



Velocidade máxima
43,1 nós (a 5 800 rpm)

Velocidade de cruzeiro
23,5 nós (a 3 600 rpm)

Aceleração
6,6 s (até 20 nós)

Autonomia
152 milhas (a 3 600 rpm)

Potência
900 hp (nos hélices)

FISHING 390 ST-TROPEZ

Grande também na força

Gostosa de pilotar e de navegação macia, a Fishing 390 Saint-Tropez é a maior lancha de pesca com console central do Brasil, mas tem boa cabine e vai além disso

Lançada recentemente, no São Paulo Boat Show, a cabinada 390 Saint-Tropez é hoje o maior modelo da linha de pesca e passeio do estaleiro Fishing e também o maior barco fabricado em série no país capaz de aceitar três motores de popa — e que podem ser de até 350 hp cada. Exagero? Nada disso. Segundo o estaleiro, a motorização forte permite o uso de hélices de passo mais longo e a consequência disso é uma velocidade de

cruzeiro em rotação mais baixa, trazendo assim menor gasto de combustível — um curioso caso de mais potência para economizar gasolina. Além disso, motores de popa, que geralmente só equipam barcos menores, tem manutenção mais fácil, melhor desempenho e não ocupam o porão, como acontece com os de centro. No caso da Fishing 390 Saint-Tropez, que, no entanto, admite os dois tipos de motores (dois de 300 hp cada, se forem de centro), a motorização de popa



Grande solário na proa. Retirado, serve como área de pesca

Cabine alta, com cozinha, banheiro e duas camas de casal

Costado alto, para navegação em mar aberto

Comando central e cockpit com degraus, o que não é ideal

Aceita até três motores de popa ou dois de centro-rabeta

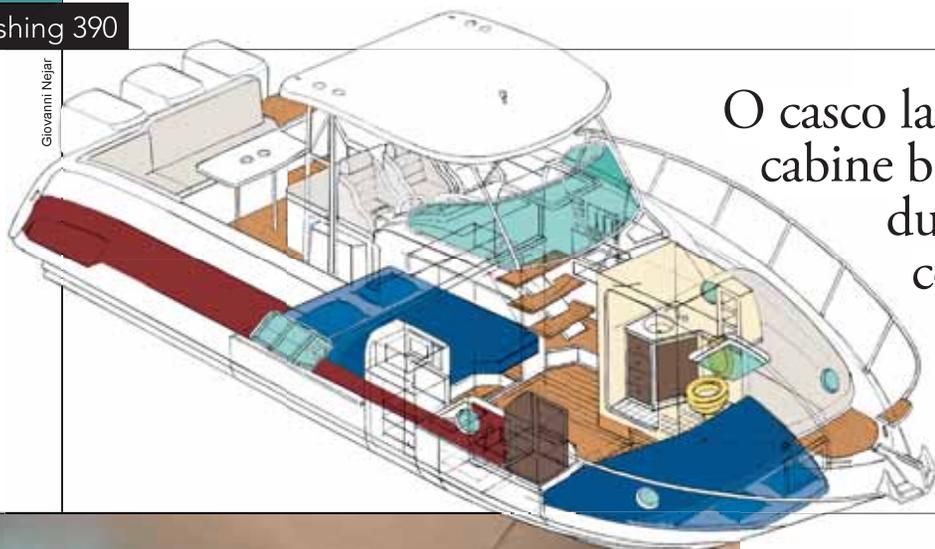
TRÊS NÃO É DE MAIS

Além de grande, ela também pode usar até três motores de popa, o que melhora até o consumo

deu bem certo, como provou este teste, realizado com três Evinrude de 300 hp.

Seu casco, muito parecido com o da bonita Fishing 375 Saint-Tropez, lançada em 2009 — e, como este, também assinado pelo americano Donald Blount, um especialista em barcos rápidos —, mostrou maciez e segurança para navegar em águas costeiras, tem comando central com circulação pelos dois lados e praça de popa não só espaçosa para os pescadores

como também bem equipada, com porta-varas e uma minicozinha, com armário para guardar os apetrechos de pesca. E não só isso: tem, também, uma surpreendente cabine, muito alta, espaçosa e bem ventilada por várias janelas e vigias, com camas (duas de casal) para quatro pessoas (de dia, o barco acomoda 12), boa cozinha e banheiro com até boxe fechado para banhos. É conforto suficiente para esposa alguma reclamar do “barco de pesca” do marido.



O casco largo permitiu uma cabine bem espaçosa, com duas camas de casal, cozinha e banheiro completos. Nem parece uma lancha feita para pesca



Como ela é

Para uma lancha com comando central, a 390 Saint-Tropez tem casco bem grande e o seu projeto tira a correta vantagem disso. O bom aproveitamento da largura do casco permitiu, por exemplo, ter duas camas de casal na cabine. A da proa, que é formada pela união do sofá com uma mesinha de centro (provida de comando elétrico que a faz subir e descer), mede 1,94 m X 1,63 m, e a outra, num espaçoso camarote fechado a meia-nau, é praticamente quadrada, com algo em torno de 1,75 m em cada face. Já o banheiro chega a 2,05 m de altura e é bem completo, assim como a cozinha, equipada de fábrica com geladeira dúplice e fogão elétrico de uma boca. Na entrada da cabine, ao lado da escada (que, por sinal, é bonita, larga e bem segura), ficam praticamente todos os controles elétricos do barco, como os do gerador e ar refrigerado. Tudo muito fácil e à mão.

O convés também agrada bastante, especialmente pelo posto de comando, com painel grande e completo, boa posição de pilotagem (seja em pé ou sentado) e bem protegido por uma capota tipo t-top de fibra de vidro, com 1,96 m de altura. Já o acesso para a proa pelas laterais do convés só não é elogiável porque tem degraus e tanto o costado quanto o guarda-mancebo nos trechos próximos ao ponto de comando são mais baixos do que deveriam. Faltou ali um corrimão entre as hastes de fixação da capota, que também servem de apoio para a passagem. No mais, apesar de cabinada, no convés esta lancha passa a impressão de não possuir cabine alguma, de tão bem aproveitado o espaço na proa — onde, por sinal, fica um solário com mais de cinco m² de área. Já na praça de popa, há um sofá em "L" em torno de uma mesa retangular parcialmente dobrável, mais um sofá para duas pessoas no

BOAS SOLUÇÕES

Uma janela no costado ilumina e ventila o camarote à meia-nau, que tem outra boa cama de casal (acima). Ao lado, o acesso à cabine, alto, com uma escada de verdade e o painel elétrico bem a mão



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Caraguatatuba e Ilhabela, São Paulo
- **CONDIÇÕES:** ventos de Sudeste fracos a moderados, entre 8 e 14 nós, e mar levemente picado, com ondas com menos de 0,50 m de altura
- **A BORDO:** 3 pessoas, 700 litros de combustível e 400 litros de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 3 x Evinrude E-tec, de popa, de 300 hp cada e hélices de aço inox de 3 pás, com passo de 21 polegadas e relação de transmissão 1,85:1

QUEM FAZ

A Fishing é um dos mais famosos fabricantes nacionais de lanchas de pesca, com modelos de 19 a 39 pés. Para saber mais, acesse www.fishing.com.br ou ligue 11/4778-0833.



SOLUÇÃO PRÁTICA

Um comando elétrico baixa a mesinha de centro e a transforma em parte integrante da cama de proa, onde dormem dois, com folga, numa lancha que, acima de tudo, navega muito bem



CABEÇA ERGUIDA

O costado alto, típico das boas lanchas para a pesca em mar aberto, permite uma vantagem adicional: a ótima altura da cabine, que chega a 2,13 m



CÔMODOS COMPLETOS

A cozinha (ao lado) tem pia dupla e geladeira dúplex. Também o banheiro (no canto) é completo, com boxe fechado para banhos



Ela é bem feita e bastante confortável, tanto nas pescarias quanto nos passeios com a família. Críticas? Bem poucas

ALTOS E BAIXOS

O piloto têm os comandos à mão, mas nem tudo é tão facilitado assim a bordo. Entre a proa e a popa há degraus que sempre incomodam um pouco

costado de bombordo e, atrás do banco do piloto, um móvel grande de madeira, com prateleiras e gavetas, onde pode ser guardado o material de pesca. A parte de cima dele tem um tampo de fibra sustentado por amortecedores, que esconde uma pia, uma tábua de corte, uma caixa para gelo preparada para receber uma placa de refrigeração e uma churrasqueira elétrica — estas, no entanto, opcionais.

Como navega

É difícil acertar a montagem de um trio de motores de popa de uma só vez e, para completar o drama, a 390 Saint-Tropez testada tinha apenas 30 horas de uso. Ou seja, ainda não estava tão afinada. Por isso — e também porque o seu casco é razoavelmente pesado, com deslocamento seco total de 4 900 kg —, o desempenho geral ficou um pouco abaixo do que se esperava para este conjunto. A velocidade máxima, de 43,1 nós, e a aceleração de 0 a 20 nós feita em 6,6 segundos, são marcas boas, mas, poderiam ter sido um pouco melhores. Em regime de cruzeiro, com os hélices padrão de passo de 21 polegadas e os motores em

3 600 rpm, a velocidade ficou em modestos 23,5 nós, com consumo de 139 litros de gasolina por hora, o que dá uma autonomia de 152 milhas. Trocando os hélices por outros de passo mais longo, com 23 polegadas, eles cavaram um pouco as arrancadas mais rápidas e, por isso, a aceleração foi mais lenta. Mas, em regime normal de cruzeiro, nos mesmos 3 600 rpm, os números ficaram mais interessantes: 28,7 nós de velocidade, com consumo de 140 litros/hora, ou seja, nada menos que 5,2 nós a mais com praticamente o mesmo consumo e uma autonomia extra de 33 milhas.

Mas, se a performance não chegou a entusiasmar, a navegação chamou muito a atenção pela maciez com que este casco cortou ondas em qualquer ângulo e sem que o convés tenha sido molhado por respingos do mar em nenhuma situação — mesmo quando em velocidades altas contra as ondas ou com ventos de través. Com isto, mais o conforto no posto de comando, que é ótimo, e a eficiência do controle eletrônico dos motores, a pilotagem desta 390 Saint-Tropez foi realmente muito prazerosa. Quase tanto quanto a surpreendente cabine que esta lancha esconde. 

DICA DE QUEM TESTOU

A opção de dois motores de popa de 300 hp cada pode ser melhor para quem prioriza a autonomia, porque o tanque de combustível desta lancha é bem grande

COM QUEM CONCORRE

Ela tem só três rivais com cabines de verdade, além de comando central e proa aberta



Ocean 33

Apesar de ser uma 33 pés, possui cabine espaçosa, com camas para dois casais e banheiro fechado. Navega muito bem com dois motores de 250 hp e tem projeto e construção de boa qualidade.



Sedna LF36t

Mede pouco mais de 34 pés e sua cabine, com banheiro fechado e bom espaço, tem, no entanto, apenas uma cama. Tem popa espaçosa e usa dois motores de centro-rabeta.



Zonda 42

Moderna e construída com materiais como kevlar e carbono, é rápida. Tem convés bem espaçoso e cabine com uma cama de casal e banheiro fechado. Mas não é propriamente uma lancha para pesca.

Fotos: Arquivo NAÚTICA

RESUMO



cabine



Excelente: alta, com boa iluminação e completa, com cozinha, banheiro, camarote fechado e duas camas de casal satisfatórias. O cabamento é bom, exceto na vedação das gaiútas e janelas.

2,05 m



desempenho

Ficou um pouco abaixo do esperado, porque precisava de ajustes na montagem do trio de motores. A aceleração foi boa, com hélices de 21 polegadas, mas com hélices mais pesados, de 23 polegadas, o desempenho melhorou, principalmente em regime de cruzeiro.

pilotagem



Boa posição de pilotagem e dos instrumentos. A navegação é macia e estável, com pronta resposta às mudanças de direção. O comando eletrônico dos motores funcionou muito bem para os ajustes finos de aceleração e trim.

cockpit



Tem minicozinha, um enorme solário, sofás, uma mesa e sobra espaço para até quatro pescadores. Há um toldo elétrico, que cobre praticamente toda a praça de popa, mas é oferecido como opcional. Já a trava da porta da cabine não fecha direito.

motor



Podem ser de popa ou centro-rabeta. São indicados, no mínimo, dois de 300 hp cada e no máximo três, de 350 hp. No barco testado, a montagem do trio de popa de 300 hp foi bem-feita, faltando só ajustes. Os comandos eletrônicos ajudaram muito na navegação.

hidráulica



As instalações são bem-feitas. Tem tanque de combustível com capacidade para 1 000 litros, que são suficientes para navegar 152 milhas em regime de cruzeiro. O tanque de água de série, que fica na proa, tem capacidade para 200 litros, mas há a opção de ter mais um, na popa, de 550 litros.

construção



A laminação é manual, com estrutura de sanduíche de espuma de pvc rígida no convés e espuma de poliuretano expandida nas longarinas. Vem com revestimento de madeira teca em todo o cockpit e capota t-top, de fibra de vidro.

ferragens



São de inox 316, que tem boa resistência à corrosão, inclusive no suporte da capota. Os cunhos são retráteis e adequados em tamanho e quantidade, sendo que um deles é para o cabo da âncora. Há corrimãos no console de comando, mas não nas bordas, ao lado dele.

elétrica



A fiação não é codificada, mas é estanhada. O painel elétrico fica bem visível, ao lado da escada da cabine, junto com o controle do gerador e do ar refrigerado, que são itens opcionais.

paioís



No cockpit, há quatro caixas no piso, para peixes, além de várias prateleiras no móvel da minicozinha e portatrecos embaixo dos bancos no posto de pilotagem. Já a cabine tem um paiol bem grande sob a mesa da sala e armários no camarote.

FISHING 390



Pontos altos

O solário é enorme

Tem camarote fechado

Sua navegação é macia



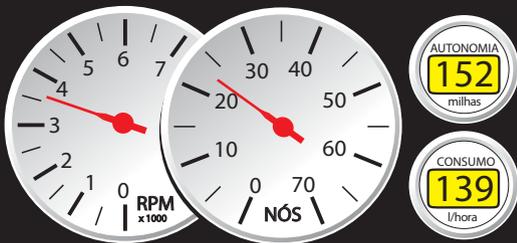
Pontos baixos

Má vedação nas janelas

Faltam corrimãos no convés

Tem degraus no convés

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
2 200	9,1	64	0,14	7,07	127	14
2 600	10,9	87	0,13	8,01	113	10
3 200	17	113	0,15	6,66	136	8
3 600	23,5	139	0,17	5,92	152	6
4 100	29,4	182	0,16	6,19	145	5
4 700	34,3	236	0,15	6,88	131	4
5 800	43,1	298	0,14	6,92	130	3

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



Quanto custa

a partir de R\$ **380 000** (só o casco, sem motores)



É assim

■ Comprimento total	11,30 m
■ Boca	3,35 m
■ Calado com propulsão	0,89m
■ Borda-livre na proa	1,25 m
■ Borda-livre na popa	1,09 m
■ Altura na cabine	2,05 m
■ Altura no banheiro	2,05 m
■ Altura no camarote	2,13 m
■ Combustível	1000 litros
■ Água	200 litros
■ Peso sem motores	4 896 kg
■ Peso dos motores	534 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	12/4
■ Projeto	Donald Blount

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

Principais equipamentos

3 bombas de porão de 2 500 gph • inversor de 2 000 w • 2 baterias de serviço de 150 ah • 2 chaves de bateria • 1 chuveirinho de água doce na popa • 7 cunhos retráteis • capota t-top de fibra de vidro com estrutura de aço inox • vaso sanitário elétrico • tv de 22 polegadas • tocador de dvd • mesa c/ regulagem elétrica de altura na cabine • fogão elétrico de 1 boca • 2 porta-varas • sistema de som com 8 alto-falantes • tanque de água de 200 litros • tanque de combustível em alumínio de 1 000 litros • geladeira dúplex de 12 v • solário c/ encosto.

Principais opcionais

Gerador de 5kva • ar-condicionado de 12 btu • toldo retrátil elétrico • guincho elétrico p/ âncora • aquecedor de água • porta-varas extra • piso de teca • toldo retrátil • placa refrigeradora para a caixa de gelo da minicozinha externa • churrasqueira elétrica • tanque de água de 550 litros.