



BÉNÉTEAU MONTE CARLO 42

Algo de novo em nossas águas

Maior fabricante de veleiros do mundo, a Bénéteau também constrói lanchas com ótimo padrão de conforto e navegabilidade. Como esta recém-chegada ao Brasil, que pode até vir a ser feita aqui

BOAS SURPRESAS

Com a novíssima Monte Carlo 42, a Bénéteau mostra que também sabe fazer boas lanchas.

E que o sistema Air Step, que forma uma bolsa de ar sob o casco, funciona mesmo



Velocidade máxima
34 nós (a 3 500 rpm)

Velocidade de cruzeiro
23,5 nós (a 2 750 rpm)

Aceleração
7,1 s (até 20 nós)

Autonomia
217 milhas (a 2 500 rpm)

Potência
740 hp (nos hélices)

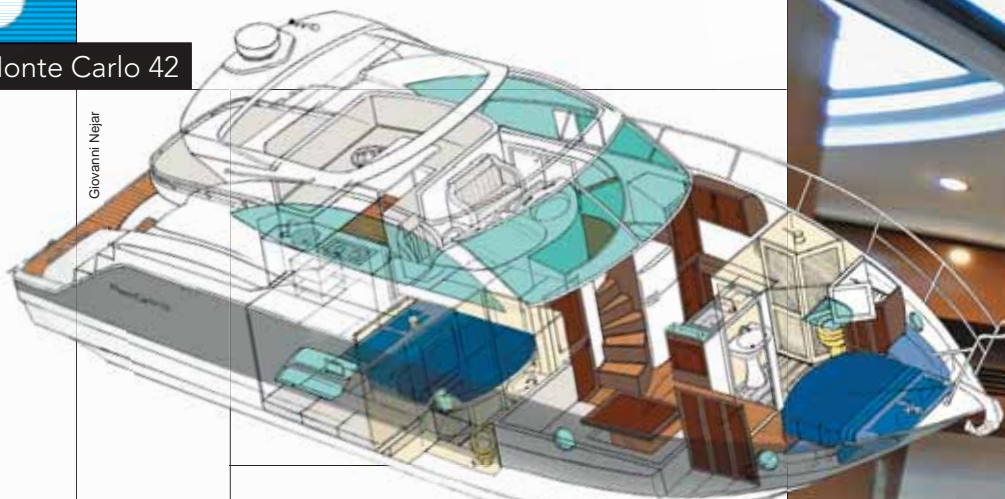
No Rio Boat Show deste ano, a francesa Bénéteau — até então, conhecida aqui apenas pelos seus veleiros — surpreendeu com duas bonitas lanchas da série Monte Carlo: a 32 e a 37 pés. Agora, confirmou sua competência também em barcos a motor, ao trazer a novíssima Monte Carlo 42, apresentada apenas este ano na Europa, e que, com a recente decisão da marca francesa de criar uma fábrica também no Brasil, poderá ser um dos primeiros modelos Bénéteau a serem montados no país.

Trata-se de uma versão intermediária da chamada linha Sport Cruiser, de lanchas rápidas de cruzeiro, muito estável e com ótima distribuição interna (tem opção de duas suítes ou uma suíte e um camarote), além de acabamento primoroso. Nela, o estaleiro usou algumas soluções práticas originadas dos veleiros, como os paneiros, tampas no piso da cabine, que facilitam a inspeção do porão.

Outro ponto alto desta lancha é o sistema Air Step no

casco, que, por meio da sucção do ar, forma uma espécie de "colchão" sob ele, reduzindo o atrito com a água e facilitando muito o planeio. Funciona mais ou menos assim: dois captadores nos costados canalizam o ar para debaixo do casco, "erguendo" o barco o suficiente para melhorar sua performance, sem, contudo, comprometer a estabilidade, que é excelente, por sinal. Em seguida, o ar injetado "escapa" por dois degraus que há no casco, à meia-nau. Com isso, ela atinge o planeio facilmente e seu consumo mantém uma excelente relação durante a navegação, na faixa entre 1 900 e 3 000 rpm, porque a velocidade que se atinge é proporcionalmente bem maior do que o esforço do motor para empurrar o barco. Algo, de fato, excelente e surpreendente.

O que não surpreende ninguém é seu preço: cerca de R\$ 1,6 milhão, já com motorização. De qualquer forma, a Monte Carlo 42 marca só o começo de um novo hábito: o das lanchas — e não apenas veleiros — com o nome Bénéteau.



Como ela é

A Monte Carlo 42 é uma lancha sem grandes luxos, mas que conjuga muito bem segurança com boa performance e é indicada para pequenas famílias que gostam de dormir a bordo. Tem linhas clássicas, porém agradáveis, e é muito benfeita. No seu interior, tem farta iluminação natural por meio de claraboias, que também cumprem uma função decorativa, e soluções inteligentes trazidas dos veleiros de cruzeiro. Exemplo disso são os painéis no assoalho, que podem ser abertos sem qualquer dificuldade, para limpeza e manutenção do porão, e a boa quantidade de armários. O acabamento — em madeira e tecido, no teto e nas paredes — é impecável, sem pontas nem remendos à vista. E em lugar algum a bordo há sensação de aperto, já que a altura média da cabine é de 2,00 m — e 1,98 m no cockpit. Esta fórmula só não foi tão feliz no banheiro da suíte à meia-nau, que, apesar do bom espaço interno, tem porta muito estreita.

Já o cockpit é muito agradável, principalmente para o piloto e seus dois acompanhantes, que vão num banco duplo debaixo do teto solar, cujo comando é elétrico. A posição de pilotagem é excelente e a visibilidade só não é perfeita para todos os lados porque fica um pouco prejudicada pelo formato da janela de bombordo. O banco dá sensação de segurança e como a proa quase não sobe durante a navegação, mesmo em acelerações bruscas, a pilotagem raramente fica prejudicada. Já a posição do grande sofá em U do convés, que acomoda até seis pessoas em torno de uma mesa (muito boa, por sinal), dificulta a circulação no cockpit, porque fica do mesmo lado da entrada da cabine. Além de um solário na proa, há outro, bem grande, que se integra ao cock-



A cabine pode ter até três camarotes e é muito clara, graças a uma grande claraboia sobre a escada da sala

pit. Já a plataforma de popa é um pouco curta, mas por um bom motivo: embaixo do solário fica uma garagem para um bote de até 2,50 m de comprimento, com motor, que é içado por meio de um suporte com roldanas e guincho elétrico, que atua por cima da plataforma de popa — que por isso é curta.

O casco é construído em sanduíche de fibra de vidro e madeira balsa, no fundo e no costado, sendo que toda a estrutura de reforço é feita em um único molde (grelha integral), de forma que fica sempre igual em cada unidade e também mais forte, pois não tem emendas. É um processo de construção robusto, confiável e padronizado, que, provavelmente, é responsável pela ausência de trepidação e baixíssimo nível de ruído no cockpit e na cabine, mesmo quando navegando em velocidade máxima.

DICA DE QUEM TESTOU

O gerador, que é oferecido apenas como equipamento opcional, é essencial neste barco. Não economize nisso!

COM QUEM CONCORRE

A Monte Carlo 42 concorre com estes três modelos à venda no Brasil, todos importados



Mochi Dolphin 44

Lancha italiana, com acabamento excepcional e estilo que lembra os tradicionais lobster boats americanos, embora seja moderna. Também tem garagem para bote de apoio e acomoda cinco pessoas na cabine.



Princess V42

Tem estilo esportivo por fora e clássico por dentro, onde usa muita madeira na decoração. É uma lancha excelente, produzida na Inglaterra, e vem com cozinha bem completa e também garagem para o bote.



Atlantis 40

É mais uma (ótima) lancha italiana, com excelente acabamento, teto solar semirrígido e linhas modernas. Possui duas ótimas suítes na cabine e tem navegação suave e equilibrada.



ESPAÇO BEM USADO

Os banheiros são completos e, como o resto da cabine, bem iluminados. Em todos os ambientes internos, há, também, bons armários. Como o grande paiol debaixo da cama do (bom) camarote de proa (ao lado)



Fotos Mozart Latorre



Fotos Mozart Latorre e Divulgação

ENTRADA ACANHADA

A Monte Carlo 42 navega bem e rápido, mas a circulação no seu cockpit deixa um pouco a desejar.

Apesar dos bons sofás.

Outro problema é a plataforma de popa bem curta, para os padrões brasileiros



Debaixo do solário, há uma garagem, com guincho, para guardar o bote de apoio



Como navega

O barco testado estava equipado com dois motores de centro-rabeta, diesel, Volvo D6, de 370 hp cada, que é a única opção oferecida pelo estaleiro, mas mostrou-se, de fato, bem adequada para este casco. Além disso, tinha também joystick para as manobras — e ele funcionou muito bem. No dia do teste, apesar das ondas baixas, com menos de meio metro de altura, o mar estava muito picado. Nestas condições, a Monte Carlo 42 agradou muito tanto pela robustez da construção quanto pela navegabilidade, com desempenho acima da média. Acelerando com precisão e sem afundar a popa, foi de 0 a 20 nós em apenas 7,1 segundos, o que é uma ótima marca, tendo em vista que o tempo normal de aceleração para barcos com motor diesel desta categoria é na faixa dos dez segundos. Mesmo assim, a pilotagem foi agradável, macia e precisa. O sistema Air Step mostrou que funciona de fato, mesmo em baixas velocidades, e o casco comportou-se excepcionalmente bem, com ótima estabilidade, o que transmite prazer e confiança a qualquer piloto. Foi um tanto duro nos impactos contra as ondas, é

verdade, mas em compensação bateu pouco, considerando-se o estado do mar no dia do teste.

Em curvas fechadas, realizadas na velocidade máxima, surpreendeu na rapidez e precisão da resposta às solicitações ao volante. Seu raio de giro foi bom, compatível com o tamanho do barco e permite manobras seguras e estáveis. Também agradou o fato de que, mesmo nas desacelerações bruscas, a proa não afunda na água — ou seja, não caturra — pela perda repentina de velocidade, o que demonstra, enfim, o bom equilíbrio de um projeto que tem tudo para fazer muito sucesso por aqui também. ⚓

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Angra dos Reis
- **CONDIÇÕES:** chuva, ventos de sudoeste entre 15 e 17 nós e mar bastante picado, com ondas de menos de meio metro de altura
- **A BORDO:** 6 pessoas, 400 litros de combustível e 400 litros de água doce
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 x Volvo D6, de 370 hp, diesel, de centro-rabeta, hélices contrarrotantes modelo G4, com relação de transmissão de 1,63:1

QUEM FAZ

O estaleiro Bénéteau é o maior fabricante em série de veleiros do mundo, mas também tem uma vasta linha de lanchas, além de produzir trawlers, todos na França. Agora, no entanto, a marca acaba de anunciar que fará uma fábrica também no Brasil, em Angra dos Reis. Para saber mais, 21/2443-1010 ou acesse www.beneteau.com.br.

RESUMO



cabine



Tem ótima altura, é decorada com muita madeira, inclusive no piso, e o acabamento geral agrada bastante. Vem com cozinha completa, armários por todos os lados, uma suíte à meia-nau e um camarote na proa, com, porém, opção de duas suítes. Mas a tv do salão poderia ser mais bem posicionada.



desempenho

Seu ponto alto é a facilidade para planar e imprimir boas velocidades, com ótimo consumo de combustível. No teste de aceleração, foi de 0 a 20 nós em 7,1 segundos e fez 34 nós de velocidade máxima, muito bom para dois motores diesel de 370 hp cada.

pilotagem



É excelente, com bom acesso ao volante, manetes e comandos no painel. Peca apenas porque os relógios dos motores não ficam lado a lado, mas sim separados pela tela do chartplotter. A visibilidade é ótima, inclusive porque a proa quase não sobe nas acelerações ou em velocidades mais altas.

cockpit



É bem equipado, com banco duplo ao lado do piloto, sofá para seis pessoas e um enorme solário na popa — mas a circulação é um pouco apertada. A passagem para a proa é feita por conveses laterais. Já o solário de proa poderia ter porta-copos mais bem distribuídos.

ferragens



Há guarda-mancebos e corrimãos nos conveses laterais, na popa e no cockpit, além de quatro cunhos na popa, dois nas bordas e dois na plataforma de embarque. Todos bem dimensionados e bem posicionados.

elétrica



Usa cabos estanhados e codificados. É bem planejada e adequada aos equipamentos. As chaves das baterias ficam na entrada da cabine e têm trava, para evitar o acionamento acidental. Há uma bateria de 110 Ah para cada motor, além de mais quatro, apenas para serviço, com inversor e carregador.

construção



O casco tem estrutura de reforço em grelha integral com fundo e costado em sanduiche de madeira balsa e fibra de vidro, que o deixa mais leve. O paiol dos motores tem acabamento em gelcoat, o que é bom na hora da manutenção e limpeza.

motores



Tem como única opção um par de motores diesel centro-rabeta, de 370 hp, que ficam muito bem instalados em um paiol com espaço acima da média para os barcos deste porte. Seu acesso é ótimo, tanto pela popa quanto por um tampo com escada, no cockpit.

paióis



São vários e bons, tanto no cockpit quanto na cabine, inclusive embaixo da cama do camarote de proa e na dinete. O paiol da âncora é bem espaçoso e possui engate para a trava do ferro, mas falta um cunho específico para amarração e também um chuveirinho para lavar a corrente.

hidráulica



Além de dois tanques de combustível, com capacidade total de 800 litros, possui dois tanques de água doce de 200 litros cada e uma caixa de retenção de esgoto de 80 litros, que são suficientes para o uso de até seis pessoas a bordo, durante um fim de semana. As instalações são benfeitas.

MONTE CARLO 42



Pontos altos

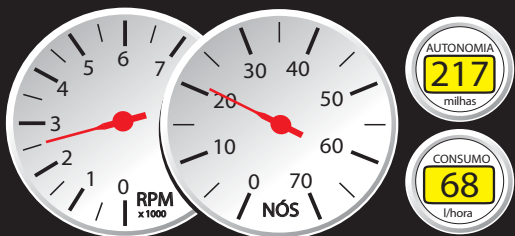
O Air Step, que funciona mesmo
Ótimo padrão de construção
Bons consumo e desempenho



Pontos baixos

Porta estreita no banheiro da suíte
Circulação apertada no cockpit
Plataforma de popa curta

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 500	9,3	19	0,49	2,04	353
2 000	13,1	46	0,28	3,51	205
2 500	20,5	68	0,30	3,32	217
3 000	27,6	98	0,28	3,55	203
3 500	34	156	0,22	4,59	157

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com gps e o consumo, pela instrumentação dos motores.

Principais equipamentos

Direção hidráulica • sistema de som • chuveirinho no cockpit • cozinha completa, c/ geladeira de 218 l • piso laminado de madeira na cabine • carregador de bateria de 60 Ah • tomada de cais de 220 V • aquecedor de água de 40 l • limpadores de para-brisa • luzes de led no cockpit • 2 guinchos elétricos de 1 000 W c/ controle remoto, p/ garagem do bote e âncora • 2 bombas de porão elétricas • 1 bomba de porão manual • tomadas internas de 220 V na cozinha e nos camarotes.

Principais opcionais

Joystick p/ manobras • tela multifuncional Raymarine C120W • rampa de lançamento c/ guincho • geladeira de 42 l no cockpit • gerador de 6 kw • refrigerador de ar de 24 000 btu • frigobar p/ cockpit • tv • churrasqueira elétrica no cockpit • rádio vhf c/ sistema AIS.

Quanto custa

R\$ 1 600 000 (com dois motores diesel, de 370 hp cada)



É assim

■ Comprimento total	13,7 m
■ Boca	3,99 m
■ Calado com propulsão	0,85 m
■ Borda-livre na proa	1,58 m
■ Borda-livre na popa	1,74 m
■ Altura no salão	1,98 m
■ Altura mínima na cabine	1,98 m
■ Altura no banheiro principal	2,04 m
■ Combustível	800 litros
■ Água	400 litros
■ Peso sem motor	7 360 kg
■ Peso dos motores	1 540 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	15/4 pessoas
■ Projeto	Tableau, Tronquez, L.Jeantet/Andreani

*Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e os pés-direitos.

