



Velocidade máxima
32,7 nós (a 5 200 rpm)

Velocidade de cruzeiro
20,8 nós (a 3 500 rpm)

Aceleração
7,4 s (até 20 nós)

Autonomia
93 milhas (a 3 500 rpm)

Potência
130 hp (nos hélices)



P&P 21 SPORT CLASSIC

Pequena, mas vaidosa



**UM CERTO
AR RETRÔ**
O acabamento
cuidadoso, com
muita madeira
e estofamento
de qualidade,
lembra as lanchas
luxuosas dos
anos 50. E agrada
bastante

A P&P 21 Sport Classic é a mais nova, confortável e bem-acabada lancha da sua categoria. Mas isso pesa um pouco no desempenho dela e, também, no seu bolso

A nova lancha P&P 21 Sport Classic marca a reestrela do estaleiro paulista Papa & Palazzini Classic Boats no mercado brasileiro. Antes de fechar as portas, cinco anos atrás, a fábrica era conhecida como Rolli e fazia lanchas de pequeno e médio portes com bom custo/benefício, mas que não se destacavam tanto no acabamento. Agora, a proposta é outra — bem outra. O casco da P&P 21 Sport Classic é, na verdade, o mesmo da Rolli 210 Sport, só que turbinado com ferragens de excelente padrão, estofamentos de qualidade e revestimento com madeiras nobres, como a teca e o cedro. O cuidado com os detalhes também remete a certas lanchas mais luxuosas dos anos 50, o que

acaba dando um agradável ar retrô a este modelo — que tem por objetivo apenas os passeios curtos em águas abrigadas.

Apesar de pequena, a P&P 21 tem cockpit espaçoso, lugar para sete pessoas sentadas, e vem de fábrica com boa quantidade de páios, estofamento de excelente padrão e ferragens importadas. Mas, naturalmente, toda essa sofisticação acaba encarecendo o barco, que sai por aproximadamente R\$ 50 000 o casco, sem motor — que pode ser um de popa entre 90 e 150 hp. Quando equipada com um (novo!) Evinrude E-tec 130, por exemplo, seu custo final sobe para cerca de R\$ 75 000 — um pouco alto, embora ela seja uma lancha benfeita e pouco convencional no acabamento.

Giovanni Nejar



O cuidado com o acabamento, visível em cada detalhe, é o que faz a diferença nesta lancha



LUXO SÓ

Piso de teca, painel de cedro, ferragens importadas, pia e caixa térmica de série. Com tanto capricho, só faltou calcular melhor a altura do para-brisa

Como ela é

O cockpit da P&P 21 Sport Classic segue a distribuição clássica das lanchas de proa aberta do mercado, com um sofá de dois lugares na popa, dois bancos individuais a meia-nau e um sofá em U na proa. Mas é na soma dos detalhes de acabamento que ela ganha pontos — e muitos — em relação às concorrentes. As laterais do cockpit são todas estofadas. O piso é de teca. O painel — que não é lá muito grande — tem moldura de cedro e as ferragens são de aço inox 316, o tipo mais resistente a corrosão. Acessórios como a pia com cuba e torneira de aço inox e uma boa caixa térmica para colocar gelo e bebidas são de série. As alças de apoio nas laterais combinam cedro e aço inox, assim como os

porta-copos e as portas de alguns paióis. O para-brisa é um outro diferencial, já que se estende até a popa, garantindo não só uma segurança extra a quem está a bordo como também um visual gracioso à lancha. A bem da verdade, ele só não é perfeito para o piloto, por sua moldura ficar bem na altura dos olhos, atrapalhando um pouco a visão.

Apesar de usar motor de popa, a plataforma de ré é de bom tamanho, com 70 centímetros de comprimento por 1,60 metro de largura. Há ainda uma portinhola de entrada, que facilita o acesso ao cockpit, mas que também pode permitir a entrada de água, se uma onda quebrar na popa. Mas, de qualquer forma, o cockpit é autodrenante.

Onde e como testamos

A P&P 21 Sport Classic foi testada nas águas da Represa Guarapiranga, em São Paulo, em um dia de águas calmas e ventos fracos, de 7 nós. A bordo, duas pessoas e 60 litros de gasolina. Estava equipada com um motor de popa 2 tempos, de injeção direta Evinrude E-tec de 130 hp, V4, de 1,7 litro, com relação de transmissão de 2:1 e hélice de aço inox de passo de 17 polegadas.

Quem faz?

A P&P 21 Sport Classic é produzida pelo Papa & Palazzini Classic Boats (ex-Rolli), estaleiro que está voltando ao mercado brasileiro. Sua proposta é fabricar lanchas entre 20 e 27 pés de alto padrão e com acabamento idem. Para saber mais, acesse www.ppclassicboats.com.br ou ligue para 11/2304-5890.



RESUMO



cockpit



É espaçoso, bem-equipado e muito bem-acabado. O piso é de teca, o painel de comando tem moldura de cedro e as ferragens são de alta qualidade. Tem lugar para sete passageiros sentados e vem com caixa térmica e pia de série. Também é autodrenante, o que aumenta a segurança a bordo.

desempenho

Foi apenas razoável no teste, devido ao peso da madeira do acabamento. Com um motor de 130 hp, atingiu 32,7 nós de final e acelerou de 0 a 20 nós em 7,4 segundos. Navegando, porém, foi bem ágil, fez curvas sem derrapar e cortou bem ondas de até 40 centímetros de altura.

posição de pilotagem



O banco do piloto, apesar de bastante confortável, não tem apoio para os pés nem regulagem de altura ou de distância. Mas o maior problema é a moldura do para-brisa, que fica na altura dos olhos, atrapalhando um pouco a visão. Melhor pilotar de pé.

construção



Muito boa, com bom acabamento interno e laminação acima da média. O casco é reforçado com duas longarinas até o espelho de popa e tem seis cavernas. O gelcoat interno é creme, contrastando com o casco, que pode ser azul, verde ou vinho.

ferragens



São todas de excelente qualidade, fabricadas com aço inox 316, importado da Holanda. Até o bujão de escoamento de água é de inox! Os cunhos são em boa quantidade e bem-dimensionados. As alças de apoio combinam metal com madeira, o que impressiona no visual.

hidráulica



O tanque de água, de 45 litros, é acanhado — só dá mesmo para passeios curtos. Mas a bomba de água que abastece a pia e o chuveirinho de popa tem boa vazão. O tanque de combustível é de 100 litros e permite navegar cerca de 90 milhas, com um motor como o do teste, o que é bem condizente.

motor



Embora o fabricante recomende um motor de popa a partir de 90 hp, não é o ideal, já que o melhor acabamento deixou o casco bem mais pesado. O novo motor Evinrude E-tec 130 se mostrou bem silencioso e com bom torque.

paíóis



Tem uma boa quantidade deles. Os dois principais ficam debaixo dos consoles, somando 250 litros de capacidade, o suficiente para guardar salva-vidas e alguma bagagem. Tem ainda pequenos reservatórios sob os sofás e bancos. Mas falta lugar específico para a bóia circular.

elétrica



A instalação foi bem pensada, mesmo se tratando de uma lancha pequena. Todos os fios são estanhados e codificados. E a chave geral fica bem acessível, em local não muito exposto à água, detalhe muito importante.



A BELEZA PESOU

Com um moderno motor de 130 hp, a P&P 21 chegou a 32,7 nós, mas ficou abaixo do esperado

Como navega

No dia do nosso teste, a P&P 21 estava equipada com o novíssimo motor Evinrude E-tec de 130 hp, que é muito silencioso e desprende bom torque, mesmo nas rotações mais baixas. O desempenho da lancha com este motor, porém, foi apenas razoável, atingindo 32,7 nós de velocidade final. Mas, como o teste foi realizado na Represa de Guarapiranga, em São Paulo, a quase 700 metros de altitude, é de esperar que essa marca aumente em dois ou três nós quando ao nível do mar. Mesmo assim, ficaria abaixo do resultado obtido por este mesmo casco no antigo teste da Rolli 210 Sport, da qual ela é derivada, que foi de 39 nós com um motor de 135 hp. Esta diferença de desempenho se deve principalmente aos 200 quilos extras que a lancha ganhou com o farto revestimento de madeira. Ficou mais bonita, sem dúvida. Mas um pouco mais lenta.

Na aceleração, o resultado de 7,4 segundos para ir de 0 a 20 nós também não foi nada excepcional. Não chega a ser ruim, mas poderia ser bem melhor se o passo do hélice estivesse bem regulado,

O desempenho no teste foi inferior ao do antigo casco. Explica-se: o atual é 200 quilos mais pesado

já que a rotação máxima foi de apenas 5 200 rpm, quando o indicado pelo fabricante é que fique entre 5 500 e 6 000 rotações. Com um hélice de passo menor, a aceleração certamente seria melhor, embora a velocidade final não deva mudar muito. Quanto ao desempenho, esta lancha, apesar de ter apenas 16 graus de V na popa, mostrou cortar bem ondas de até 40 centímetros, como sentimos no teste, ao cruzar as mais altas marolas dos barcos maiores. Mas, por conta do seu porte, sua vocação é mesmo navegar em águas internas e semiabrigadas, onde mostrará o quão ágil e prazerosa é de pilotar, podendo até ser usada para puxar esquiadores.

DICA DE QUEM TESTOU

Apesar de ter apenas 21 pés e de o estaleiro recomendar motor a partir de 90 hp, prefira um com, no mínimo, 115 hp, por causa do peso extra da madeira no acabamento

Com quem concorre Comparada a outras nove lanchas da sua categoria, a P&P é a mais luxuosa. E mais cara



Caprice 210
Tem estilo esportivo, com boca mais estreita, o que reduz um pouco o espaço. Seu cockpit é bem simples, mas tem pia e caixa de gelo.



FS 200 Fly Spirit
Apesar de ter só 6 metros de comprimento, possui boca larga, com 2,50 metros, o que garante mais espaço a bordo. Pode usar motor de popa ou centro-rabeta.



Triton 200
Mais recente lancha de 20 pés do mercado a ter banheiro fechado, com pia e iluminação. Tem ainda um grande paiol no piso, que pode ser usado para guardar esquis.



Focker 200
É uma lancha bastante completa, com grande quantidade de acessórios. Tem solário na popa, acabamento caprichado e boa relação custo/benefício.



Columna Bow Rider 205
Destaca-se pela boa construção e pelo acabamento. É a mais flexível quanto à motorização, que pode ser de popa, centro-rabeta ou hidrojato.



Brasboats Voyager 210
Seu casco tem degrau, que ajuda no desempenho. Possui acabamento simples, mas vem completinha, com mesa retrátil e caixa térmica para bebidas.



Sea Crest Adventure 215
Tem laminação bem reforçada, para atender à exportação. O cockpit é completo, com pia, mesa de centro e vários sofás, mas o acabamento é simples.



Coral 21
Seu diferencial é ser a única da categoria com targa. O cockpit foi reestruturado neste ano, incorporando novidades como um divã ao lado do piloto.



Alternativa 630
Seu casco foi projetado pelo renomado projetista Joachim Küsters. Navega bem e tem muitos paióis, inclusive um extra na popa, para a âncora reserva.



Magna 215
Tem cockpit espaçoso e vem bem completa, com pia e caixa térmica. Navega suave em mar agitado, graças aos 20 graus de ângulo de V na popa.

Arq. Náutica

Fotos: Divulgação

P&P 21 SPORT CLASSIC



Pontos altos

É caprichada e muito bem-acabada

Tem um bom espaço a bordo

É bonita e tem visual retrô que agrada



Pontos baixos

O para-brisa atrapalha a visão

Exige um pouco mais de motorização

É a mais cara da sua faixa de tamanho

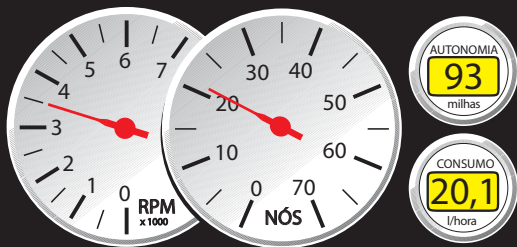


Ela é assim

■ Comprimento total	6,10 m
■ Boca máxima	2,14 m
■ Calado com propulsão	0,75 m
■ Ângulo de V na popa	16 graus
■ Borda-livre na proa	0,85 m
■ Borda-livre na popa	0,79 m
■ Combustível	100 litros
■ Água	45 litros
■ Peso sem motor	650 kg
■ Peso do motor	177 kg
■ Pessoas (dia)	10 pessoas
■ Projeto	Roberto Barros Yachts Design

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2 000	7,0	7,4	0,94	1,06	85
2 500	10,1	11,0	0,92	1,09	83
3 000	16,5	17,1	0,96	1,04	87
3 500	20,8	20,1	1,03	0,97	93
4 000	24,2	32,3	0,75	1,33	68
4 500	28,0	41,6	0,67	1,49	61
5 000	31,0	41,6	0,67	1,49	60
5 200	32,7	48,1	0,68	1,47	61

Principais equipamentos

Escada de inox • 4 cunhos de amarração de inox • 2 drenos de inox no cockpit • para-brisa de acrílico c/ moldura de inox • portinhola de acesso na popa • console c/ acabamento de cedro • tomada de 12 V • chave geral • teca no piso • bomba de porão • estofamento antimofo c/ proteção contra os raios do sol • pia c/ cuba e torneira de inox • sistema de água pressurizada c/ bomba de água de 2,4 gpm • bússola c/ iluminação • volante de madeira.

Principais opcionais

Material de salvatagem • capota • sistema de som • capa • rádio VHF • GPS • lançador de âncora • bateria extra.



A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é expressa em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, pelos instrumentos do motor.