il 65 o "accorciare" il 76. Non ci sono sprechi di spazi e soluzioni che non sembrano studiate nel minimo dettaglio. Salone e pozzetto rappresentano davvero un ambiente unico, grazie soprattutto a un piano di calpestio tutto sullo stesso livello, senza nemmeno un gradino e grazie anche a un portellone vetrata che si apre interamente per ben 245 cm di larghezza. Le zone living si sprecano. Oltre al salone, al fly e al pozzetto, l'allestimento della prua alla portoghese con due sedute semicircolari e rispettivi tavolini offre all'armatore un'ulteriore possibilità. I due tavolini, inoltre, si possono unire, per creare un grande tavolo da pranzo per otto o dieci persone a prua. La cucina si trova a poppavia della plancia di comando e quindi molto vicina al tavolo da pranzo del salone e al pozzetto. Per raggiungere la prua, inoltre, c'è una porta laterale e quindi non è necessario arrivare a poppa per poi dover percorrere tutto il passavanti laterale. Sul fly, oltre a chaise-longue, divanetti e tavolo, si trova anche un mobile bar con ice maker. La cabina armatoriale è a centro barca e sfrutta per intero il baglio dell'imbarcazione. All'interno, oltre al bagno, c'è anche una cabina armadio. Gli ospiti trovano posto in una matrimoniale di prua e due cabine per lato, una con letti paralleli e una con letti sovrapposti. Tutti i locali dispongono di bagno privato. La stessa filosofia è stata rispettata per la zona marinaio. Le cabine sono due con un bagno in comune al centro. Anche gli accessi sono due: uno dalla sala macchine e uno ricavato sotto la scaletta del fly. Volendo esiste una versione più armatoriale, dove "sparisce" la cabina ospiti con letti sovrapposti a tutto vantaggio della cabina proprietario che diventa ancora più grande. Tutto molto confortevole. Tutto molto facile.



Alcune dotazioni standard

Aria condizionata (comprese le cabine equipaggio ciascuna con suo controllo dedicato) • generatore 20 kVA • bow thruster (elettrico) • joystick di manovra ZF Pod 4000 (ponte di comando principale e flybridge) • spiaggetta idraulica di poppa up/down • passerella idraulica • sistema di monitoraggio e controllo con schermi lcd sul ponte di comando principale • portellone di poppa per accesso alla sala macchine e alla zona equipaggio • portellone celato sotto la scala del fly per accedere alla zona equipaggio e alla sala macchine • barbecue, frigo e ice maker sul flybridge • Bose Home Theatre system (salone) • tv 40" led in salone (comprensivo di up/down lift system e Blue-Ray dv player)

Alcune dotazioni optional

2 generatori da 20 kW ciascuno • dissalatore 110 lit/h • porta elettrica laterale semi automatica • t-top in fibra di carbonio con soft sliding top • verniciatura metallizzata Du Pont • humphree Interceptors

➤ La costruzione avviene per infusione delle resine e il cantiere ha adottato, per tutti i suoi modelli, **un processo molto complesso**, che azzerà le operazioni di aggiustamento a bordo e alza gli standard qualitativi perché le tolleranze di assemblaggio sono contenute **nell'ordine del millimetro**.

