

Motor centro-rabeta, entre 220 hp e 425 hp

Solário reversível em minicozinha

Mesmo casco da Evolution 265

Cabine com cama, banheiro e 1,27 m de altura


Teste NAUTICA nº 881

Velocidade máxima 36 nós (a 4 200 rpm)
Velocidade de cruzeiro 26,1 nós (a 3 500 rpm)
Aceleração 7 s (até 20 nós)
Autonomia 119 milhas (a 3 500 rpm)
Potência 260 hp (nos hélices)

EVOLVE 265 CABIN

A evolução da Evolution

Um casco bem afamado de uma cabinada de 26 pés volta ao mercado nas mãos de outro estaleiro, que aprimorou a fórmula



Casco com
linhas e estilo
esportivos

**ELA É
VERSÁTIL**

Design atraente
e cockpit de
uso eclético
são algumas
das qualidades
desta lancha

Imagine se um modelo de automóvel já consagrado passasse a ser produzido por outro fabricante, com alguns melhoramentos, mas novo nome — embora, basicamente, fosse o mesmo veículo. Você, com certeza, ficaria com a pulga atrás da orelha para saber se a qualidade foi mantida, não? Pois, no caso da lancha Evolve 265, não há motivos para preocupações. Ela nada mais é do que a extinta Evolution 265, com novo nome, novo fabricante e algumas mudanças, mas todas positivas e num projeto que já era digno de elogios.

No passado, era produzida pelo extinto estaleiro Evolution Boats. Agora, passou a ser feita pelo novo Ocean Life, que iniciou suas atividades em 2009, depois de seu proprietário, Ricardo Wilges, ter trabalhado durante seis anos na própria Evolution. Portanto, conhece bem o barco. Além disso, a Ocean Life investiu em boas instalações, contratou quase 40 funcionários e teve a sabedoria de aper-

feiçãoar os modelos em alguns detalhes, além de manter as duas versões da Evolution original: ou seja, proa aberta ou cabinada — como esta, testada por NÁUTICA e que tinha inovações na motorização e na distribuição do cockpit. Armas para disputar um mercado concorridíssimo, como o das lanchas cabinadas na faixa dos 26 pés.

As lanchas deste porte têm características similares: vocação para passeios diurnos e familiares e acomodação para apenas duas pessoas dormirem a bordo. A Evolve 265 não foge à regra. Como pontos positivos, tem o bom acabamento, design atraente, qualidade da laminação, versatilidade de uso do cockpit e uma vasta opção de motorização. Custa R\$ 138 500 na versão standard, mas pronta para navegar, com um motor a gasolina de 260 hp. E ela navega muito bem. No nosso teste, andou rápido e foi firme e macia ao cruzar ondulações. De quebra, tem a vantagem de usar um casco já conhecido e suficientemente testado. Ou seja, já começou bem.



A Evolve 265 nada mais é do que a extinta Evolution, só que melhorada em alguns aspectos. O resultado é bom

BOA NOVA

A posição de pilotagem e o acesso aos instrumentos permanecem corretos, como já eram na Evolution. Mas uma louvável melhoria foi a criação de um corredor de passagem, para não mais precisar pisar no sofá ao sair e entrar

Como ela é

O casco da Evolve 265 é exatamente o mesmo da Evolution 265, que, quando foi lançado, tinha design bem arrojado. De certa forma, continua tendo até hoje. Pode até ser pintado de preto no costado, para reforçar o apelo esportivo. Mas, no que importa, manteve as mesmas virtudes, embora a nova lancha tenha sido aprimorada em certos aspectos. Um deles foi a variação de potência da motorização, que tornou-se bem mais flexível, embora sempre de centro-rabeta. Agora, vai dos 220 hp aos 425 hp, a diesel ou gasolina. E, com mais potência, pode-se explorar melhor o apelo quase esportivo deste casco. A Evolve, contudo, não admite dupla motorização. Só mesmo um único motor. Mas, para uma 26 pés, não chega a ser um grande problema, embora, em termos de segurança, seja sempre melhor ter dois do que apenas um.

O objetivo do novo estaleiro ao modificar o layout do cockpit foi reforçar o convívio a bordo do barco. Assim, criou uma passagem que dá acesso direto do cockpit à plataforma de popa e o solário ali existente passou a ter a opção de ser revertido em uma minicozinha. Quando isso acontece, a platafor-

ma de popa se integra ainda mais ao resto do barco — uma boa solução. De resto, o cockpit conta com um ótimo posto de pilotagem, com banco giratório bem confortável.

Já a cabine tem uma cama (de casal) com dimensões que chamam bastante a atenção: 2,20 m x 1,60 m — uma cama, enfim, de verdade. Tem, também, banheiro fechado, mas, infelizmente, a cabine não prima pela altura, já que tem apenas 1,27 m de pé-direito. E o banheiro é mais baixo ainda, com 1,20 m. Para cruzeiros rápidos e diurnos, que são a proposta principal da Evolve 265, não há maiores problemas nisso. Mas, com uma cama daquelas, esta lancha merecia uma cabine um pouco mais alta.

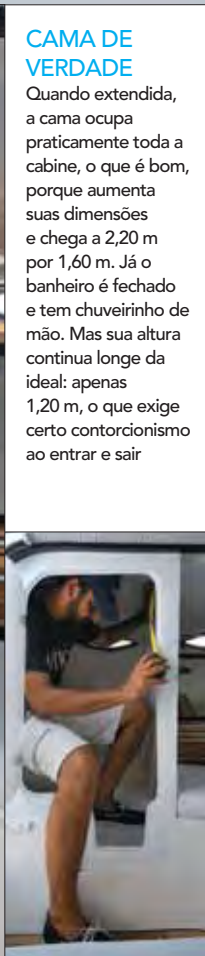
COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Baía de Santos, no litoral paulista
- **CONDIÇÕES:** Mar liso e tranquilo, com pouquíssimas ondas e ventos fracos, entre 4 e 6 nós.
- **A BORDO:** 3 pessoas, 190 litros de combustível e 80 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** um Mercuriser 5.0MPI, V8, de 260 hp, a gasolina, de centro-rabeta, com hélices contra-rotantes de aço inox, passo 24, e relação de transmissão de 2:1.

QUEM FAZ

O novo estaleiro Ocean Life, de Santa Catarina, fabrica as lanchas da extinta marca Evolution, nas versões 225 Cab e 225 Open (ambas de 22 pés) e 265 Cab e 265 Open (de 26 pés), e já produziu 26 unidades. Para saber mais, acesse www.evolveboats.com.br ou ligue 48/3342-0204.





CAMA DE VERDADE

Quando estendida, a cama ocupa praticamente toda a cabine, o que é bom, porque aumenta suas dimensões e chega a 2,20 m por 1,60 m. Já o banheiro é fechado e tem chuveirinho de mão. Mas sua altura continua longe da ideal: apenas 1,20 m, o que exige certo contorcionismo ao entrar e sair





LUGAR PARA TUDO

Quando não estiver em uso, o solário pode ser erguido e surge uma minicozinha debaixo dele (acima). Com isso, o cockpit da Evolve ficou melhor ainda

Como navega

Nem sempre "dias ideais para navegar" são os melhores para se fazer a avaliação de um barco — pelo contrário. Mas foi o que aconteceu quando saímos para testar a nova Evolve 265. O mar estava praticamente liso e com pouco vento. Mesmo assim, de cara, deu para notar que a posição de pilotagem é ótima, assim como a do painel de instrumentos. Mas, como avaliar a navegabilidade de uma lancha num mar tão perfeito? Foi preciso criar dificuldades, cruzando ondulações em vários sentidos e fazendo curvas e manobras rápidas, de forma até brusca. O resultado disso? Outra boa impressão. Equipada com um motor de 260 hp, a Evolve 265 fez jus à reputação do casco e do modelo original do qual é derivada. Mostrou-se ágil, acelerando bem (apenas 7 segundos para ir de 0 a 20 nós) e com muita competência para cruzar marolas, mesmo as maiores, que fomos buscar em substituição às ondas ausentes naquele dia. Seu pronunciado ângulo em "V" na popa, de 23 graus, colaborou, embora, como costuma ocorrer em cascos com projeção tão acentuada, a Evolve 265 tenha adernado um pouco mais que o normal em curvas fechadas. Mas nada que causasse desconforto para quem estava a bordo. Seja como for, lanchas com esse desenho esportivo requerem o uso de flaps, que, neste caso, infelizmente, não vêm de fábrica.

O cockpit continua bem distribuído e completo. E o solário, agora, esconde uma minicozinha

Compensa comprá-los, até porque o preço não é alto. De qualquer forma, o estaleiro precisa fazer um ajuste simples neste barco: corrigir a posição de instalação da rabetta. Do jeito que está, alta demais, pode até proporcionar mais velocidade e agilidade, mas gerou várias vezes forte ventilação nos hélices, quando em curvas fechadas ou ao cruzar ondulações um pouco maiores. O estaleiro, por sinal, admitiu o problema e prontificou-se a mudar a instalação nas próximas unidades. No mais, não há o que mexer num projeto mais do que consagrado. Mesmo com um motor de apenas 260 hp, esta cabinada mostrou números muito interessantes: 26,1 nós em regime de cruzeiro e 36 nós de velocidade máxima. ⚓

DICA DE QUEM TESTOU

“Não abra mão de ter um par de flaps neste casco. Em lanchas deste porte, e com um ângulo “V” tão acentuado, eles garantem muito mais conforto e estabilidade ao barco

COM QUEM CONCORRE

O mercado nacional de cabinadas nesta faixa dos 26 pés é bem disputado. Confira:



Arth 255

Usa o mesmo casco da célebre Chris-Craft 260, com ângulo "V" do casco acentuado, e navega muito bem. Além da cabine, com cama de casal e banheiro grande, tem uma cama de solteiro à meia-nau.



Focker 255

Bem acabada, esta lancha de 25 pés tem cabine com cama de casal e banheiro fechado. Usa apenas um motor de popa, de 200 hp a 300 hp. Na versão Elegance, seu acabamento é bem refinado.



Triton 260

Sua cabine permite quatro pessoas à noite. E como oferece opção apenas de motorização de popa, seu espaço interno é muito bem aproveitado. Leva, com conforto, até nove pessoas a bordo.



Real Power Sport 250

Acomoda a bordo até dez pessoas e tem ótima relação custo-benefício. Sua cabine é pequena, mas tem banheiro fechado. Usa motor tanto de popa quanto de centro-rabetta.



Ventura 265 Cabin Confort

Tem bom acabamento, linhas elegantes, cabine com cama de casal e banheiro fechado. Admite motor de popa ou centro-rabetta. E já vem com vários acessórios de série.



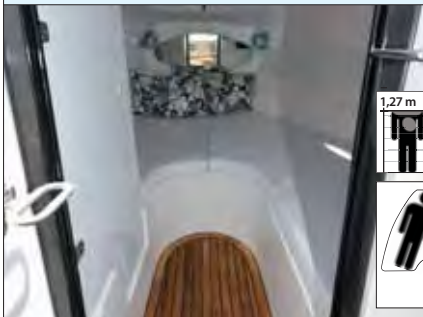
Phantom 260

É um barco com ótima construção e acabamento. Tem uma pequena cabine com cama de casal e banheiro fechado, além de um cockpit espaçoso.

RESUMO



cabine



Pequena, mas muito bem ventilada por quatro vigias e uma grande gaiuta em cima da enorme cama de casal, de 2,20m x 1,60 m. Mas é baixa, com apenas 1,27 m de altura. E seu banheiro (fechado) é mais baixo ainda: 1,20 m. Mas tem até chuveirinho.



desempenho

Agradou, com aceleração rápida e boa estabilidade nas manobras, mesmo adernando um pouco além do desejável. Os hélices até ventilaram em curvas mais fechadas, o que atrapalhou o desempenho geral, mas, mesmo assim, atingiu bons 36 nós de velocidade final e acelerou de 0 a 20 nós em 7 segundos, uma boa marca.

pilotagem



Excelente. A lancha é firme e responde muito bem aos comandos de aceleração e manobras. Melhora ainda mais com a instalação de flaps hidráulicos. Com o banco rebatido, a visibilidade é ótima. Piora se o piloto ficar sentado — algo bem comum em barcos deste tipo.

cockpit



Bonito e bem bolado. Tem passagem direta para a popa, bancos bem divididos e uma boa dinete. Os bancos dianteiros são individuais e giratórios. Já a targa é alta e com som integrado. Tem espaço para oito pessoas, além do solário que pode ser revertido em minicozinha.

motor



A motorização disponível é bem ampla, embora só de centro-rabeta. Vai de 220 hp a 425 hp. O modelo testado estava com um Mercruiser 5.0MPI, de 260 hp, que mostrou-se adequado. O espaço para manutenção é bom. E o acesso, por um grande tampo no cockpit, é excelente.

hidráulica



A instalação deixa um pouco a desejar. É confusa no porão e sem etiquetas. O tanque de combustível, de 200 litros, é um pouco modesto. E o de água, que comporta 90 litros, só dá conta de um único dia de passeio.

construção



Benfeita. O barco não vibrou em excesso nem em alta velocidade. A relação de materiais é de ótima qualidade: fibra de vidro maciça no fundo; sanduíche de fibra-de-vidro com miolo de espuma de pvc rígido no costado e sanduíche de compensado naval no convés e espelho de popa.

ferragens



Seguem o padrão de mercado. Mas faltam cunhos escamoteáveis, tanto para efeito estético quanto para evitar acidentes. O acesso à proa é feito pisando em degraus retráteis de inox. Mesmo pequenos, são bem posicionados.

elétrica



Instalações são benfeitas, com fiação estanhada. Mas falta codificação. As baterias estão muito bem fixadas e com ótimo acesso. Mas cai sobre elas a água do escoamento do cockpit. O painel elétrico fica na cabine e a chave de baterias, no costado — bem longe da água e com fácil visualização.

paioís



Não são muitos, mas têm ótimo tamanho e permitem guardar as defensas, coletes e vários outros objetos. Há, também, bom espaço para material de ancoragem na proa. Destaque para as tampas de inspeção e o acesso ao tanque de gasolina.

EVOLVE 265



Pontos altos

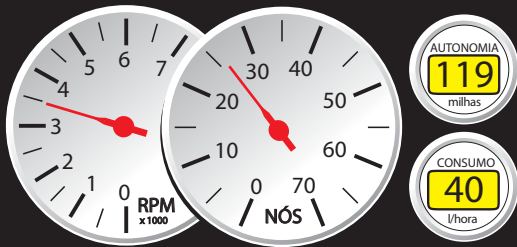
- Navega rápido e é ágil
- Cockpit muito bem aproveitado
- Acabamento de bom nível



Pontos baixos

- Cabine poderia ser mais alta
- Rabeta alta
- Visibilidade ruim quando sentado

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
2500	15,6	24	0,66	1,51	119	8
3000	21,1	31	0,68	1,48	122	6
3500	26,1	40	0,66	1,51	119	5
3800	28,9	48	0,60	1,65	109	4
4200	36,0	65	0,55	1,81	100	3

A autonomia (baseada em 90% da capacidade dos tanques) é dada em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com gps e o consumo obtido pela instrumentação do motor.

Principais equipamentos

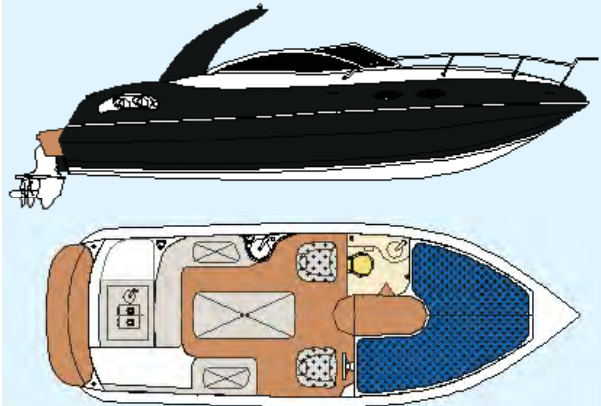
Bancos giratórios • banheiro fechado na cabine • seis cunhos em aço inox • ducha na popa • ducha no toalete • estofamento em courovin antimfofo • gaiata redonda na proa • mesa de centro • painel elétrico de cinco chaves • para-brisa em vidro temperado • pia com geladeira térmica iluminada no cockpit • puxador ski • solário de popa • targa iluminada • vigias laterais basculantes com tela para mosquitos.

Principais opcionais

Flaps hidráulicos • bússola • capa de proteção externa • capota dupla • carreta • churrasqueira • cristaleira em acrílico • deck em madeira teka • fechamento total da capota • farol controle remoto • fogão (elétrico ou gás) • geladeira 12 V 80l • gps • guincho elétrico • sistema de som mp3 e dvd • micro-ondas.

Quanto custa

Cerca de R\$ **139 000** na versão padrão, com um motor Mercruiser 5.0MPI, de 260 hp



É assim

■ Comprimento total	7,90 m
■ Boca máxima	2,70 m
■ Calado com propulsão	0,70 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,27m
■ Altura no banheiro	1,20m
■ Borda-livre na proa	0,60 m
■ Borda-livre na popa	0,75 m
■ Combustível	200 litros
■ Água	90 litros
■ Peso sem motor	1 400 kg
■ Peso dos motores	500 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	10 / 02
■ Projeto	Jean Shinzato

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

