



CRANCHI SMERALDO 40 BR



Melhor que a original

Esta consagrada lancha italiana agora é fabricada em Manaus e ficou ainda melhor do que a antiga importada. Até no preço

Na Itália, onde foi lançada há mais de 10 anos, esta lancha de enorme sucesso no passado já não é mais sequer produzida. Mas aqui no Brasil, há menos de um ano foi (re)lançada com uma versão adaptada. O responsável pela ideia é o estaleiro Cruiser Marine, de Manaus, que se associou à empresa italiana Cranchi, fundada em 1870! Parte do material para a construção do barco vem da Itália, onde a lancha se chamava Smeraldo 37. Na nova versão, o casco recebeu melhorias na popa, como uma plataforma bem maior e uma churrasqueira elétrica, para agradar ao gosto dos brasileiros, que, com isso,

ganharam uma lancha com a qualidade das importadas, mas a um preço capaz de competir com as nacionais do mesmo porte. A Smeraldo 40 BR, uma cabinada do tipo open cruiser, própria para passeios costeiros, está custando cerca de R\$ 930 000, mas oferece apenas uma opção de motorização: um par de motores Volvo D4, de 300 hp cada, que, de qualquer maneira, dão muito bem conta do recado. Embora seu estilo já não seja tão atual, agradou no teste pelo esmero na fabricação, pelo uso inteligente do espaço na cabine (que tem dois camarotes fechados, embora só um banheiro) e, sobretudo, pelas qualidades de navegação.



Dois camarotes fechados e um banheiro

Estilo não tão moderno, mas mais do que testado

Modelo original italiano, que já não é mais produzido lá

LANCHA VIBRANTE

O desenho do casco tem mais de dez anos e está um pouco defasado. Mas, na performance, continua bem empolgante

Cockpit em dois níveis, com sofás do mesmo lado

Plataforma ampliada na versão brasileira

Dois motores de 300 hp cada, sem outra opção



POR DENTRO DOS DETALHES



FÁCIL E PRÁTICO

Os pegadores, porta-defensas e outras ferragens são de aço inox de ótima qualidade. E a escadinha de popa, dobrável, agrada por ter degraus largos e paiol próprio



Banheiro? Um só.
Mas os dois camarotes são fechados, algo raro em lanchas desse porte

ÁREA LIVRE

A não ser pelo banco do piloto, todos os demais assentos ficam a bombordo, o que cria um enorme espaço para circulação no cockpit, que ainda tem bons e grandes paíóis

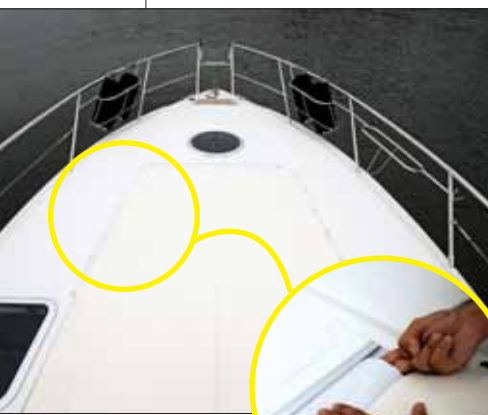
CASADOS E SOLTEIROS

O camarote à meia-nau é bastante confortável e com privacidade, já que tem porta. Suas duas boas camas de solteiro podem se transformar uma só, de casal



NOS TRILHOS

O solário de proa é grande e usa um recurso engenhoso: dois trilhos nas extremidades, para prender o colchão e evitar que ele saia voando durante a navegação





NO PAINEL

O volante e o painel de instrumentos são bem posicionados. Mas, no teste, a localização do gps, baixa demais, não agradou. O estaleiro já resolveu a questão, nas próximas unidades



BANHEIRO ÚNICO

O banheiro é bom para o tamanho deste barco, mas falta-lhe um boxe fechado para banhos, conveniência que algumas das rivais da Smeraldo 40 já possuem

ÁGUA QUENTE

No cockpit, há um útil misturador de água quente e fria no chuveirinho. Mas, no teste, houve vazamento pela conexão da ducha



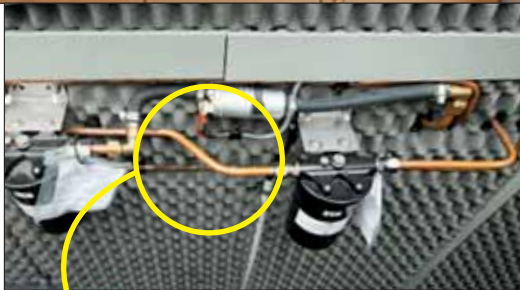
COZINHA COMPACTA

Embora não seja grande, a cozinha é completa e tem boa ventilação e iluminação. Tem, também, frigobar embutido no armário e divide espaço com a tv. Mas se alguém quiser cozinhar, atrapalhará quem estiver de olho na tela



NOVA POPA

Na versão nacional, a plataforma de popa ficou enorme e ganhou uma bancada, com pia, tábua para cortes e grelha elétrica



INSTALAÇÃO PADRÃO

As instalações elétricas e hidráulicas desta lancha são de padrão internacional. O sistema de circulação de combustível é todo em cobre e bem localizado.





SALETA LEGAL

Na sala, a quantidade de armários é satisfatória e o sofá, confortável. Ele fica em torno da mesa e bem debaixo de uma gaiuta, o que garante luminosidade e ventilação a bordo.

ÓTIMO ACABAMENTO

Embora não seja grande, o camarote de proa é bem agradável. Mas o que mais chama a atenção é mesmo o acabamento geral do barco, acima da média para o mercado brasileiro

Como ela é

Com casco original de pouco menos de 36 pés, mas aqui acrescido com uma generosa plataforma de popa, a Smeraldo 40 tem um estilo atraente, embora comportado e não tão moderno. Comparada a modelos mais recentes, inclusive nacionais, pode parecer ligeiramente antiga, mas suas linhas ainda agradam pela harmonia do conjunto. No geral, é um barco muito bem projetado. O cockpit é amplo e dividido em dois ambientes, bem demarcados por um desnível no piso. O fato de os dois sofás — um deles em U — ficarem no mesmo lado, a bombordo, não chega a ser o mais recomendável em termos de equilíbrio do casco, mas ajuda bastante na livre circulação a bordo. A cabine, por sua vez, tem ótimo acabamento e bons espaços, tanto na sala (que inclui uma prática e completa cozinha) quanto nos dois cômodos — ambos fechados! — para pernoite, algo elogiável e raro em lanchas desse porte. O camarote de meia-nau conta com duas camas de solteiro, que podem ser transformadas em uma de casal — muito agradável, por sinal. Já o camarote de proa tem uma cama de bom tamanho, embora menor que a outra. Mas, para atendê-los, há apenas um banheiro, o que, no entanto,



não chega a ser uma surpresa, já que várias outras lanchas desse tamanho não oferecem um segundo banheiro. O problema — este sim! — é que o único banheiro não tem boxe fechado para banhos, o que é sempre um incômodo, porque molha o cômodo inteiro. Outro senão é o tanque de água doce. Ele bem que poderia ser maior do que os 270 litros que comporta.

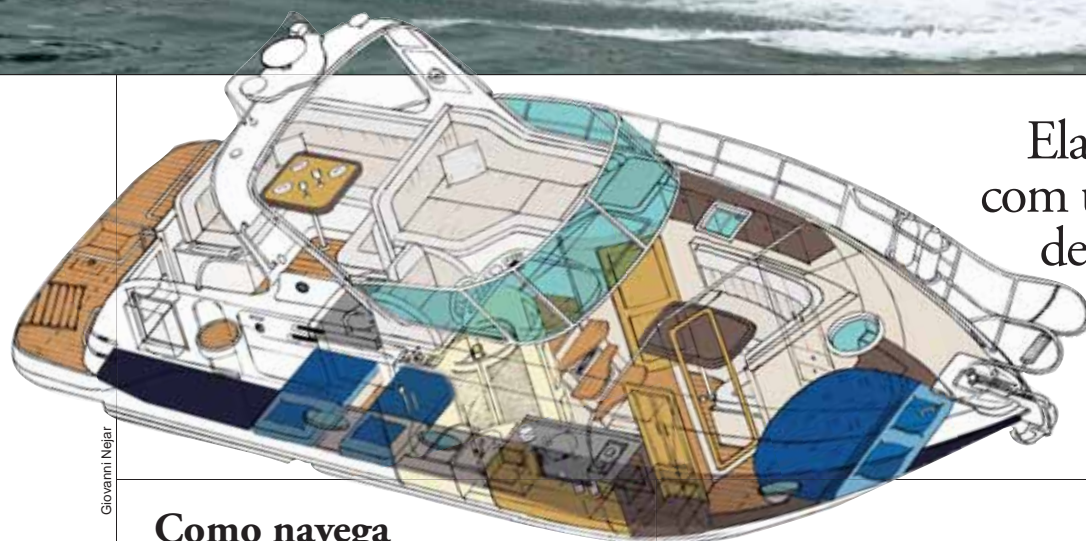
COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Guarujá
- **CONDIÇÕES:** mar um pouco picado, com ondas bem formadas de meio metro e ventos de 7 nós
- **A BORDO:** 2 pessoas, 340 litros de combustível e 210 de água
- **MASTREÇÃO E VELAS:** dois Volvo D4, de 300 hp cada, diesel, com rabetas DPH, com relação de transmissão de 1,76:1, e hélices de nibral modelo G6

QUEM FAZ

A Smeraldo 40 BR é fabricada pela Cruiser Marine, em Manaus, sob licença e supervisão do estaleiro italiano Cranchi. Desde que o modelo brasileiro foi lançado, há cerca de um ano, já foram entregues 12 unidades. Para saber mais, acesse www.cruisermarine.com.br ou ligue 11/5574-7771.





Giovanni Nejar

Ela sai de fábrica com uma só opção de motorização. Mas que dá conta do recado

Como navega

Apesar de a sobriedade das suas linhas sugerir performances mais conservadoras, a Smeraldo 40 BR provou, neste teste, que uma de suas principais virtudes é a navegação empolgante. Seus dois motores Volvo D4 a levaram do repouso até os 20 nós em bons 9,6 segundos. E sua velocidade máxima foi de 37,1 nós, um desempenho quase comparável ao de uma lancha esportiva do mesmo tamanho. Tudo isso com muita estabilidade, até nas manobras mais ousadas. Exceto por alguns borrifos que atingiram o cockpit, na

popa, e que poderiam incomodar quem estivesse ali sentado, a navegação mostrou-se eficiente, sem sustos ou demais desconfortos para as pessoas a bordo, mesmo nas várias condições de ondulação a que a lancha foi submetida e que exigiram grande esforço do casco. Mas há uma boa explicação para isso: um modelo como este, com mais de uma década de vida na Itália, já foi suficientemente testado e aprimorado. E seus problemas, corrigidos. Assim, a Smeraldo 40 não é uma aposta. É uma certeza de boa escolha. ⚓

DICA DE QUEM TESTOU

Apesar da ótima estabilidade deste casco, convém usar flapes para equilibrar o peso dos passageiros nos bancos do cockpit, já que eles ficam concentrados no mesmo lado.

COM QUEM CONCORRE

Esta lancha tem uma rival importada e três nacionais, entre as cabinadas de 38 pés. São elas:



Fairline Targa 38

É sua concorrente mais sofisticada. Tem também dois camarotes fechados, acabamento de primeira e cockpit modulado em dois ambientes.



Arth 380

Nacional e com navegação bem firme e equilibrada. Tem um camarote fechado na proa e cama de casal aberta, à meia-nau. Seu cockpit é bem protegido.



Real Power Top 38

Destaca-se pela ótima navegabilidade e pelo cockpit, com ampla área aberta para banhos de sol. Não tem camarotes fechados, mas camas para dois casais.



Coral 38

É a concorrente mais simples. Não tem camarotes fechados, mas também acolhe quatro pessoas em pernoite e o seu cockpit atrai pelo bom tamanho.

RESUMO



pilotagem

Muito confortável e com respostas rápidas aos movimentos do volante. A boa disposição dos comandos e do painel deixa tudo à mão. Já a visão à frente é ruim quando o piloto está sentado.

paioís

São de vários tamanhos e tipos. No cockpit, os assentos dos bancos podem ser removidos para dar acesso a grandes espaços, para guardar equipamentos diversos.



cockpit

Dividido em dois ambientes, peca por concentrar quase todos os bancos a bombordo, o que pode comprometer a distribuição de peso. Mas tem circulação excelente.



desempenho

Foi muito estável, leve e extremamente ágil. Acelerou de 0 a 20 nós em elogiáveis 9,6 segundos e registrou empolgantes 37,1 nós de velocidade máxima e 32,9 em cruzeiro.

Navegação em cruzeiro

RPM	VELOCIDADE
3200	32,9
CONSUMO	RENDIMENTO
90 l/hora	0,37 milhas/l
2,68 milhas	7 horas
AUTONOMIA	
229 milhas	7 horas



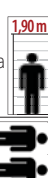
construção

Excelente, com materiais de ótima qualidade, como tecidos biaxiais e resinas isofitálicas na laminação, que é manual. O fundo do casco, de fibra de vidro maciça, tem acabamento impecável.



cabine

Repleta de armários, tem um só banheiro, mas cozinha completa e espaço para quatro pessoas à noite, em dois camarotes fechados.



motor

Embora nada versátil, mostrou-se adequada ao barco. Admite apenas um par de Volvo D4, diesel, de 300 hp cada. Os motores usavam rabetas duoprop DPH.

elétrica

A instalação é exemplar, com fios estanhados e codificados. Os disjuntores são protegidos da água. As baterias ficam em caixas, acima do nível dos motores, no porão, mas com acesso trabalhoso.



ferragens

Todas de aço inox, do tipos 316 e 316 L, mais resistentes à corrosão. Há oito cunhos, que são mais que suficientes para esta lancha. Já o guarda-mancebo é forte, mas um pouco baixo.



hidráulica

A tubulação para circulação de combustível é de cobre e as conexões são excelentes. O tanque de combustível tem bom tamanho (680 litros), mas o de água (apenas 270 litros) é pequeno.



Pontos altos

Navegação ágil e firme

Ótima construção

Acabamento de primeira



Pontos baixos

Guarda-mancebo baixo

Estilo antigo do casco

Uma só opção de motorização

Principais equipamentos

Guincho elétrico com 30 m de corrente • carregador de baterias • teca na plataforma de popa • geladeira interna • fogão cerâmico elétrico • micro-ondas • sistema de som • rádio vhf dsc • aquecedor de água.

Principais opcionais

Geladeira no cockpit • ar-refrigerado de 16 000 btu • gerador de 4,4 kw • gps com chartplotter • radar • piloto automático • bowthruster • teca no cockpit • capotas • tv de 24 polegadas • carreta de encaixe.



Quanto custa

Cerca de R\$ **930 000** (Com dois motores Volvo D4, de 300 hp cada)

É assim

■ Comprimento total	12,91 m
■ Boca	3,84 m
■ Calado com propulsão	0,97 m
■ Borda-livre na proa	1,77 m
■ Borda-livre na popa	1,49 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,90 m
■ Altura no banheiro	1,84 m
■ Combustível	680 litros
■ Água	270 litros
■ Peso sem motores	5 286 kg
■ Peso dos motores	1 314 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	12/4
■ Projeto	Aldo Cranchi