

schon
gefahren!

Auch in der zweiten Generation bleibt eine Monte Carlo eine Monte Carlo, nur jetzt mit mehr Platz auf und unter Deck

FUTURE CLASSIC

MONTE CARLO YACHTS 66: Das Besondere fällt beinahe nicht auf

Monte Carlo Yachts Italien ist Bestandteil der Bénéteau-Gruppe Frankreich. Man beschloss 2008 neben Prestige-Yachten eine eigenständige Werft zu gründen und unter dem Namen Monte Carlo luxuriöse Yachten zu bauen. Carlo Nuvolari und Dan Lenard zeichnen Verantwortlich für das Aussehen. Im Gespräch mit Carlo und Dan erhalte ich auf meine Frage hinsichtlich des Aussehens der Yachten die Antwort, dass man etwas komplett Eigenständiges entwerfen und bauen wollte, das unaufdringlich modern, zeitlos gediegen und vor allem innovativ sein sollte. Dan nennt es „Future Classic“. Rumpf und Deck produzieren externe Spezialisten. Motoren und alles, was mit Technik im Motorraum zu tun hat, wird in der Werft vorinstalliert. Das gesamte Innenleben der Yachten wird auf und in einem Stahlrahmen komplett erstellt. Das Gleiche geschieht mit Deck samt Aufbau. Zum Schluss wird das gesamte Innenleben mittels

Kran in die Rumpfhülle kraftschlüssig eingesetzt und anschließend Deck samt Aufbau aufgesetzt und festlaminiert. Danach kommt die Yacht in eine beheizbare Halle zum Lackieren und anschließend ins Wasser. Dank dieser modernsten Bauweise können die Yachten in wesentlich kürzerer Zeit gebaut und ausgeliefert werden. Die Test-66 befeuern zwei MAN-V8-Diesels, die jeweils 882 kW oder 1200 PS über Wellenanlagen ins Wasser bringen. Im Hafen heißt es mit abwechselndem Antriebsstrang fahren, damit die MC 66 nicht zu schnell wird, weniger als 5 kn Fahrt werden es aber nicht. Draußen nehmen die Motoren computerkontrolliert das Kommando für mehr Fahrt an und bringen die MC 66 ohne viel Aufhebens von Verdränger- in Gleitfahrt, die beim Testboot um 1400 U/min oder ab 13 kn beginnt. Um 1600 U/min machen sich die Abgasturbolader akustisch bemerkbar, geben ordentlich Schub und lassen die Motoren



Auftritt sieht stark aus: Die freien Flächen von Badeplattform bis zur Flybridge (ganz I.). Der Fahrstand fällt minimalistisch aus, hat aber alles, was man braucht (o. I.). Wie es in den Kabinen aussieht, bestimmt der Eigner (o. r.). Große Heckglasfront und rundum ausladende Fenster im Salon vermitteln Freiheit (u. I.). Frühstück oder Dinner auf der Fly, was gibt es Schöneres, um sich wohl zu fühlen (u. r.)

rund 90 U/min höher drehen als vom Hersteller empfohlen, was dem fast leeren Testboot geschuldet ist. Die Höchstgeschwindigkeit misst 31 kn. Monte Carlo Yachts empfiehlt eine Marschfahrt von 22 kn. Das ist der Bereich, in dem beide Motoren 1800 U/min drehen und eine Tankfüllung theoretisch 240 sm plus 15 % Reserve ermöglicht. So schnell muss es aber nicht sein, betrachtet man die theoretische Propellerkurve hinsichtlich des spezifischen Verbrauchs. Sie hat bei 1600 U/min ihren Tiefpunkt, und die dazugehörige Geschwindigkeit liegt gemessen bei 17 kn und ermöglicht etwa 275 sm in Gleitfahrt plus Reserve. Muss man Strecke machen, heißt es als Verdränger fahren, und die Reichweiten erhöhen sich bis auf etwa 2700 sm plus Reserve. Mangels vorhandenem Rawasser produzieren wir die Wellen selbst. Dank der speziellen Bauweise des Boots passiert nichts, es teilt sich akustisch nicht mit, und die MC 66 überfährt alle Wellen ohne Probleme. Monte Carlo Yachts können im Notfall aus voller Fahrt aufstoppen. Dazu bewegt man in einem Zug die Fahrhebel von Vollgas voraus auf Vollgas zurück, und das Boot wird auf kurzem Weg angehalten. Bei Tempo 55 km/h hat es 31 Sekunden oder knapp 130 m Wegstrecke gedauert, die Fahrt auf 5 km/h zu reduzieren. Designer mögen außenbords keine Löcher oder Durchbrüche, es sei denn, sie dienen als Fenster oder Bullaugen. Außenliegende Öffnungen für die Be- und Entlüftung des Motorraums sind ihnen ein Gräuel. Die MC 66 bildet da keine Ausnahmen, weshalb die Motorraumventilation geschickt in den unteren Treppenstufen

DAS BOOT

Werft	Monte Carlo Yachts/I
Typ	Monte Carlo 66
CE-Kategorie	A
Länge über alles	20,11 m
Breite	5,20 m
Gewicht (leer)	38 000 kg
Kabinen	3 + 1
Kojen	6 + 2
Testmotorisierung	2 x MAN-V8-Diesel je 882 kW/1200 PS
mögliche Motorisierung	2 x MAN 735-882 kW/1180-1200 PS
Preis Testboot	keine Angaben

über der Badeplattform untergebracht wurde. Die Luft zum Atmen holen sich beide V8 beidseitig am Ende des Salons, oberhalb der Seitendecks im Cockpit. Der Schalldruck misst bei Vollgas 85 dB/A. Im geschlossenen Salon beträgt er leise 71 dB/A, was Unterhaltungen ermöglicht, ohne die Stimme heben zu müssen. Dem Trend und Anspruch der Zeit folgend, zieren den Salon rundum große Fensterfronten. Um aber der Mittagssonne und -hitze zu entfliehen, verwendet man bis auf die Frontscheibe verspiegelte Scheiben, die einen beträchtlichen Teil der Infrarotstrahlen hindern, Wärme nach innen abzugeben. Dazu hat man die Flybridge stellenweise so weit nach außen gezogen, dass das Seitendeck überdacht wird. Das trägt wesentlich dazu bei, dass Sonnenstrahlen erst viel später auf die Seitenscheiben auftreffen. Und unter der Frontscheibe im Salon sollen helle Farben ein Aufheizen eindämmen. In der Summe gut gelöst. Die Test-MC-66 bietet in drei Kabinen plus eine für die Crew sechs plus zwei Kojen. Dass nun jede Kabine über ein eigenes Bad mit Dusche und WC verfügt, liegt an der Optimierung des Raumangebots gegenüber der Vorgängerin MC 65. Hinsichtlich der gesamten Verarbeitung zeigt das Testboot keine Schwächen und erfüllt auch die von BOOTE geforderten Sicherheitsansprüche. Monte Carlo Yachts sind von Haus aus schon gut ausgerüstet, bieten aber auch die Möglichkeit, sich seine MC 66 individuell zu gestalten, „Custombuild“ heißt das auf Neudeutsch.

Peter Lässig