

Nuova era

La prima nave da diporto di Monte Carlo Yachts segna il debutto in grande stile del brand italo francese nel segmento dei megayacht

The new era

The first pleasure ship by Monte Carlo Yachts marks the grand debut of the Italian-French brand in the mega yachts field

by Francesco Michienzi - photo by Kelagopian and Massimo Ferrari



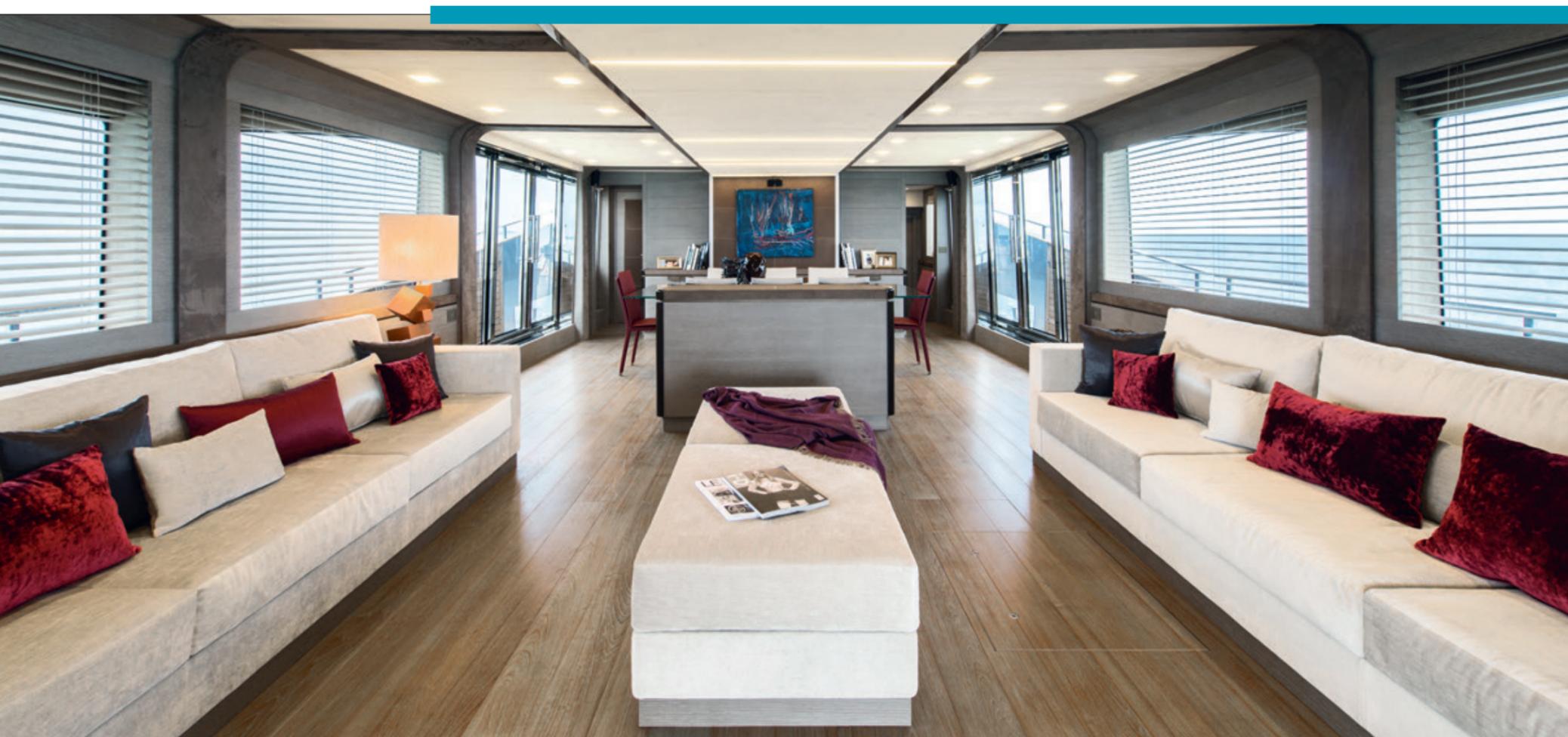
32m

► MAI NULLA DI SPENDIDO È STATO REALIZZATO SE NON DA CHI HA OSATO CREDERE CHE DENTRO DI SÉ CI FOSSE QUALCOSA DI PIÙ GRANDE DELLE CIRCOSTANZE. Sono certo che **Carla Demaria** si è riflessa perfettamente nelle parole di Bruce Barton, uno dei pubblicitari americani più celebri della prima metà del Novecento, quando pensò di fondare un nuovo cantiere in Italia con il gruppo francese Bénéteau. Una sfida ampiamente vinta dopo solo cinque anni di vita di un'impresa che da zero è arrivata nel 2015 a **53 milioni di euro di fatturato**. Non a caso *Beyond the promises*, oltre le promesse, è stato il titolo della conferenza stampa che ha presentato ai giornalisti della stampa internazionale l'ammiraglia di Monte Carlo Yachts che porta ancora una volta la firma di **Carlo Nuvolari e Dan Lenard**. La linea generale del 105 è filante e aerodinamica con la prua alta e ben an-

golata, fiancate alleggerite da grandi finestrate, un fly di dimensioni imponenti con enorme soft-top completamente apribile e una piattaforma bagno di poppa di grandi dimensioni che si fondono con equilibrio e armonia con gli interni curati fin nel minimo dettaglio. Uno degli elementi di forza di questa nave da diporto, lunga fuori tutto 32 metri e larga 715 centimetri con un dislocamento a secco di circa 104 tonnellate, è la **suite armatoriale a prua del ponte principale con una bella vista mare panoramica**. In questo modo non ci sono ostacoli all'ingresso della luce naturale e non si sottrae lo spazio né alla owner suite né alla vip e alle altre due twin cabin. Altra soluzione che facilita la navigazione e la sicurezza nelle manovre è l'aver messo in comunicazione diretta con una scala interna la postazione di pilotaggio sul flying bridge con la plancia di comando sul deck principale. Il ponte portoghese a



Pulizia formale, ricchezza dei materiali, eleganza e grande armonia sono gli elementi che caratterizzano gli interni di questo megayacht disegnato da Carlo Nuvolari e Dan Lenard. Clean lines, rich materials, elegance and harmony are the main features of this megayacht designed by Carlo Nuvolari and Dan Lenard.



SCHEDA TECNICA//PERFORMANCES AND DETAILS

Velocità max
//Top speed kn **25.1**

Autonomia mn
//Range nm **400**

Rapporto peso
potenza kg/cv **25**
//Weight/power ratio kg/hp

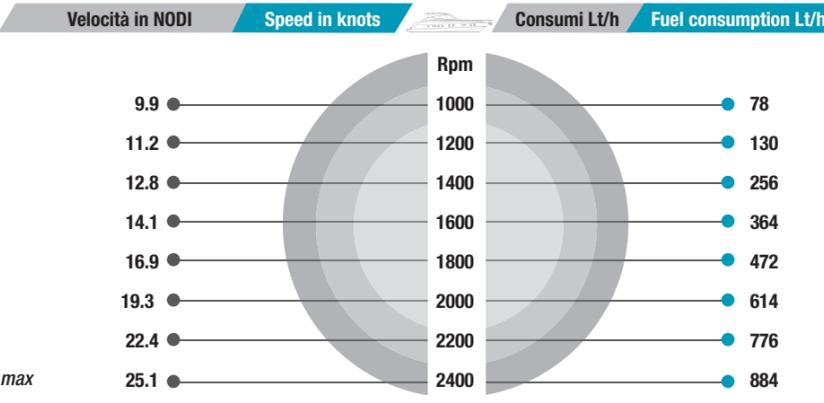
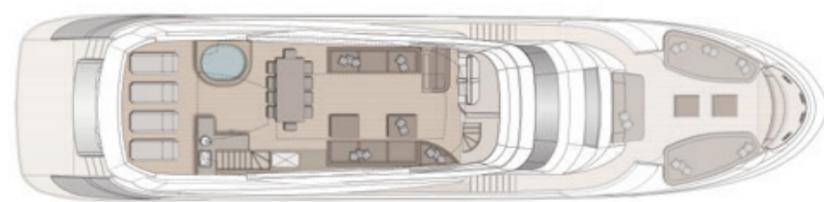
Rapporto lung./larg.
// L/W Ratio **4.4**

Portata persone max
// Max people on board **20**

CONDIZIONI DELLA PROVA//Sea conditions on test

Località//Place	Venezia
Vento//Wind	10 nodi//knots
Persone a bordo//People on board	20
Carburante//Fuel on board	5000 L
Acqua//Water on board	26%
Acqua grigia//Grey water	0%
Acqua nera//waste water	26%

Giri Rpm	Consumo Lt/h	nod	dbA/plancia	dbA/armatore
1000	78	9.9	51.1	50.7
1200	130	11.2	52.8	51.1
1400	256	12.8	53.4	52.7
1600	364	14.1	53.7	54.6
1800	472	16.9	54.7	56.1
2000	614	19.3	54.9	57.1
2200	776	22.4	56.6	59.2
2400	884	25.1	59.1	62.7



MONTE CARLO YACHTS SPA
Bénéteau Group,
Monfalcone (GO),
tel. +39 0481 283111
www.montecarloyachts.it

Progetto Nuvolari & Lenard (design)
Scafo Lunghezza f.t. 32.00 m • Lunghezza scafo 31,61 m • Larghezza max. 7,15 m • Immersione sotto le eliche 2,15 m • Dislocamento a secco 104 t

t • Dislocamento a pieno carico 123 t
Motorizzazione 2 MTU 16V 2000 M93 2434 cv (V-Drive)
Serbatoi Carburante: 12000 l (3170 U.S. gal) • Acque chiare: 2000 l (528 U.S. gal)

Stabilizzatori 2 Seakeeper NG 35
Categoria di progettazione RINA Pleasure or RINA Charter Class
Project: Nuvolari & Lenard

(design) • LOA 32.00m • Length 31.61m • Max beam 7.15m • Draft under propellers 2.15m • Unload displacement 104 ton • Full load displacement 123 ton • Engines: 2 MTU 16V 2000 M93 2434 hp (V-Drive)
Fuel tank capacity 12000 L • Water tank capacity 2000 L • Stabilizers: 2 Seakeeper NG35 • RINA Pleasure or RINA Charter Class Certification

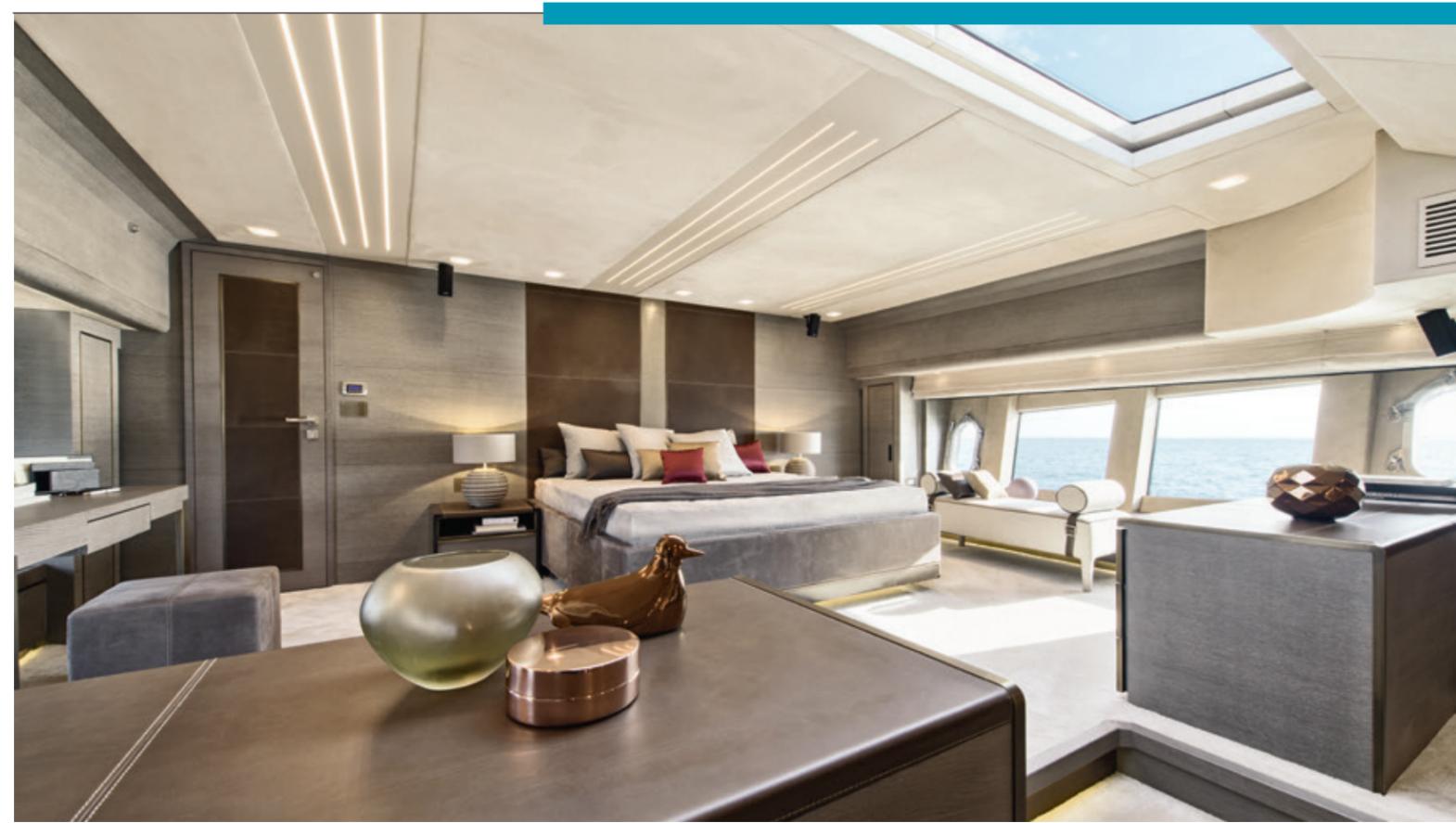
prua è fin dalle origini della gamma un elemento funzionale di grande pregio che sottolinea, anche dal punto di vista culturale, che siamo a bordo di una nave pensata per navigare davvero e non sostare nei porti come base d'appoggio per happy hour nei marina alla moda.

Uno degli aspetti più innovativi del cantiere di Monfalcone riguarda la costruzione della barca frutto di uno studio approfondito in cui nulla è lasciato al caso, ogni dettaglio è definito in fase progettuale evitando possibili modifiche durante l'allestimento. Si laminano contemporaneamente scafo, paratie e tuga; successivamente si dispone l'apparato propulsivo all'interno dello scafo mentre, allo stesso tempo, si dispone la maggior parte dell'impiantistica ausiliaria e dell'arredamento dentro il frame della suddivisione interna. Quando i due item sono completi si passa nell'inserimento degli "interni" in modo preciso e perfetto con una tolleranza inferiore al millimetro. Le paratie e lo scafo sono poi unite tramite incollaggio con prodotti di derivazione aeronautica. Successivamente è aggiunta la tuga completa di fly, nel frattempo già ultimata. Da sottolineare, oltre all'incremento di velocità di costruzione, anche la miglior qualità del prodotto derivante dalla facilità e comodità d'installazione per cui il manufatto



viene ad avere un costo produttivo inferiore. La carena è a geometria variabile a V profondo con un deadrise poppiere di 16,3° ed è munita di 3 pattini di sostentamento per lato. La sala macchine ospita i 2 Mtu 16V 2000 M93 di 2434 cavalli ciascuno la cui potenza è trasmessa tramite gli invertitori V drive della ZF 3060 V da cui l'asse Aquamet 22, diametro 110 millimetri, raggiunge le eliche a 4 pale in Nibral che consentono alla nave una velocità massima di 25 nodi. Con 123 tonnellate di massa a pieno carico abbiamo un rapporto peso potenza di circa 25 chilogrammi per ogni cavallo disponibile, si tratta di un valore elevato che mette in luce anche le buone caratteristiche della carena e l'equilibrio generale dello

LA SUITE DELL'ARMATORE, A PRUA SUL PONTE PRINCIPALE, È UNO DEI PUNTI DI FORZA DI QUESTA NAVE. AT BOW, ON THE MAIN DECK, THE OWNER SUITE IS ONE THE SHIP'S STRENGTHS.



scafo. Durante la nostra prova a Venezia abbiamo potuto apprezzare i bassi valori di rumorosità registrati in generale e in particolare nella suite dell'armatore con appena 57 decibel alla velocità di crociera. Il nostro test si è svolto con un leggero vento, Borino, di circa 10 nodi e uno stato del mare con onda lunga di risacca. Condizioni di tutta tranquillità che non ci hanno impedito di saggiare le doti di una barca così importante nelle dimensioni. La sensazione di controllo della potenza è entusiasmante. Si sente un certo brivido nella schiena nel tenere tra le mani la ruota del timone di un oggetto che pesa oltre 100 mila chilogrammi.

Molto buone le linee di carena, i motori Mtu sono ben commisurati alla mole e alle caratteristiche della barca e consentono di raggiungere l'assetto planato in 12 secondi con partenza da fermi e mandata progressiva con una velocità di uscita di 19 nodi. Dal minimo di planata per raggiungere il regime massimo di rotazione delle macchine impieghiamo 23,1 secondi.

A 1400 giri navighiamo a circa 13 nodi con solo una turbina in azione sulle tre di ogni propulsore consumando complessivamente 250 litri di gasolio all'ora, la seconda turbina entra a 1600 per 14 nodi e la terza a oltre 2000 giri con un consumo totale di 600 litri ora navigando a 20 nodi.

La timoneria è morbida e la risposta è abbastanza immediata anche nelle rapide e alternate accostate, manovre che generalmente non si eseguono durante una normale crociera. Chiudendo

un cerchio a velocità di crociera, in un minuto e 20 secondi, si ottiene un raggio di circa 50 metri, veramente poco per uno scafo di 32 metri di lunghezza. L'inclinazione all'interno è nulla e una leggera differenziazione del regime dei motori accelera la chiusura della virata completa. La barca si muove agile e rapida sul posto solo con i due motori, senza bisogno di intervenire con l'elica direzionale di prora.

► "NOTHING SPLENDID HAS EVER BEEN ACHIEVED EXCEPT BY THOSE WHO DARED BELIEVE THAT SOMETHING INSIDE THEM WAS SUPERIOR TO CIRCUMSTANCE". **Carla Demaria** might well have been inspired by the words of Bruce Barton, one of America's most celebrated advertising gurus of the first half of the twentieth century, when she thought of founding a new shipyard in Italy with the French group Bénétteau. And, after only five years of activity, from zero to **53 million Euros turnover in 2015**, it is a splendid achievement indeed. Not by coincidence 'Beyond the Promises' was the title of the international press conference which presented Monte Carlo Yachts' latest flagship, styled once again by Carlo Nuvolari and Dan Lenard. The 105 has sleek and aerodynamic lines with a high and well-angled bow, sides lightened by large windows, a massively proportioned flybridge, with huge fully retractable soft-top, and a generous aft swim platform, all of which blends harmoniously with the minimally



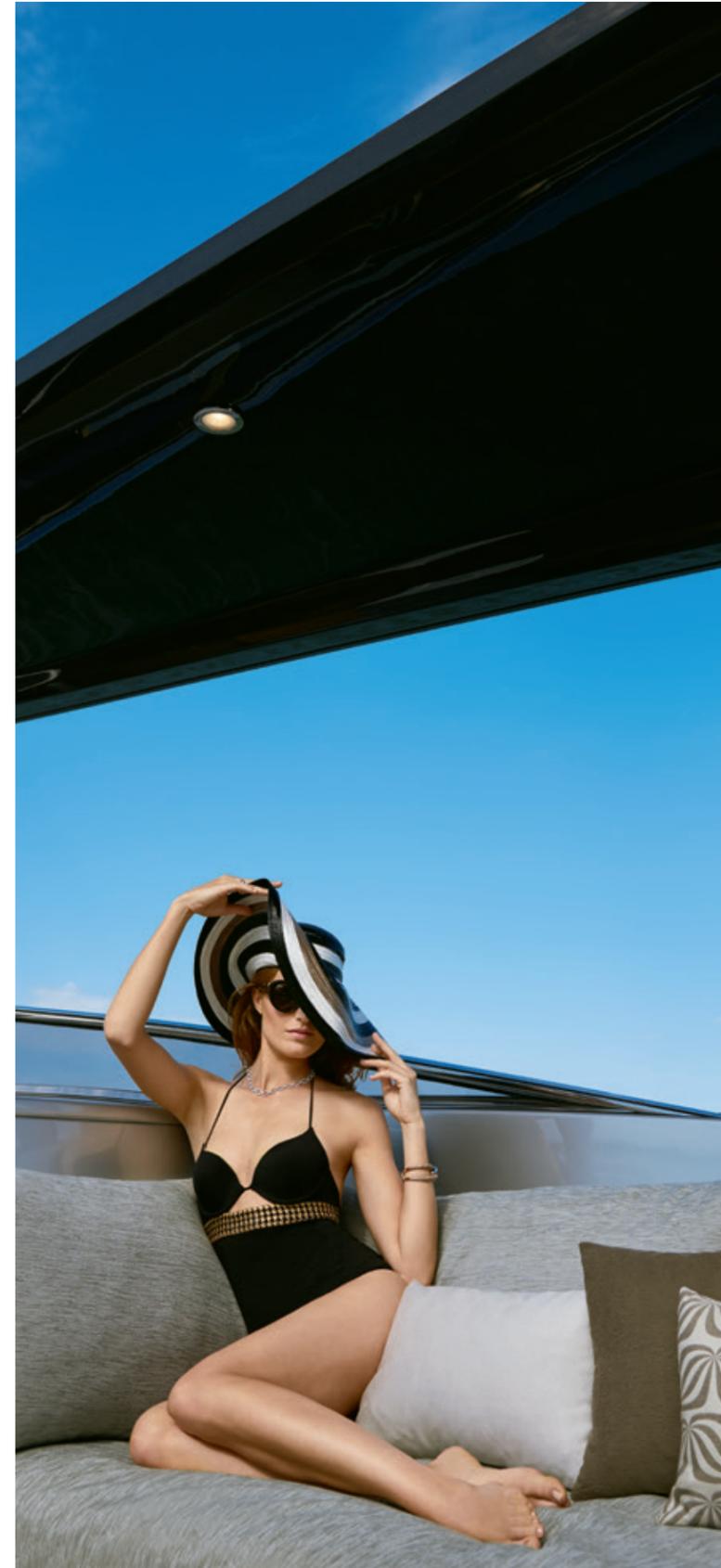
curated interiors. One of the strengths of this 32 by 7.15 metre 104 ton dry displacement pleasure craft is the forward **master suite on the main deck, which minimizes barriers to the entry of natural light and has a stunning panoramic sea view** without denying space to the VIP suite and the other two twin cabins. Another great solution, which facilitates navigation and assures safety in manoeuvres, is the direct connection via

internal stairway between the steering position on the flybridge and the control station on the main deck. The forward Portuguese bridge, right from the beginnings of the range, has been a great functional element that goes to show, from a cultural point of view, that we are on board a ship truly designed to navigate and not just host happy hours in a trendy marina.

One of the most innovative aspects of the

Il fly è protetto da un soft top con supporto in carbonio.

The fly is covered by a soft top with a carbon frame.





Monfalcone shipyard concerns the thoroughly studied construction of the boat, with every detail defined at the design phase to leave absolutely nothing to chance and to avoid any critical modifications during assembly. Hull, bulkheads and deck are built simultaneously and then the propulsion system is inserted into the hull while installing the majority of auxiliary equipment and furnishings in the internally subdivided frame. When these two steps are complete, the interiors are perfected to a sub-millimetre tolerance. Bulkheads and hull are then joined by bonding with aeronautical-derived products, before adding the deck complete with already finished flybridge. The remarkable increase in speed of construction and greater quality of the product resulting from the ease and convenience of assembly also leads to a lower overall production cost. The hull has a deep-V

variable geometry with aft deadrise of 16.3° and has three support strakes per side. The engine room houses **two 2,434 horsepower MTU 16V 2000 M93s with V-drive ZF 3060 V inverters**, 110mm-diameter Aquamet 22 shaft and Nibral 4-blade propellers, allowing the ship to reach a **top speed of 25 knots**. With a loaded weight of 123 tons, there is a power to weight ratio of about 25 kilograms per horsepower unit available. Such a high value sheds light on the excellent characteristics of the hull and overall equilibrium of the whole craft. During our test run in Venice, we really appreciated the low noise

values recorded generally and in particular in the owner's suite with just 57 decibels at cruise. The day gave us a slight westerly 'Borino' of about 10 knots and some long gently rolling waves, conditions of tranquillity that nonetheless allowed us to test the qualities of such a large boat. The sensation of controlled power is exhilarating and sends a shiver down your spine when you think about holding the wheel of a craft that weighs over 100,000 kilograms. With good hull lines and the MTU engines well-suited to the size and characteristics of the boat, planing comes in 12 seconds from standstill with progressive throttle interval at 19 knots. From planing minimum to

VENEZIA HA OSPITATO IL DEBUTTO IN ANTEPRIMA MONDIALE DEL MONTE CARLO YACHTS 105.

VENICE HOSTED THE MONTE CARLO YACHTS 105 LAUNCH AS A WORLDWIDE PREMIERE.

max engine revs took us 23.1 seconds. At 1400 rpm we were at 13 knots with only one turbine in action out of three for every engine consuming a total of 250 litres of diesel per hour. The second turbine took us to 1600 and 14

knots and the third to over 2000 rpm with a total consumption of 600 litres at 20 knots. Steering is smooth and response is pretty immediate even in tight alternating turns, manoeuvres not generally performed during normal cruising. Circling at cruising speed, for a minute and 20 seconds, completes a full turn with a radius of about 50 metres, impressive for a 32-metre craft. Inclination is negligible and only slightly more engine power accelerates the closing of the full turn. The boat moves agilely and rapidly on the spot with only two engines in operation and without the intervention of the bow thruster.

B

