



Fotos Divulgação

# Monte Carlo 76

Uma grande novidade

*Italiana com alma francesa, a nova marca Monte Carlo Yachts traz para o Brasil o seu primeiro modelo, que já nasceu colecionando prêmios*

## FINA EM TUDO

A elegante MC 76 é feita por um novo estaleiro de luxo, pertencente ao grupo Beneteau, mas com um processo construtivo inédito: o barco inteiro é montado fora do casco e só depois as duas partes são unidas. A precisão é milimétrica. Por isso mesmo, nada range na cabine. E o nível de ruído interno é baixíssimo

**A** nova e premiada Monte Carlo 76, que está chegando agora ao Brasil, é um bom exemplo do salto de qualidade que está sendo trazido para o nosso mercado com a recente onda de bons barcos importados. Fabricada na Itália, pelo recém-criado estaleiro Monte Carlo, do grupo francês Beneteau, mas dedicado a barcos mais sofisticados, é fruto, também, de um método construtivo inédito: todo o interior do barco (cabine, motores, tubulações etc.) é montado externamente num só grande módulo, que, depois, é encaixado, milimetricamente, no interior do casco. A consequência é um nível de ruído baixíssimo, aproveitamento mais eficiente de todos os vãos e espaços e construção mais simples e rápida, o que resulta num barco de 15% a 20% mais barato que seus concorrentes. Se bem que, “barato”, nesse caso, significa algo como R\$ 13 000 000, preço pelo qual este barco chega ao mercado brasileiro. Sim, não é pouco. Mas a lista de prêmios que a Monte Carlo 76 já recebeu na Europa (incluindo “Barco do Ano”, nos salões de Gênova, Londres e Dusseldorf) deixa claro que ela vale quanto custa. Até porque é menos do que as outras do mesmo nível.



### FLYBRIDGE

O fly é um verdadeiro terraço, dividido e decorado feito um lounge, com espaços livres generosos e um solário que quase se une ao posto de pilotagem, que, por sua vez, é praticamente um sofá. Nele, o painel é de embutir, para não comprometer a estética deste cômodo aberto quando não estiver em uso. Pela mesma razão, frigobar, ice maker e uma grelha elétrica ficam ocultos dentro de um móvel com tampa (*à direita*). E, no teto, uma capota de fibra de carbono, mas que pode ser aberta, para quando der vontade de deixar o sol entrar



### SALÃO

A porta de vidro que dá para a popa abre totalmente — e não apenas em algumas partes — e dá de frente para um “corredor” livre de curvas, até o outro extremo da sala, o que não é comum, mesmo em barcos desse porte. A altura dos cômodos é surpreendente, fruto de um truque no projeto. Como não tem longarinas longitudinais (os reforços na estrutura do casco são feitos com kevlar e outros materiais nobres), todo o interior do barco fica mais baixo do que o habitual no fundo do casco, e isso permite cômodos mais altos e maior volume interno.

An aerial photograph of a yacht's deck, showing a woman in a white dress sitting on a large, light-colored sofa. The deck is made of teak wood and features a curved layout with multiple seating areas. The yacht is on the water, and the cabin is visible in the background.

*Geralmente,  
só barcos ainda  
maiores costumam  
oferecer uma área  
dessas na proa*

## **SALA NA PROA**

Geralmente, só barcos maiores costumam oferecer uma área dessas na proa. Mas a MC 76 tem uma autêntica “sala ao ar livre”, com dois grandes sofás que viram solários, bem protegidos pelo costado alto. Outra coisa incomum em barcos de lazer, é a ponte portuguesa (esta espécie de corredor diante da cabine e atrás dos sofás), que permite dar a volta inteira no barco, sem obstáculos.



## SUÍTE PRINCIPAL

O projeto do interior deste barco favoreceu a amplitude dos espaços, e a decoração padrão (que o dono pode alterar, naturalmente) é equilibrada, leve e elegante, sem ser ostensiva na sofisticação. Na suíte principal, tudo é grande, a começar pela cama, king size, instalada na diagonal, para deixar mais espaço livre no quarto, que tem, também, um bom sofá, criando uma espécie de “sala íntima”. No banheiro (*ao lado*), a pia é dupla, e vaso sanitário e chuveiro ocupam cômodos separados, uma tendência mundial, por sinal. Mas esta suíte pode ficar ainda maior, caso o comprador prefira três camarotes, em vez de quatro, outra opção de layout interno que o estaleiro oferece.



*A suíte principal é enorme. E pode ficar maior ainda, se o dono optar por três em vez de quatro camarotes*



## SUÍTE DE PROA

É bonita e generosamente banhada pela luz natural de uma gaiuta e de vigias duplas nas laterais do casco. Seu tamanho é muito bom, embora o espaço não se compare ao da suíte principal. A cama, queen size, fica em um nível bem mais alto do que o habitual, o que gera um enorme paiol para guardar bagagens debaixo do colchão, embora ela também tenha (bons) armários nas laterais.



## COZINHA

Pode ficar na sala, bem perto da entrada, para quem gosta de integrar ambientes (*acima*), ou totalmente separada da área social, numa área de serviço do convés inferior (*ao lado*) — mas que, se o dono quiser, pode virar uma enorme lavanderia. Espaço para as duas coisas tem de sobra neste barco.





## ÁREA DE TRABALHO

Há um camarote para dois marinheiros com dois acessos. Um deles passa pela (ótima) casa de máquinas, que abriga um par de motores Man V8, com ou sem o novo sistema de propulsão ZF 4 000, outro luxo só encontrado em barcos realmente grandes. Já na proa há um bom sistema anti-incêndio (*no detalhe, à esquerda*), que usa a própria água do mar. Outro detalhe curioso: o tanque de combustível é vertical, e não horizontal, e fica bem atrás da antepara da casa de máquinas, para ajudar no equilíbrio do casco e não comprometer o centro de gravidade do barco.

## DESEMPENHO

Usando o novo sistema de propulsão ZF 4 000, semelhante ao IPS, da Volvo, e ao Zeus, da Mercury, a MC 76 alcança bons 30,5 nós de velocidade máxima, com consumo de 480 l/h, e 22 nós em regime de cruzeiro, com gasto de 305 l/h. Com propulsão convencional de pé de galinha, pode ser cerca de meio nó mais veloz, mas vai requerer mais 400 hp de potência nos motores. A estabilidade do casco também agrada em cheio. Equipada com estabilizadores automáticos que controlam um par de “flapes verticais” na popa (chamados “raptors”), a MC 76 é muito estável, mesmo quando recebe grandes ondas pelos lados.





## COMANDOS

São dois. Um, bem completo, no flybridge, e outro, melhor ainda, dentro da cabine (*foto ao lado*), quase ao centro do casco, e com uma poltrona (dupla) tão confortável que mais parece um sofá da sala.

Como o para-brisa é enorme, a visão externa é quase tão boa quanto no fly.



*Como seu processo construtivo é mais veloz, ela é feita em menos tempo e, por isso, custa até 20% menos*