

**Flybridge**  
de 8m<sup>2</sup>, com  
sofá para 5  
e solário

**Cabine** com  
cozinha, suite,  
camarote  
e banheiro  
social

**Solário na proa**  
com 1,93 m  
por 1,60 m


**FLY BEM GRANDE**

Apesar de ser uma das menores lanchas entre as cabinadas com duplo comando, a P42 tem fly avantajado

# PRINCESS 42

## Uma opção inglesa

A menor das lanchas Princess com flybridge já está disponível no Brasil e navega bem, mesmo com pouco motor



**Plataforma de popa**  
com  
4,5 m<sup>2</sup> e  
passarela  
elétrica



**Velocidade máxima**  
30,4 nós (a 3 600 rpm)

**Velocidade de cruzeiro**  
26,2 nós (a 3 200 rpm)

**Aceleração**  
9,9 s (até 20 nós)

**Autonomia**  
265 milhas (a 3 200 rpm)

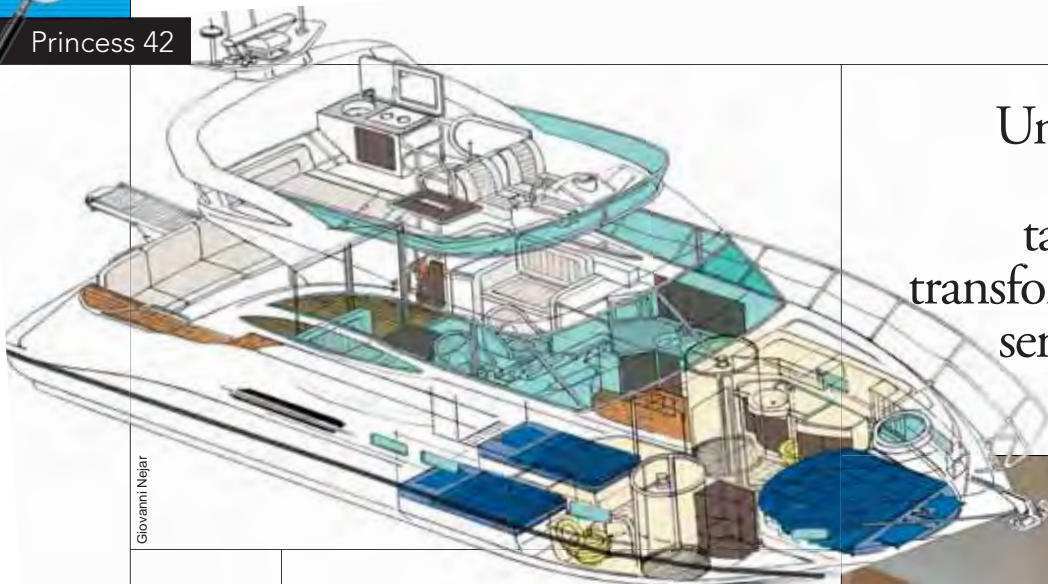
**Potência**  
724 hp (nos hélices)

Famoso no mercado internacional pelo alto padrão da sua variada linha de lanchas, que vai de modelos esportivos a iates, entre 32 e 95 pés, o estaleiro inglês Princess é um dos grandes nomes estrangeiros que recentemente passaram a se interessar pelo Brasil — a ponto de nomear um representante oficial aqui. A marca, que integra o mesmo grupo de empresas como a Louis Vuitton e Møet & Chandon, entre outras grifes de luxo, já trouxe para cá vários membros da sua grande família. Um deles é esta aqui, a P42, de 42 pés, o menor dos modelos com flybridge da Princess e que deve interessar bastante a quem procura um bom barco para passear com a família.

A Princess P42 tem atributos que os brasileiros apreciam bastante, como plataforma de popa grande, excelente flybridge e uma ótima sala, além de uma suíte e um camarote com acesso direto ao banheiro principal, o que

permite transformá-lo em outra suíte. Não se trata, contudo, de um barco arrojado, muito menos esportivo. Pelo contrário, suas linhas são clássicas, mas seu casco prima pela suavidade e segurança que transmite ao navegar, como provou neste teste. Na avaliação, realizada com um modelo equipado com dois motores diesel de centro, de 370 hp cada, e eixos tipo pé-de-galinha, sua velocidade esteve longe de empolgar, por conta da própria motorização, um pouco fraca para o porte do barco. No entanto, o estaleiro oferece a opção de um par de propulsores de 435 hp cada, potência normalmente usada por barcos desta faixa. Já, se a preferência for por lanchas de estilo mais esportivo, há uma outra Princess deste mesmo porte, a V42, também bastante adequada para passeios com a família, mas com linhas mais agressivas e teto solar elétrico em vez do flybridge (*leia mais sobre esta, mais adiante*).





Giovanni Nejar

### PARA A FAMÍLIA

O camarote à meia-nau tem acesso direto para o banheiro social e pode se transformar em uma suíte

## Como ela é

Apesar de ter acabamento irrepreensível, a P42 não é tão luxuosa quanto os modelos maiores deste estaleiro, até porque ela foi pensada para ser acessível a pequenas famílias que buscam espaço para um convívio a bordo. Por isso, espaço é o que não falta neste casco, de 4,14 m de largura, e que fica maior ainda com o flybridge, nada modesto, de 8 m<sup>2</sup> de área — onde há solário, sofá para cinco pessoas e uma minicozinha com pia, grelha elétrica, ice maker e uma pequena geladeira. O convés principal também tem um solário — ótimo, por sinal — na proa, com 1,60 m de largura, e uma praça de popa que abriga um sofá para mais cinco pessoas. A plataforma de popa também é bem generosa — são nada menos que 4,5 m<sup>2</sup> de área — e com passarela elétrica para o embarque e desembarque dos passageiros.

Já, por dentro, sua sala tem bons sofás e um televisor de 26 polegadas, que poderia ser maior e mais bem localizado. Mas, no geral, a distribuição do mobiliário é correta e deixa bastante área livre para caminhar dentro do barco. No posto de comando interno, há duas poltronas individuais e o painel de instrumentos é bem completo. A posição de pilotagem é excelente, graças, em parte, à excepcional visibilidade proporcionada pelo enorme para-brisa. A cozinha, com boa quantidade de armários e uma bancada de bom tamanho, com duas cubas, fica dois degraus abaixo do convés principal, e é o ambiente com a melhor altura a bordo: 2,90 m. Os camarotes ficam no mesmo piso da cozinha. O de proa é uma suíte com cama de casal e o de meia-nau tem, além

Um dos camarotes é suíte e o outro também pode ser transformado em uma, sem esforço algum



### DICA DE QUEM TESTOU

*Prefira um par de motores de 435 hp cada, que devem melhorar bastante o desempenho e também o prazer de pilotar esta lancha*

### BEM ALTA

A cozinha é o ambiente com a maior altura: 2,90 m

de um par de camas de solteiro, que podem ser unidas para formar um leito para dois, banheiro com duas portas, o que permite seu uso social ou exclusivo do camarote — que assim vira uma segunda suíte. Os banheiros não são muito espaçosos, mas completos e, de certa forma, proporcionais ao porte desta lancha.

### COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Angra dos Reis
- **CONDIÇÕES:** Mar calmo. Ondas de menos de 0,5 m e ventos de 5 nós
- **A BORDO:** 5 pessoas, 1 000 litros de combustível e 320 litros de água doce
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 x Volvo D6, de centro, diesel, de 370 hp, com eixos pé-de-galinha, com relação de transmissão de 2,5:1 e hélices de nibral, com passo de 32 polegadas.

### QUEM FAZ

Fundado há 45 anos, na Inglaterra, o estaleiro Princess fabrica lanchas e iates, entre 32 e 95 pés, e já possui representação oficial no Brasil. Para saber mais, ligue para 24/3361-2897 ou acesse [www.princessyachts.com](http://www.princessyachts.com).



### TUDO BEM BOLADO

Há espaço suficiente para confortáveis sofás na sala e uma boa posição de pilotagem. A suíte tem vários armários



### ARRANJOS PRÁTICOS

Embora nem tão espaçoso, o banheiro da suíte (à esq.) é completo e alto. As camas de solteiro do outro camarote, por sua vez, podem ser unidas e virar uma de casal





# Mesmo porte, outra lancha

A Princess V42 tem o mesmo jeitão da P42 e é mais veloz. Mas não tem flybridge



Quem gostar da qualidade e acabamento da Princess P42, mas quiser uma lancha de estilo mais moderno e esportivo, tem a opção da V42, modelo da mesma marca e com o mesmo porte, mas com linhas mais agressivas e teto solar em vez de flybridge. Embora tenha quase o mesmo comprimento de casco, a V42 é um pouco mais estreita, como costumam ser os barcos mais velozes, além de pesar quase cinco toneladas a menos. Por isso, mesmo usando motorização idêntica à da P42 (dois motores diesel de 370 hp cada), provou ser bem mais veloz que a sua irmã durante nossa avaliação. Na aceleração, a V42 levou dois segundos a menos para ir de 0 a 20 nós, e sua velocidade máxima chegou a bons 34,5 nós — uma vantagem de nada menos que 4 nós sobre a P42. Não é pouco quando se trata de lanchas, ainda mais modelos bem parecidos, mas a explicação está basicamente no menor peso mesmo.

**OUTRA DIVISÃO**  
O camarote à meia-nau, com camas transversais, é uma das diferenças na distribuição interna do modelo mais esportivo

Por dentro, as principais diferenças são o camarote à meia-nau — que na V42 tem camas transversais e fica a boreste — e o enorme solário na popa, sobre uma garagem para um bote de até 2,50 m de comprimento, o que a P42 não oferece. Além, claro, do ótimo teto solar do cockpit. No preço, a V42 custa cerca de 20% a menos que a P42, o que é compreensível, porque lanchas com flybridge sempre custam um pouco mais caro mesmo.



**BEM VENTILADO**  
O generoso teto solar deixa o cockpit praticamente aberto. E é fechado com muita praticidade



A versão sem o fly pesa quase 5 toneladas a menos. Isto melhora o desempenho, é claro

# RESUMO



## cockpit



Espaçoso, com excelente altura tanto na praça de popa (que fica sob o flybridge), quanto na sala, onde, contudo, há um degrau na porta, que pode causar tropeços. Há sofás para acomodar mais de 10 pessoas nos dois ambientes, sem contar o enorme flybridge.

## desempenho

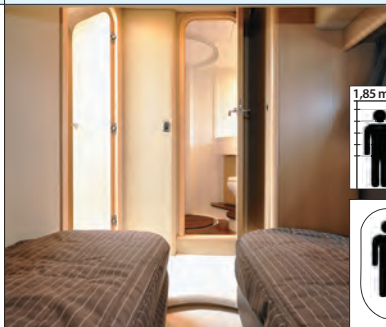
Com dois motores de 370 hp cada, fez 30,4 nós na velocidade máxima e 26,2 nós em cruzeiro, o que, se por um lado não é nada espantoso, por outro é bom para a pouca motorização que tinha. A aceleração de 0 a 20 nós levou 9,9 segundos e foi melhor do que o esperado.

## pilotagem



É muito boa, tanto no cockpit quanto no flybridge, que têm a mesma instrumentação — bem completa, por sinal, com monitores de 12 polegadas, ligados ao piloto automático. O único senão é o suporte da capota do flybridge, que balança e faz barulho.

## cabine



Tem ótima cozinha, uma suíte e, ainda, um camarote com acesso direto ao banheiro social, que pode, assim, ser transformado em uma segunda suíte. O eficiente sistema de ar-condicionado é um dos pontos altos da cabine e as portas, um pouco estreitas, um dos baixos.



## ferragens



Seus corrimãos e guarda-mancebos são de inox 316 (que têm boa resistência à corrosão), assim como os dez cunhos (quatro na proa, quatro na popa e dois à meia-nau), todos de ótimo tamanho. A âncora possui trava com cabo de aço.

## construção



Casco em fibra maciça, com laminação manual, usando resina isoftálica, que previne contra a osmose. O costado e o convés são laminados em sanduíche de fibra de vidro com recheio de espuma de pvc, para maior leveza.

## motores



São dois de centro, com propulsão tipo pé-de-galinha, com 370 ou 435 hp cada, sendo a segunda opção a mais indicada para este barco. O paiol da motorização, que permite acesso só pelo cockpit, não é grande, mas é adequado ao porte e equipamentos da lancha.

## elétrica



O sistema de bordo é de 24 v e a entrada de cais, 240 v. Há duas baterias para os motores e três para serviço, além de um sistema de segurança de corte geral de energia. A fiação é estanhada, codificada, acondicionada em conduítes e isolada.

## paioís



Há vários armários e paioís distribuídos pelo interior da cabine. Já no convés, o paiol da âncora vem com chuveirinho para lavar a corrente e, no piso da popa, há dois painéis de acesso aos paioís dos motores e das instalações hidráulicas e elétricas.

## hidráulica



A instalação é muito benfeita. O tanque de água, que fica no centro do barco, leva até 455 litros, o que, no entanto, não é muito se o barco estiver com lotação máxima (14 pessoas). Já o tanque de combustível comporta 1 362 litros e é bem satisfatório.





### NO FLY E NA POPA


No fly, o painel de comando tem uma geladeirainha nele. Na popa, motores e partes elétricas e hidráulicas ficam em paióis separados



O flybridge mede nada menos do que 8 m<sup>2</sup>. É uma formidável área de convivência a bordo

## Como navega

O casco da P42 contempla o conforto, não só das acomodações internas, como o da navegação, virtudes que nem sempre combinam. Mas, no modelo testado, a performance não foi o ponto mais alto. Com dois motores Volvo D6, de 370 hp cada, navegamos a módicos 30,4 nós em velocidade máxima, com os motores girando a 3 600 rpm. Este desempenho se justifica pela motorização menos potente. Em regime de cruzeiro, a 3 200 rpm, sua velocidade foi de 26,2 nós, com boa relação de consumo e excelente autonomia: 265 milhas. Já em baixas velocidades, mostrou-se algo barulhenta. Ressalve-se que, ao atingir o planeio, o ruído dos motores diminuiu bastante, a ponto de se ouvirem apenas os sons do vento e do casco cortando as águas.

Testada em um dia de mar bem calmo, ela navegou com suavidade. Mas, ao cortar as ondas geradas por outros barcos, os impactos com as marolas eram claramente sentidos, embora sem maiores desconfortos. Isso se explica pelo perfil largo e com "V" menos pronunciado do casco, o que, se ajuda na maciez ao navegar, prejudica um pouco a capacidade de cortar as ondas. Já, nas manobras, o casco voltou a se comportar suavemente, embora tenha sido um tanto lento na resposta a comandos mais bruscos. Seu raio de giro também é grande, o que lhe tira um pouco de agilidade, mas faz com que o barco, mesmo não sendo tão grande para ter um flybridge tão avantajado, ademe bem pouco nas curvas. Resumindo: por ser uma das menores lanchas cabinadas com flybridge do mercado, e por suas características de conforto e navegação, a Princess P42 é uma opção bem interessante para quem busca uma lancha de médio porte para tranquilos passeios costeiros com a família. 

### COM QUEM CONCORRE

A P42 tem duas concorrentes estrangeiras e quatro brasileiras, entre 38 e 42 pés. São elas:



#### Fairline Squadron 42

Também inglesa, é muito bem acabada e completa, com até plataforma equipada para içar e descer o bote. Tem dois camarotes e dois banheiros, ótimo flybridge e interior espaçoso.



#### Real Top 40

Seu interior é espaçoso, com duas suítes, bom acabamento e casco que, além de estável, cruza as ondas com maciez. O flybridge é grande e acomoda até 10 pessoas.



#### Phantom 385

Tem interior bem projetado, dois camarotes, um banheiro e sala bem iluminada por janelas. O flybridge é adequado e tanto a praça quanto a plataforma de popa são espaçosas.



#### Azimut 38

Ainda construída pela italiana Azimut (em breve, será também feita no Brasil), agrada pelo acabamento e pelo projeto inteligente da cabine, que tem duas suítes.



#### Ecomariner 380

Usa um casco não muito atual, mas com motorização IPS, que admite o uso de joystick. Tem flybridge espaçoso e duas suítes, o que não é nada comum em barcos do seu porte.



#### Max 380 Full

Está estreando no mercado e tem ótimo projeto, com algumas soluções vistas apenas em barcos maiores, como camas para até seis pessoas, em dois camarotes, e quarto para marinheiro.

# PRINCESS 42



## Pontos altos

Flybridge bem espaçoso

Gostosa de pilotar

Possui duas suítes



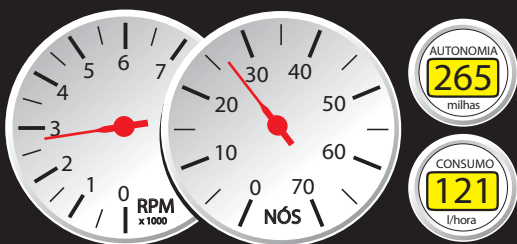
## Pontos baixos

Tem degrau na porta da sala

Raio de giro grande

Tanque de água podia ser maior

## Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 600	9,4	26	0,36	2,77	443
2 000	10,8	49	0,22	4,56	269
2 400	14,6	78	0,19	5,36	229
2 800	19,9	98	0,20	4,92	249
3 000	23,9	111	0,22	4,64	264
3 200	26,2	121	0,22	4,62	265
3 600	30,4	166	0,18	5,47	224

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

## Principais equipamentos

Propulsor de manobra • passarela de embarque eletro-hidráulica • sistema elétrico de 24 v • tomada de cais • dupla estação de vhf com dsc e intercomunicador • dupla estação de piloto automático • conjunto microondas/forno/grill • flybridge com caixa p/ gelo • vaso sanitário elétrico • chuveirinho quente e frio na popa • home theater • ar-condicionado • gerador de 9,5 kva • eletrônico Raymarine C120W multifuncional c/ radar.

## Principais opcionais

Banco do piloto c/ salva-vidas integrado • capa c/ fechamento no cockpit • holofote c/ controle remoto • iluminação especial no cockpit.

## Quanto custa

a partir de R\$ **2 210 000** (com dois motores Volvo D6, de 370 hp cada)



## É assim

Comprimento total	13,48 m
Boca	4,14 m
Calado com propulsão	1,09 m
Borda-livre na proa	1,76 m
Borda-livre na popa	1,65 m
Altura na sala	1,94 m
Altura na cabine	1,93 m
Altura no banheiro principal	1,82 m
Combustível	1 362 l
Água	455 l
Peso sem motor	12 476 kg
Peso dos motores	1 524 kg
Pessoas (dia/pernoite)	14/4
Projeto	Princess Yachts

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

