



Velocidade máxima 34,4 nós (a 5 500 rpm)
Velocidade de cruzeiro 22,5 nós (a 4 000 rpm)
Aceleração 8,1 s (até 20 nós)
Autonomia 152 milhas (a 4 000 rpm)
Potência 115 hp (no hélice)

QUASE LANCHA
O SR-550 navega como uma lancha de verdade porque seus tubulões infláveis ficam bem acima do fundo do casco e quase não encostam na água

SR-550

Diferente e muito bom

SR-550, da Flexboat, é o único inflável da sua categoria com flutuadores altos e opção de motor de centro-rabeta

O Flexboat SR-550, lançado recentemente no Rio Boat Show, é um barco de 5,50 metros de comprimento, criado com o propósito de repetir a história de sucesso do modelo anterior, o SR-500. Uma missão bem difícil, por sinal, já que seu antecessor é um campeão de vendas do estaleiro, com mais de 500 unidades produzidas, e continua sendo fabricado até hoje. Mesmo assim, apesar de ter sido derivado do SR-500, este novo modelo da marca que constrói os infláveis mais resistentes do Brasil é meio metro maior e bem melhor para navegar, porque as laterais do seu fundo (que é rígido e de fibra de vidro) sobem alto até os flutuadores, que, por sua vez, mal alcançam a água com o barco em movimento, o que reduz o arrasto e melhora o desempenho. O SR-550 também ganha do SR-500 no acabamento e no aproveitamento do espaço interno. No entanto, sua característica mais marcante é mesmo ser o único em sua faixa de tamanho com a opção de motorização centro-rabeta — esta, sem dúvida, uma grande diferença, embora encareça o modelo em cerca de 30%.

Com um motor de centro-rabeta, o barco perde quase todo o espaço no paiol de popa, em compensação fica com a plataforma de popa livre. Além disso, se o centro-rabeta for a diesel, sua autonomia de combustível será 80% maior que a de um motor de popa a gasolina. Porém, seja qual for o motor, o SR-550 é muito seguro, não afunda de jeito algum (como todos os infláveis) e ainda leva até sete pessoas a bordo.

Os bancos não encharcam e a posição do manete do acelerador é muito boa



Como ele é

Como os demais infláveis da sua categoria, o SR-550 tem console de pilotagem central, mas se destaca pela qualidade do material dos seus tubulões infláveis e, também, pelo cuidado nos seus detalhes. Quer alguns exemplos? O chuveirinho na popa, os paíóis projetados e separados conforme o uso a que se destinam e o manete do comando do motor instalado sobre o painel, e não adaptado na lateral, uma improvisação comum nos infláveis e que prejudica bastante a pilotagem. Além disso, tem assentos de espuma injetada (que, por não terem costuras, não encharcam) e a tal borda instalada 12 centímetros mais acima do fundo do casco, ou seja, 10 centímetros mais alta que a do SR-500, o que gera um comportamento de lanchar de verdade, já que as bananas mal encostam na água.

Como navega

Apesar da opção de motor de centro-rabeta, o modelo testado estava equipado com um motor de popa de dois tempos, com injeção direta, Mercury Optimax, de 115 hp – aliás, potência mínima recomendada pela fabricante. Mesmo com três pessoas a bordo e tanques cheios, sua velocidade máxima foi de 34,4 nós, desempenho muito bom para passear no mar e também para esqui. Como a parte inflável é alta, é necessário reduzir um pouco a velocidade nas curvas muito fechadas porque, nesse tipo de manobra, o barco aderna bastante e derrapa um pouco. Isso, porém, não impede que o SR-550 navegue muito bem até mesmo quando há marolas, como comprovamos no dia do teste, cruzando a esteira de grandes lanchas.

Com quem concorre

Entre os infláveis na faixa dos 5,50 metros com console central, o SR-550 briga com o SR 5.5 TCP, da Nautika, e o 550SL, da Nautiflex. No entanto, é o mais equipado, confortável e bem-acabado, além de ser o que usa o melhor tecido nos tubulões infláveis: o francês Orca 1 100 Deciflex, um dos mais resistentes e duráveis do mundo. Mas tudo isso tem um preço mais salgado também. Enquanto seus concorrentes custam por volta dos R\$ 19 000, o SR-550 não sai por menos de R\$ 39 000. Assim, seu maior rival direto passa a ser o próprio irmão SR-500, que, além de custar mais barato (R\$ 30 500), usa tubulões feitos do mesmo material, embora com menos comodidade a bordo, como o sofá traseiro, que é mais baixo e com encosto menor. Ou seja, embora mais caro, o SR-550 é maior e bem mais completo.

BOM DE PILOTAR

O assento pode ser usado como encosto na pilotagem em pé e o manete do acelerador fica no alto do painel



Quem faz? A Flexboat é a maior fabricante de infláveis do Brasil e uma das poucas que vendem barcos até para a Europa. Desde a sua fundação, em 1990, já produziu mais de 15 000 unidades, inclusive para uso militar. Projetados para durar, pelo menos, 15 anos, seus barcos são os mais resistentes do país, por usarem tecido de alta qualidade nos tubos infláveis. Para saber mais, acesse www.flexboat.com.br ou ligue para 11/4411-0526.

DICA DE QUEM TESTOU

“Embora a potência mínima recomendada pela fabricante seja de 115 hp, um motor de popa de 90 hp já dá conta do recado, desde que não se faça questão de maior desempenho.”



Onde e como testamos O Flexboat SR-550 foi testado nas águas da Baía de Guanabara, num dia sem vento e com ondas baixas. A bordo, havia três pessoas, 140 litros de gasolina e 40 litros de água. O motor usado foi um Mercury 115 Optimax, dois tempos, com injeção direta de combustível, 1 526 cm³, relação de transmissão de 2,07:1 e hélice de alumínio, de três pás e passo de 19”.

Resumo

paioís



O SR-550 tem quatro paioís: uma caixa térmica na proa e outra de 48 litros na frente do console; um paiol para âncora e 100 metros de cabo e outro na popa, com muito espaço para material de salvatagem ou um motor de centro-rabeta.

casco



F. Monteiro

Apesar de ser baseado no casco do Flexboat SR-500, o SR-550 navega melhor, por ser maior, mais pesado e, principalmente, por ter flutuadores que mal tocam a água, porque ficam bem acima do fundo casco. Assim, o arrasto é bem menor.



cockpit

Apesar de ter apenas 1,30 metro de largura interna (bom para um inflável, mas pouco se comparado a uma lancha do mesmo porte), há espaço livre para circulação ao redor do console. Mas ficaria melhor se a capota (opcional) fosse um pouco mais alta.

desempenho

Com um motor de popa de 115 hp (potência mínima recomendada pela fabricante) e três pessoas a bordo, chegou a 34,4 nós, velocidade mais que suficiente para um passeio ou mesmo para esqui. Para quem quiser mais velocidade, há opções de até 150 hp.

construção



O fundo do casco é de fibra de vidro e os tubulões são de tecido Orca 1 100 Decifrex, à base de borracha, poliéster e hypalon, um dos melhores do mundo para infláveis. Para maior segurança, no caso de furos, há quatro câmaras infláveis independentes.

motor



O estaleiro oferece opções de motor Mercruiser de popa, entre 115 e 150 hp, e de centro-rabeta a gasolina, de 135 hp, ou diesel, de 120 hp. O motor de popa é mais barato e não ocupa o precioso espaço do paiol de ré.

posição de pilotagem



O manete do acelerador está no lugar certo e o painel tem bom espaço para os eletrônicos, mas, ainda assim, alguns instrumentos ficam encobertos pelo timão.

ferragens



Alguns parafusos, como os que fixam o banco do piloto, apresentam excelente acabamento, mas falta uma proteção plástica nos da targa, que têm cabeça cortante e, por isso, podem machucar. O lançador de âncora é útil, mas pode arranhar outro barco nas atracações de proa.

hidráulica



Os bocais de abastecimento dos tanques (de polietileno) para combustível e água são fáceis de alcançar. Porém, estão muito próximos um do outro e é preciso atenção para não confundi-los ao abastecer o barco.

elétrica



O barco vem com chicotes para as luzes de navegação, mas o painel eletrônico (à prova d'água, com seis botões para comandar buzina, bomba de porão, bomba de água doce, luzes de navegação e acessórios) é opcional.



SR-550



Pontos altos

Navega muito bem

Banco confortável para o piloto

Estofados que não encharcam



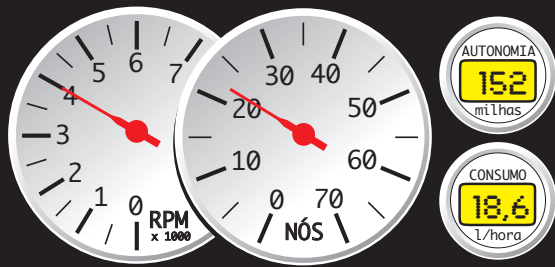
Pontos baixos

A má posição do lançador de âncora

Algumas ferragens podem machucar

Seu preço é bem mais alto

Melhor aproveitamento



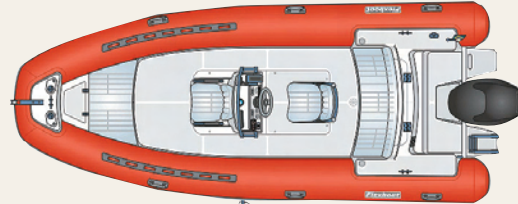
rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2 500	7,8	8,5	0,92	1,09	116
3 000	13,2	13,5	0,98	1,02	123
3 500	18,6	16	1,16	0,86	146
4 000	22,5	18,6	1,21	0,83	152
4 500	27,5	25,4	1,08	0,92	136
5 000	30,6	33	0,93	1,08	117
5 500	34,4	37,3	0,92	1,08	116



BEM EQUIPADO

O SR-550 tem até lançador de âncora e pode receber vários opcionais, como targa e capota, para ficar parecido com uma lanchinha

Obs.: 1) A autonomia (com 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas. 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, com Smartcraft.



Dois motores



Popa



Centro-rabeta

Ele é assim

■ Comprimento	5,53 m
■ Boca	2,36 m
■ Calado com propulsão	0,75 m
■ Ângulo do "V" na popa	18 graus
■ Câmaras	4
■ Combustível	140 litros
■ Água	40 litros
■ Peso sem a motorização	590 kg
■ Peso da motorização	170 kg
■ Capacidade	7 pessoas
■ Projeto	Flexboat

Dados fornecidos pela fabricante.

Principais equipamentos

Lançador de âncora • bocais externos p/ abastecimento de combustível e água • tanques de polietileno rotomoldado • 3 cunhos • paiol p/ âncora c/ capacidade para 100 m de cabo de 12 mm de diâmetro • paiol hermético c/ capacidade para 129 litros • caixa térmica de 48 litros • banco c/ encosto rebatível no posto de pilotagem • estofados à prova d'água • paiol na popa p/ material de salvatagem ou motor de centro-rabeta • escada de popa • sistema de pressurização de água doce (bomba e chuveirinho na popa).

Principais opcionais

Motorização • montagem básica • capota • capa • targa • extintor de incêndio de 2 kg • painel eletrônico c/ 6 botões • bomba de porão • medidor de nível de combustível • rádio VHF c/ antena • sonda • GPS • carreta rodoviária.