

Fly o non fly?

La S indica che si tratta della versione sportiva del “vecchio” MC5. Il fly non è scomparso del tutto. C'è solo quel che serve

Fly or not?

The S means that it's the sporty version of the “old” MC5. The fly has not completely disappeared. There's just what is needed

by Niccolò Volpati photo by Massimo Ferrari

15.10m

► VENTO TESO E ONDA PIUTTOSTO FASTIDIOSA PERCHÉ SUPERA IL MEZZO METRO DI ALTEZZA. Le condizioni non sono proibitive, ma decisamente poco confortevoli. Almeno per una barca a motore, soprattutto se progettata per soddisfare le esigenze di tranquilli crocieristi. Molliamo gli ormeggi dalla banchina del Real Club Nautico e mettiamo la prua verso l'imboccatura del porto. Appena usciti affondo la manetta del gas. L'accelerazione non è strepitosa, ma la barca non è nemmeno un chiodo. In sei secondi la carena è fuori dall'acqua e per raggiungere la massima velocità ce ne vogliono 26. Per la massima dobbiamo tribolare. Colpa del mezzo metro d'onda che ci costringe a lavorare con i trim tab. Probabilmente con mare piatto saremmo potuti arrivare perfino un po' più in là. In ogni caso il Gps segna un ragguardevole **29,5 nodi**. L'erogazione della potenza è molto regolare. Non ci sono buchi e nemmeno sbalzi. Equilibrata anche la maneggevolezza e la capacità di stringere la virata a tutta velocità. I due IPS 600 sono stati regolati proprio per evitare virate troppo strette. La visibilità dall'unica postazione di guida non è ottimale. Il vetro del parabrezza è un po' troppo corto e così, se si rimane in piedi, non si ha una vista chiara verso l'orizzonte. Molto meglio da seduti. La postazione del timoniere è una sola perché la particolarità del 5S, a differenza del "vecchio" 5 è quella di non avere il fly. O meglio, non ha del tutto il fly. Si tratta di un ibrido. È un hard top che dispone di volumi in una sorta di mini fly. È una soluzione molto intelligente che ci è piaciuta parecchio. In pratica, la parte prodiera, dove di solito viene alloggiata

la postazione di guida esterna, non c'è. Al suo posto c'è il tettuccio apribile stile hard top che fa entrare aria e luce nel salone e nella dinette. Mentre la parte poppiera del fly sopravvive così c'è un'area living trasformabile in prendisole e perfino lo spazio necessario per installare tutte le antenne che si desiderano. La salita a questa sorta di mini fly è tradizionale e avviene attraverso la scaletta che si trova in pozzetto. **Questa soluzione consente anche di lasciare l'area del pozzetto più sgombra.** C'è, ovviamente un divanetto lineare, ma non tavoli o tavolini che, del resto, si trovano già al "piano superiore". Il pozzetto sembra anche un po' più arretrato del solito, ovvero un po' più spostato verso poppa. In questo modo la dinette ha

LA CARENA NELLA SEZIONE DI POPPA HA UN DIEDRO DI CIRCA 15° COSÌ DA OFFRIRE UNA BUONA PORTANZA E UN MIGLIOR RENDIMENTO DEGLI IPS.
THE STERN BOTTOM HAS A DEADRISE OF ABOUT 15°, SO IT CAN ALLOW GOOD STARTS AND BETTER PERFORMANCES OF THE IPS.

a disposizione più superficie. L'armatoriale è a centro barca così sfrutta per intero il baglio. Rispetto alla sorella con il fly completo, l'MC 5S è riuscito ad aumentare l'abitabilità di questa cabina. Nonostante si trovi sotto la dinette, all'entrata l'altezza supera i due metri, nella parte del disimpegno scende a 184 cm, mentre quella più bassa coincide perfettamente con la cuccetta matrimoniale. In ogni caso c'è aria perché tra il materasso e il soffitto c'è esattamente un metro. Il vantaggio dell'armatoriale a centro barca è la larghezza. Oltre al letto, infatti, ci sono ben due divanetti lineari, uno per fiancata. Gli ospiti non hanno a disposizione solo la cabina matrimoniale a prua, ma anche una con letti paralleli. Anche qui ottima l'abitabilità che sfiora

i due metri e le dimensioni delle cuccette singole. Non da bimbi, ma per adulti decisamente sovradimensionati. In navigazione continuiamo a saltare sull'onda fastidiosa che ci accompagna dall'uscita dal porto. **La sala macchina ha una buona insonorizzazione** perché i decibel nell'armatoriale che è proprio attigua ai propulsori, non sono molti. Il vantaggio dei pod Volvo è anche questo. Un piede azimutale è più "esterno" di una tradizionale trasmissione in linea d'assi e quindi anche meno fracassona. Più forti sono i rumori della carena che salta sull'acqua, anche se l'angolo di deadrise è sufficiente per fendere l'onda senza troppi sbalzi. La volumetria per lo stivaggio, sia nelle cabine, sia in pozzetto è generosa. La scaletta per il mini

fly, per esempio, nasconde un vano studiato appositamente per le cime d'ormeggio e il cavo della 220 V. L'unico difetto evidente è un passavanti un po' troppo

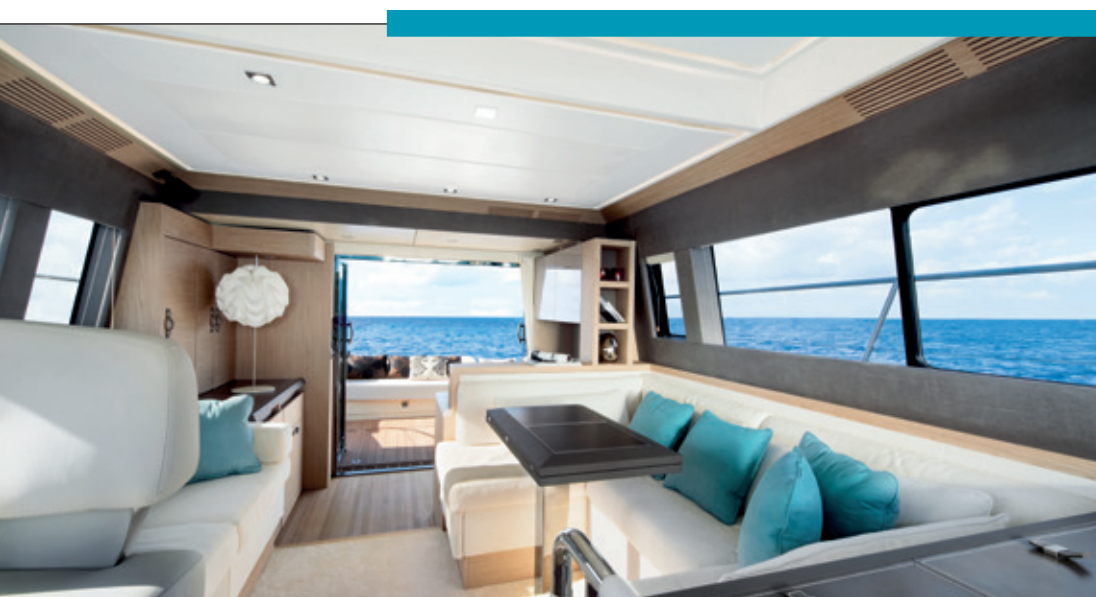
stretto che rende l'accesso a prua non particolarmente agevole. Mentre facciamo rientro in porto, mi cade l'occhio sul flussometro che indica il consumo istantaneo. Non dovrebbe essere una sorpresa, ma fa sempre un bell'effetto constatare che si plana con soli 53 litri/ora e alla massima si arriva a soli 169. Non male visto che siamo a bordo di una barca che supera i 15 metri di lunghezza fuori tutto e che ha un dislocamento a secco di oltre 14.000 kg.

► BLUSTERY WIND AND ANNOYING WAVES OF MORE THAN HALF A METER. The conditions are not prohibitive, but they're certainly not comfortable. At least not for a motor boat, especially when it's designed to

suit the needs of peaceful cruising. We cast off from the Real Club Nautico quay and head towards the mouth of the harbour. As soon as we get through, I give it full throttle. The acceleration is not amazing, but the boat's not exactly sylph-like. In 6 seconds the hull is out of the water, and it takes 26 seconds to reach full speed. It's difficult to maintain maximum because of the half-meter waves, which force us to work with the trim tabs. In calm water

Il design degli esterni è di Carlo Nuvolari e Dan Lenard, l'architettura Navale di Patrick Tableau e Tanguy Le Bihan. L'interior design è di Pierangelo Andreani.

The exterior design is by Carlo Nuvolari and Dan Lenard, whilst Patrick Tableau and Tanguy Le Bihan were responsible for the Naval Architecture. The interior design is by Pierangelo Andreani.



SCHEDA TECNICA//PERFORMANCES AND DETAILS

Velocità max
//Top speed kn 29.5

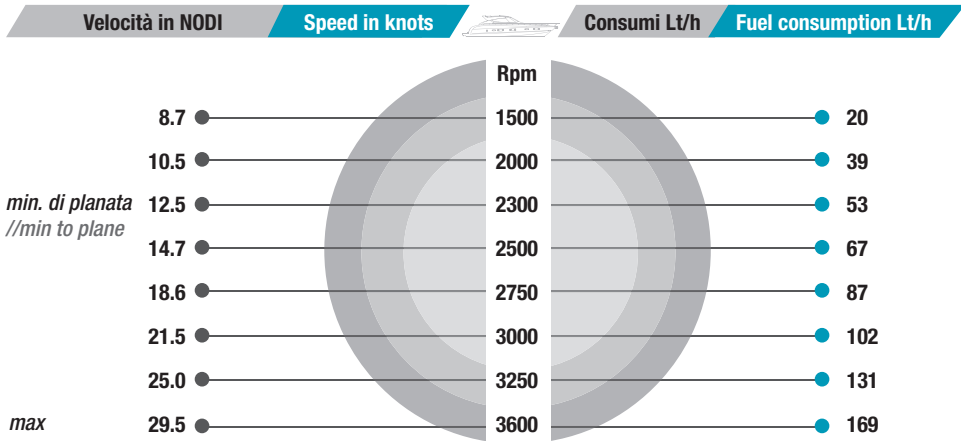
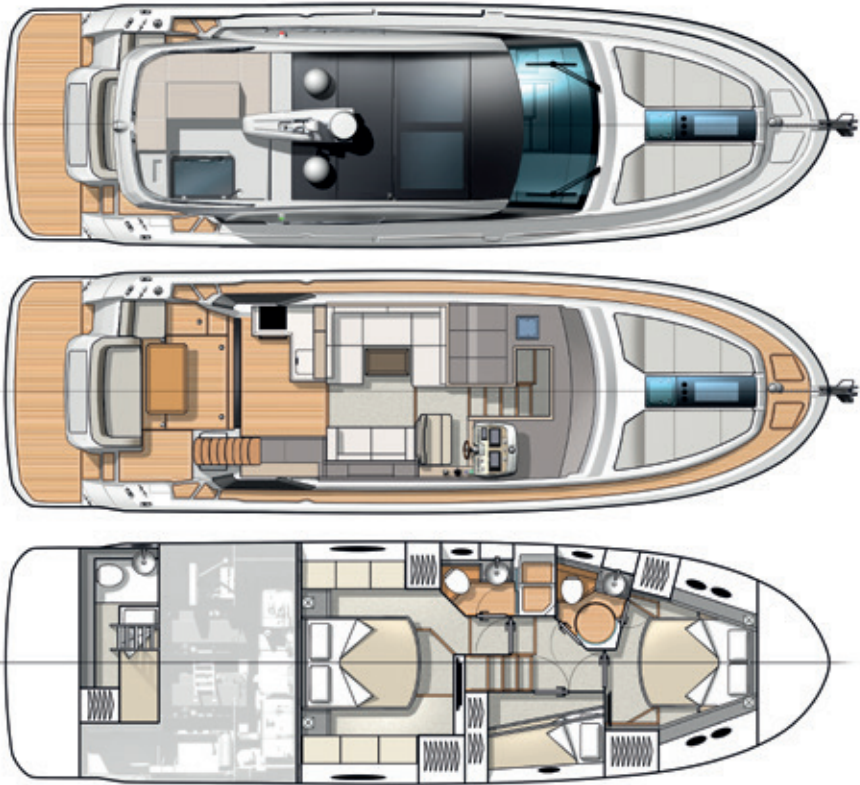
Dislocamento kg
//Displacement kg 14360

Rapporto peso
potenza kg/cv 17
//Weight/power ratio kg/hp

Rapporto lung./larg.
//L/W ratio 3.5

CONDIZIONI DELLA PROVA//Conditions on test
Località//Place Palma di Maiorca, Spagna
// Palma de Mallorca, Spain
Vento//Wind 15 nodi //kn
Onda//wave 0.5 m
Persone a bordo//People on board 4
Gasolio imbarcato//Fuel on board 850 L
Acqua imbarcata//Water on board 150 L

giri	nodi	dbA plancia	dbA armatore	litri/ora
Rpm	kn	dbA dashboard	dbA owner cabin	l/h
1500	8.7	62	65	20
2000	10.5	66	69	39
2300	12.5	67	72	53
2500	14.7	67	73	67
2750	18.6	68	73	87
3000	21.5	71	74	102
3250	25.0	73	77	131
3600	29.5	74	80	169



Note Da 0 a planata in 6 secondi//0-plane 6 sec • Da 0 a velocità massima in 26 secondi//0-top speed 26 sec

MONTECARLO YACHTS
Via Consiglio d'Europa 90,
34070 Montfalcone (GO),
tel. +39 0481 283111,
Fax +39 0481 283500
info@montecarloyachts.it
www.montecarloyachts.it

Progetto Nuvolari
& Lenard (design) e

Andreani Design (interni)
Scafo Lunghezza fuori
tutto 15,10 m • lunghezza
scafo 13,25 m • larghezza
massima 4,32 m •
pescaggio 0,90/1,27 m
• dislocamento a secco
14.360 kg • serbatoi
carburante 1.300 litri •
serbatoi acqua 600 litri

Motori Volvo IPS 600
2xD6 da 435 cv (307 kW)
• ciclo operativo 4 tempi
• 6 cilindri • alesaggio
per corsa 103x110 mm •
rapporto di compressione
17,5:1 • cilindrata 5,5
litri • regime di rotazione
massimo 3.500 giri/minuto
• peso a secco 699 kg

Certificazione CE Cat. B
12 persone/ C 14 persone/
D 16 persone
Prezzo 520.600 Euro, Iva
esclusa
Project Nuvolari & Lenard
(design) and Andreani
Design (interiors)
Hull LOA 15.10m • Length

13.25m • Max beam 4.32m
• Draft 0.90/1.27m • Dry
displacement 14,360 kg •
Fuel tank capacity 1300 l •
Water tank capacity 600 l
Engines Volvo IPS 600
2xD6 of 435 hp (307 kW)
• 4 stroke • 6 cylinders •
bore X stroke 103x110 mm
• Gear ratio 17.5:1 • Swept

volume 5.5 l • Max torque
3500 rpm • dry weight
699 kg
CE Certification Cat. B
12 people/ C 14 people/ D
16 people
Price 520,600 Euro,
Excl. VAT

we would probably have been faster. In any case, the GPS indicates an impressive 29.5 knots. The power supply is extremely even. Manoeuvrability is also well-balanced, as is the ability to take tight curves at top speed. The two IPS 600 engines have been adjusted to prevent excessively tight turns. Visibility from the single driving position is not fantastic. The glass of the windscreen is a little low, meaning that if you're standing up, you don't have a clear view of the horizon. It's much better sitting. There's only one helmsman's position because unlike the "old" 5, the 5S is different in that there's no flybridge. Or rather, there isn't a proper flybridge. It's a kind of hybrid. This is a hardtop with living space in a kind of mini flybridge. It's an extremely intelligent solution which we like very much. In practice, in the prow area where the external driving position usually is, it isn't. Instead there's a hardtop-style roof that can be opened to allow air and light into the living area and dinette. Meanwhile the prow section of the fly is still present, giving a living area that turns into a sundeck, and there's even room to install all the antennas you could wish for. Access to the mini flybridge is as before, via a staircase from the cockpit. This solution also means the cockpit area remains less cluttered. There's linear seating, but no tables or surfaces, which, after all, can be found upstairs. The cockpit also seems a little further back than usual, nearer the stern. This gives the dining area more space. The owner's cabin is in the centre of the boat, and takes up the full width. Compared to its sister yacht with the full flybridge, the MC 5S succeeds in making this cabin even more user-friendly. Although it's under the dining area, the height

on entering is over two meters, lowering to 184 cm in the passageway, with the lowest area directly above the double bed. There's plenty of room here too, with exactly a meter between berth and ceiling. The advantage of having the owner's cabin in the centre is its width. In fact, as well as the bed there are two linear seating areas, one each side. Guests not only have the double fore cabin available, there's another with twin beds. Here again there's ample space, with almost two meters' headroom and generous single beds. Not for children, but suitable even for large people. We sail on, leaping in the irritating waves which have been with us since we left port. The engine room has good soundproofing, because in the owner's cabin, right next door, the decibel level is fairly low. Another advantage of the Volvo pods. The azimuth system is more external than traditional shaft-drive transmission, and therefore less noisy. There is more noise from the hull hitting the water, although the deadrise angle is enough to cut through the waves without too much trouble. Storage space, both in the cockpit and the cabins, is generous. The stairway up to the mini fly, for example, conceals a cupboard designed specifically for mooring lines and the 220v cable. The only obvious defect is a slightly too narrow side deck, which makes accessing the bow a little uncomfortable. As we head back to port, my eye falls on the fuel flow meter, which shows real-time fuel use. It shouldn't come as a surprise, but it's always nice to know you're planing at only 53 l/h and at full speed you're only using 169. Not bad, considering we're on a yacht more than 15 meters long overall and with a dry displacement of more than 14 tonnes.

