

# Visione e innovazione

## Vision and INNOVATION



Il Monte Carlo Yachts *MCY 70* è il primo dei modelli con cui il cantiere di Monfalcone sta rinnovando tutta la gamma. Al Cannes Boat Show vedremo anche il 76 e il 66

The Monte Carlo Yachts *MCY 70* is the first of the models with which the Monfalcone-based yard will update its entire range. We will also see the 76 and the 66 at the Cannes Boat Show

*by Francesco Michienzi - photo by Nicolas Gavet*

Un largo uso di materiali riflettenti e di superfici laccate enfatizza la luminosità di tutti gli spazi interni, come nel salone principale, dove sono ulteriormente arricchiti da ripiani in vetro e marmo nero accompagnati da dettagli in acciaio.

The large use of reflective materials and lacquered woods emphasizes brightness throughout the interior spaces, like the main saloon, where these elements are further enriched by glass and black marble countertops, alongside steel details.



GUARDANDO LE BARCHE MODERNE SI PERCEPISCE COME L'EVOLUZIONE DELLA PROGETTAZIONE abbia consegnato ai diportisti di oggi dei prodotti molto pensati e in grado di soddisfare varie esigenze. Da quelle di navigazione in sicurezza, dal comfort di bordo, passando da quelle stilistiche e di design, per arrivare a una complessità di materiali per gli arredi e la costruzione molto articolata. Racchiudere tutti questi aspetti in un prodotto solo è un esercizio complesso che richiede grandi doti progettuali, organizzazione, visione del futuro e grandi capacità industriali. Tutti elementi che non fanno difetto a Monte Carlo Yachts. Abbiamo avuto il privilegio di toccare con mano e osservare da vicino tutto il processo industriale e di provare in mare l'MCY 70, uno degli ultimi modelli del cantiere di Monfalcone di Bénéteau Group. Guidati dal direttore generale Fabrizio Iarrera, un ingegnere che ha visto e seguito la nascita di tutti i modelli costruiti da Monte Carlo Yachts. La costruzione della barca è

il frutto di uno studio approfondito in cui nulla è lasciato al caso, ogni dettaglio è definito in fase progettuale togliendo spazio all'adattamento successivo, sul campo. Si lamina 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" nello scafo 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 realizzativa, anche la miglior qualità del prodotto derivante dalla facilità e comodità d'installazione in un circolo virtuoso per cui il manufatto viene ad avere un costo produttivo inferiore.



«In Monte Carlo Yachts abbiamo sempre creduto nella visione che ci ha plasmati e guidati per oltre dieci anni», afferma Iarrera. «Una visione che vede l'armatore al centro di tutto ciò che facciamo, ispirata dalla reale necessità di reinterpretare i veri valori del lusso, come il tempo, il benessere e la responsabilità. L'MCY 70 interpreta perfettamente questi valori e i principi che guidano la nostra evoluzione nell'ottica della continuità».

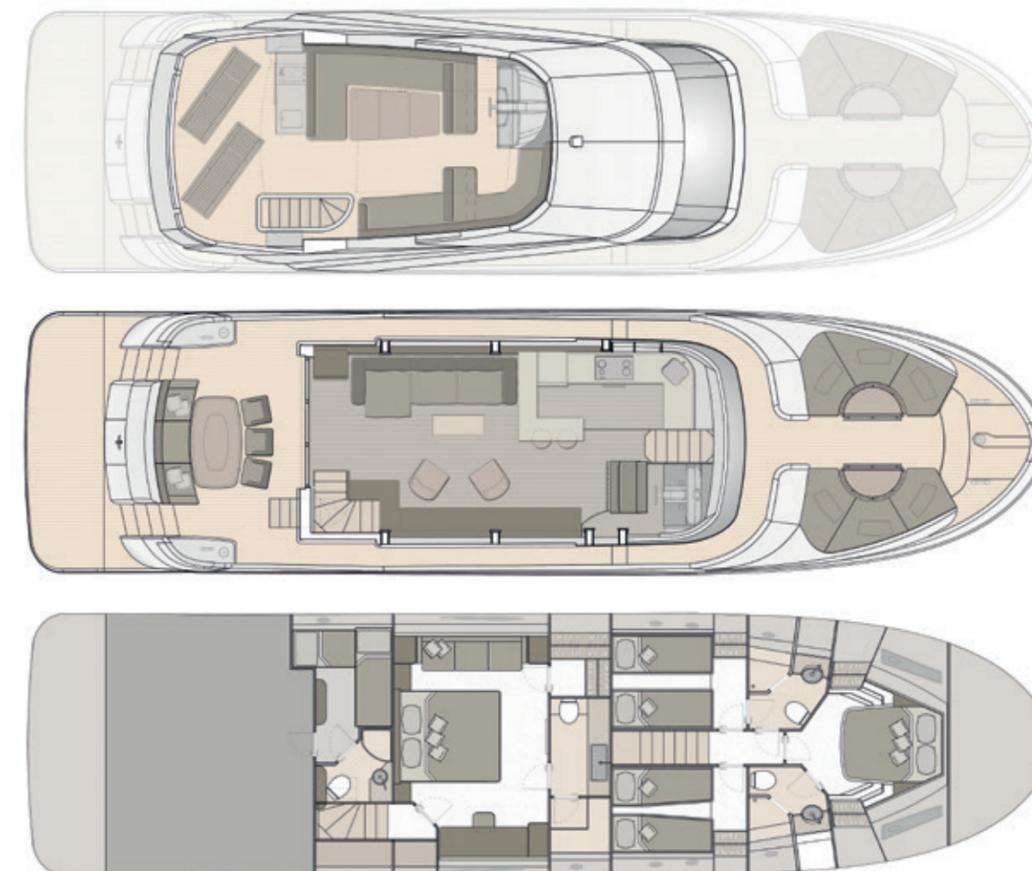
Il 70 è una barca dallo stile classico, senza concessioni al gusto retrò o alle esasperazioni aerodinamiche. Il design enfatizza il ruolo dello yacht come casa lontano da casa, con un'attenzione particolare ai volumi interni, ora più ampi, e alle aree di intrattenimento esterne, anch'esse più spaziose. Inoltre, le murate accentuano la qualità della luce e ottimizzano gli spazi sul ponte principale, mentre le nuove finestrate assieme agli ampi oblò creano una relazione ancora più diretta e coinvolgente con

l'ambiente esterno. Esteticamente lo scafo e la tuga hanno avviamenti aerodinamici e nella vista laterale la barca nel suo complesso risulta slanciata. Le linee della tuga sono eleganti e armoniche. All'interno la superficie e i volumi si ampliano in una successione di habitat lussuosi e confortevoli, ideali per la conversazione, l'intrattenimento, il riposo o le cene con i propri ospiti. L'allestimento si avvale di motivi geometrici e di strutture lineari. Un largo uso di materiali riflettenti e di superfici laccate enfatizza la luminosità di tutti gli spazi interni, come nel salone principale, dove sono ulteriormente arricchiti da ripiani in vetro e marmo nero accompagnati da dettagli in acciaio. Questi elementi sono ammorbiditi dall'ampio uso del rovere naturale nei pavimenti e nei pannelli verticali, e dai tessuti pregiati, che creano un piacevole contrasto con la brillantezza delle superfici laccate. Il fly, di notevole estensione è una zona importante per la vivibilità della barca, è protetto da un T-Top in

fibra di carbonio con supporti laterali che permettono una visione a 360. A prua, il ponte portoghese conduce a un riservato salotto sul mare, una lounge che si adatta ai diversi utilizzi durante la giornata. L'ampia superficie si dimostra ideale per accogliere letti prendisole, divani e un tavolo da pranzo con vista sul mare in uno spazio che è insieme aperto e privato. Abbiamo avuto la possibilità di fare una prova al largo di Trieste con 13 persone a bordo, circa 2000 litri di gasolio ha messo in evidenza le ottime doti della carena e dello scafo nel suo insieme. Con circa 25° di barra, procedendo a 22 nodi, il raggio di curvatura di una virata a 360° risultava di circa 40 metri; alla massima velocità, circa 28 nodi, il raggio saliva a 50. Un risultato importante considerando che la velocità rimaneva pressoché costante per tutta la virata. La manovrabilità è abbastanza buona anche grazie al sistema elettronico che consente di chiudere la virata in poco spazio.

La zona notte prevede quattro cabine e tre bagni, l'armatoriale a tutto baglio a mezza nave, due ospiti con due letti singoli e la vip a prua con letto matrimoniale.

The sleeping area houses four cabins and three bathrooms, the full beam master cabin at amidships, two guest cabins with single beds and the VIP one forward, with double bed.



All'interno la superficie e i volumi si ampliano in una successione di habitat lussuosi e confortevoli, ideali per la conversazione, l'intrattenimento, il riposo o le cene con i propri ospiti.

Inside, the area and the volumes create a succession of luxurious and comfortable spaces, which are ideal for conversation, entertainment, relaxation or having dinner with guests.



Con la barra tutta a sinistra, e al massimo della velocità, la barca si inclina di soli 14 gradi. Questo evidenzia una vincente proporzione fra scafo, propulsione e timoneria. La spinta dei due Man di 1200 cavalli ciascuno, delle trasmissioni V drive con giunto cardanico e delle eliche a 4 pale, ha fornito un'ottima coppia ai relativi assi tant'è vero che la barca entra in planata in soli 11,8 secondi mentre ne impiega altri 27 per raggiungere la massima velocità. Per una barca che a pieno carico ha una massa di 48 tonnellate, e un rapporto peso potenza di 20 chilogrammi per ogni cavallo disponibile, è decisamente un ottimo dato. La carena a geometria variabile, con un angolo nella sezione poppiera di circa 15 gradi, è molto ben bilanciata e ha 3 pattini di idrosostentamento per ogni lato. Analizzando questi dati si nota una non esasperata ricerca delle prestazioni in termini di velocità mentre si dimostra il conseguimento di un'ottima coppia ai bassi regimi per conferire agilità all'insieme scafo-propulsione. Anche alle notevoli andature, lo scafo non ha risentito di sussulti degni di considerazione e ciò denota una forma di carena che impatta l'acqua con discreta morbidezza; da premettere che le condizioni meteomarine sono state favorevoli per tutta la prova.

«L'MCY 70 rappresenta la naturale evoluzione di tutto ciò che è bello nella Collezione Monte Carlo Yachts, e si spinge oltre. Appartiene a quella famiglia nel concetto, nell'aspetto e nel design, ma è anche originale nei materiali, nei dettagli e nelle soluzioni per la vita a bordo».  
Carlo Nuvolari e Dan Lenard

«The MCY 70 represents the natural evolution of everything that is beautiful about the Monte Carlo Yachts Collection and takes it further. It belongs to that family in concept, looks and design, but it is also unique in the materials, details and on board solutions».

LOOKING AT MODERN BOATS, YOU CAN SEE HOW THE EVOLUTION OF DESIGN has given today's pleasure boaters very carefully thought-out products that can meet every need. These needs range from safety to on-board comfort, include stylistic and design requirements, and the complexity of materials for furniture and very complicated construction processes. Bringing all of these issues together in a single product is a complex exercise that requires significant design skill, as well as organisation, vision of the future and output capacity. All qualities that Monte Carlo



«The new MCY 70 perfectly embodies both the values and principles in which we have always believed and which guide our continuous evolution».

«Il nuovo Mcy 70 interpreta perfettamente i valori e i principi in cui abbiamo sempre creduto e che guidano la nostra continua evoluzione». Fabrizio Iarrera



Yachts is not lacking in. We were given the privilege of coming into close contact with the industrial process and taking a close look at them, and also of doing a trial at sea with the MCY 70, one of the latest models from the Bénéteau Group's Monfalcone yard. The yard is led by the general manager Fabrizio Iarrera, an engineer who has seen and followed the creation of all the models built by Monte Carlo Yachts. The construction of the boat is the result of a detailed study in which nothing has been left to chance, and every detail was set down at the design stage, reducing the amount of subsequent modifications that have to be done in the field. The hull is laminated at the same time as the bulkheads and the deckhouse; then the engine is fitted inside the hull, while, at the same time, most of the additional equipment and the furniture is fitted inside the framework of the internal subdivision. When the two parts are complete, they then move onto inserting the "interiors" into the hull in a precise and perfect way, with a tolerance of under a millimetre. The bulkheads and the hull are then joined together using glue developed in the aerospace sector. Then the deckhouse, together with the flybridge – which in the meantime has been finished off – is added. It is worth stressing that, as well as achieving an increase in speed, they have obtained better product quality, which the result of the ease and comfort of the installation, and there is a virtuous circle that means that the cost of the manufacturing process is reduced. «At Monte Carlo Yachts, we have always strongly believed in a vision that has shaped and guided us for ever ten years», said Iarrera. «A vision that sees the customer at the center of everything we do and which is defined by the real necessity of bringing true values back into the luxury segment such as time, well-being and responsibility. The MCY 70 perfectly represent this vision and our guiding principles of evolution alongside continuity». The 70 is a boat with a classic style. The design emphasises the role of the yacht as a home from home, with special attention paid to interior spaces, which have now become larger, and external entertainment areas, which have also been enlarged. Additionally, the walls accentuate the quality of the light and optimise the areas on the main deck, while the new windows together with the large portholes create a more direct and engaging relationship with the external environment. From an aesthetic point of view, the hull and the deckhouse have an aerodynamic feel and overall the side view of the boat is sleek. The lines of the deckhouse are elegant and harmonious. Inside, the area and the volumes create a succession of luxurious and comfortable spaces, which are ideal for conversation, entertainment, relaxation or having dinner with guests. The set-up makes the most of geometric motifs and linear structures. Significant use of reflecting materials and lacquered surfaces emphasises the luminosity

Il teak è il grande protagonista delle aree esterne e contribuisce ad accentuare il carattere marino di questo motoryacht. Gli spazi prendisole per tutti gli ospiti sono stati studiati per offrire il massimo comfort possibile.

Teak is the great protagonist of outdoor areas and contributes to enhance the marine character of this motoryacht. The sunbathing areas for guests have been designed to offer the maximum comfort.

## Velocità max nodi Top speed knots



## Autonomia mn Range nm



## Rapporto peso potenza Mass outlet power



## Rapporto lung./larg. L/W



### MONTE CARLO YACHTS SPA

Via Consiglio d'Europa 90  
I-34074 Monfalcone (GO), Italia  
tel +39 0481 283111  
fax +39 0481 283500  
info@montecarlo-yachts.it

### PROGETTO Nuvolari e Lenard

SCAFO Lunghezza fuori tutto 21,08m

- Lunghezza scafo 19,35 m • Larghezza massima 5,45m • Immersione 1,73m • Altezza sopra la linea di galleggiamento, compreso l'albero radar e le luci di navigazione, 7,99 m • Velocità massima a mezzo carico 28 kn • Velocità di crociera a mezzo carico 22 kn • Dislocamento a pieno carico 48t • Dislocamento a secco 39 t • Gasolio 4000 l • Acqua potabile 800 l • Acque grigie 350 l • Acque nere 350 l • Angoli di carena a poppa 15, a mezza nave 21
- Il progetto strutturale è stato sviluppato secondo le norme EN ISO 12215.

MOTORI 2 Man V8 1200 cv (882kW)

CERTIFICAZIONE CE Cat A

### PROJECT Nuvolari e Lenard

- HULL LOA 21.08 m • Hull Length 19.35 m (LH) • Max beam 5.45m • Draft 1.73 m • Height above waterline including radar mast and navigation lights 7.99 m
- Cruising speed (half load) 22 kn
- Maximum speed (half load) 28 kn Full load • displacement 48 ton • Unload displacement 39 ton • Fuel tank capacity 4000 l • Water tank capacity 800 l • Gray water tank capacity 350 l • Waste water tank capacity 350 l • MCY 70' has a planning hull, with a 15° deadrise angle along the entire bottom, deep "V" bow, with 6 iso-parametric spray rails.
- Structural project has been developed according with EN ISO 12215.

MAIN PROPULSION 2 Man V8 1.200 cv (882kW)

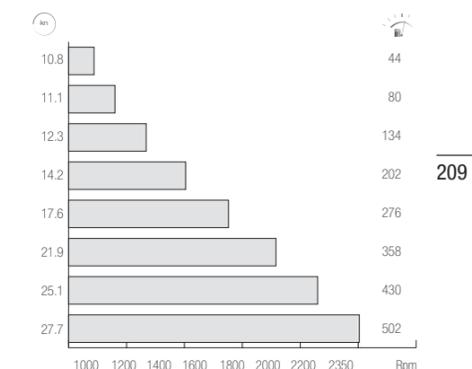
EC CERTIFICATION CAT A

## Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place	Monfalcone (VE)
Vento//Wind	10 m/sec
Mare//Sea	calmo//calm
Persone a bordo//People on board	13
Gasolio imbarcato//Fuel on board	2000 l
Acqua imbarcata//Water on board	0 l
Motori//Engines	2 Man V8 1.200 cv (882kW)

## Velocità in nodi Speed in knots

## Consumi lt/h Fuel consumption l/h



## Litro miglio (velocità di crociera) l / na mi (Cruising speed)



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l / na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
1000	10.8	44	4.1	981	53.6
1400	12.3	134	10.9	367	61.5
1600	14.2	202	14.2	281	62.4
1800	17.6	276	15.6	255	65.6
2000	21.9	358	16.3	235	67.4
2200	25.1	430	17.1	233	69.5
2350	27.7	502	18.1	220	70.1



210

### Engine Room

Con i due 2 Man V8 1.200 cv (882kW) ciascuno e trasmissioni V drive, con giunto cardanico e eliche a 4 pale, abbiamo navigato alla velocità massima di 27,7 nodi. Il consumo alla velocità di crociera è di circa 350 litri all'ora.

*With two Man V8 engines of 1.200 hp (882kW) each and the V-drive transmission, with universal joints and the four-blade propeller, we sailed at the maximum speed of 27.7 knots. Consumption at cruising speed is around 350 liters per hour.*



**Durante la nostra prova a Trieste abbiamo potuto apprezzare i bassi valori di rumorosità registrati in generale e in particolare nella suite dell'armatore con appena 61 decibel alla velocità di crociera.**

*During our sea test in Trieste, we were pleasantly surprised by the low noise levels registered on board and in particular those in the master suite, where, at the cruising speed, were only 61 decibels.*



of all of the interior areas, such as the main lounge, where they are further embellished by shelves in glass and black marble, together with steel detailing. These elements are softened by the widespread use of natural oak in the flooring and in the vertical panels, and by expensive fabrics, which create a pleasant contrast with the shiny lacquered surfaces. The flybridge, which is impressively large and is an important area in terms of the liveability of the boat, is protected by a T-Top in carbon fibre with lateral supports that allow 360-degree vision. In the bow, the Portuguese bridge leads to a private lounge looking onto the sea, a room that can be adapted to various different uses over the day. The large area is ideal for sunloungers, sofas and a dining table with sea views, in an area that is at the same time both open and private.

We had the chance to do a test off Trieste. With thirteen people on board and around 2000 litres of diesel, the yacht showed the excellent quality of its hull and its all-round construction. Turning at around 25 degrees at 22 knots, the turning radius for a full circle was around 40 metres; at top speed, so around 28 knots, that went up to fifty metres. That was a significant outcome, given that the speed stayed constant throughout the turn. Manoeuvrability is also fairly good, not least because of the electronic system that means that a turn can be done in not much space. Turning hard to port, and at top speed, the boat only tilted 14 degrees. That shows that the balance between hull, power unit and steering is a winning combination. The thrust produced by the two 1200 hp MAN engines, the V-drive transmission with universal joints and the four-blade propeller provided excellent torque to the respective axles, to such an extent that the boat started planing in just 11.8 seconds, while it took another 27 to get to top speed. For a fully-loaded boat weighing 48 tonnes, and a weight to power ratio of 20kg per horsepower, those are definitely good figures. The variable geometry hull, with an angle in the stern section of around fifteen degrees, is very well balanced and has three spray rails to give lift on either side. Looking closely at all this, you can feel that the designers have sought, without exaggerating, to get good speed performance, while you can see that they have achieved excellent torque at low rev levels to make the hull-engine combination very agile. Even at high speed the boat doesn't shudder to any noticeable extent, and that means that it has a hull shape that meets the water very softly; although it should be said that the sea and weather conditions were favourable throughout the test. ▴