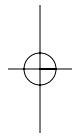
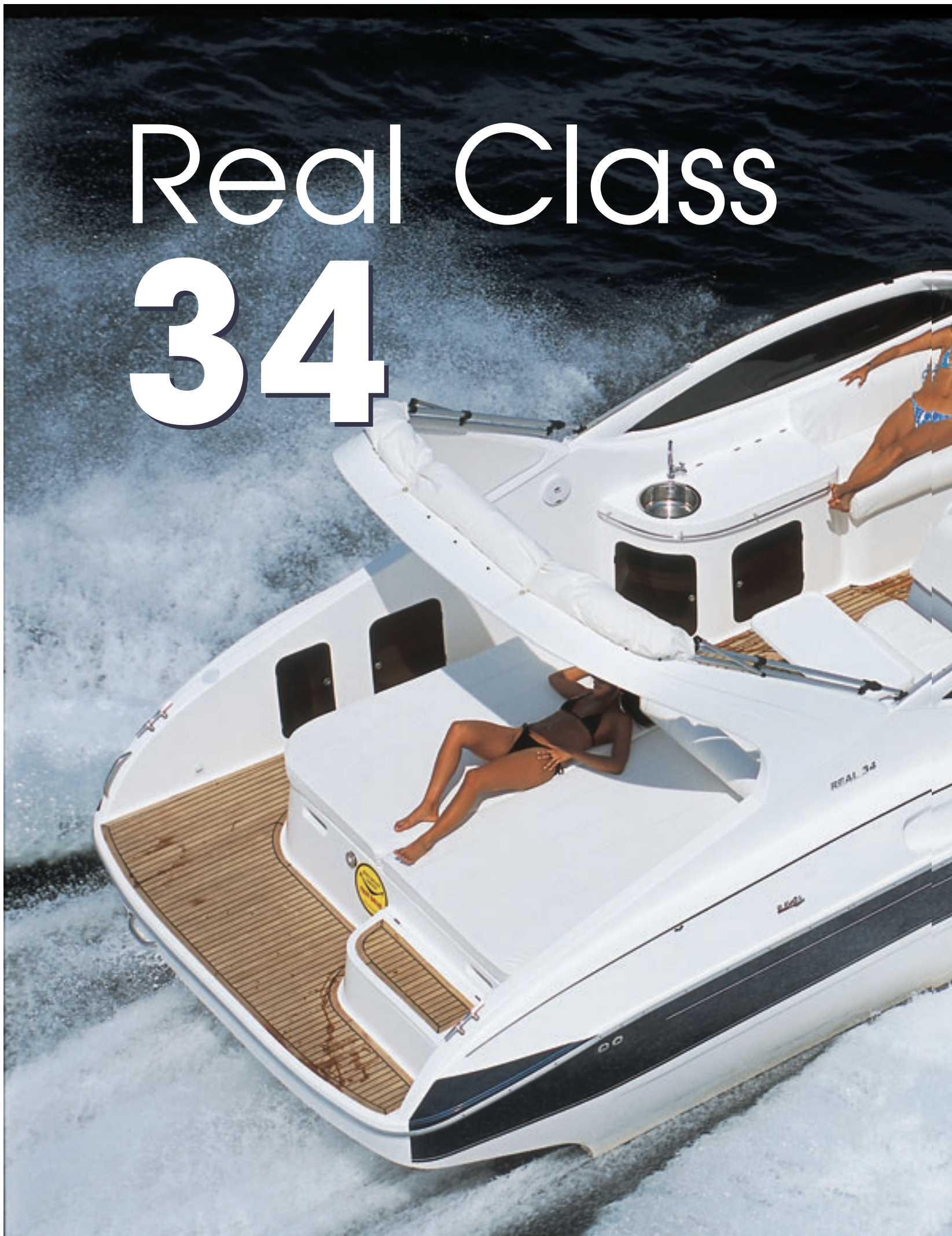




Real Class 34





**Nunca se viu
uma mudança
de estilo tão
radical numa
lança da Real:
esta 34 pés
é sofisticada e
elegante, mas
sem abrir mão
da performance
agressiva
de sempre**

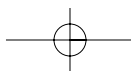
**Por Alvaro Otranto
Fotos Bruno Castaing**

TESTE 657

NAUTICA

REAL CLASS 34

VELOCIDADE MÁXIMA
35.5 nós a 3.900 rpm
VELOCIDADE DE CRUZEIRO
25.1 nós a 3.000 rpm
ACELERAÇÃO
de 0 a 20 nós em 7,9 s
AUTONOMIA
196 milhas a 3.000 rpm
POTÊNCIA
432 cv (nos hélices)



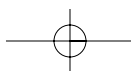
Mesmo com o manete a 3.500 rpm, o casco da Class 34 encarou marolas de todos os tamanhos com notável suavidade



Na cozinha, revestimento de alto brilho



Com decoração sóbria, o banheiro tem espaço e altura suficientes



Num primeiro momento, nem mesmo os diretores da Real Power Boats chegaram a uma conclusão: a nova lancha de 34 pés se chamaria Class ou Revolution? Afinal, as duas denominações têm tudo a ver com este lançamento até certo ponto surpreendente. Afinal, o estaleiro sempre se dedicou a construir barcos espaçosos, bons de mar e de pesca, mas que tinham como característica básica interiores espartanos e conveses adequados ao mergulho, esporte predileto de seu projetista e diretor, Paulo Renha. A Real Class 34 veio para mudar radicalmente este perfil. Seu convés, por exemplo, é revestido com madeira teca, assim como parte do piso da cabine, algo inimaginável até bem pouco tempo atrás.

Como manda o figurino, deixei os sapatos no cais e embarquei na lancha com o cuidado que uma madeira nobre merece. Na popa, um pequeno degrau facilita o acesso ao enorme sofá do solário com capacidade para três ou qua-

tro acompanhantes. E é sob este móvel que fica o par de motores de centro-rabeta Volvo KAD 43 com 230 cv cada um (potência no virabrequim).

Seguindo em direção à cabine, por boreste, há dois pequenos sofás e uma mesa que comportam até sete convivas. Ainda a boreste, fica o posto de pilotagem para duas ou mesmo três pessoas. Ele tem assento rebatível e painel completo sob o abrigo do pára-brisas de vidro laminado. A bombordo, encontra-se um console com pia, geladeira e um inédito fogareiro a álcool. À frente dele, mais um sofá para duas pessoas e uma dúvida: como alcançar o convés da proa? É preciso retornar, dar a volta na targa e seguir pelo estreito convés lateral do barco para se alcançar o convés de proa, que é também revestido com teca e onde há outro colchonete para o solário.

De volta ao *cockpit*, acessamos a cabine interna pela porta de correr, a meu ver um pouco estreita e sem corrimão ou pega. Em seu interior, mais surpre-

sas: uma cozinha a bombordo com bancada, pia de aço inox, vários armários, forno de microondas e frigobar, tudo com acabamento de verniz poliuretano de alto brilho, no melhor estilo italiano.

O banheiro, com pé-direito e espaço mais que suficientes para um bom banho, possui a porta em lacobel, um material intermediário entre o acrílico e a fórmica, muito bonito. A vante, uma cama grande, praticamente uma *king-size*, completa o ambiente, que tem piso parte em teca, parte em carpete. A boreste, há um sofá, e a ré, sob o *cockpit*, mais uma cama para duas pessoas. Quanto ao acabamento, cada detalhe foi estudado visando o conforto, a beleza e a sofisticação, mas sem exageros, já que não se trata de um iate de grande porte. O problema é a falta de ventilação na cabine. Há apenas uma gaiúta sobre a cama, o que é pouco. As outras ao redor do casco destinam-se apenas à iluminação. Como o barco testado era ainda um protótipo, terminado rapidamente para participar



Com bom equilíbrio entre as cores, o painel tem espaço para todos os relógios



A Class 34 conseguiu unir elegância e sofisticação com alta performance

CONSTRUÇÃO: o casco laminado com resina poliéster (gelcoat isofitálico com proteção contra os raios solares) e tecidos de fibra de vidro. As laterais do casco (costados) são feitas pelo sistema de sanduíche, utilizando núcleo de espuma de PVC rígida (Divinycell). O compartimento dos motores é isolado térmica e acusticamente. Parões revestidos com gelcoat. O casco tem reforço de seis longarinas e sete cavernas. Na popa, é utilizado sanduíche com núcleo de compensado naval de 33 mm.

O que vem com o barco (itens principais): 2 bombas de porão de 2.000 gph com acionamento automático ■ 1 bomba de pressurização ■ sistema hidráulico e elétrico completo ■ bússola ■ 2 baterias de 150 Ah ■ guarda-mancebo de aço inox ■ 6 cunhos de aço inox ■ escada de banho ■ pára-brisa em vidro laminado de 9 mm com estrutura de fibra de vidro ■ vaso sanitário ■ exaustor ■ luzes de navegação ■ 1 gaiúta ■ 5 vigias ■ poltrona para pilotagem com assento rebatível ■ forno de microondas ■ frigobar ■ estofados ■ fogão ■ geleira ■ carreta de encaixe ■ tanques e bocais para abastecimento. **Opcionais (itens principais):** TV de plasma ■ convés em teca ■ extintores de incêndio ■ material de salvatagem ■ conjunto de eletrônicos para navegação ■ capa e capota.

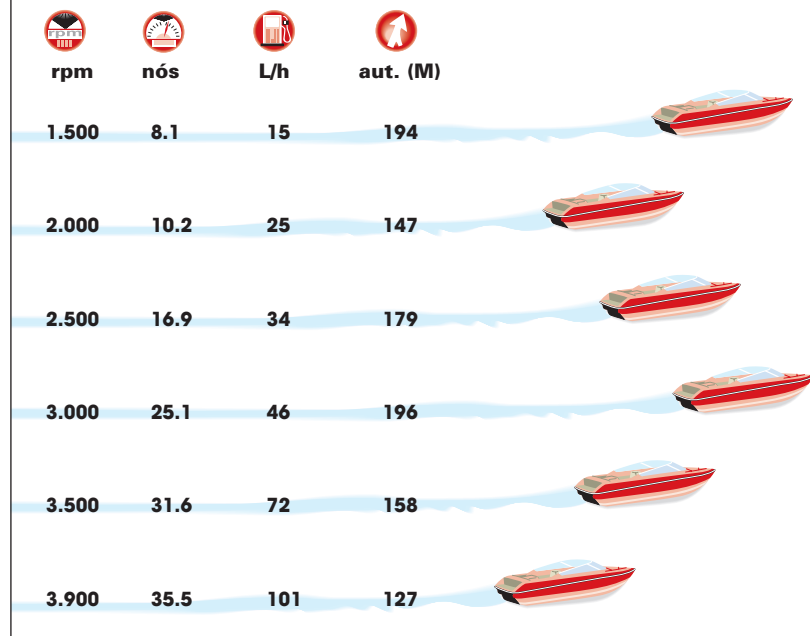
Motorização utilizada: 2 motores de centro-rabeta a diesel Volvo Penta KAD43DP, com 6 cilindros em linha e 216 cv nos hélices cada, acoplados a rabetas contra-rotantes com hélices de aço inox C5. **Opcionais:** 2 motores de centro-rabeta a diesel ou a gasolina com potência entre 200 e 400 cv cada.

FICHA TÉCNICA

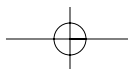
MODELO	REAL CLASS 34
COMPRIENTO MÁXIMO	11,20 M
COMPRIENTO DO CASCO	9,98 M
BOCA	3,39 M
CALADO COM PROPULSÃO	0,96 M
BORDA-LIVRE NA PROA	1,20 M
BORDA-LIVRE NA POPA	1 M
PÉ-DIREITO NO SALÃO (ENTRADA)	1,84 M
PÉ-DIREITO NO BANHEIRO	1,86 M
PÉ-DIREITO NO CAMAROTE DE PROA	1,80 M
ÂNGULO DO "V" NA POPA	22 GRAUS
COMBUSTÍVEL	400 LITROS
ÁGUA	150 LITROS
PESO SEM MOTORIZAÇÃO	4.800 KG
PESO DA MOTORIZAÇÃO	1.140 KG
PASSAGEIROS	14
PERNOITE	4
PROJETO	REAL POWER BOATS

Dados fornecidos pelo estaleiro, exceto borda-livre.

VELOCIDADE E AUTONOMIA



Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com GPS e radar, e o consumo é estimado. 3) Medições feitas com 2 adultos a bordo, 350 litros de óleo diesel e 50 litros de água.





Localizado à frente do enorme sofá do solário, o cockpit tem dois sofás, mesa, pia, geladeira e um inédito fogareiro a álcool

do Rio Boat Show 2004, com certeza nas próximas unidades esta deficiência será reparada, assim como a falta de pega na escada de banho.

Depois de examinado o arranjo, pude conferir a característica que eu mais aguardava — a performance. Uma grata exceção se fez: o mar do Rio de Janeiro, que pouco se diferenciara de uma calma lagoa nos dias anteriores, na manhã do teste estava agitado pelo efeito de uma frente fria, com rajadas de até 20 nós (37 km/h). Assim, deixei a Marina da Glória e rumei diretamente para fora da barra, onde o vento mostrava sua disposição. Os carneirinhos indicavam que o embate de mar seria certo. Cravei o manete em 3.500 rpm e... nada aconteceu. A Real Class 34 encarou marolas de todos os tamanhos — as vagas da barra e as ondulações ao largo da Praia de Copacabana — sem borrifos e sem choques. As ondas foram cortadas com suavidade e, mesmo nas curvas, a lancha se mos-

trou bastante estável, sem solavancos e, principalmente, sem perder nem um pouco da manobrabilidade.

A posição de pilotagem é bastante segura. Apenas quando sentado tive alguma dificuldade para observar a proa, pois ou a estrutura do pára-brisa é um pouco espessa demais ou o banco é um pouco baixo. Em velocidade máxima (35,5 nós ou 65,7 km/h), alguns borrifos conseguiram alcançar o convés e o piloto, algo praticamente inevitável num mar daqueles. Para dizer a verdade, pilotar a Real Class 34 naquelas condições chegou a ser empolgante. Poucas vezes naveguei de forma tão confortável num barco de igual porte, sentindo-o na mão, sem as desconfortáveis pancadas secas que as ondas costumam provocar em tais condições.

Ficamos fora da barra durante um bom tempo. Após inúmeras manobras em todo tipo de velocidade e recebendo o mar de várias direções, retornei ao abrigo da baía para efetuar medições

de aceleração e velocidade. O par de motores KAD 43 ronca sem incomodar e sua performance correu dentro do esperado, com autonomia de 196 milhas (363 km) a 25,1 nós (46,5 km/h). Ou seja, é possível fazer cruzeiros rápidos entre portos do litoral, preferencialmente em águas mais tranqüilas.

Antigos clientes, vários profissionais do mercado e alguns observadores mais atentos se perguntavam durante o Rio Boat Show 2004, em abril, se a Class 34 teria sido projetada ou mesmo construída no exterior, tamanha a qualidade de sua construção e acabamento. A explicação é simples, a exportação, que antes só nos levava a soja e o café, agora leva também barcos nacionais para os distantes mares da Europa. Oxalá! ⚓

Informações: Estaleiro Real Power Boats. Rua C, 170, CEP 26360-100, Distrito Industrial de Queimados (RJ), tels. (21) 2663.1223/1230, fax (12) 2663.1256, e-mail powerboats@openlink.com.br e site www.powerboats.com.br