

Tornare alle ORIGINI BACK to the ROOTS

La nuova versione del primo modello di Monte Carlo Yachts introduce molti **elementi stilistici** e di contenuto tecnologico che rispondono alle **esigenze** degli armatori di oggi

The new version of Monte Carlo Yachts' first model introduces a lot of **stylistic elements** and technology that meet the needs of today's owners

by Francesco Michienzi



23.6m



La presenza di numerosi spazi vivibili sul ponte principale permette di **rilassarsi comodamente** sui divani e sulle poltrone, oppure di cenare sul tavolo in marmo di Carrara.

The presence of numerous liveable areas on the main bridge means that you can **relax in ease** on the sofas and on the armchairs, or you can dine on the Carrara marble table.



È UN'EVOLUZIONE PROFONDA NONOSTANTE IL VESTITO SEMBRI CAMBIATO POCO. L'intento dei progettisti è quello di offrire un modello senza tempo. Il *Monte Carlo Yachts 76* dopo 10 anni si evolve, restando fedele al suo Dna. Esteticamente si fa comunque riconoscere come inedito. Il disegno complessivo è classico e moderno allo stesso tempo in virtù dei grandi oblò nelle fiancate, ora molto più grandi, aderenti alla tradizione stilistica del brand e che permettono una maggiore esposizione alla luce naturale consentendo un'esperienza ancora più ravvicinata e personale con il mare. Anche i montanti a specchio che raccordano in modo equilibrato lo scafo con la parte superiore della tuga, contribuiscono a dare all'imbarcazione un aspetto più moderno. «L'MCY 76 è il simbolo dell'inizio della nostra storia, cominciata più di dieci anni fa», racconta Fabrizio Iarrera, Amministratore Dele-

gato di Monte Carlo Yachts. «L'MCY 76 rappresenta il naturale successore del primo yacht che abbiamo progettato insieme a Monte Carlo Yachts più di dieci anni fa», raccontano Carlo Nuvolari e Dan Lenard. «Da allora abbiamo portato a termine numerosi progetti: ciascuno di essi condivide chiaramente i tratti distintivi della collezione MCY, pur mantenendo un fascino e una personalità unici. Progettare di nuovo l'MCY 76 è stato in un certo senso come tornare alle proprie origini, riscoprendo i tratti di una bellezza che ha saputo vivere nel tempo».

Il nuovo modello cresce poco nelle dimensioni, 23,06 metri la lunghezza fuori tutto, sostanzialmente uguale, il baglio massimo, di 5,75 metri, è di 17 centimetri in più. L'immersione sotto le eliche è 1,85 metri, 20 centimetri in più rispetto al vecchio modello. La massa complessiva registra un peso a secco di 52 tonnellate.

Il rovere bianco e quello grigio decapato, insieme ai dettagli laccati e riflettenti, arricchiscono l'elegante arredamento degli spazi interni lungo tutto il ponte principale fino al corridoio, e l'interno di tutte e quattro le cabine.

White and grey-tinged oak, together with lacquered and reflecting details, enrich the elegant furnishing of the interior spaces throughout the entire main deck, including the corridor, and the interior of all four cabins.





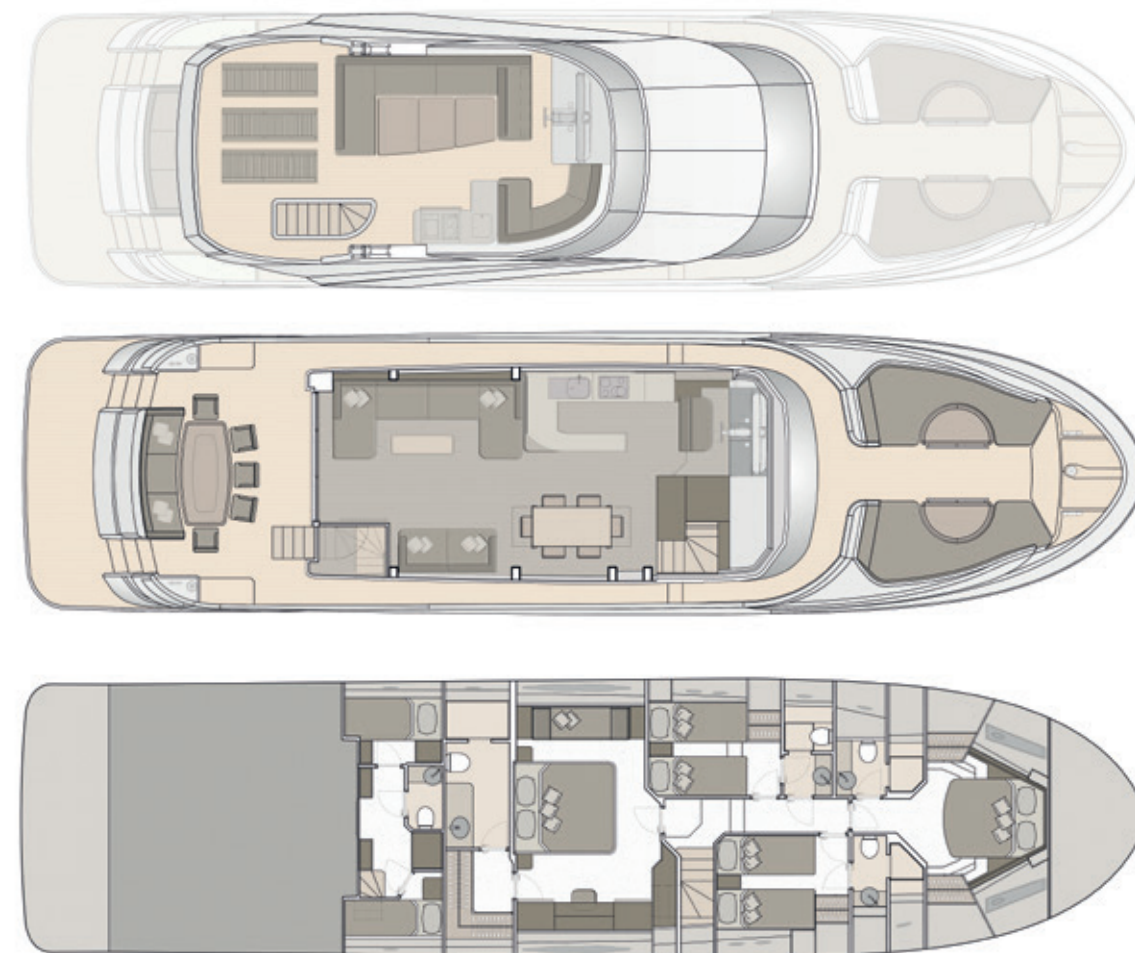
I motori sono sempre i Man di 1400 cavalli ciascuno con 12 cilindri a V di 90 gradi. Le trasmissioni sono in V drive della ZF da cui l'asse in acciaio Aisi 316 Marinox 17 raggiunge le eliche da 880 mm di diametro con un'inclinazione di 13°; la giusta clearance fra elica e scafo è consentita dalla presenza di 2 tunnel in carena. A bordo ci sono novità immediatamente percepibili per la robusta iniezione di tecnologie frutto di un processo produttivo affinato negli anni. Il tutto deve nascere da uno studio approfondito in cui nulla è lasciato al caso, ogni dettaglio è definito in fase progettuale e togliendo spazio all'adattamento o "aggiustamento" successivo, sul campo. Si parte dalla laminazione contemporanea di scafo, paratie e tuga; successi-

vamente si dispone l'apparato propulsivo all'interno dello scafo mentre, allo stesso tempo, si dispone la maggior parte dell'impiantistica ausiliaria e degli interni all'interno del frame della suddivisione interna. Quando i due item sono completi allora si passa nell'inserimento degli interni nello scafo. Questa operazione si svolge mediamente in una quindicina di secondi. Le paratie e lo scafo sono poi unite tramite incollaggio con prodotti di derivazione aeronautica. Successivamente viene aggiunta la tuga completa di fly, nel frattempo già ultimata. Da sottolineare, oltre all'incremento di velocità produttiva, anche la miglior qualità del prodotto derivante dal poter allestire gli interni e gli impianti avendo a disposizione anche un'altra zona di lavoro, cioè

quella esterna. Infatti, è possibile lavorare in luoghi altrimenti inaccessibili con la presenza della struttura dello scafo. Si deve aggiungere una maggior velocità di installazione degli impianti: immaginatevi a installare un tubo, imbullonare una flangia, eseguire un rivettamento in un posto angusto e magari poco illuminato o arieggiato... oppure in posizione eretta, alla luce e aria naturale... Facilità e comodità d'installazione si traducono quindi, in un colpo solo, in maggior velocità, qualità produttiva e, non per ultimo, ambiente lavorativo migliore che a sua volta rafforza i primi due aspetti citati; in un circolo virtuoso per cui il prodotto viene ad avere un costo produttivo inferiore. Il layout dei rinforzi strutturali prevede quattro correnti longitudinali disposti da

La zona notte prevede la suite dell'armatore a centro nave a tutto baglio, una vip a prua e due cabine ospiti con letti gemelli, tutte dotate di bagno privato.

The cabin area features the owner's full-beam suite located amidships, a VIP cabin in the bows, and two twin-bed guest rooms, all of them with their own bathroom.



Fra l'ampia gamma di tessuti pregiati scelti dall'armatore spiccano marchi come **Pierre Frey, Hermès e Rubelli.**

Standing out amongst the wise range of expensive fabrics chosen by the owner are brands like **Pierre Frey, Hermès and Rubelli.**

Quick has supplied the windlass, the kedging, the thrusters, the boiler, and all the interior and exterior lights.

Quick ha fornito il salpa ancora, i tonneggi, le eliche di manovra, il boiler e tutte le luci interne ed esterne.

prora a poppa e da soli due madieri posti nel locale macchine; l'assenza di rinforzi trasversali è compensata dalle sei paratie strutturali e da un importante spessore dello scafo realizzato in sandwich in Pvc impregnato totalmente per infusione con resina vinilestere. Nelle zone maggiormente sollecitate sono presenti inserti in carbonio o kevlar. La carena è a geometria variabile con un deadrise poppiro di 15° ed è munita di 3 coppie di pattini di idrosostentamento. Abbiamo provato il 76 nelle acque del golfo di Trieste con onda tra 0,5 e un metro di altezza e vento intorno ai 5 nodi. Molto buona la risposta dinamica delle strutture non avvertendo scricchioli

o vibrazioni anomale. Nella navigazione con mare al mascone il 76 ha evidenziato una buona stabilità trasversale grazie a un efficace momento raddrizzante. Con la barra tutta a dritta, navigando con i motori a 2000 giri/minuto, lo scafo si inclina di soli 5 gradi. I due Man di 1.400 cavalli ciascuno forniscono un'eccellente coppia e, unitamente alla logica della centralina, spingono efficacemente la barca oltre i 26 nodi, partendo da fermi, in 38 secondi. La barca plana in meno di 16. La manovrabilità è molto buona sebbene con raggi di virata non strettissimi; a 20 nodi il raggio di girazione è di circa 40 metri e alla massima velocità il raggio è di circa 50 metri.

IT IS A PROFOUND EVOLUTION FROM THE PREVIOUS MODEL. The designers wanted to create a timeless yacht. And after ten years, the Monte Carlo Yachts 76 has evolved, while staying faithful to its DNA. Its looks, however, make it feel new. The overall design is classic and modern at the same time, because of the large portholes in the side, which have now been made a lot larger, and follow the stylistic tradition of the brand and allow greater exposure to natural light and close contact with the sea. Even the reversed frames that connect in a balanced way the hull with the upper part of the deckhouse help to give the boat a more modern look. «The MCY 76 is the symbol of the beginning of our story, which started over ten years ago», says Fabrizio Iarrera, CEO at Monte Carlo Yachts. «The MCY 76 represents the natural successor to the first yacht that we designed together with Monte Carlo Yachts over ten years ago», say Carlo Nuvolari and Dan Lenard. «Since then, we have done a lot of projects: each of them clearly shares the distinctive traits of the MCY collection, while keeping its unique fascination and personality. Redesigning the MCY 76 has been, in a way, like going back to our origins, and rediscovering the traits of a beauty that has been able to last over time».





Engine Room

Con i due 2 Man V12 1.400 cv (1029kW) ciascuno e trasmissioni V drive, con giunto cardanico e eliche a 4 pale, abbiamo navigato alla velocità massima di 26 nodi. Il consumo alla velocità di crociera è di circa 354 litri all'ora.

With two Man V12 engines of 1.400 hp (1029kW) each and the V-drive transmission, with universal joints and the four-blade propeller, we sailed at the maximum speed of 26 knots. Consumption at cruising speed is around 354 litres per hour.



The new model hasn't become much larger: with an overall length of 23.06 metres, which is essentially unchanged, and a maximum beam of 5.75 metres, making it 17 centimetres wider. Draught under the propellers is 1.85 metres, 20 centimetres more than the old model. Overall dry weight is 52 tonnes. The power still comes from two 1400 hp MANs with 12 cylinders in a 90-degree V. Transmission is a V-drive by ZF, by which the steel shaft AISI 316 Marinox 17 reaches the 880mm diameter propellers, which are set at 13 degrees; two tunnels in the hull ensure the correct clearance between the propeller and the boat. On board, there are new developments that are immediately

perceptible because of the robust injection of technology, which is the fruit of a production process that has been refined over the years. All of which can only come from in-depth research in which nothing has been left to chance, every detail has been defined at the design stage, eliminating the need for any kind of subsequent adaptation or adjustment. This starts from laminating the hull, bulkheads, and deckhouse at the same time; then the engine is placed inside the hull while, at the same time, most of the auxiliary systems and the interiors are placed within the internal subdivision frame. When the two processes are complete, they then move on to insert the interiors into the hull. This operation is normally done in fifteen seconds. The bulkheads and the hull are then joined using glue derived from the aerospace industry. The deckhouse, complete with the fly bridge – which in the meantime has been completed – is then added. It is worth underlining, that as well as the increase in production speed, there is an improvement in the quality of the product that comes from being able to fit out the interiors and the on-board equipment while having another work area available, ie the one outside the boat. Indeed, one can work in places that would otherwise be inaccessible because of the presence of the hull structure. You have also got to say that it is quicker to install the equipment: imagine what it would be like fitting a tube, bolting up a flange, applying a coating in a tight corner that perhaps isn't very well lit, or not well ventilated... or in an upright

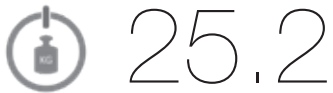
Velocità max nodi
Top speed knots



Autonomia mn
Range nm



Rapporto peso
potenza
Mass
outlet power



Rapporto lung./larg.
LW



MONTE CARLO YACHTS SPA
Via Consiglio d'Europa 90
I-34074 Monfalcone (GO), Italia
tel +39 0481 283111
fax +39 0481 283500
info@montecarloyachts.it

PROGETTO: Nuvolari e Lenard
SCAFO: Lunghezza fuori tutto 23,60m • Lunghezza scafo 21,40m • Larghezza massima 5,7 m
• Immersione 1,85m • Dislocamento a pieno carico 64 t • Dislocamento a secco 52 t • Gasolio 5000 l
• Acqua potabile 1000 l • Acque grigie 350 l
• Acque nere 350 l
MOTORI: 2 Man V12 1400 cv o 2 Man V12 1550 cv
INVERTITORI: ZF 665 V
CERTIFICAZIONE CE: Cat A

PROJECT: Nuvolari and Lenard
HULL: LOA 23.60m • Length 21.40m • Max beam 5.75m • Draft 1.85m • Full load displacement 64 ton
• Unload displacement 52 ton • Fuel tank capacity 5000 l • Water tank capacity 1000 l • Gray water tank capacity 350 l • Waste water tank capacity 350 l
MAIN PROPULSION: 2 Man V12 1550 hp or 2 Man V12 1400 hp
INVERTER: ZF 665V
EC CERTIFICATION: CAT A

Degni di nota sono i valori rilevati di rumore irradiato. Alla massima velocità, situazione normalmente più gravosa, in cabina armatore si raggiungono a stento i 76 dBA. Alla velocità di crociera il rumore rilevato in plancia rimane intorno i 70 dBA.

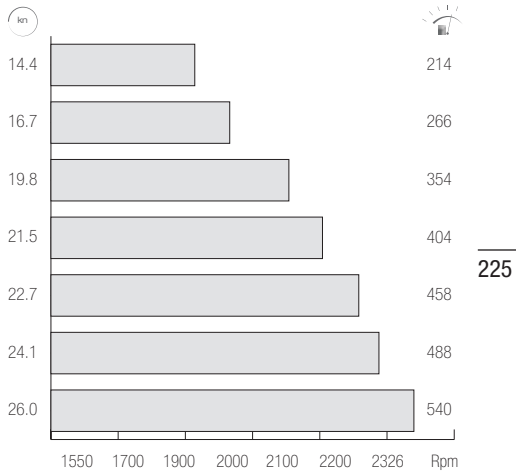
The noise readings are worthy of note. At top speed, which is normally the worst situation for it, barely 76 decibels were reached in the owner's cabin when planning. At cruising speed, the sound when planning stayed at around 70 decibels.

Condizioni della prova
Conditions on test

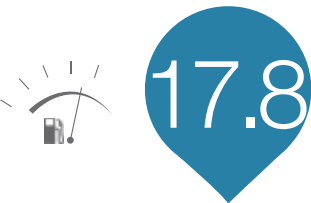
Località//Place Trieste
Vento//Wind 5 kn
Mare//Sea state calmo//calm
Persone a bordo//People on board 12
Gasolio imbarcato//Fuel volume on board 2500 l
Acqua imbarcata//Water volume on board 250 l

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
1550	14.4	214	14.8	336	63.6
1700	16.7	266	15.9	313	64.5
1900	19.8	354	17.8	279	65.1
2000	21.5	404	18.7	266	65.9
2100	22.7	458	20.1	247	66.7
2200	24.1	488	20.2	246	68.9
2326	26.0	540	20.7	240	71.1



position, in natural light and air... Comfort and ease of installation thus translate, at a stroke, into greater speed, higher production standards and, last but not least, a better work environment, which in turn boosts the first two aspects mentioned; in a virtuous circle by which the product comes out costing less to produce. The layout of the structural strengtheners allow for four longitudinal reinforcements laid from stern to bow, and just two floor plates in the engine room; the absence of transversal strengtheners is compensated for by six structural bulkheads and by the thickness of the hull, which is made in a PVC sandwich that is completely infusion-filled with vinylester resin. In the areas that take most of the stress there are inserts in carbon fibre or Kevlar. The hull has a variable geometry design, with a stern deadrise of fifteen degrees, and is equipped with three pairs of hydrofoil blades. We tried out the 76 in the waters of the gulf with waves varying between half a metre and a metre in height, and with a wind of around five knots. The dynamic response from the structure was very good, and there was no sign of scraping or strange vibrations. When taking the waves at 45 degrees, the 76 showed that it had good transverse stability, thanks to an effective righting moment. Turned fully to starboard, and with the engines at 2000 rpm, the boat only tipped five degrees. The two 1400 MAN engines provide excellent torque and, together with the computing input from the control unit, push the boat effectively beyond 26 knots, from a standing start, in 38 seconds. The boat starts planning in less than 16 seconds. Manoeuvrability is very good, although the turning circle is not particularly tight: at twenty knots, the radius is around forty metres and at top speed it is around fifty. ▴

La cucina attrezzata e armoniosamente integrata all'arredamento del salone, è pensata per esaudire ogni esigenza dell'armatore.

The galley is fitted and integrates harmoniously with the lounge furnishings: it is designed to meet all the owner's needs.

«L'MCY 76 è il simbolo dell'inizio della nostra storia, iniziata più di dieci anni fa».

«The MCY 76 is the symbol of the beginning of our story, which started over ten years ago».
Fabrizio Iarrera

