



# PHANTOM 260

## 26 pés de qualidade

**AGORA, MELHOR**

A nova Phantom 260 é derivada da 245, da qual herdou o casco navegador e também a cabine, que, no entanto, é um pouco baixa

Acabamento impecável, bom casco e ótimo espaço no cockpit são pontos fortes da Phantom 260, a nova pequena cabinada da Schaefer

Derivada da antiga Phantom 245, que deixou de ser produzida há quatro anos, a Phantom 260 foi projetada pelo estaleiro catarinense Schaefer Yachts para ser uma lancha diferenciada em sua categoria — a das cabinadas de 26 pés. Não que ela seja muito diferente de suas principais concorrentes. Mas tem um conjunto de pequenos detalhes que, no final, fazem uma sutil diferença. Por exemplo: é uma das mais bem-acabadas, tem um desempenho entre os melhores dentro da categoria, o banco de popa vira solário e oferece muito espaço no cockpit. Na verdade, esta nova cabinada da Schaefer segue o conceito que consagrou os modelos maiores da família Phantom, uma série cujo diferencial é navegar bem em águas agitadas, ter um arranjo na medida para climas tropicais e possuir um acabamento bem-feito. Por dentro, no entanto, sua cabine não é lá muito grande, com cama (pequena) de casal, banheiro fechado e apenas 1,25 metro de altura na entrada. Seguindo o estaleiro, essa foi uma opção

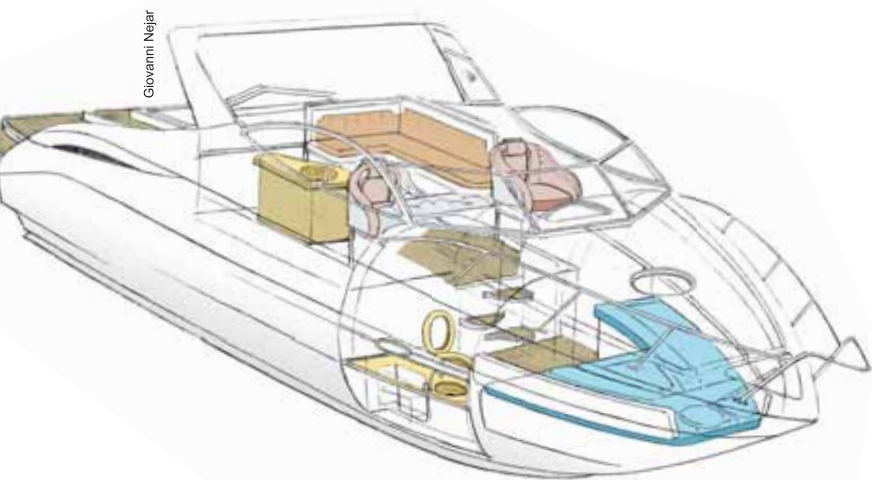
para manter o centro de gravidade baixo, garantindo assim maior estabilidade ao casco, além de deixar o visual mais agressivo e privilegiar a vida lá fora, no cockpit, em contato com o mar. Mas que a cabine poderia ser mais alta, isso poderia. Em compensação, a sua área de circulação no cockpit é digna de elogios. Os bancos podem acomodar até oito pessoas e um deles converte-se em um bom solário, onde cabem duas pessoas deitadas. Outro ponto forte desta 26 pés é o casco, que encara bem as ondas, mesmo em águas não tão abrigadas. Feita, no entanto, para pequenos cruzeiros próximos à costa, a Phantom 260 pode ser impulsionada por um motor de centro-rabeta, a diesel ou a gasolina, com potência entre 190 e 320 hp. Seu preço, por conta de detalhes mais sofisticados, é um pouco mais alto que as lanchas similares dos concorrentes. Quando equipada com um motor Mercruiser V8 a gasolina, de 260 hp, sai por cerca de R\$ 155 mil, mas já pronta para navegar.



<b>Velocidade máxima</b> 36,8 nós (a 4 950 rpm)
<b>Velocidade de cruzeiro</b> 25,5 nós (a 3 500 rpm)
<b>Aceleração</b> 6,3 s (até 20 nós)
<b>Autonomia</b> 124 milhas (a 3 500 rpm)
<b>Potência</b> 260 hp (no hélice)



**BOM ESPAÇO**  
O cockpit é a melhor parte: amplo e livre. Os bancos podem acomodar até oito pessoas e o de popa vira solário, em que cabem duas pessoas deitadas



**FEITA PARA O SOL**

O projeto privilegia a área ao ar livre e a navegação. Por isso, a cabine tem apenas 1,25 metro de altura. Segundo o estaleiro, esta foi uma opção para manter o centro de gravidade baixo, garantindo assim maior estabilidade ao casco, além de deixar o visual mais agressivo

**Como ela é**

Na sua popa, há uma grande plataforma, com 2,20 metros de largura por 86 centímetros de comprimento, muito boa para esquiadores ou para mergulhar e nadar em volta do barco. Dois degraus — um em cada bordo — funcionam como anteparas, evitando que marolas maiores molhem o cockpit, que é ligeiramente mais baixo. Já no cockpit, os bancos e o sofá são em L, o que resulta em uma grande área para a circulação, com mais de dois metros quadrados. Há, ainda, uma pequena pia. Mas falta lugar para guardar copos e pratos. O sofá traseiro vira solário, com apoio para a cabeça. O motor fica debaixo dele. Mas para levantá-lo e alcançar a casa das máquinas, é necessário fazer muita força, com risco para os pés, porque o amortecedor que deveria impedir que o banco fechasse com violência só atua com a tampa totalmente erguida. Ainda lá fora, há uma caixa térmica de 51 litros (item de série), que fica embutida sob o banco. Já a cabine tem uma cama de casal com 1,56 metro de largura máxima por 1,68 metro de comprimento (deitada, uma pessoa de estatura média corre o risco de ficar com os pés de fora) e banheiro fechado, com vaso elétrico. Não dá para ficar em pé dentro dela, nem mesmo sentar na cama sem raspar a cabeça no teto. Mas, vale repetir, manter a cabine baixa, como era na 245, foi uma opção do estaleiro. Ainda na cabine, os paióis também não são lá muito grandes, o que significa que pode faltar espaço para a bagagem. Em compensação, a porta do banheiro é bipartida, do tipo sanfonada, e isso ocupa menos espaço. A ventilação e a iluminação vêm de três gaiútas, sendo uma grande no teto e duas laterais, uma delas dentro do banheiro, que, com isso, ganha ventilação e iluminação natural, o que é sempre bom. No comando, o painel de instrumentos é grande o bastante para a instalação de um conjunto multifunção (GPS/chartplotter e sonda) com tela de 6,5 polegadas.

**Quem faz?**

O estaleiro catarinense Schaefer Yachts começou suas atividades em 1992. Atualmente, fabrica cinco modelos de lanchas de sucesso e esta 26 pés é menor delas. As marcas registradas da marca são o design bonito, a boa navegabilidade e a construção de primeira. A Schaefer tem 620 funcionários e já fabricou mais de 2 000 lanchas. Só o modelo 290 vendeu até agora mais de 800 unidades, um recorde nacional nessa faixa de tamanho. O ritmo de produção da Phantom 260 é de um barco por dia.



“

Sua cabine não é lá muito grande, mas tem cama de casal e banheiro fechado

”

**Como navega**

O que esperar do casco da Phantom 260? Em nome da coerência e de ser um projeto bem pensado e executado, diretamente derivado da 245, que navegava muito bem, a lógica é que isso deveria se repetir. E foi o que aconteceu. Levamos esta 26 pés para as águas agitadas de Florianópolis, em um dia com ondas de mais de 1,50 metro e ventos de 16 nós e, nessas condições, em que pequenas lanchas nem sempre têm bom desempenho, a Phantom 260 saiu-se igualmente bem. Muito bem mesmo. Equipada com um motor Mercruiser a gasolina de 260 hp, cortou as ondas com desenvoltura, sem dar pancadas na velocidade de cruzeiro, que foi de 20 nós. Mérito do casco com 21 graus de inclinação de V na popa (quanto maior o V, menor o impacto das ondas). Com ventos fortes e ondas altas, o barco não se manteve tão seco assim, como era de se esperar. Já com ventos mais fracos e de volta às águas menos agitadas, só por uma vez o pára-brisa foi atingido por respingos. Nas curvas, nem foi preciso aliviar os manetes. Mesmo com o ponteiro do velocímetro acima de 25 nós, ela virou com facilidade, o que é muito bom para esquiadores, por exemplo. Como no dia o mar estava bastante agitado, as medições de desempenho foram feitas dentro da Lagoa da Conceição. E, mais uma vez, a Phantom 260 não decepcionou, atingindo 36,8 nós de velocidade final, uma boa marca para uma lancha desse porte com motor de centro-rabeta. Na aceleração, outra boa marca: apenas 6,3 segundos para ir de 0 a 20 nós. Quanto à autonomia, o tanque de combustível, de 200 litros, é suficiente para passeios curtos na costa. Na velocidade de cruzeiro econômica, a 3 000 rpm, dá para navegar cerca de 125 milhas com ele. Acelerando um pouco mais, o consumo pouco sobe: neste teste, a 25,5 nós, a perda de autonomia foi de apenas uma milha.

**Com quem concorre**

Na faixa das lanchas cabinadas entre 25 e 27 pés, a Phantom 260 enfrenta muitos (e bons) concorrentes. Nada menos que nove lanchas disputam com ela: Evolution 265, Focker 255, Sunflash 26, Magna 260c, Ventura 265, HD 7.9 Cuddy, Futura 26c, Triton 260 e Real 26 Class, todas de proa fechada. Há ainda a Angra 26 e a Alternativa 730 Vision, que, apesar da proa aberta, têm uma pequena cabine para duas pessoas e banheiro fechado. A Focker 255, a Futura 26c, a Triton 260 e a Magna 260c foram feitas para usar somente motor de popa. Por sua vez, a Sunflash 26, assim como a Phantom 260, só aceita motorização centro-rabeta. No confronto, os grandes trunfos desta 26 pés da Schaefer são o acabamento, o espaço livre no cockpit e o banco de popa conversível em solário, além do bom desempenho. Seu preço, por conta dessas virtudes, é um pouco mais elevado. Mas o estaleiro pretende lançar, até o final deste ano, uma versão de proa aberta e motor de popa, o que resultará em um barco cerca de R\$ 10 mil mais em conta.

### MAIS PERTO DO MAR

Na popa, a plataforma tem quase um metro de comprimento e o banco, que vira solário, acomoda duas pessoas voltadas para trás, o que é raro



### DICA DE QUEM TESTOU

“ O estaleiro oferece várias opções de motor de centro-rabeta, entre 190 e 320 hp. O conjunto com motor Mercruiser 5.0, V8 a gasolina, de 260 hp, fica muito bom ”

### CABEM DOIS

Na cabine, a cama de casal tem apenas 1,68 m de comprimento, mas o solário acomoda bem um casal. O banheiro tem vaso elétrico e porta do tipo sanfonada, que ocupa menos espaço



**Onde e como testamos** A Phantom 260 foi testada no mar da Ilha de Santa Catarina, em Florianópolis, com ondas por volta de 1,30 m e mar bem agitado. Já as medições foram feitas dentro da Lagoa da Conceição, com duas pessoas a bordo, 80 litros de gasolina e 70 litros de água doce. Estava equipada com um motor de centro-rabeta Mercruiser 5.0 L MPI, V8 a gasolina, de 260 hp, com rabeta Alfa e hélice Mirage Plus de aço inox e passo de 17 polegadas.

# Resumo



## cabine



É pequena e tem apenas 1,25 metro de altura na entrada. Ainda assim, acredite, é aconchegante e confortável. Apesar de baixa, sua entrada é bastante ampla, com quase 60 centímetros de largura. Há um banheiro fechado com porta sanfonada, que ocupa menos espaço na cabine quando aberta.

## desempenho

Com um motor centro-rabeta Mercruiser de 260 hp, a gasolina, a velocidade máxima foi de 36,8 nós, acima da média para uma lancha desse porte. Na aceleração, fez de 0 a 20 nós em apenas 6,3 segundos, uma excelente marca, principalmente para quem pretende utilizar esta lancha para esqui.

## posição de pilotagem



O banco do piloto é giratório, o que facilita a entrada, e rebatível, permitindo pilotar em uma posição um pouco mais alta, mas não tem regulagem — ou seja, não vai para a frente nem para trás, o que faz falta. A visibilidade é muito boa para qualquer bordo da lancha, e os instrumentos, bastante visíveis.

## cockpit



Tem uma grande área para a circulação e bancos confortáveis para até oito pessoas. O banco traseiro vira um solário. Para isso, basta deslocar o seu encosto. Há ainda uma pequena pia, mas falta um armário. A capota é item de série e tem 1,92 metro de altura no centro.

## construção



Toda a área de circulação do cockpit é reforçada com espuma rígida de PVC. Por opção do estaleiro, não há bocal externo para abastecimento de combustível, evitando assim derramamentos no mar, embora não seja tão prático encher o tanque.

## hidráulica



Todas as conexões abaixo da linha d'água têm duas braçadeiras, o que é mais seguro. O tanque de água tem 70 litros, o suficiente para um passeio de fim de semana. As mangueiras de saída do vaso sanitário são duplas, para evitar o cheiro de esgoto.

## motor



Entre 190 e 320 hp, sempre de centro-rabeta. No teste, um Mercruiser 5.0 MPI, V8 a gasolina, de 260 hp, foi suficiente para levar a lancha a mais de 36 nós. Correias, filtros e varetas de nível de óleo estão bem visíveis e à mão, facilitando a manutenção.

## ferragens



Vem de fábrica com uma boa quantidade de ferragens, como âncora, guarda-mancebo e cunhos na proa e na popa. Faltam, porém, cunhos à meia-nau e um cunho exclusivo para a âncora, quando esta não estiver equipada com guincho, que, por sua vez, é opcional.

## paióis



Por causa do motor de centro-rabeta, não tem muitos paióis. Os da cabine são pequenos e, por isso, não permitem que se leve muita bagagem. A bóia salva-vidas fica embutida na caixa do motor. Na popa, há dois bons paióis que também servem de anteparo e evitam que a água entre no cockpit.

## elétrica



As luzes de navegação são itens de série, assim como as duas baterias, que estão bem presas e ao alcance das mãos, próximas do motor. O quadro de fusíveis está bem localizado e protegido da água, assim como as duas chaves gerais. Toda a fiação é estanhada e codificada.



# PHANTOM 260



## Pontos altos

Acabamento de primeira

Bom solário na popa

Cockpit bem espaçoso



## Pontos baixos

A baixa altura da cabine

Tampa do motor pesada demais

Faltam cunhos à meia-nau

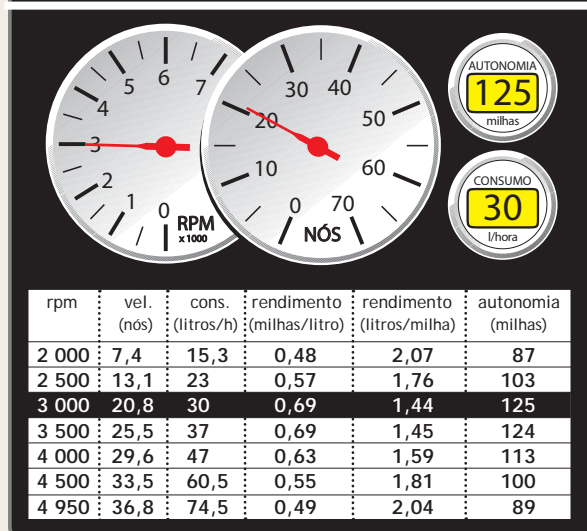


## Ela é assim

■ Comprimento total	<b>8,08 m</b>
■ Boca máxima	<b>2,50 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,90 cm</b>
■ Ângulo de V na popa	<b>21 graus</b>
■ Borda-livre na proa	<b>0,90 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>0,75 m</b>
■ Pé-direito na cabine	<b>1,25 m</b>
■ Combustível / água	<b>200 litros / 70 litros</b>
■ Peso sem motor	<b>1 760 kg</b>
■ Peso do motor	<b>440 kg</b>
■ Capacidade diurno / pernoite	<b>8/2 pessoas</b>
■ Projeto	<b>Marcio Schaefer</b>

*Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e o pé-direito.*

## Melhor aproveitamento



## Principais equipamentos

Pára-brisa de vidro • capota • buzina • bússola • estofamento completo • chuveiro de popa • escada de popa de aço inox • extintor de incêndio • banheiro completo elétrico • 4 cunhos • caixa de gelo • caixa térmica importada de 51 litros • paiol da âncora • tanque de combustível de 200 litros • luz de mastro • luz de interior no banheiro • 3 luzes de cortesia interna • 4 luzes de cortesia externa • fiação para sistema de som • chicote elétrico completo • painel de disjuntores • painel de instrumentos • tanque para água de 70 litros • bomba de transferência • pia com torneira • cama de casal • luzes de navegação • olhal para reboque na proa • 2 tomadas 12 V.

## Principais opcionais

Alto-falante marinizado de 100 W • capa externa • carreta de rodoencalhe com um eixo • churrasqueira a carvão • flaps • GPS Raytheon A60 ou A65 com plotter, carta e sonda • módulo de som de 800 W • faixa externa personalizada • rádio VHF c/ antena • kit de salvatagem • som Clarion com controle remoto • antena e instalação de CD/FM • tapete externo emborrachado • tapete interno • ventilador com 19 cm de diâmetro • guincho para âncora.

*A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, por meio da instrumentação dos motores.*