

# REGAL 2200

## O preço do prazer

A Regal 2200 não custa pouco, mas oferece a qualidade e a garantia de um dos maiores fabricantes de lanchas dos EUA. E que cada vez está mais presente no Brasil também



<b>Velocidade máxima</b> 45,7 nós (a 5 200 rpm)
<b>Velocidade de cruzeiro</b> 31,1 nós (a 3 500 rpm)
<b>Aceleração</b> 5,5 s (até 20 nós)
<b>Autonomia</b> 130 milhas (a 3 500 rpm)
<b>Potência</b> 320 hp (nos hélices)



**A** Regal é hoje uma das cinco maiores fabricantes de lanchas dos EUA, país que mais produz barcos no mundo, o que não é pouco. Tão famosa que o tour que oferece aos visitantes de sua fábrica virou uma das atrações turísticas de Orlando, na Flórida, onde está localizada. Trata-se, no entanto, de uma empresa tipicamente familiar, criada há 40 anos pelo patriarca (e apaixonado pelo mercado brasileiro, que inclusive visitou várias vezes) Paul Kuck, cujos filhos hoje tocam o negócio, com uma verdadeira obsessão pela qualidade das lanchas que produzem. Uma delas é esta Regal 2200, feita para passear ou esquiar, e com um estilo

e performance que são garantias da mais pura diversão.

Tal qual os demais pequenos modelos da marca, este também tem casco com sistema Fastrac, que cria uma espécie de colchão de ar debaixo do casco, favorecendo o planeio e a velocidade (o estaleiro garante 26% a mais de performance), e seu acabamento é simplesmente impecável — embora, inexplicavelmente, peque por não ter itens de conforto, como paiol para a âncora na proa e chuveirinho de água doce na popa. Outro inconveniente — este bem mais relevante, por sinal — é o seu preço, que aqui no Brasil, justamente por ser uma lancha importada, passa dos R\$ 170 000. Se vale tudo isso? Vire as páginas e confira.



**Bancos**  
com  
poltronas  
reguláveis e  
acabamento  
impecável

**Comando**  
com  
para-brisa  
envolvente e  
motorização  
potente

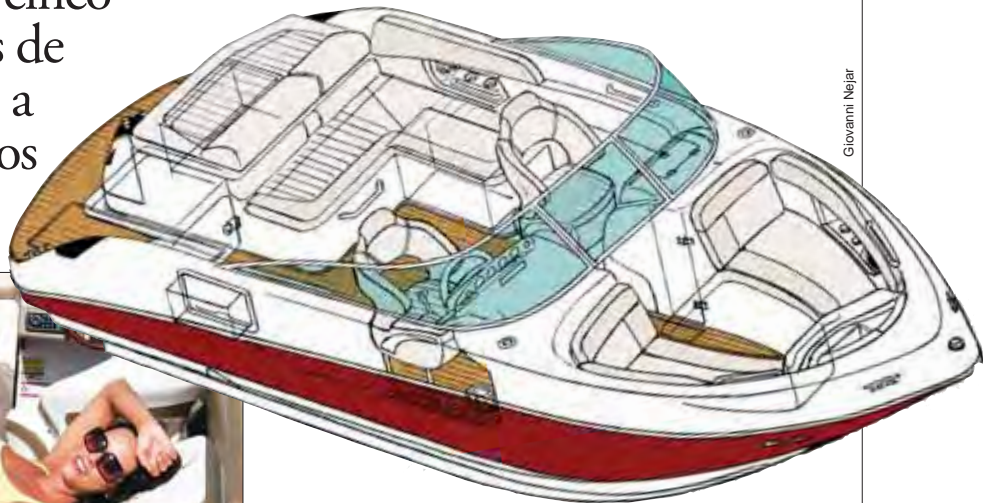
**Casco**  
com dente  
lateral que  
cria colchão  
de ar debaixo  
do barco

**Proa**  
com dois  
sofás do tipo  
divãs e paióis  
debaixo  
deles

**Popa**  
com  
solário de  
encosto  
móvel e  
plataforma  
curta



A Regal é uma das cinco maiores fabricantes de lanchas dos EUA e a 2200 apenas um dos seus 23 modelos



Giovanni Nejar



#### SOFÁ PARA DEITAR

A parte superior do sofá de popa vira um inteligente solário e com encosto regulável. As mulheres adoram

### Como ela é

A disposição interna da 2200 é bem clássica: sofá na popa, bancos giratórios para piloto e acompanhante e sofá em U na proa. Somados, permitem até dez pessoas sentadas a bordo. Até aí, nada de mais: a maioria das lanchas nacionais deste porte são assim também. A diferença — e quanta diferença! — está no padrão de acabamento de tudo o que ela tem a bordo. Os estofados são esticadinhos e sem uma ruga sequer, o som é bem localizado e de primeiríssima qualidade, tudo se encaixa com precisão e sem folgas, como se houvesse sido feito por máquinas e não por homens, as tampas dos paióis maiores são equipadas com amortecedores hidráulicos, para um abrir e fechar suave, e — supremo requinte — tem pisca-pisca e luz de freio em duas pequenas lanternas embutidas no espelho de popa, para quando estiver sendo puxada a reboque nas estradas — basta plugar o cabo da carreta

numa tomada específica e levá-la para o asfalto, com maior segurança para o motorista. Além disso, seu casco é bem largo, o que aumenta o espaço a bordo, o banco do piloto é quase uma poltrona e há um criativo solário transversal na popa, com uma interessante almofada móvel, que vira encosto reclinável. Só elogios? Nem tanto.

Na versão 2200, a plataforma de popa não é lá muito grande (só no modelo 2220 ela é estendida — veja ao lado), não há opção para usar motor de popa (como, de resto, em nenhuma Regal) e, embora haja paióis por todo o convés, inexplicavelmente falta um específico para a âncora, que assim sendo tem que ser guardada nos paióis debaixo dos sofás de proa, invariavelmente sujando os estofamentos com lama ou areia. Não chega a ser um erro grosseiro, mas gera certo incômodo, que não combina com uma lancha tão bem feita.

### DICA DE QUEM TESTOU

Tanque de água e chuveirinho de popa são itens opcionais. Peça, porque ambos fazem muita falta nos passeios

### COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Represa de Ibiúna, São Paulo
- **CONDIÇÕES:** águas lisas e pouco vento
- **A BORDO:** 2 pessoas, 100 litros de combustível
- **MOTORIZAÇÃO:** um Volvo GX1E de 320 hp, V8, 5,7 litros e hélices de contra-rotantes de aço inox, com passo 28 polegadas.

### QUEM FAZ

A Regal é um dos cinco maiores fabricantes de lanchas nos EUA e tem cerca de 40 anos de existência. No Brasil, é representada pela Regatta. Para saber mais, acesse [www.regalboats.com](http://www.regalboats.com) ou ligue para 11/3030-3439.



# Igual, mas bem diferente

A versão 2220 navega igualmente rápido, mas tem casco com outro tamanho e formato



Fotos Divulgação

A faixa dos 22 pés da Regal contempla também outra lancha, mas com um visual completamente diferente: esta aqui, a 2220 (que também tem uma irmã maior, no mesmo estilo, a 2520, de 25 pés). Sua maior característica, além de um 2 a mais no nome, está na própria cara do casco, com proa sextavada, bem mais larga, e por isso mesmo três vincos (em vez de apenas um) na proa, que lembram, muito vagamente, os trimarãs. Só isso? Não. Para fazer jus ao nome "deck boat", ou barco com mais espaço, com o qual a Regal batiza esse tipo de casco, sua plataforma de popa é estendida e, com isso, o casco ganha mais meio metro de comprimento (embora plataforma de popa não seja levada em conta na hora de calcular o tamanho dos barcos no mercado americano, daí a duplicidade em pés dos dois modelos, embora, na prática, este aqui seja maior). E também bem mais ousado.

Tem, ainda, capacidade para levar uma pessoa a mais (11 em vez de dez), solário na popa para dois e banheiro embutido no console, coisa que a 2200 convencional não oferece. Mas, na motorização, usa os mesmos motores e cavalos da versão convencional: entre 260 e 300 hp, o que deixa claro que, com casco assim ou assado, o objetivo é sempre navegar rápido.



## OUTRA LANCHA

Proa sextavada, popa estendida, casco com vincos, banheiro fechado: a 2220 é praticamente outro barco. E bem mais ousado



A Regal 2220 faz parte de uma série que privilegia o espaço a bordo. Por isso, tem até outro tipo de casco





**TUDO ABRE**

Na proa, todos os assentos escondem paióis. Mas a âncora, tem que ficar dentro de um deles, o que é ruim. Já o acabamento e os estofados são perfeitos



**TRUQUES**

O dente no casco (acima) melhora bem o desempenho. Na popa, já vem com pisca e luz de freio (ao lado) para reboque



**Como navega**

A navegação é, acima de tudo, a melhor coisa da Regal 2200. Seu casco é muito eficiente e aproveita sobremaneira todos os benefícios do sistema Fastrac, desenvolvido e patenteado pela marca, anos atrás. Consiste em uma espécie de dente nos costados, que captam o ar externo e o canalizam para um degrau no fundo do casco, criando assim um colchão entre a água e a popa, acelerando o planeio e o desempenho — além de diminuir (bem) o consumo. O Fastrac não é nenhuma novidade e já foi muito copiado. Mas ainda funciona de fato.

Na 2200 testada, seu casamento com um potentíssimo motor Volvo de 320 hp (suficiente para empurrar uma lancha de 28 pés), rendeu-lhe um desempenho fantástico. Chegamos a incríveis 45,7 nós de velocidade, e a lanchinha virou um verdadeiro foguete na água lisa da represa, embora seus 20 graus de V na popa a habilitem, também, para o uso no mar, sem maiores problemas, desde que em águas abrigadas — ou nem tanto, já que, por conta da largura do casco, que chega a 2,60 m, sua estabilidade também seja surpreendente. Ela é bem estável mesmo quando parada e com movimentação de pessoas a bordo, o que reforça ainda mais a sua vocação híbrida, de lancha esportiva, mas com um olho na família. ⚓

Performance é o seu forte. Tem muita agilidade e motor de centro sempre potente







Fotos Divulgação

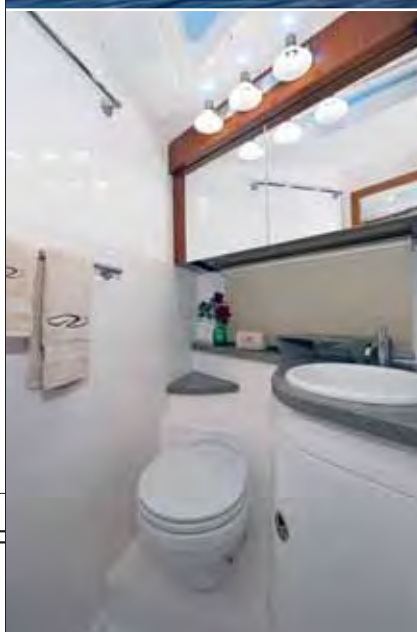
## De 22 para 42

A novíssima Regal 42 também deve começar a ser vendida aqui. É mais um sucesso vindo por aí

**N**em só de lanchas pequenas e abertas vive a Regal, embora poucos brasileiros saibam disso. Mas este fato pode começar a mudar em breve, porque a atual representante da marca no Brasil, a Regatta, estuda a possibilidade de trazer também para cá o mais recente lançamento mundial da marca: esta 42 Sport Coupe, uma cabinada muito bonita e completa, feita exclusivamente para usar o sistema Volvo IPS 400, e que aqui deverá custar por volta de R\$ 1 500 000. Caro? Não para o que ela oferece.

A Regal 42 é aquele tipo de lancha difícil de criticar à primeira vista. Tem linhas modernas e retas, teto solar e para-brisa generosos (este com abertura no meio, para criar uma passagem rápida para a proa, algo sempre útil quando se navega sozinho), navegação suave, mas empolgante (chega fácil aos 33

nós) e uma cabine à prova de reclamações da família, com sala e sofá prá lá de confortável, cozinha equipada, e duas suítes fechadas — a principal, na proa, com pelo menos dois interessantes recursos para aumentar a sensação de espaço. Um deles é a cama de casal não no centro da cabine, como de hábito, mas sim encostada em um dos lados, de forma que em vez de dois minúsculos corredores laterais haja um só, mas digno do tamanho dos pés de uma pessoa normal. Outro é o banheiro dividido em dois cômodos: um com o vaso sanitário e a pia de um lado do casco e outro só com o chuveiro, no lado oposto. Parece estranho? Que nada. Economiza espaço e ainda permite que duas pessoas usem o banheiro ao mesmo tempo, com total privacidade. Coisa de quem faz barcos há muito tempo... e muito bem.



### DOIS OU UM?

O principal camarote da 42 fica na proa, mas tem duas soluções bem originais: a cama encostada em um dos bordos (para aumentar o corredor no outro) e o banheiro dividido em duas partes, para uso simultâneo





# RESUMO

## cockpit



É bem largo e comporta bem até oito pessoas sentadas em um sofá em L na popa e outro em U na proa, além de dois bancos rotatórios para piloto e acompanhante. O padrão de acabamento é muito bom, com laterais estofadas e muitos porta-copos.

## pilotagem



O banco do piloto é bem confortável e tem regulagem para frente e para trás. O volante muda a altura, o que é bom. Os instrumentos do painel são bem visíveis apesar dele ser um pouco pequeno. O para-brisa atrapalha um pouco a visão do piloto e o painel branco reflete no vidro.

## ferragens



São todas de excelente qualidade e de inox 316l que são os mais resistentes a corrosão. Vem de fábrica com buzina e escadinha de popa e seis cunhos retráteis. A torre de esqui, equipamento opcional, é bem forte e permite levar esquis e pranchas de wakeboard com facilidade.

## elétrica



Todos os fios são estanhados, codificados por cor e protegidos por fusíveis, o que é o ideal. A bateria está localizada em local ventilado, longe de respingos de água e perto do motor, o que é bom. A chave-geral está dentro de um paiol, o que a mantém seca e protegida.



## desempenho

É impressionante, tanto na alta velocidade que se atinge, 45,7 nós com um motor de 320 hp, quanto na agilidade com que se faz curvas, o que é muito bom na hora de puxar alguém no esqui. O ângulo de V da popa, de 20 graus, garante cortar ondas de pouco mais de 50 centímetros com facilidade.

## paióis



São muitos debaixo de todos os sofás, o que é suficiente para guardar uma grande quantidade de bagagem. Há ainda um grande paiol debaixo do piso que pode ser usado para armazenar esquis, ou uma prancha de wakeboard, porém não há paiol para a âncora, o que é bastante ruim.

## motores



Usa um motor de centro-rabeta gasolina de 260 a 320 hp, que garantem grande velocidade e agilidade. Porém o acesso a ele não é tão bom, por parte do solário de popa. O espaço ao redor do motor também não é tão bom quanto deveria ser.

## hidráulica



Vem com um tanque de 204 litros, que não garante uma grande autonomia quando o barco está equipado com um motor de 320 hp — cerca de 130 milhas. Já o tanque de água é apenas opcional, o que é quase incompreensível em um barco deste porte e valor.

# REGAL 2200



## Pontos altos

Cockpit bem espaçoso

Acabamento acima da média

Navega rápido e bem



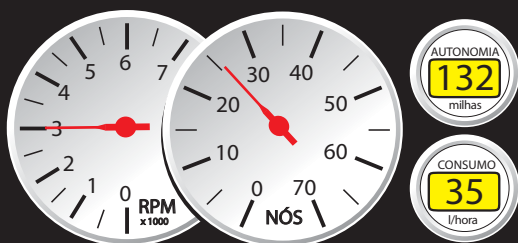
## Pontos baixos

Acesso não tão bom ao motor

Falta paioi de âncora

Tanque de água é opcional

## Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1500	7,4	12	0,62	1,62	113
2000	10,7	17,4	0,61	1,63	113
2500	19,7	28,0	0,70	1,40	130
3000	25,2	35,0	0,72	1,39	132
3500	31,1	44,0	0,71	1,41	130
4000	34,4	56,8	0,61	1,65	111
4500	39,0	71,9	0,54	1,85	99
5200	45,7	90,7	0,50	1,98	93

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

Cunhos retráteis • mastro para esqui • buzina • capota bimini top • luzes de navegação • escadinha de popa • cooler • luzes de cortesia • medidor de profundidade • volante regulável • som de qualidade • sistema anti-incêncio • blower • casco com garantia ilimitada.

## Principais opcionais

Âncora • mesinha no cockpit • luzes submersas • tanque de água • torre de wake • espelho retrovisor • limpador de para-brisa • Radio vhf • gps • chuveirinho de popa.

## Quanto custa

Cerca de R\$ **180 000** (com um motor de centro, de 300 hp)



## É assim

■ Comprimento total	<b>6,70 m</b>
■ Boca máxima	<b>2,60 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,80 m</b>
■ Ângulo de V na popa	<b>20 graus</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,00 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>0,80 m</b>
■ Combustível	<b>204 litros</b>
■ Água (opcional)	<b>41 litros</b>
■ Peso sem motor	<b>1 200 kg</b>
■ Peso do motor	<b>485 kg</b>
■ Capacidade	<b>10 pessoas</b>
■ Projeto	<b>Regal</b>

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

