

ASTONDOA 52 FLY

Novo nome no mar



Proa sextavada e com grande solário

Cabine com duas suítes e um camarote

Cozinha de bom tamanho e completa

Sala com três ambientes

O maior e mais famoso estaleiro da Espanha chega ao Brasil com uma lancha que parece ter sido feita para o nosso mercado

Até parece que a Astondoa 52 Fly foi especialmente projetada para o gosto brasileiro. Esta lancha espanhola, recém-chegada ao Brasil, tem um flybridge bem maior do que o das concorrentes, vastos espaços abertos ao sol, solários avantajados (somas, representam formidáveis 25 m²) e uma excelente churrasqueira, de frente para uma igualmente ampla plataforma de popa — que, por sinal, é submergível e já vem de fábrica assim. Enfim, tudo o que os brasileiros prezam nos passeios,

para aproveitar melhor os dias quentes. Claro que isso tudo diminui um pouco o seu espaço interno, mas nem tanto. Há suficiente conforto nos seus três camarotes — sendo duas suítes, embora suas camas pudessem ser mais largas. Além disso, sua cozinha, servida por amplas janelas, é ótima e com espaço para máquinas de lavar louças e até roupas!

Se o nome Astondoa causa alguma estranheza por aqui, isso não acontece na Europa, especialmente na Espanha, onde é o maior e mais antigo fabricante de lanchas de



MUDANÇAS PARA CÁ

O ótimo aproveitamento da área externa é um dos pontos fortes desta lancha espanhola, já devidamente “abrasileirada”

Casco com desenho moderno

Acabamento bem feito, mas sem luxos

Flybridge de tamanho acima da média

Popa com plataforma submergível

passeio. Fundado há quase 100 anos, é, também, um dos mais tradicionais estaleiros do Velho Continente, com nada menos que sete fábricas. Há quem diga que a oitava será montada aqui mesmo, no Brasil. A Astondoa não confirma, mas admite estar investindo pesado no mercado brasileiro. Tanto que instalou, em Santa Catarina, uma estrutura robusta de atendimento pós-venda, com uma bem equipada oficina de assistência técnica. Aliás, para os compradores de lanchas Astondoa — incluindo os modelos da linha Faeton, outra marca da fábrica —, as revisões do primeiro ano são de graça.

Outra prova de que o estaleiro espanhol está levando o Brasil muito a sério é a diversidade de modelos já à venda no país. Além desta 52 Fly, há lanchas hard top e open cruiser, além de uma de suas principais vedetes, a Faeton

300 GlyHybrid, com uma motorização capaz de usar tanto combustíveis convencionais quanto a energia elétrica — daí o “Hybrid” do nome. E quando se sabe que, na Espanha, a Astondoa produz barcos de 40 a 200 pés, dá para imaginar o quanto ela ainda pode agitar o mercado brasileiro.

Para isso, o bravo estaleiro espanhol conta, ainda, com outra poderosa arma: o custo-benefício. Mesmo com as pesadas taxas de importação, a Fly 52 custa cerca de 30% menos que algumas boas lanchas nacionais da sua faixa — ou seja, R\$ 3 890 000. Esse preço, vale frisar, vale para o modelo equipado com propulsão IPS e dois motores de 600 hp. O valor diminui caso o comprador opte pelo sistema tradicional de eixo e pé de galinha. Sem dúvida, um atrativo e tanto a mais.

DUAS COZINHAS

A sala (ao lado) é muito bem dividida e tem uma pequena cozinha. Mas a maior delas, e bem completa, aliás, fica no piso inferior (abaixo)



Além do fly bem generoso, a plataforma de popa é submergível e vem como equipamento de série



FLYBRIDGE E TANTO

O fly acomoda nada menos que dez pessoas. Tem banco duplo ao lado do posto de comando e nada menos que dois solários, sendo o segundo criado a partir do conjunto mesa e sofá. Tem, também, pequena geladeira, pia, churrasqueira elétrica e capota tipo bimini. Difícil não gostar de tanto espaço





ALGO A MAIS

A suíte principal tem esta penteadeira, com espelho retrátil, tudo bonito e bem acabado, mas sem exageros de luxo a bordo. Boas também são as janelas horizontais no casco, que iluminam bem o interior da cabine

ESTILO MODERNO

Embora um tanto pequenos, os banheiros são completos e com bons boxes para banho. Usam ferragens de bom gosto e de design moderno



DUAS VEZES AUTOMÁTICO

A posição de pilotagem interna é agradável, embora os manetes pudessem estar mais bem posicionados. Já o piloto automático é item de série nos dois comandos do barco



DO NOSSO JEITO

Além de grande, a plataforma de popa fica diante de duas áreas embutidas, que abrigam uma churrasqueira elétrica, de um lado, e uma pia com tábua para cortes e petiscos, do outro — benefícios introduzidos só no modelo brasileiro



DORMIR BEM

A cama da suíte principal (ao lado) fica na diagonal, o que aumenta o espaço livre. Já o camarote de solteiros tem ótimas janelas



Como ela é

Vista de longe, a Astondoa 52 Fly já atrai pelo enorme flybridge, que comporta, de uma só vez e com folga, todas as pessoas a bordo. Ele tem um gigantesco sofá em U, com mesa central (que, juntos, podem formar um solário de 3,2 m²), além de um segundo solário, fixo, de nada menos que 5 m². O cockpit, por sua vez, é bom, mas sem maiores distinções em relação às lanchas concorrentes desse gênero. Diferente mesmo é a imensa plataforma de popa (que também é submergível e já vem de série), com nada menos que 9,4 m². Diante dela, há uma pia, uma tábua para carnes e uma churrasqueira elétrica — esta, acrescida na versão especial “feita para o Brasil”. Na proa, há mais um solário, também com área acima da média: 5,8 m².

Os camarotes seriam maiores se, no mesmo piso, não houvesse uma cozinha. A segunda a bordo

Por dentro da lancha, a 52 Fly tem sala bem dividida e com três ambientes. Primeiro, a sala de tv e de estar, com sofá em U e sistema de tv/áudio retrátil, com mesa elétrica. E, num nível acima, uma minicozinha, com pia, geladeira (pequena) e dinete com mesa de refeições para quatro pessoas. Tudo isso ao lado de um confortável posto de pilotagem, que, no entanto, peca pelo painel espartano demais e pelos manetes dos motores mal posicionados. No convés inferior, há três camarotes, sendo duas suítes. A principal delas fica à meia-nau, tem bom tamanho e um banheiro bonito. Já a outra suíte fica na proa e sua iluminação natural e seu banheiro são menores. Nas duas, o tamanho das camas deixa um pouco a desejar. Há, ainda, um camarote com duas camas de solteiro, que divide o terceiro banheiro com quem estiver a bordo.

Camas e banheiros, em geral, são menores do que a média do segmento. Mas um dos motivos para isso é que essa área da cabine tem uma segunda cozinha, esta sim muito ampla e extremamente bem equipada. Ou seja, perde-se num lado, mas ganha-se no outro.

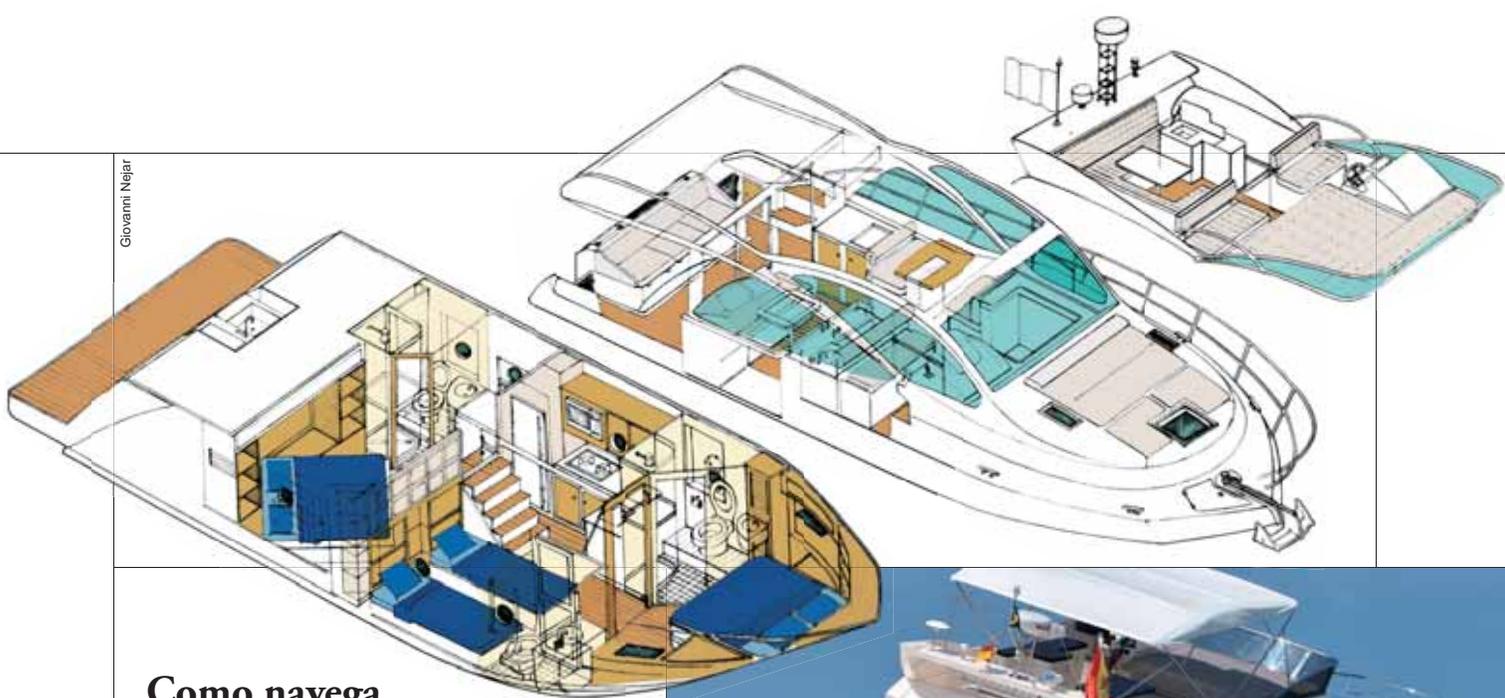


COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Guarujá, SP
- **CONDIÇÕES:** mar calmo, com ondas de meio metro e ventos de 6 nós.
- **A BORDO:** 5 pessoas, 1 200 litros de combustível e 400 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** dois Volvo D11, de 600 hp cada, a diesel, com propulsão tipo IPS (800) e hélices de bronze modelo P2

QUEM FAZ

Estaleiros Astondoa, da Espanha, que existe há 96 anos e constrói barcos de até 200 pés. No Brasil, já tem representação oficial e assistência técnica própria. Para saber mais, acesse www.astondoa.com.br ou ligue 47/30452242.



Como navega

Com a motorização testada, dois IPS 800, de 1 200 hp no total, a Astondoa 52 Fly navegou bem, mas sem empolgar, apesar da ótima marca de aceleração. Uma lancha de 17,7 toneladas que avança do repouso aos 20 nós em menos de dez segundos é realmente ágil. Mas esperava-se que sua velocidade final atingisse mais de 30 nós. Nesse caso, 52 Fly quase chegou lá, registrando 29,6 nós. Em regime de cruzeiro, a 2 200 rpm, a marca foi bem melhor: 26,3 nós, resultando em uma autonomia de 240 milhas, o equivalente a uma viagem de Santos ao Rio de Janeiro. Navegando, revelou maciez ao cruzar ondulações, tanto pela proa como a 45 graus. Mostrou ser um barco esperto, que deita corretamente o costado em curvas mais fechadas e mantém a proa firme na água, sem afundar a popa. Mas também ficou claro que sua grande área no flybridge embute um revés: em marcha lenta ou com a lancha parada (situação de uso muito frequente do fly, por sinal), a massa exercida por essa estrutura suspensa faz com que a 52 Fly balance além da conta, com certa facilidade. Mas isso não acontece durante a navega-



ção. Neste caso, o que atrapalha é a posição algo incômoda dos manetes e joystick dos motores no comando inferior. Em compensação, o piloto automático, nos dois comandos, é item de série e melhora bastante o conforto nos cruzeiros mais longos. De resto, a Astondoa 52 Fly chega com ótimas credenciais para disputar, de verdade, o concorrido mercado das lanchas da sua faixa. A começar pelo preço. ⚓

BOA DE ACELERAR

Embora pese 17,7 toneladas, a Astondoa acelerou do repouso aos 20 nós em somente dez segundos. Uma ótima marca

COM QUEM CONCORRE

A 52 Fly tem como rivais diretas, entre lanchas nacionais ou importadas, cinco modelos com fly, entre 53 e 55 pés. São elas:



Azimut 53

Espaço e acabamento são grandes virtudes desta lancha italiana. A suíte principal e os dois camarotes têm ótimos 2,10 m de altura.



Intermarine 53

Recém-lançada no mercado, tem ótima distribuição de espaço, com três amplas suítes. Seu casco é muito moderno e o design, bem arrojado.



Princess P54

Uma lancha inglesa de estilo clássico e muito confortável, com acabamento excelente. Tem duas ótimas suítes e um camarote de solteiros.



Ecomariner 530 Fly

Tem uma suíte e dois camarotes menores. Seu novo desing é moderno e arrojado, com muita iluminação natural e bom espaço na popa.



Carbrasmar 550

Destaca-se pela navegação excelente e pelo cockpit espaçoso. Tem duas suítes e um camarote menor. Sua cozinha é bastante completa.



Ferretti 530

Tem ótimo espaço interno e fino acabamento. O casco é clássico e navega macio. Tem duas suítes e um camarote menor.



Segue 55 Fly

Argentina com navegação ágil e rápida. Tem bom espaço interno, cockpit amplo, duas suítes e um camarote para solteiros.

RESUMO



pilotagem

Bem macia e com respostas eficientes e ágeis. A posição no fly é razoável, pois o assento está um pouco distante do painel. No interior, melhora muito, mas os manetes não estão tão a mão.



paíóis

São vários, bem distribuídos pelo casco, inclusive no flybridge. Na proa, o paiol de âncora é compatível com o porte do barco, mas lhe falta uma ducha para lavar a corrente.



cockpit

É amplo e com bom sofá, para quatro pessoas. Tem flybridge enorme, se comparado a barcos do mesmo porte. Na proa e popa, há grandes espaços para banhos de sol e plataforma submergível.



desempenho

Sem empolgar, mas compatível com a motorização. Marcou 29,6 nós de máxima e 26,3 de cruzeiro, atingindo 236 milhas de autonomia. Mas acelerou muito bem, do repouso aos 20 nós, em 9,5 segundos.

Navegação em cruzeiro



construção

Robusta e com materiais de primeira. Utiliza fibra de vidro maciça no fundo e sanduiche de espuma de pvc rígida no costado e convés. A laminação é a tradicional handlay-up.



cabine

Tem três camarotes, sendo duas suítes de casal. E tem um terceiro banheiro. A suite principal tem 1,92 m de altura e uma cama de casal com 1,92 m x 1,50 m.



motor

São três opções, todas a diesel. A do teste era dois Volvo D 11, de 600 hp cada, com IPS 800. As demais, usam eixo e pé de galinha, uma com dois Volvo de 700 hp cada e outra com dois Cummins, de 600 hp cada.



elétrica

Estanhada e codificada. Embora bem feita na casa de máquinas, fica a dever nas ligações do quadro elétrico do salão. As chaves de bateria são de fácil acesso e o quadro completo na cabine.



ferragens

De ótima qualidade, em aço inox 316L. O guardamancebo e os cunhos são de bom tamanho e bem firmes. Já a escada de popa é estreita e se soltou mais de uma vez durante a navegação.



hidráulica

Usa braçadeiras duplas nas conexões abaixo das linhas d'água e de combustível. Os dois tanques de diesel, de 1 000 litros cada, estão nos bordos na casa de máquinas e o de água (450 litros), à meia-nau.



Pontos altos

Popa bem aproveitada

Flybridge enorme

Bom custo-benefício



Pontos baixos

Manetes mal posicionadas

Camas um pouco estreitas

Fly balança acima da média

Principais equipamentos

Plataforma hidráulica • luzes submersas na popa • bimini no flybridge • cozinha completa • ar refrigerado • gerador Kohler 13 kva • sistema de tv/dvd/som • kit navegação completo nos dois comandos • kit âncora e corrente com guincho elétrico • Dois joysticks para o sistema IPS • bowthruster • flaps hidráulicos • boiler • tanque de esgoto com macerador • sistema anti-incêndio • máquina de lavar roupas • lava-louças.

Principais opcionais

Sistema de tv por satélite • sistema de câmera interno • suite de marinheiro • cor do mobiliário/decoração/enxoval.



Quanto custa

Cerca de R\$ **3 900 000** (com dois motores IPS 800)

É assim

■ Comprimento total	16,00 m
■ Boca	4,66 m
■ Calado com propulsão	1,30 m
■ Borda-livre na proa	1,73 m
■ Borda-livre na popa	1,78 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,93 m
■ Altura no banheiro	2,00 m
■ Combustível	2 000 litros
■ Água	450 litros
■ Peso sem motores	14 000 kg
■ Peso dos motores	3 720 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	14/6
■ Projeto	AstillerosAstondoa