

# Luxury CRUISER

L'entry level di Monte Carlo Yachts è una barca equilibrata, sintesi perfetta di un mondo fatto di particolare cura dei dettagli e uso di materiali pregiati tipici dei megayacht

The entry-level boat in the Monte Carlo Yachts range is well balanced and is the perfect combination of great attention to detail and the typical use of the expensive materials of megayachts

by Francesco Michienzi

# 20.11m



The layout of the MCY 66, which was developed to give owners even more room, means there is greater interaction between the interior and exterior areas.

The lounge is a continual area between the galley, located towards the stern, and the living area which is further forward.

Il layout dell'MCY 66, concepito per offrire all'armatore spazi ancora più ampi, consente una maggiore interazione tra le aree interne ed esterne. Il salone presenta uno spazio continuo tra la cucina a poppa e la zona living situata verso prua.



L'ESTETICA È EQUILIBRATA IN LINEA CON IL FAMILY FEEL DELLA GAMMA. Il colore dello scafo conferisce all'MCY 66 un carattere deciso che mette in evidenza una cura minuziosa dei dettagli che esaltano uno studio progettuale in ogni singolo particolare della barca. Gli elementi classici sono riletti in chiave moderna e il risultato è un design all'avanguardia, ma non estremo, che emerge nella linea complessiva della barca. Il 66 rappresenta la seconda generazione di Monte Carlo Yachts, frutto di una progettazione che risponde meglio allo stile di vita degli armatori di oggi. I volumi interni sono più spaziosi, la visuale più ampia, la luminosità maggiore e le possibilità di personalizzazione sono più estese. Le ampie aperture sulle murate consentono un incremento significativo in termini di volumi interni ed esposizione alla luce. Ciò è particolar-

mente evidente sul ponte principale dove il salone presenta uno spazio continuo tra la cucina a poppa e la zona living situata verso prua. Il flybridge, con i suoi 25,2 metri quadrati, permette innumerevoli soluzioni di personalizzazione. Il layout può tradursi ad esempio in una comoda area pranzo e relax servita da una cucina open air, perfetta anche per una cena esclusiva e momenti di relax a bordo. Sottocoperta sono presenti tre cabine, quella vip a estrema prua, una ospiti con 2 letti singoli e quella armatoriale posta leggermente a pruvia della mezzera, a tutto baglio. A poppa c'è una quarta cabina con due letti e dotata di bagno per l'equipaggio. Gli interni sono caratterizzati da oblò ancora più grandi che creano un ambiente più luminoso e confortevole nella cabina armatoriale e a prua conferiscono alla cabina VIP una maggiore esposizione alla

luce naturale. Il decor ha uno stile contemporaneo e sofisticato con materiali riflettenti, specchi, legno laccato, elementi in marmo lucido arricchiti da dettagli in rame. Tessuti pregiati, pietre naturali e pelli di manifattura italiana sono di altissima qualità. Il flybridge è protetto anche nelle ore più calde dal T-Top in carbonio, che può essere in parte aperto attraverso un soft-top ad apertura elettrica. Oltre alla timoneria sul fly c'è la postazione di guida interna dotata di un sofisticato sistema di controllo e monitoraggio. A fianco del sedile di guida troviamo una porta di accesso al camminamento esterno, con azionamento parzialmente elettrico. Dal ponte portoghese si passa all'estrema prua attraverso un passaggio centrale che separa due zone prendisole/lounge. Il pavimento a prua è ribassato per permettere di effettuare le manovre in piedi.







La presenza diffusa di accessori utili alla buona conduzione dell'imbarcazione rappresentano l'attenzione che il cantiere pone alla sostanza più che all'apparenza. Abbiamo provato questa barca al largo di Trieste in una giornata con poca onda, pioggia leggera e assenza di vento. I motori della nostra prova erano due MAN, 8 cilindri a V di 90 gradi, di 1200 cavalli ciascuno. In alternativa si possono montare due motori di 1000 cavalli ciascuno. Affondiamo la manetta che, essendo elettronica, ha reimpostato un ritardo notevole. Ormai sono tutte così. Il vantaggio è che non si commettono errori, lo svantaggio è quello che si deve attendere alcuni secondi prima che la barca reagisca. Un elemento che subito si lascia apprezzare è l'assenza di vibrazioni grazie a una indubbia meticolosità costruttiva. La rigidità della struttura e la geometria della carena contribuiscono sicuramente positivamente.

La manovrabilità è abbastanza buona anche grazie al sistema che consente di chiudere una virata in poco spazio, assicura stabilità di rotta e facilità di manovra ai bassi regimi. I raggi di curvatura, procedendo ad andature comprese fra 20 e 30 nodi, si attestano intorno ai 70 metri e la risposta al timone è pronta e repentina, consentendo virate strette ma al contempo morbide. La reattività si manifesta anche in fase di accelerazione. Con partenza da fermo il tempo minimo per planare è di 15 secondi e per raggiungere la massima velocità superiore a 30 nodi, se ne devono aggiungere altri 28. Sono dati buoni, imputabili alla funzionale sinergia fra geometria della carena e sistema propulsivo. La carena a geometria variabile, con V profondo a prua, ha un angolo a mezza nave di 22 gradi e a poppa di 17, ci sono anche tre pattini di idrosostentamento dinamico per ogni lato della carena. Lo scafo è realizzato

in vetroresina con resina vinilestere. La laminazione, manuale, è single skin per la carena, mentre è a sandwich per coperta, sovrastrutture e rinforzi con un core in pvc. Caratteristiche costruttive che si riflettono molto positivamente nelle prestazioni della barca. Nelle controviriate strette il cambio di direzione è rapido ma non brusco; il 66 cambia lato di inclinazione velocemente, senza accelerazioni improvvise evitando di far perdere l'equilibrio a chi si trova in piedi o facendo cadere materiale lasciato inavvertitamente sul tavolo. Sono tutti fattori che, messi insieme, delineano non solo un ottimale processo di progettazione, ma anche un'attenta messa a punto di tutto l'insieme carena, propulsione e timoneria. Buono l'assetto che varia di poco oltre i 4° nella fase di ingresso in planata. Alla massima velocità i due propulsori consumano 462 litri all'ora, mentre a un'andatura di crociera rimangono poco sotto i 350.

Gli ampi oblò nella cabina armatore sono ancora più grandi creando un ambiente molto luminoso e confortevole. A prua conferiscono alla cabina VIP una maggiore esposizione alla luce naturale.

The portholes in the master cabin are larger still, thus creating a very luminous and comfortable space. In the stern, they give the VIP cabin greater exposure to natural light.



L'uso di materiali riflettenti, specchi e legno laccato, in armonia con le ampie finestre laterali, regala ancora più risalto alla luce naturale.

The use of reflecting materials, mirrors and lacquered wood, which is in harmony with the large side windows, brings out the natural light even more.





La capacità dei serbatoi del carburante è di 3.500 litri, ma in autonomia si traduce in 230 o 250 miglia nelle previsioni più ottimistiche. La barca che abbiamo provato era dotata di Bow e Stern Thruster 24 volt da 10 kW, oltre a uno stabilizzatore giroscopico NG9 di Seakeeper.

THE LOOK IS BALANCED AND IS IN LINE WITH THE FAMILY FEEL OF THE REST OF THE RANGE. The colour of the hull gives the MCY 66 a decisive personality that brings out the meticulous attention to detail that shows the best of the design project in every individual part. A new look is taken at the classic elements, which are re-examined with a modern spin, and what results is a design that is cutting edge without being extreme, and which comes through in the overall look of the boat. The 66 represents the second generation of the Monte Carlo Yachts output, which is the fruit of an approach to design that best meets the lifestyle of today's owners. The interiors are more spacious, the views are more sweeping, there is greater luminosity and there are more customisation options. The wide openings in the sides of the boat mean that there is a significant increase in terms of interior volumes and exposure to light. That is particularly obvious on the main deck, where the lounge has a continuous area between the galley going aft, and the living area which is further forward. The fly bridge, with its 25.2 square metres, allows a very large number of customisation possibilities. The layout can be changed to give a comfortable dining and relaxation area served by an open-air galley that is also perfect for an exclusive dinner or relaxing on board. Below decks there are three cabins, the VIP one deep in the bows, a guest one with two single beds, and the full-beam master cabin that is slightly forward amidships. In the stern there is a fourth cabin with two beds and a bathroom



for the crew. The interiors stand out because of their large portholes, which create a more luminous and comfortable environment in the master cabin, and in the bows give the VIP cabin greater exposure to natural light. The decor is done in a contemporary and sophisticated style with reflecting materials, mirrors, lacquered wood and parts in polished marble enriched with copper touches. There are fabulous fabrics, natural stones and Italian-made leather, all of the highest quality. The fly bridge is also protected during the hottest time of day by the carbon fibre T-Top, a large section of which can be detached using an electrically-operated soft top. As well as the steering position on the fly bridge, there is also one inside that is equipped with a sophisticated control and monitoring system.

**Nella pagina a lato, la zona di prua con il ponte portoghese che conduce a un riservato salotto sul mare, una lounge che si adatta ai diversi utilizzi durante la giornata. Sopra il flybridge, sotto il pozzetto di poppa.**

The page alongside shows the area to stern with the Portuguese bridge that leads to an exclusive lounge area that looks onto the sea, and which changes for different uses during the day. Above is the flybridge, and below the cockpit in the stern.







**Engine room**  
Nella versione che abbiamo provato c'era una coppia di motori turbodiesel MAN 8 cilindri a V di 90 gradi di 1.200 cavalli, che assicurano una velocità di crociera a medio carico di 26 nodi e una massima di 30.

*The version that we tried out had a pair of 1200 hp MAN turbodiesel engines with eight cylinders in a 90-degree V, that give a cruising speed of 26 knots when moderately loaded, and a top speed of 30.*

Il flying-bridge è di circa 25 metri quadrati di superficie. Perfettamente attrezzato è protetto dal T-Top in carbonio, che può essere in parte aperto attraverso un soft-top ad apertura elettrica.

There is a fly bridge of around 25 square metres. It is perfectly fitted out and protected by a carbon fibre T-Top, a large section of which can be detached using an electrically-controlled soft top.

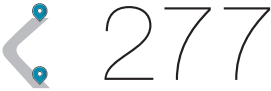
Alongside the helmsman's seat there is a door giving access to the exterior walkway, which is partially electrically driven. From the Portuguese bridge you reach the far end of the bow through a central passage that separates the sunbathing area from the lounge. The deck level going forward is lower so you can manoeuvre standing up. The widespread presence of accessories that are useful when sailing is a reflection of the attention that the yard gives to substance over appearance. We tried the boat off Trieste on a day without many waves, light rain and no wind. The engines we used in the test were two 1200 horsepower MANs with eight cylinders in a ninety-degree V. Alternatively, two 1000 hp engines can be fitted. We opened the throttle right up, although because it is electronic there was a significant delay in the response time. Nowadays they are all made that way. The advantage is that you don't make mistakes, the disadvantage it has is that you have to wait a few seconds before the boat reacts. Something that you immediately appreciate is the lack of vibration, the result of meticulous care during construction. The strength of the structure and the geometry of the hull certainly contribute. Manoeuvrability is quite good, not least because of the system that means you can turn in not much room, and which ensures you hold your course and can manoeuvre at low revs. The turning radius circles when you are doing between 20 and 30 knots is around 70 metres and the boat reacts agilely and quickly to the helm, meaning you can do turns that are tight but also smooth. The boat's reactivity can also be seen during acceleration; from a standing start, the minimum needed to start planing is 15 seconds, and only a further 28 are required to reach top speed at 30 knots. Those are good figures and can be attributed to the functional synergy between the hull and the propulsion system. The variable geometry hull, with a deep V bow, has a deadrise of 22 degrees amidships, and 17 degrees in the stern.



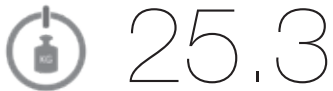
Velocità max nodi  
Top speed knots



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@montecarloyachts.it**

**PROGETTO:** Nuvolari e Lenard  
**SCAFO:** Lunghezza fuori tutto 20,11m • Larghezza massima 5,20 m • Immersione 1,13 m • Dislocamento a pieno carico 45 t • Dislocamento a secco 38 t  
• Gasolio 3500 l • Acqua potabile 700 l • Acque grigie 300 l • Acque nere 250 l

**MOTORI:** 2 MAN V8 1200 cv (882kW) a 2300 rpm  
**INVERTITORI:** 2 ZF 510 – 1 A Direct mount marine transmission

**ASSI:** Marincox 17, diam. 80 mm  
**ELICHE:** NiBrAl alloy, quattro pale, 880 mm di diametro  
**SISTEMA DI STABILIZZAZIONE:**  
n.1 Seakeeper gyro stabilizer NG 9  
**CERTIFICAZIONE CE:** Cat A  
**PREZZO:** 1.750.000€ con motori MAN V8 1200

**PROJECT:** Nuvolari and Lenard  
**HULL:** LOA 20.11 • Max beam 5.20m • Draft 1.13m • Full load displacement 45 ton • Unload displacement 38 ton • Fuel tank volume 3500 l • Water tank volume 700 l • Gray water tank volume 300 l • Waste water tank volume 250 l  
**MAIN PROPULSION:**  
2 MAN V8 1.200 hp (882kW) at 2.300 rpm  
**GEARBOX:**  
ZF 510 – 1 A Direct mount marine transmission

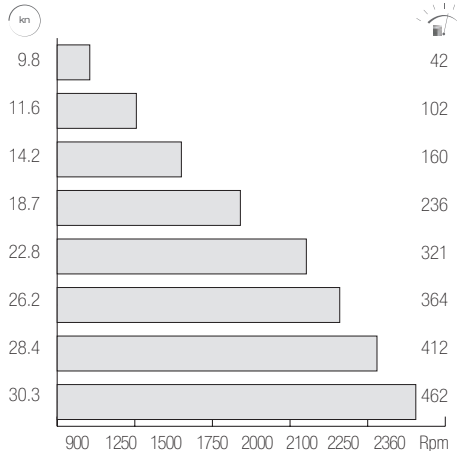
**SHAFTS:** Marincox 17, diam. 80 mm  
**PROPELLERS:**  
NiBrAl alloy, four blades, 880 mm diameter  
**STABILIZING SYSTEMS:**  
n.1 Seakeeper gyro stabilizer NG 9  
**CE CERTIFICATION:** CAT A  
**PRICE:**  
1,750,000€ powered with MAN V8 1200 engines

Condizioni della prova  
Conditions on test

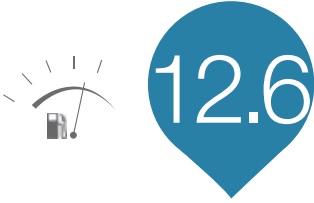
Località//Place Trieste  
Vento//Wind speed 5 m/sec  
Mare//Sea state Calmo//Calm  
Persone a bordo//People on board 12  
Gasolio imbarcato//Fuel volume on board 2100 l  
Acqua imbarcata//Water volume on board 200 l  
Motori//Main propulsion 2 MAN V8 1.200 hp (882kW)

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 |
| 900                           | 9.8                 | 42                                          | 4.2                                                | 816          | 56.4                                         |
| 1250                          | 11.6                | 102                                         | 8.8                                                | 398          | 59.7                                         |
| 1500                          | 14.2                | 160                                         | 11.2                                               | 310          | 61.2                                         |
| 1750                          | 18.7                | 236                                         | 12.6                                               | 277          | 63.1                                         |
| 2000                          | 22.8                | 321                                         | 14.0                                               | 248          | 65.2                                         |
| 2100                          | 26.2                | 364                                         | 13.8                                               | 251          | 69.7                                         |
| 2250                          | 28.4                | 412                                         | 14.5                                               | 215          | 70.2                                         |
| 2360                          | 30.3                | 462                                         | 15.2                                               | 229          | 71.2                                         |





There are also three dynamic hydro supporting fins on each side of the hull. The boat was made in glass fibre with vinyl ester resin. Single skin lamination, done by hand, is used for the hull, while a sandwich technique is used for the deck, superstructure and strengtheners, with a core in PVC. Those are construction features that are reflected very positively in the boat's performance. In tight turns, it changes direction quickly, but not brusquely; the 66 changes the side it leans to very quickly but at the same time, it doesn't make unexpected bursts of acceleration, meaning that anyone who is standing doesn't lose their balance, or things unintentionally left on the table don't slide off. These are all factors that, taken together, don't just reflect an excellent design process, but also the way in which the overall hull, propulsion and steering elements have been carefully perfected. The trim is good and hardly changes from the 4 degrees at which planing starts. At top speed, the two engines use 462 litres an hour, while at cruising speed they stay at just under 350. The fuel tanks hold 3500 litres, but in range terms that means 230 nautical miles, or 250 if you are being very optimistic. The boat that we tried out was fitted with 24 volts bow and stern thrusters generating 10 kW, as well as a Seakeeper NG9 gyroscopic stabiliser. ▴

Le nuove finestrate,  
assieme agli ampi oblò,  
creano una relazione  
ancora più diretta  
e coinvolgente con  
l'ambiente esterno.

The new windows,  
together with the large  
portholes, create an  
even more direct and  
enveloping relationship  
with the exterior.

