

**IGUAL,
NÃO TEM**

No Brasil, ainda não existe outra lancha com as linhas ousadas da Zonda. Só mesmo na Europa



Velocidade máxima
40,3 nós (a 4 000 rpm)

Velocidade de cruzeiro
34,4 nós (a 3 500 rpm)

Aceleração
9 s (até 20 nós)

Autonomia
241 milhas (a 3 500 rpm)

Potência
540 hp (nos hélices)



ZONDA 42

A nossa Wally Boat

Com design ultramoderno, tal qual os barcos da famosa Wally, de Mônaco, a brasileira Zonda 42 é uma lancha diferente de tudo que existe por aí. E navega como poucas

Mais do que uma simples novidade, a lancha Zonda 42, do recém-criado estaleiro Zonda Boats, de Indaiatuba, no interior de São Paulo — também responsável pela construção dos veleiros da bem-sucedida classe HPE no Brasil —, é o primeiro barco brasileiro realmente dentro da tendência de visual pouco convencional, última palavra em design naval na Europa. Sua característica mais marcante é a simplicidade das linhas, que são retas, com ângulos quase vivos, no lugar das tradicionais curvas suaves. A proa, por exemplo, é absolutamente vertical e perpendicular à linha d'água. E o que dizer da ausência de guarda-mancebos, do convés "limpo" e do cockpit aberto na popa? À primeira vista, mais parece um moderno veleiro de competição do que uma lancha. Mas, que nada! Seus dois potentes motores Yanmar, a diesel, de seis cilindros e 315 hp cada, são capazes de levá-la a mais de 40 nós de velocidade — uma performance tão vibrante quanto o seu visual único.

As referências seguidas pelo seu projetista, o argentino Javier Soto Acebal, foram os barcos da marcas Fjord, da Noruega, e Wally, de Mônaco — esta última principalmente. E não por coincidência, já que Acebal trabalhou de fato um tempo na própria Wally. Aqui no Brasil, fez uma feliz parceria com o engenheiro Luiz Rosenfeld, oriundo da Mitsubishi Motors, que, por sua vez, aplicou neste surpreendente barco alguns conceitos de performance vindos da indústria automobilística. O resultado é uma lancha, no mínimo, muito diferente de tudo o que existe por aí. A começar por sua cabine, comprida e sem divisórias (só o banheiro é fechado), com apenas um grande sofá, cuja parte da frente se transforma em uma cama de casal. Separado da cabine, na proa, há um enorme paiol que também pode virar camarote para o marinheiro. Em todos os ambientes, a madeira toma o espaço da fibra de vidro, tanto na decoração quanto na teca (opcional) que reveste os decks — são 26 metros quadrados de madeira teca, que tornam a Zonda 42 ainda mais exclusiva. Embora o visual diferente seja o que mais chama a atenção, a Zonda 42 também merece destaque por um detalhe que não aparece claramente nessas fotos: a qualidade de sua construção. É uma das melhores lanchas brasileiras em termos de laminação, instalações mecânicas, elétricas e hidráulicas. Como, aliás, convém a um barco que pretende estar em sintonia com os novos tempos.



RETA E LIMPA

Proa reta, popa aberta, capota (que pode ser retirada) em forma de asa, cockpit livre e sem guarda-mancebos: uma lancha moderna e curiosa



Onde ela é diferente

Algumas características que fazem da Zonda 42 uma lancha muito especial



PROA RETA

Tal qual nos modernos veleiros, é quase invertida para a frente e corta as ondas feito uma faca, em vez de montar sobre elas.



GUARDA-MANCEBO

Não tem. Exige muita atenção ao caminhar no convés, mas deixa a lancha bem mais bonita.



CASARIO BAIXO

Ao contrário das lanchas cabinadas convencionais, a superestrutura é mínima e bem baixa, o que implica numa cabine não lá muito volumosa. Em compensação, o espaço no cockpit parece duplicar.

BICO DE PROA

Não tem púlpito e o lançador de âncora (de fibra de carbono) fica embutido num camuflado paiol. Não é muito seguro nem prático, mas enobrece o visual limpo do barco.

APARÊNCIA

Tanto no casco quanto no convés e no casario, lembra mais um veleiro (ainda que sem o mastro) do que uma lancha convencional. Principalmente na versão sem capota.

Sua performance é tão marcante quanto o visual: mais de 40 nós, com dois motores de 315 hp cada





SOFÁS LONGITUDINAIS

Sofás convencionais costumam ser transversais. Na Zonda, não. Ficam de lado e põem os passageiros de frente uns para os outros, a fim de liberar espaço no cockpit.



CAPOTA RÍGIDA, MAS REMOVÍVEL

É uma única peça, inteiriça, de fibra de carbono. Pesa apenas 37 quilos e pode ser colocada e retirada rapidamente.

KEVLAR E FIBRA DE CARBONO

Reforçam os pontos mais solicitados do casco e moldam muitas partes externas, como as mesas e o banco do piloto.



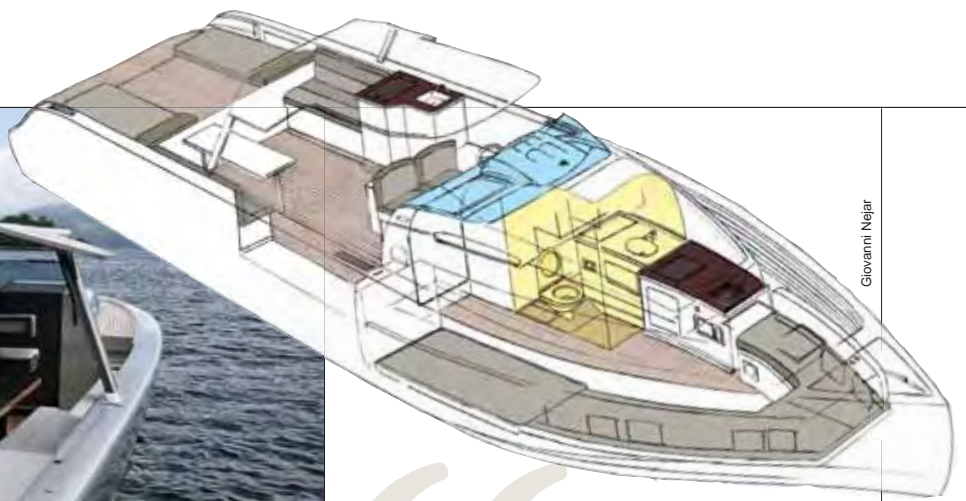
POPA ABERTA

Também como os mais modernos veleiros de competição, cumpre uma dupla função: elimina a necessidade da plataforma de popa e dá a sensação de mais espaço no cockpit.

ESTILO

Totalmente "clean" e minimalista na quantidade de elementos. Tanto dentro quanto fora da cabine, como provam os seus modernos (mas básicos) solários.





Giovanni Nejar

Suas linhas retas são a última palavra em design naval na Europa

DIFERENTE

A popa aberta é outra ousadia desta lancha.

Rente a ela ficam dois solários, um par de sofás longitudinais e muito espaço livre no cockpit.

Já a capota, de fibra de carbono, pode ser removível

Como ela é

A Zonda 42 é uma lancha de visual arrojado e construção sofisticada, mas simples no arranjo, o que a torna um barco bem prático. Sua cabine lembra um loft, aquele tipo de acomodação na qual todos os ambientes ficam no mesmo espaço. Tem um banheiro de bom tamanho para o propósito desta lancha (que são os simples passeios diurnos), mas todo o resto é aberto, como a cozinha (com fogão, micro-ondas opcional e geladeira) e o salão, que tem apenas um longo sofá para oito pessoas, que se converte em uma cama em V de bom tamanho para um casal, na proa. Janelas laterais e uma gaiuta quadrada iluminam e ventilam o ambiente, que também pode ser refrigerado pelo ar-condicionado, que é item opcional, assim como o gerador. Como a superestrutura da Zonda 42 é pequena e a popa larga e aberta, sobra espaço no cockpit, que é livre, plano e desimpedido, como nos mais modernos veleiros de regata. De cara, seu

visual é um pouco estranho — mas não há quem não pare para vê-lo.

O posto de pilotagem fica no centro da lancha, em vez de num console lateral, como acontece na maioria dos barcos a motor de passeio. A vantagem disso é que, além de facilitar a circulação no cockpit, tanto o piloto quanto o seu acompanhante têm boa visão dos dois bordos. Outra diferença no arranjo da Zonda 42 em relação às lanchas convencionais está na posição dos dois bancos (para cinco pessoas, ou seis, se apertar um pouquinho), que são longitudinais (ou seja, de proa a popa), em vez de transversais, o que deixa o cockpit ainda mais livre de obstáculos. A popa abriga uma minicozinha e dois modernos solários individuais. Uma capota de fibra de carbono levíssima (pesa apenas 37 quilos!) protege o piloto, o acompanhante e uma parte dos passageiros do sol. É um equipamento muito bem-vindo, embora a lancha fique mais bonita sem a capota.

E tem também um inflável

A Zonda Boats também produz um inflável de 32 pés, que, ao contrário da lancha deste teste, não parece tão diferente assim dos demais infláveis. Mas é. A diferença está em dois aspectos não tão visíveis, mas de extrema importância: o fundo do casco, que tem V acentuado e foi feito para encorar mar aberto a vibrantes 36 nós, com um motor diesel de 315 hp, e a qualidade da construção, feita por infusão. O Zonda 32 é possivelmente o inflável mais benfeito do Brasil, ainda que cobre por isso (por volta de R\$ 200 mil, com motor de 250 hp). A qualidade está também no material dos flutuadores, que é o hypalon importado. Mais: as instalações mecânicas, hidráulicas e elétricas são impecáveis e todas as tubulações de entrada e saída de gases do motor, de aço inox — virtudes que nem sempre saltam aos olhos tanto quanto o banheiro (com 1,64 metro de altura) que há dentro do console de pilotagem e os assentos para até dez pessoas a bordo, que ele, como quase todo inflável desse porte, tem também.

VALENTE

Zonda 32: banheiro e casco com V acentuado, para encorar mar aberto



RESUMO



cockpit



É grande e com muito espaço para a livre circulação. Além do banco de pilotagem, que é duplo, tem dois sofás, para um total de cinco pessoas, dois solários na popa, uma mesa de centro e uma minicozinha. A popa é aberta.

desempenho

Os 40 nós de velocidade máxima, com 10 segundos na aceleração de 0 a 20 nós, não deixam dúvida de que se trata de uma lancha realmente rápida. São números dignos de um barco esportivo. Nas manobras, muito ágil, fez curvas bem fechadas, mesmo na velocidade de cruzeiro, que foi de quase 35 nós.

cabine



Comprida e sem divisórias, tem acabamento simples e decoração despojada, mas o material usado é de primeira. Tem um grande sofá para oito pessoas, que pode virar uma cama de casal (não lá muito estimulante, é verdade) para pernoites.

construção



Usa kevlar nas cavernas e fibra de carbono (material também muito resistente) na capota, no banco de pilotagem, nas longarinas, no lançador de âncora e alguns pegadores. Casco e convés são laminados a vácuo.

banheiro



É fechado e tem vaso sanitário elétrico, caixa de captação de esgoto e água quente no chuveiro e na pia. O pé-direito é de 1,83 metro, suficiente para banhos em pé, mas não tem boxe fechado. Uma vigia ventila o ambiente.

ferragens



Os bocais de abastecimento são de aço inox e os cunhos, de alumínio, são de embutir. Há três alças de inox para erguer a lancha por elas, mas faltam corrimãos para se chegar à proa, pois não há guardamanebo. O lançador de âncora é de fibra de carbono.

cozinha



Fica integrada à cabine e é adequada para o preparo de pequenas refeições. O fogão e a geladeira são itens série, mas o micro-ondas é opcional, assim como a bancada de corian, material que imita o mármore.

pilotagem



O console para piloto e acompanhante é duplo e fica no centro do barco, oferecendo boa visão para os dois bordos. No piso, há suporte para os pés. Em alta velocidade, duas palhetas armam-se automaticamente no para-brisa, para desviar o fluxo de ar do rosto do piloto.

motores



No teste, estava equipada com dois diesel Yanmar de centro-rabeta, de seis cilindros, de 315 hp cada. Mas, versátil, também aceita dois Mercruiser 4.2 de 320 hp cada, dois Volvo D4 de 300 hp cada ou dois Yamaha ME 432 de 315 hp cada um.

paioís



Destaque para um grande existente na frente da cabine, com acesso por uma gaiuta no convés. Pode ser usado para guardar defensas, cabos, âncora de reserva e material de limpeza ou até mesmo como cabine para marinheiro.

elétrica



A fiação é estanhada, com certificação internacional. As chaves gerais estão bem localizadas, na parte traseira do cockpit, e o quadro elétrico, na cabine, com fácil acesso. As baterias são da marca Optima, de alto desempenho.



A cabine é comprida,
clean e sem divisórias.
Só o banheiro é
fechado

LINHAS RETAS

Na cabine, a decoração é tão despojada quanto um lounge e só o banheiro é fechado.

Por fora, predominam as linhas retas e os ângulos vivos




DICA DE QUEM TESTOU

“A capota é muito útil nos dias de sol forte, mas tira um pouco da beleza diferente deste barco. Mas, como é leve, pode ser colocada e retirada rapidamente

Como navega

Testamos a Zonda 42 em duas ocasiões diferentes. Na primeira, em Ilhabela, com ondas de 70 centímetros de altura e ventos de 10 nós, pudemos avaliar a capacidade do casco de cortar as ondas. Depois, em Angra dos Reis, em dia de mar calmo, fizemos as medições de velocidade. Nas duas oportunidades, ela se saiu muito bem. Em Ilhabela, cruzamos as marolas de barcos bem maiores por várias vezes, contra e a favor do vento. O casco amorteceu bem os impactos e o cockpit manteve-se seco, sem borrifos — características altamente desejadas em um barco veloz. Já nas águas tranquilas de Angra, impulsionada por dois robustos motores diesel da Yanmar, de 315 hp cada, chegou a 40,3 nós de máxima e acelerou da marcha lenta aos 20 nós em apenas nove segundos. Vale lembrar que nesta ocasião ela estava com capota, equi-

pamento que, por mais leve que seja, sempre rouba alguma performance por conta do arrasto aerodinâmico do casco. Em Ilhabela, sem a capota, ela chegou a 42 nós, com oito segundos no teste de aceleração. Nas manobras, outra boa surpresa, nas duas ocasiões: mesmo na sua velocidade de cruzeiro (que foi de quase 35 nós), fez curvas de até 180 graus sem problemas nem perda de desempenho. Com um visual desses, a Zonda 42 nem precisava de tamanha performance para chamar tanta atenção. 



Onde e como testamos

A Zonda 42 foi testada em duas ocasiões, sendo umas nas águas de Ilhabela, com ondas de 70 centímetros e ventos de dez nós, e outra em Angra dos Reis, com mar liso. A bordo havia cinco pessoas, 310 litros de óleo diesel e 280 litros de água. A lancha estava equipada com dois motores Yanmar 6LPA-STZP2, de 315 hp no virabrequim cada, acoplados a rabetas Mercruiser Bravo 1, com hélices de aço inox.

Quem faz

O estaleiro Zonda Boats, em Indaiatuba, no interior de São Paulo, começou suas atividades em 2006. Além da Zonda 42, também fabrica o inflável Zonda 32 e os veleiros de competição da classe HPE 25. A lancha que testamos foi a primeira laminada pelo estaleiro. Para saber mais, ligue para o tel. 19/3935-5506 ou acesse www.zondaboats.com.br.



ZONDA 42



Pontos altos

Visual moderno e bem diferente

Construção de altos nível e padrão

Performance de barco esportivo

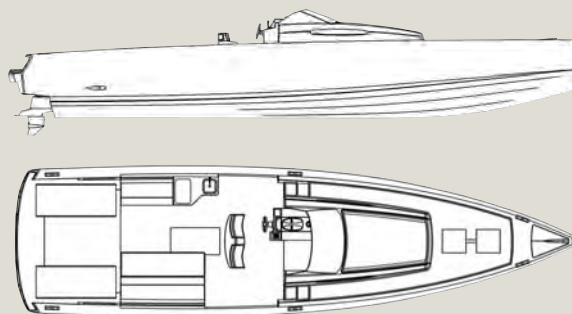


Pontos baixos

Volante encobre parte dos instrumentos

Não tem proteção contra vento e frio

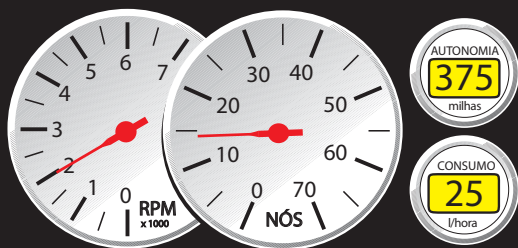
No cockpit, não há onde se segurar



Ela é assim

▪ Comprimento	12,75 m
▪ Boca	3,37 m
▪ Calado com propulsão	0,90 m
▪ Ângulo do "V" na popa	18 graus
▪ Borda-livre na proa	1,33 m
▪ Borda-livre na popa	0,83 m
▪ Altura na cabine (entrada)	1,81 m
▪ Altura na cozinha	1,77 m
▪ Altura no banheiro	1,83 m
▪ Combustível	700 l
▪ Água	300 l
▪ Peso sem a motorização	3 150 kg
▪ Peso da motorização	1 044 kg
▪ Capacidade	10 pessoas
▪ Pernoite	2/3 pessoas
▪ Projeto	Javier Soto Acebal

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 500	8,5	15	0,57	1,76	357
2 000	14,9	25	0,60	1,68	375
2 500	22,2	40	0,56	1,80	350
3 000	28,5	60	0,48	2,11	299
3 500	34,4	90	0,38	2,62	241
4 000	40,3	120	0,34	2,98	212



* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e a altura da cabine, na cozinha e no banheiro.

Principais equipamentos

Casco e convés laminados a vácuo, com núcleo de espuma de PVC rígida no convés e no costado • móveis laminados por infusão • 4 compartimentos estanques no casco • sistema de extinção de incêndio • 4 exaustores no compartimento dos motores • 2 motores Yanmar 315 hp com rabetas Mercruiser Bravo 1 • sistema de pressurização de águas quente e fria • iluminação interna de LED • lançador de âncora em fibra de carbono • âncora tipo Bruce de 10 kg com 60 m de corrente de 8 mm • guincho de 1 000 W • 3 bombas de porão.

Principais opcionais

Revestimento de madeira teca no convés e no cockpit • pintura metálica • capota de fibra de carbono • mesa de centro de fibra de carbono e teca • revestimento de Corian na bancada da cozinha • carregador de bateria • gerador de 4,2 kW • ar-condicionado de 12 000 BTU • eletrônicos para navegação • rádio VHF.

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km/h).
2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, baseado em dados da Yanmar.