

Non poteva mancare, dopo il 76 e il 65, l'anello mancante di quella che è adesso diventata una vera e propria gamma. Monte Carlo Yachts, sede a Monfalcone ma parte del colosso francese Jeanneau-Bénéteau, cresce a ritmo costante di una novità all'anno e conta su uno degli impianti più moderni e avanzati d'Europa, non a caso scelto dal gruppo francese per concentrare in futuro la costruzione di tutti i suoi modelli più grandi. Il 70 si "incastra" nella gamma non solo nelle dimensioni ma anche come estetica e filosofia progettuale. Le linee hanno un forte carattere, le barche sono facili da riconoscere e lo stile è quello raffinato e un po' spavaldo che gli hanno dato Carlo Nuvolari e Dan Lenard. Anche il 70' è nato, come i

predecessori, per macinare tante miglia, pensato per armatori che navigano molto, con idee e richieste piuttosto chiare. In coperta spicca l'idea del "ponte portoghese", il ponte principale che a prua si alza eliminando le tradizionali impavesate e creando un secondo (che realtà diventa subito primo) pozzetto di bordo. E' enorme, visto che può sfruttare tutta la larghezza e lunghezza della barca fino all'ultimo centimetro utile prima di finire in mare. Il tradizionale pozzetto di poppa, che comunque misura quasi 15 mq, diventa la naturale continuazione del salone centrale, grazie al portellone vetrato che si apre integralmente e soprattutto per l'as-

senza di qualsiasi gradino e quindi all'ininterrotta continuità su un solo piano, dalla postazione di guida fino ai tre scalini che portano alla plancia di poppa. Sottocoperta la disposizione è tanto classica quanto efficace, con tanta funzionalità, a partire dalla grande cabina armatoriale di centro barca che approfitta di tutti i 5,42 metri di larghezza della barca. Qui ci sono piaciute molto (oltre alla vista diretta sul mare dalle finestrate, certo non una novità, ma sempre emozionante) la bella scelta dei colori e la luminosità, sia di giorno che di notte. Le luci artificiali, a cominciare da quella a led sui ciellini, sono perfette. Una nota speciale di merito va anche alla qualità di finiture e materiali, ancora migliorate rispetto ai modelli precedenti. La barca che abbiamo provato,

esemplare numero uno, montava la trasmissione a Pod della ZF, con due Man da 1.200 HP ciascuno, ma si possono anche scegliere le tradizionali linee d'asse e anche la versione da 1.000 HP. La velocità ideale del MCY 70 è sui 20 nodi. Qui si viaggia a solo 1.800/1.900 giri e si riesce a stare sul filo dei 300 litri/ora come consumo in una situazione di totale silenzio, nessuna vibrazione e rumore. E' per noi l'andatura di crociera ideale, non veloce, ma nel comfort assoluto, con la possibilità di godersi il piacere della navigazione. La velocità di "crociera veloce" è invece di 24 nodi: rimane il comfort ma aumentano percettibilmente i consumi. La scelta della trasmissione con Pod comporta poi un'insospettabile agilità in navigazione e un controllo totale in fase di ormeggio.



Monte Carlo Yachts

MONTECARLO 70

di Luca Sordelli - Impresione di navigazione n. 1510

Era il modello mancante della gamma e va a inserirsi tra il 65 e il 76. Barca elegante e dal forte carattere estetico, in navigazione spiccano silenziosità, comfort e una sorprendente agilità.

Prezzo base
Euro 2.300.000
+ IVA





Scheda tecnica

- Progetto: carena, strutture ed engineering Monte Carlo Yachts; design di interni ed esterni Nuvolari / Lenard
- Costruttore: Monte Carlo Yachts; via Consiglio d'Europa 90; Monfalcone (GO); tel. 0481283111; web www.montecarloyachts.it
- Categoria di progettazione CE: A
- Lunghezza massima ft.: m 21,30
- Lunghezza scafo: m 19,88
- Larghezza massima: m 5,42
- Immersione alle eliche: m 1,80
- Dislocamento a vuoto: kg 42.000
- Dislocamento a pieno carico: kg 48.000
- Portata omologata persone: 16
- Totale posti letto: 8+2
- Motorizzazione della prova: 2x1.200 HP Man
- Potenza complessiva: 2.400 HP
- Tipo di trasmissione: POD ZF 4000
- Peso totale motori con invertitori: kg 5.7000
- Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: kg/HP 17,50
- Prestazioni dichiarate: velocità massima 33 nodi; velocità di crociera 26 nodi
- Capacità serbatoio carburante: litri 4.000
- Capacità serbatoio acqua: litri 840
- Altre motorizzazioni: 2x1.000 HP MAN
- Dotazioni standard: aria condizionata, generatore 20 kW, bow thruster, joystick di manovra ZF POD 4000, spiaggetta idraulica di poppa affondabile, passerella idraulica, sistema di monitoraggio e controllo con schermi LCD, barbecue, frigo e icemaker sul fly, Bose home theatre system (salone), TV 40" LED a scomparsa.
- Optional: secondo generatore da 20 kW, dissalatore 110 l/h, porta elettrica laterale semiautomatica, T-Top in fibra di carbonio con softsliding top, verniciatura metallizzata Du Pont, Humphree Interceptors.
- Prezzo della barca provata: Euro 2.560.000 + IVA

Costruzione e allestimento

Materiali: scafo, coperta e sovrastrutture realizzati in sandwich con anima di balsa, resina vinilestere per lo strato esterno. Crash box a prua, con rinforzi in Kevlar - Tipo di stratificazione: per infusione - Geometria della carena: prua a V profonda, con deadrise di 15° a centrobarca - Elementi di ventilazione: pattini su tre ordini - Attrezzature di prua: ancora Delta a scomparsa, winch Quick da 3.000 Watt, quattro galloce, due passacavi, sistema antincendio, doccetta - Attrezzature di poppa: due galloce, passacavi, due winch Quick di tonnage - Plancetta poppiera: dotata di sistema per l'immersione, può comodamente ospitare un tender waterjet da m 3,85, portata massima 600 chilogrammi.



INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI		
RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA	FERMI CON GENERATORE
CABINA DI PRUA (ai masconi)	66 dBA	42 dBA
CABINA ARMATORIALE	65 dBA	48 dBA
QUADRATO-SALONE (mezzanave coperta)	60 dBA	54 dBA

I consumi sono stati rilevati dal computer di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMI - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	6,7	16	2,39	1675
1000	9,8	62	6,33	632
1200	11,6	110	9,48	422
1400	12,6	152	12,06	332
1600	15,6	220	14,10	284
1800	20,1	298	14,83	270
2000	24,0	372	15,50	258
2250	30,3	484	15,97	250

Monte Carlo Yachts

MONTECARLO 70



La prova

CONDIZIONI - Vento: assente - Mare: calmo - Carichi liquidi: 4/4 - Persone: 4 - Stato dell'opera viva: ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flaps e/o trim a zero): 15,5 nodi a 1.550 giri - Velocità massima: 30,3 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 24,5 nodi - Fattore di planata: 1,95 (E' il rapporto tra velocità max e minima di planata con flaps retratti. In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati).

MISURAZIONI - Area pozzetto: cm 420x340 - Area flying-bridge: cm 650x213 - Altezza massima interna (zone transitabili): cm 212 - Altezza minima interna (zone transitabili): cm 190 - Altezza alla timoneria interna: cm 187 - Altezza sala macchine: cm 195 - Larghezza minima passanti: cm 41.



Monte Carlo Yachts MONTECARLO 70



Quattro, di cui una pensata come "day toilette". Grandi, esagerata quella dedicata all'armatore.

Locali equipaggio: ●●●●

Due, separati. Con doppio accesso dalla plancia di poppa e dal pozzetto.

Sala macchine (ambiente): ●●●●●

Si sfrutta in pieno il baglio della barca, e in più l'altezza è di 95 centimetri.

Sala macchine (allestimento tecnico): ●●●●●

Come da tradizione del cantiere, è ricco e ben organizzato.

Risposta timone: ●●●●●

Rapida e reattiva, ma mai nervosa.

Risposta flaps: ●●●●

Nella media.

Stabilità direzionale: ●●●●●

Per quello che abbiamo potuto vedere noi, in una giornata di mare piatto, ottima.

Raggio di accostata: ●●●●●

Eccellente, uno dei punti di forza della barca.

Stabilità in accostata: ●●●●●

Anche qui ottimi valori.

Nonostante l'agilità dello scafo, lo sbandamento non è mai eccessivo, né repentino.

Manovrabilità in acque ristrette: ●●●●●

Due Pod e l'elica di prua.

Solo un forte vento al traverso può impensierire.

Valutazioni (da 1 a 5)

Allestimento tecnico della coperta: ●●●●

Estremamente funzionale, con un occhio di riguardo alla sicurezza.

Allestimento del pozzetto: ●●●●

Tradizionale e sgombro. Ci è piaciuto. In realtà i pozzetti sono due, c'è anche quello di prua, una vera arma in più di questa barca.

Sistemazione zattera autogonfiabile: ●●●●●

A scelta, in pozzetto sotto il divano o sul fly.

Trattamento antisdrucchiolo: ●●●●●

C'è ovunque teak. Il migliore degli antisdrucchiolo.

Vani di carico: ●●●●●

Tanti, ovunque. In più tutti i gavoni e gavoncini sono gelcottatati e rifiniti molto bene anche all'interno.

Ergonomia della plancia: ●●●●●

Leve e joystick al posto giusto, strumenti leggibili, sedile di guida regolabile in altezza.

Visuale dalla plancia: ●●●●

Bene quella anteriore, male quella posteriore. La struttura alle spalle del pilota rende cieca la visuale.

Flying-bridge: ●●●●●

Sconfinato e ben accessoriatato. Ben organizzata, in particolare, la zona cucina verso poppa.

Manca solo un fermo di sicurezza per il grande portellone che va a chiudere le scale.

Articolazione degli interni: ●●●●

Tradizionale. Senza grandi invenzioni, ma tutto molto funzionale e con un ottimale sfruttamento delle volumetrie.

Finitura: ●●●●●

Ottima, per la scelta dei materiali e soprattutto per l'attenzione ai dettagli.

Cucina: ●●●●●

Domestica. Non manca nulla. In più ci piace molto la collocazione a centro barca.

Toilette: ●●●●●

Due gli allestimenti possibili: a quattro o tre cabine.

In quest'ultimo caso si può avere in più una grande cabina armadio dedicata all'armatore o una zona ufficio.

