

conforto TOTAL

Recheada de acessórios, muito bem construída, tão confortável quanto uma pequena residência de luxo e muito segura: assim é a Commodore 4260 da americana Regal

Por Marcio Dottori — Fotos Divulgação

Desde que os barcos importados chegaram ao Brasil, há dez anos, muita coisa aconteceu. Neste período, vários estaleiros americanos e europeus disputaram espaço com as embarcações nacionais, mas nem todos caíram no agrado do consumidor brasileiro. As requintadas lanchas Regal, porém, são exceção. Bem construídas — a Regal é um dos poucos estaleiros do mundo com certificação ISO 9001 — e desenhadas com um arranjo conveniente para o clima tropical, os barcos fabricados em Orlando (Flórida) são legítimos objetos do desejo nestas águas ao sul do equador.

A recíproca também é verdadeira. A família Kuck, proprietária do estaleiro, sempre demonstrou interesse pelo mercado brasileiro e nunca deixou de acompanhar de perto sua rede de revendedores no país. Resultado: a marca se solidifi-

cou e suas lanchas têm bom valor de revenda. E o carro-chefe do estaleiro, a Commodore 4260, tem tudo para enraizar ainda mais o legado da Regal por aqui.

Seu elegante casco, em azul-marinho com uma faixa amarela feita no próprio gelcoat (abolindo as faixas adesivas), tem uma graciosa proa de *clipper* (em curva). A capota rígida, opcional, pode não ser do agrado geral, mas é ótima proteção contra o sol do verão.

Na popa, a Commodore 4260 pode ter, opcionalmente, plataforma com controle de nível, um acessório excelente para transportar um jet, pois pode ser acionado remotamente para ficar cerca de 30 cm abaixo do nível da água, facilitando o embarque. Para os praticantes de mergulho autônomo, também é moleza entrar ou sair da água por esta plataforma móvel. Outra comodidade são as duas





NAUTICA

COMMODORE 4260

VELOCIDADE MÁXIMA:

34,3 nós a 2.650 rpm

VELOCIDADE DE

CRUZEIRO:

27,2 nós a 2.200 rpm

ACELERAÇÃO:

16 s até 20 nós

AUTONOMIA:

214 milhas a 2.200 rpm

POTÊNCIA:

931 hp (no hélice)



Na cozinha, é padrão: bancada em Corian, fogão elétrico, freezer, geladeira, forno de microondas e cafeteira elétrica

portinholas no espelho de popa com um armário para guardar tralhas entre elas. Na parte de ré do *cockpit* encontram-se dois sofás frente a frente e um chuveiro com água quente e fria. A tampa do motor, com sistema de abertura elétrica, dá acesso rápido aos pontos básicos de rotina.

Porta-copos e pegadores estrategicamente posicionados proporcionam conforto e segurança aos passageiros. Um móvel com pia, geladeira, armário e lixeira é item de série na Commodore 4260. Uma dica: opcionalmente, pode-se encomendar a lancha com uma churrasqueira a gás no *cockpit* — ancorar em qualquer enseada paradisíaca (ou mesmo em represas) e grelhar caudas de lagosta tempera-

das com sal, alho e manteiga, e acompanhadas por um bom vinho branco gelado, não é má idéia.

Na parte dianteira do *cockpit* há, a bombordo, um sofá em “U” com mesa de centro; no outro bordo fica o posto de comando. Este arranjo possibilita integrar piloto e passageiros. Para chegar ao convés de proa, onde existe um solário com encosto, não é necessário fazer um contorno junto à borda: basta utilizar a abertura existente no pára-brisa no centro do *cockpit*, que dispõe de degraus e pegadores. A superfície antiderrapante no convés é eficiente. Outro detalhe que merece destaque nesta lancha é o rebaixamento do convés junto ao bico de proa. Desta forma, é muito mais fácil e seguro manu-

sear o guincho da âncora (acessório padrão, assim como a âncora e a corrente), prender a lancha na poita ou amarrar o barco em um píer, pois o risco de escorregar e cair na água torna-se mínimo.

O alto padrão do acabamento no interior da cabine salta aos olhos. Os móveis de madeira mostram a mesma beleza e qualidade dos que são feitos na Itália. A boa quantidade de armários permite guardar tudo de que se necessita, dos objetos pessoais ao material de salvatagem. Dois camarotes com armários e banheiros privados acomodam, com folga, quatro pessoas. Um aspirador central vem com o barco, e para famílias que pretendem passar muitos dias a bordo o estaleiro oferece, como



Equipado com semitúnel, o casco tem calado de 90 cm e garantia permanente para o primeiro proprietário

item opcional, a instalação de uma máquina de lavar e secar roupas no camarote à meia-nau.

Equipado com TV de cristal líquido de 20 polegadas e som estéreo, o salão central tem cozinha completa, incluindo geladeira, *freezer*, forno de microondas e fogão elétrico de duas bocas. Embora gerador e ar-condicionado sejam padrão, a ventilação natural é muito boa nesta lancha. Nada menos que três escotilhas e nove vigias refrescam a cabine se o ar-condicionado estiver desligado. Observação: na Commodore 4260, todas as vigias podem ser abertas, item nem sempre presente em outras lanchas cabinadas de comando aberto.

Testamos este barco nas águas calmas de St. Petersburg, balneá-

rio americano da costa oeste da Flórida. Não havia ondas para avaliar a capacidade de amortecimento do casco, e assim cruzamos várias vezes nossa própria marola. Nestas condições, a carena da Commodore 4260 cortou as vagas com facilidade.

O casco — com garantia estrutural permanente para o primeiro proprietário — foi projetado para ser macio e ágil nas manobras e, realmente, navegando em velocidade de cruzeiro, a Commodore 4260 guina com facilidade para ambos os bordos. Com os hélices parcialmente embutidos em semitúneis, o calado não é exagerado: 90 cm com o barco a meia carga. Impulsionado por dois motores

virabrequim cada e montados em V drive — com os reversores na frente dos motores para dar mais espaço à cabine — atingimos a boa marca de 34,3 nós (63,5 km/h).

Em regime de cruzeiro, com os motores a 2.200 rpm, a velocidade ainda é alta para este tipo de barco: 27,2 nós (50,4 km/h). Nesta rotação, a autonomia é de 214 milhas (396 km), o suficiente para navegar de Paranaguá (PR) a Guarujá (SP) sem reabastecer. Com os flapes abaixados, a velocidade mínima para manter o regime de planeio é de 17 nós (31,5 km/h). Neste regime, com os motores a 1.700 rpm, a autonomia aumenta um bocado: vai a 271 milhas (o suficiente para ir de Santos ao Rio de Janeiro). O posto de comando da Commodore 4260



O solário na proa tem encosto e porta-copos



No banheiro, ar condicionado, vigia e água quente e fria

foi projetado para proporcionar boa visibilidade a vante e manter timão e manetes convenientemente ao alcance das mãos do condutor. Os relógios da motorização, bússola, quadro de interruptores (à prova d'água), rádio VHF e todos os eletrônicos de navegação (incluindo um radar/GPS/chartplotter com tela de 10 polegadas) dispõem de

espaço suficiente e ficam muito bem instalados no seu painel.

Em relação às ferragens, não há no que pôr defeito no carro-chefe da Regal. Quando visitamos a fábrica, verificamos que o convés é suspenso pelos cunhos de aço inox. E o complexo convés desta lancha não é leve! Muito bem equipada — as bombas de porão têm

acionamento automático e há ainda alarme de água no casco — e com instalações mecânicas, hidráulicas e elétricas aprovadas nos EUA e na Europa, a Commodore 4260 é um sonho de lancha. ⚓

Outras informações com a Regal Marine Industries: 2300 Jetport Drive, Orlando, FL, EUA, tel. (1) 407 851.4360 e site www.regalboats.com.br.

Localizada na proa, a suíte principal prima pelo aconchego: tem TV com tela plana e armário com cabideiros










Proa côncava (estilo *clipper*) e capota rígida apoiada na targa são marcas registradas do carro-chefe da Regal

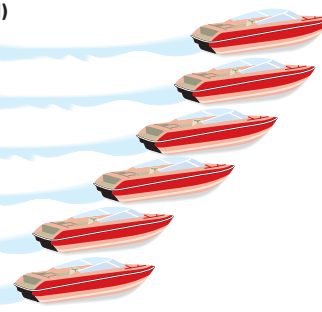
FICHA TÉCNICA

Modelo	Commodore 4260
Comp. máximo.....	13,60 m
Comp. do casco	12,90 m
Boca.....	4,20 m
Calado com propulsão	0,90 m
Borda-livre na proa	1,93 m
Borda-livre na popa	1,52 m
Pé-direito no centro do salão	1,98 m
Pé-direito no camarote de proa	1,96 m
Pé-direito no banheiro de proa	1,91 m
Pé-direito no camarote à meia-nau.....	1,83 m
Pé-direito no banheiro à meia-nau.....	1,83 m
Ângulo do "V" na popa	20 graus
Combustível/Água	1.242/382 L
Tanque de esgoto	182 L
Peso da motorização.....	2.090 kg
Peso sem motor	8.837 kg
Passageiros dia/pernoite	12/4
Projeto	Regal

Dados fornecidos pelo fabricante (incluindo a borda-livre).

VELOCIDADE E AUTONOMIA

 rpm	 dB-A	 nós	 L/h	 aut. (M)
1.700	-	17	70	271
1.800	-	20	85	263
2.000	-	24,5	110	249
2.200	-	27,2	142	214
2.400	-	30,5	174	196
2.650	-	34,3	210	183



Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com GPS com WAAS e o consumo é estimado; 3) Medições feitas com 2 adultos a bordo, 621 litros de diesel e 191 litros de água.

O QUE VEM COM O BARCO (itens principais):

■ estofados ■ âncora modelo Delta em aço inox ■ buzina ■ saídas de água em aço inox ■ guarda-mancebos de 1 1/4" em aço inox ■ targa em alumínio ■ guincho elétrico para âncora com corrente ■ luzes de navegação ■ chuveiro de água salgada para âncora na proa ■ 6 cunhos de aço inox de 25 cm cada ■ tomada de cais ■ luzes de cortesia no cockpit ■ rádio VHF ■ transformador/carregador de bateria de 60 A ■ rádio/CD player com controle remoto ■ geladeira ■ geladeira com freezer ■ máquina de gelo ■ TV LCD de 20" ■ TV LCD de 13" ■ sistema de climatização de ar de 28 mil BTU ■ aspirador central ■ fogão elétrico de 2 bocas ■ forno de microondas ■ 2 vasos sanitários elétricos a vácuo ■ 3 chuveiros ■ sistema de água pressurizada quente e fria ■ aquecedor de água (boiler) ■ secador de cabelos ■ jogo de roupa de cama completo ■ levantador elétrico da tampa do compartimento dos motores ■ instrumentação para os motores completa com relógios à prova de condensação ■ sistema de propulsão completo ■ filtros de água salgada para os motores ■ banco de baterias para motores e serviço ■ flapes hidráulicos ■ ecobatímetro ■ quadro de interruptores no painel à prova d'água ■ gerador de 8 kW ■ quadro elétrico de distribuição de 120 VCA/12 VCC ■ isolador de carga de bateria ■ bombas de porão com acionamento automático ■ alarme de água no porão ■ sistema automático de extinção de incêndio ■ 3 detectores de monóxido de carbono ■ defensas ■ espias para amarração.

OPCIONAIS (itens principais):

■ propulsor de manobra de proa (bow thruster) ■ capas de cobertura ■ churrasqueira a gás no cockpit ■ plataforma de popa com levantamento hidráulico ■ sistema de coleta de águas servidas com monitoração de nível ■ sistema elétrico para troca de óleo dos motores ■ eletrônicos para navegação ■ lavadora/secadora de roupa.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA:

2 motores Volvo TAMD75EDC de 6 cilindros a diesel de 7,3 litros e 480 hp no virabrequim cada, acoplados a reversores com relação de transmissão de 1,56:1 e hélices de bronze de 24" x 27" (4 pás). **OPCIONAL** (propulsão tipo eixo e pé-de-galinha): 2 motores Cummins 6CTA D (a diesel) com 450 hp cada; 2 motores Mercruiser V8 (a gasolina) de 8,1 litros e 420 hp cada; ou 2 motores Volvo V8 (a gasolina) de 8,2 litros e 420 hp cada.

CONSTRUÇÃO:

Gelcoat poliéster de alta resistência às intempéries. Faixas decorativas em quatro cores inseridas no gelcoat (não são utilizados adesivos). Casco com garantia permanente para o primeiro proprietário. Bancada da cozinha em Corian (material sintético resistente a abrasão). Compartimento dos motores revestido com gelcoat. Instalação elétrica e hidráulica de acordo com as normas da USCG (Guarda Costeira americana), NMMA (Associação Nacional da Indústria Marítima, dos EUA) e CE (Comunidade Européia).