



Cozinha na entrada da sala

Motor IPS 600 é opção única

Acesso privativo à suíte principal


PRESTIGE

500

Uma 50 pés premiada



A Prestige 500, importada da França, tem interior inteligente e casco que navega muito bem para quem não tem pressa de chegar



Flybridge grande para a categoria

Dois suítes e um camarote para dois solteiros

Janelas grandes no costado e na superestrutura

SEM EXAGEROS

A Prestige 500 tem suíte com acesso exclusivo, o que é inédito em barcos do seu porte, mas não é uma lancha para quem almeja altas velocidades

O perfil do mercado brasileiro de compradores de barcos está mudando. As lanchas de comprimento em torno dos 50 pés, antes vistas como grandes, hoje são consideradas apenas médias e há bem mais compradores interessados nelas. A consequência natural disso foi o aumento, nos últimos quatro anos, da oferta de modelos desse tamanho com flybridge, um tipo de barco com bons espaços ao ar livre e que faz muito sucesso por aqui. Várias dessas novas lanchas são de marcas que só agora passaram a ser conhecidas no Brasil. É o caso desta Prestige 500, fabricada na França.

Lançada na Europa em 2011 e ganhadora de quatro prêmios (entre eles o de Barco Europeu do Ano e Melhor Design Interior no Salão de Cannes), a Prestige 500 é uma lancha elegante e moderna, que aceita exclusivamente dois motores Volvo IPS 600, de 435 hp cada. Essa motorização é bem condizente com os padrões europeus para modelos de passeio, porém menos potente do que dois motores de cerca de 600 hp cada, usualmente empregados nas lanchas dessa categoria no Brasil, onde a preferência é por barcos mais rápidos. Aqui, a Prestige 500 custa por volta de R\$ 3,3 milhões, já bem equipada — um preço competitivo para o que ela oferece.



ENTRADA PARTICULAR

A suíte principal (ao lado), que ocupa toda a largura do casco à meia-nau, tem acesso exclusivo por uma escada na sala (acima), em separado de todos os demais cômodos a bordo. Já a cozinha (abaixo) fica junto à porta de entrada, entre a sala e o cockpit, servindo aos dois ambientes

Cockpit, cozinha e sala ficam no mesmo piso, facilitando a comunicação das áreas dentro e fora do barco



VISTA QUASE TOTAL

As grandes janelas da superestrutura dão ao posto de comando interno boa visão frontal e lateral, mas o alcance à popa é restrito



SOLÁRIOS NA FRENTE

O flybridge tem um solário ao lado do posto de comando tão bom quanto o que há no convés de proa. Já a escada de acesso até ele é difícil de usar com o barco em movimento



SOBRE E SOB O COCKPIT

O cockpit é bem protegido pelo fly e ainda pode receber um toldo elétrico opcional, que o deixa coberto até quase a popa. Abaixo dele, onde há uma janela bem grande no espelho de popa, fica um paiol gigante, que pode dar lugar a uma cabine de marinheiro





Giovanni Nejar

SUÍTE OU CAMAROTE

O banheiro de hóspedes atende aos dois camarotes de solteiros, sendo que no de proa (acima) os leitos podem ser unidos para formar uma cama de casal



Como ela é

A Prestige 500 Fly tem os ambientes sociais integrados em um mesmo nível e um dormitório com total privacidade para o dono do barco — um tipo de distribuição interna padrão em todos os modelos dessa marca. E tudo isso é banhado por farta luz natural, proporcionada por várias janelas no costado e uma máscara de vidro envolvendo a superestrutura. O cockpit e a sala formam praticamente um ambiente só, tendo como ponto de ligação a cozinha, que fica no mesmo piso, junto à porta, o que é bem prático no dia a dia, mas não chega a ser tão surpreendente nem inovador quanto a escada — exclusiva — que dá acesso ao principal camarote, que fica à meia-nau, mas separado de todo o resto da cabine. Ele, por sinal, tem tamanho generoso, mas peca pela altura do teto, que fica ainda mais baixo próximo à entrada do banheiro. Na área externa, o que mais agrada é o flybridge, principal atributo dessa lancha. Tão espaçoso quanto o fly de um modelo razoavelmente maior, ele acomoda muito bem até oito pessoas e dá uma boa cobertura ao cockpit. Abaixo dele, sob o piso do cockpit, há um paiol enorme, onde pode ser montada uma cabine com cama e banheiro para um marinheiro. Já a plataforma de popa não é muito grande nem tem a opção de ser submersível, o que é um recurso já comum em barcos dessa categoria.

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Ao largo da baía de Santos
- **CONDIÇÕES:** ventos de 6 nós e mar calmo, com ondas entre 0,50 m e 0,80 m, em mar aberto
- **A BORDO:** 6 pessoas, 800 litros de combustível e 630 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 motores diesel Volvo D6, de 435 hp cada, com propulsão IPS

QUEM FAZ E VENDE

A Prestige 500 é fabricada na França pelo estaleiro Prestige Yachts, do grupo Beneteau. No Brasil, a marca é representada pela Le' mon, no estado de São Paulo e Yacht Center, nos demais estados. Para saber mais, acesse www.le-mon-group.com ou www.yachtcentergroup.com.br.





NO LIMITE


A casa de máquinas é espaçosa, mas a motorização trabalha sem folga de potência. A contrapartida disso é um conjunto mais leve para o bolso



A navegação foi suave e ágil, mas não seria mau se os motores tivessem alguns cavalos a mais

Como navega

Usando a sua única opção de dois motores Volvo IPS 600, a Prestige 500 Fly navegou com muita suavidade e leveza, respondendo perfeita e prontamente ao comando do timão. Ao mesmo tempo, o casco foi firme, muito confiável e os borrifos de água gerados durante a navegação, além de não serem altos, foram lançados bem para os lados, longe o bastante para manter a proa e o flybridge secos. Com 40% dos flapes acionados, condição em que atingiu sua melhor performance, o que tem sido um comportamento frequentemente verificado em outras recentes lanchas deste porte, sua velocidade de cruzeiro foi 24,1 nós, com consumo estimado de 121 litros/h, e a máxima ficou em 29 nós. Embora o esperado para um barco do gênero fosse 26 nós em regime de

cruzeiro e máxima de pelo menos 30, o desempenho não foi ruim, mas mostrou que o barco navega muito próximo do limite da potência da motorização e, por isso, talvez não agrade muito quem aprecia velocidades mais empolgantes ou deseja apenas ter mais folga na motorização e assim reduzir o esforço durante a navegação. Isso, no entanto, não é um problema, mas uma característica comum das lanchas feitas na Europa, onde os donos de barcos desse tipo não costumam esperar mais que uma velocidade de cruzeiro razoável, com motorização menor, mais em conta e com menos gasto de combustível. É uma questão de gosto e essa motorização padrão da Prestige 500 Fly não deve desapontar quem quer usar a lancha apenas para tranquilos passeios. 

COM QUEM CONCORRE

A Prestige 500 concorre com quatro modelos importados e dois nacionais. São eles:



Beneteau GT 49 Fly

Do mesmo grupo Beneteau, usa a mesma motorização da Prestige 500. Tem duas suítes e terceiro camarote opcional.



Beneteau MC 5

Outra francesa, com suíte à meia-nau e camarotes de casal, de solteiros e de marinheiro. Usa motores IPS de 370 ou 435 hp.



Cimitarra 500 Fly

Fabricada no Brasil, é espaçosa e não tão luxuosa, porém, mais em conta. Usa dois motores de 370 hp.



Cranchi Atlantique 50

Importada da Itália, usa dois motores de 500 a 670 hp. Tem dois camarotes de casal, um de solteiros e dois banheiros.



Azimut 48

Modelo italiano com uma suíte e dois camarotes de solteiros que começa a ser fabricado no Brasil. Leva dois motores de 600 hp.



Phantom 500 Fly

Lancha brasileira de muito sucesso na sua categoria. Tem uma suíte, dois camarotes e usa dois motores de 575 a 720 hp.

RESUMO



pilotagem

Foi leve e muito ágil, mas longe de ser empolgante. O posto de comando no flybridge é ótimo. Já, no salão, a visão para a popa tem alcance restrito.

paiois

Bons e bem localizados, na popa e no flybridge. Há um paioi enorme sob o cockpit, que pode, opcionalmente, dar lugar a uma cabine para o marinheiro.



cockpit

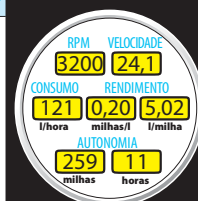
É amplo e bem protegido pelo flybridge e por um toldo elétrico, que é opcional. A escada de acesso ao fly é pouco inclinada e difícil de usar com o barco em movimento.



desempenho

A aceleração, em 13,2 segundos do repouso aos 20 nós, e a velocidade de cruzeiro, de 24,1 nós com autonomia de 259 milhas, foram boas. Já a máxima, de 29 nós, foi modesta.

Navegação em cruzeiro



construção

A construção é muito boa e o casco tem peso adequado, mas há detalhes a melhorar na casa de máquinas, como a fixação do revestimento termoacústico.



cabine

Tem duas suítes e um camarote com uma cama de casal reversível em duas de solteiro. O acesso à suite principal é separado dos outros quartos.



motores

Usa dois motores Volvo IPS 600, de apenas 435 hp cada, sem opção para quem preferir um pouco mais de força nos hélices.



elétrica

As baterias ficam fora do alcance da água e a fiação é bem codificada e, em grande parte, fixada em calhas. Há circuitos de proteção de sobrecarga da tomada de cais.



ferragens

Tem corrimãos na superestrutura para acesso à proa, cunhos extras e o guardamancebo do flybridge dá ótima segurança. A capota e suas ferragens não trepidam em alta velocidade.



hidráulica

Há dois tanques de combustível de 650 litros e um de água de 636 litros, perfeitos para um fim de semana com seis pessoas a bordo. A instalação é muito bem-feita.



Pontos altos

- Flybridge espaçoso
- Navegação estável e macia
- Ótimo uso do espaço interno

Pontos baixos

- Rebaixo no teto da suite máster
- Motorização um pouco fraca
- Plataforma de popa acanhada

Principais equipamentos

Comando por joystick • gerador de 11 kw • ar-refrigerado de 49 000 btu • âncora de aço inox • 2 rádios vhf c/ antena • 2 aparelhos de navegação eletrônica multifuncionais de 12 polegadas • boiler • carregador de baterias de 60 Ah • flaps elétricos • capota p/ flybridge • tv no salão e camarotes.

Principais opcionais

Joystick p/ manobras no cockpit • radar • minibar • iluminação subaquática • bow thruster de 10 hp • cabine de marinheiro na popa.

Quanto custa

Cerca de R\$ **3,3 milhões**
(com a única opção de dois motores IPS 600)

É assim

■ Comprimento total	15,20 m
■ Boca	4,50 m
■ Calado com propulsão	1,05 m
■ Borda-livre na proa	1,60 m
■ Borda-livre na popa	1,63 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,95 m
■ Altura no banheiro	1,96 m
■ Combustível	1 300 litros
■ Água	636 litros
■ Peso sem motores	14 100 kg
■ Peso dos motores	1 560 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	12/6
■ Projeto	Prestige, JP Concepts e Garroni Design

