

PRECISIONE DI MANOVRA

Non solo una linea elegante, che ben unisce sportività e comfort di bordo, ma anche una pronta risposta ai comandi sono tra i punti di forza del MonteCarlo 37.



Sono ormai molti i modelli a motore proposti dal colosso francese Beneteau, che vanno a coprire un range e, soprattutto, un numero di tipologie davvero notevole: dagli open ai pêche-promenade, dai piccoli cabinati al grande trawler. Probabilmente però, mai prima di oggi, il cantiere d'Oltralpe era riuscito a realizzare un modello con le carte in regola per riscuotere un pieno successo anche sul mercato italiano. L'impressione è che ci sia riuscito con il

MonteCarlo 37, l'ultimo nato, che ben racchiude in sé soluzioni progettuali di alto livello, come la carena brevettata Air Step, e attenzione a comfort e dettagli. Per questo primo anno di produzione (la presentazione è avvenuta all'ultimo Salone Nautico di Parigi), Beneteau ha previsto la realizzazione di quaranta esemplari, già tutti venduti. Un successo, questo del MonteCarlo 37, che preannuncia l'arrivo di una vera e propria gamma, che nelle prossime stagioni dovrebbe comprendere due modelli in-

torno ai trenta piedi di lunghezza, poi un quarantadue e un quarantasette piedi.

PROGETTO ★★★★★

Come detto, a caratterizzare il progetto tecnico del MonteCarlo 37 è la carena Air Step. Ideata nel 2004 e testata per la prima volta sul Flyer 750, si fonda sul fatto che, essendo l'attrito con l'acqua il principale ostacolo all'avanzamento di un'imbarcazione, convogliando aria sotto la carena si ottengono notevoli incrementi delle prestazioni. I benefici già



PREGI

- Manovrabilità e morbidezza in navigazione
- Cala motori facilmente accessibile
- Grande spiaggetta poppiera

DIFETTI

- Interni funzionali ma un po' freddi
- Blocco porta di ingresso da perfezionare
- Finiture migliorabili

ottenuti sul Flyer risultano decisamente accresciuti sul MonteCarlo 37, poiché maggiore è la dimensione dell'imbarcazione, maggiore sarà la quantità di aria che si è in grado di convogliare. Oltre alla velocità e all'accelerazione, anche la guidabilità dello scafo deve molto a questo progetto. Per quanto riguarda lo studio del layout e delle linee, il cantiere francese si è affidato alla matita dell'italiano Pierangelo Andreani, che ha optato per una linea filante, ma non eccessivamente aggressiva, caratterizzata da due

finestrature laterali semiellittiche a protezione del pozzetto. Arredi minimali e un grande utilizzo di legno sono le componenti degli interni che denotano una volta di più la volontà del cantiere di avvicinarsi al gusto italiano. Nel complesso un progetto che si differenzia in modo abbastanza netto dalla precedente produzione di Beneteau.

COSTRUZIONE ★★★

Per la realizzazione della carena il cantiere ha scelto la stratificazione piena,

mentre in sandwich di balsa è l'opera morta. La stratificazione dello scafo, invece, è a mano con stuoie di vetro impregnate con resine poliestere. Le strutture di rinforzo, come da tradizione Beneteau, sono inglobate nel controstampo, al fine di garantire la massima resistenza della barca anche con mare formato.

COPERTA ★★★★★

Senza dubbio la vita all'aria aperta a bordo del MonteCarlo 37 è incentrata in pozzetto. Qui infatti troviamo una ►

LA COPERTA



A sinistra, il pozzetto nella configurazione "solarium", con il divano trasformato in un'unica grande area prendisole.



Sopra, il mobile esterno con lavello e grill, predisposto anche per accogliere un ice maker. Il piano superiore può essere nascosto, aumentando l'eleganza del pozzetto.



Sopra, la plancetta di poppa rivestita in teak. A lato, si notino le sedute separate per pilota e copilota, entrambi trasformabili in leaning post. Intelligente il tintibere posizionato davanti al divanetto doppio, comodo in navigazione.

◀ grande dinette a C in grado di contenere sette persone, poggiata sulla murata sinistra e servita da un tavolo che, all'occorrenza, può trasformarsi in base di appoggio per due ulteriori cuscini, trasformando in questo modo tutta l'area in una grande superficie prendisole. Lungo la murata di dritta è stato invece ricavato un mobile cucina con lavello di serie e, ma si tratta di optional, piastra grill e icemaker. Il tutto dominato da un rollbar robusto, che può ospitare diversi tipi di antenne. La plancetta di poppa

è davvero ampia, con una profondità di oltre 80 centimetri. È stata comunque ben studiata, perché per tutta la prova è rimasta mediamente asciutta. Particolare invece la scelta di separare la seduta di guida da quella, doppia, destinata al navigatore o agli ospiti. Entrambe possono trasformarsi in leaning post: un dettaglio importante per condurre in piena sicurezza un'imbarcazione che, come il MonteCarlo 37, ha una prua slanciata. La consolle di comando ha un design moderno, con al centro lo spazio

sufficiente all'installazione di uno schermo per Gps, chartplotter o radar anche di grandi dimensioni. L'ingresso degli interni, ai quali si accede attraverso un portello a scomparsa verticale, è posizionato a sinistra e risulta di facile accesso. A prua, un doppio prendisole servito da due portabicchieri assicura un'ulteriore area relax. La battagliola è decisamente alta (con un conseguente aumento di sicurezza quando si passa da poppa a prua) e assume una forma particolare a prua. Il pulpito ricorda infatti



Sopra, i passavanti laterali consentono un passaggio a prua comodo e sicuro, grazie all'alta battaglia.



DETTAGLI AZZECCATI

- 1** Tutti gli interruttori delle batterie e dei serbatoi sono di facile accesso, essendo collocati in pozzetto.
- 2** L'alto pulpito di prua ricorda alcuni fisherman e facilita la salita e la discesa in banchina in caso di ormeggio di prua.



A prua è stato ricavato un doppio prendisole con portabicchieri laterali. In primo piano si può notare il passauomo che dona luce alla cabina armatoriale.

alcuni fisherman di stampo americano e facilita la discesa in pontile in caso di ormeggio di prua.

INTERNI ★★★

Come detto, il cantiere ha utilizzato diversi legni per dare un maggior calore all'ambiente. Il pagliolato scuro in wengé ben si abbina, effettivamente, alle paratie in rovere chiaro con inserti in wengé. Anche le differenti scelte fatte per quanto riguarda l'illuminazione, con faretti e diverse luci indirette, dona al

tutto eleganza. Però, nel complesso manca un po' di atmosfera, come spesso succede con gli arredi di design. In compenso la funzionalità denota un attento studio degli spazi. La dinette appare leggermente più piccola rispetto a quelle che troviamo sulle barche italiane, poiché la scelta del cantiere è stata di regalare più spazio alle due cabine. In compenso l'altezza, di circa 1,92 metri, dona al tutto una certa ariosità. Non manca comunque nulla, con un divano a L sulla sinistra, di fronte al quale troviamo il

mobile cucina, dotato di lavello inox con miscelatore, piastra gas a due fuochi e tagliere. Il piano di lavoro in resina consente agli appassionati di cucina di muoversi comodamente. Il frigorifero, della capacità di 80 litri, è integrato nel mobilio. Diversi gli stipetti per il vasellame. Dalla dinette si accede poi al bagno separato (dove ci si può muovere con una discreta agilità), con lavandino, doccia e wc marino. La cabina armatoriale è posizionata, come da tradizione su scafi di questa tipologia, a prua. Quasi inte- ►

GLI INTERNI



A sinistra, la dinette è servita da un divano a L con cuscineria lungo la murata di sinistra. A dritta, foto sotto, il mobile cucina con piano cottura, lavello, forno a microonde e frigorifero.



Sotto, la cabina ospiti, con i due letti gemelli, è posizionata a centro barca. Discreti gli spazi per lo stivaggio.



Sotto, la cabina armatoriale con letto centrale (2,00x1,70 m), risulta luminosa grazie al passauomo e a due oblò laterali. Beneteau ha scelto per la luce artificiale sia faretti diretti sia illuminazioni indirette. A sinistra, anche l'unico bagno mantiene lo stile minimal utilizzato in tutti gli interni.



◀ ramente occupata da un grande letto doppio (2,00x1,70 metri le sue misure), può contare su due armadi laterali per i vestiti. Una certa illuminazione naturale è assicurata dal passauomo e da due oblò laterali. A centro barca, ecco la cabina ospiti, con due cuccette singole gemelle di discreta lunghezza ma un po' strette (75 centimetri la loro larghezza).

IMPIANTISTICA ★★★

Intelligente la scelta di porre in pozzetto parte degli interruttori delle batterie

e dei serbatoi, in una posizione comoda da raggiungere: si trovano infatti in uno stipetto a lato del mobile con lavello e sono di facile lettura. Il quadro di controllo dell'impiantistica, comune a diversi modelli Beneteau, si trova invece in dinette; anch'esso risulta intuitivo e di facile utilizzo. Non è particolarmente ricca la dotazione fornita di serie, mentre la lista degli optional non dimentica nulla: dall'elica di prua Maxpower SP 80 all'impianto di climatizzazione Webasto 1200 BTU, passando dal wc elettrico al

serbatoio delle acque nere da 80 litri sino ad arrivare al generatore da 4 kW.

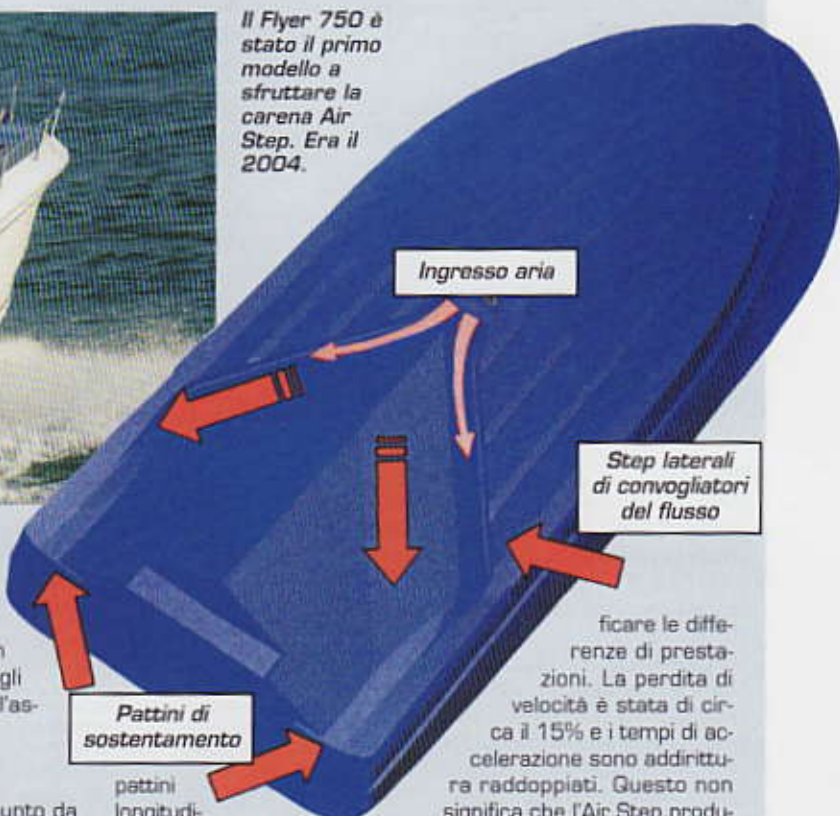
MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Due al momento le proposte di Beneteau per quanto riguarda i propulsori: si può scegliere tra una coppia di 225 o di 260 cavalli. In entrambi i casi si tratta di Volvo Penta D4. Parlando con alcuni responsabili del cantiere, abbiamo saputo che a breve dovrebbero iniziare a effettuare diversi test in mare con le trasmis- sioni IPS, sempre di Volvo Penta.

AIR STEP: UNA CARENA INNOVATIVA



Il Flyer 750 è stato il primo modello a sfruttare la carena Air Step. Era il 2004.



Èra il mese di settembre del 2004 quando, al Salone di Cannes, Beneteau lanciava sul mercato il brevetto di una nuova carena. Nata dopo alcuni anni di studi da parte dell'ufficio tecnico del cantiere francese, in collaborazione con diverse università transalpine e denominata Air Step, è stata la prima carena a sfruttare una sorta di flusso d'aria. Sulla base del fatto che l'attrito con l'acqua rappresenta il principale ostacolo all'avanzamento di un'imbarcazione, già da diverso tempo molti costruttori avevano (e lo fanno tuttora) introdotto l'uso di redan trasversali per convogliare l'aria sotto lo scafo. Il progetto di queste carene necessita però di una lunghissima fase di sperimentazione e solo pochi costruttori nel mondo hanno poi deciso di sviluppare carene iperventilate, principal-

mente sfruttate per imbarcazioni sportive di modesto displacement. Su tutti questi scafi i redan convogliano l'aria dagli spigoli esterni verso l'asse di chiglia.

COME FUNZIONA?

Il sistema messo a punto da Beneteau opera invece in modo diverso. In pratica, grazie a due prese d'aria poste lateralmente sulle murate dello scafo, viene convogliato un flusso d'aria al centro della carena a redan tramite semplici tubazioni di plastica. Qui l'aria crea una sorta di bolla, che permette allo scafo di sollevarsi maggiormente dall'acqua e, in questo modo, distribuire meglio il suo peso nelle varie fasi della navigazione. A poppa sono posti due pattini di sostentamento al fine di aumentare la stabilità, mentre i

pattini longitudinali assicurano la tenuta in virata. L'effetto pratico è la riduzione dell'impatto con l'acqua, così da garantire una navigazione morbida.

LA PRIMA VOLTA

Il primo modello che ha potuto sfruttare la carena Air Step è stato il Flyer 750 Open nell'autunno 2004, seguito quasi subito dalla versione Walkaround. Proprio su queste imbarcazioni avevamo a suo tempo svolto alcuni test, provando anche a chiudere le prese d'aria per veri-

ficare le differenze di prestazioni. La perdita di velocità è stata di circa il 15% e i tempi di accelerazione sono addirittura raddoppiati. Questo non significa che l'Air Step produca un pari beneficio. L'efficacia di questa carena in assenza d'aria è infatti inferiore a quella di uno scafo tradizionale. Un confronto più realistico, con una carena identica ma senza redan, indica che l'Air Step migliora la velocità di circa il 7% e l'accelerazione oltre il 50%. In linea teorica, più grande sarà la carena e maggiore sarà l'efficacia del progetto. Non resta che attendere i futuri modelli della gamma Montecarlo, che dovrebbero raggiungere i 47 piedi di lunghezza.

PRESTAZIONI ★★★★★

La prova si è svolta nelle acque antistanti la città spagnola di Valencia, in una situazione di mare calmo, con il serbatoio del carburante praticamente pieno e cinque persone a bordo. In particolare, l'esemplare testato montava i due propulsori da 260 cavalli. Per verificare l'effettiva morbidezza del passaggio sull'onda abbiamo effettuato diversi passaggi sfruttando le scie di altre imbarcazioni: il risultato è stato senza dubbio positivo, come positivo è anche il giudizio riguar-

do la precisione in virata. Merito, questo, della carena Air Step, di cui parliamo qui sopra, e che dimostra come si tratti di un progetto che rende al meglio su scafi dalle medie dimensioni in su. Il Montecarlo 37 si è dimostrato reattivo anche alle sollecitazioni dei trim, grazie ai quali mantiene facilmente l'assetto ottimale. Le prestazioni, per un 37 piedi di questa tipologia, si sono dimostrate all'altezza delle aspettative. La velocità massima raggiunta, a circa 3500 giri al minuto, è stata di 34 nodi, mentre l'in-

gresso in planata è avvenuto poco oltre i 2500 giri, in sette secondi di tempo. Poiché l'onda di riflusso sulla plancetta di poppa quando ci si ferma improvvisamente. A velocità di crociera il comfort è assicurato anche sottocoperta, con una rumorosità limitata. Il parabrezza protegge bene, oltre al posto di guida, anche il pozzetto. Nel complesso un'imbarcazione che può effettivamente fare breccia sul mercato italiano, grazie al connubio tra le sue doti di navigazione e il moderno layout.

150 **BAM** maggio