

REAL 24



REAL 24 CLASS**VELOCIDADE MÁXIMA**

39,4 nós a 6.050 rpm

VELOCIDADE DE CRUZEIRO

24,8 nós a 4.000 rpm

ACELERAÇÃO

4,7 s até os 20 nós

AUTONOMIA

116 milhas a 4.000 rpm

POTÊNCIA

150 hp (no hélice)



Conforto e praticidade: minibar no cockpit e geleira até sob o banco do piloto

Larga, equipada com bancos anatômicos e minibar no cockpit, esta lancha de linhas elegantes tem boa hidrodinâmica e se enquadra nas normas da Comunidade Européia

Por Marcio Dottori - Fotos Bruno Castaing



Meu primeiro contato com a Real 24 Class foi durante um salão náutico em São Paulo. No evento, a lancha de proa aberta da Real Power Boats ainda estava inacabada e se chamava Summer 23, porém já despertava a atenção pela boca larga e linhas elegantes coroadas por harmônico pára-brisa em policarbonato. Na ocasião, o engenheiro Paulo Renha, proprietário do estaleiro, me confidenciou: "Você vai gostar da navegabilidade desta lancha, que mesmo com pouco motor tem bom desempenho". Lembrei-me destas palavras meses depois, quando surgiu a chance de testar a lancha.

Na água, a Real 24 Class chama a atenção pelo bom cockpit, convenientemente equipado com móvel com pia, geleira e chuveiro atrás do banco do piloto. Vamos deixar o análise dos outros pontos da lancha para depois do teste de mar. Um toque na chave e o motor de popa Yamaha F150 pegou com facilidade. Soltei as espias e manobrei para largar do píer. Na marcha lenta, quase não dava para escutar o barulho da motorização.

Já na Enseada de Botafogo, na Baía de Guanabara (RJ), fui acelerando gradualmente. A Real 24 atingiu o regime de planeio de maneira rápida. Só para constar: na prova de aceleração, com 45 litros de gasolina, 20 litros de água doce e apenas eu a bordo, cronometrei 4,7 s para chegar aos 20 nós (37 km/h) a partir da marcha lenta. Um bom resultado para uma lancha de 6,83 m de comprimento impulsionada por um motor de 4T e 150 hp.

Na ocasião, o mar estava calmo. Por isso passei várias vezes pela esteira da própria lancha e também cruzei as marolas criadas pelos barcos maiores. Em nenhum momento o casco bateu duro contra as ondas. Na prova de velocidade máxima, outra boa surpresa: 39,4 nós (73 km/h). E olha que a Real 24 Class é uma lancha larga, com boca máxima de 2,59 m. Outro ponto positivo do conjunto diz respeito à autonomia. A 4.000 rpm, o que corresponde à velocidade de 24,8 nós (45,9 km/h), o consumo é de 25,9 litros por hora. Ou seja, impulsionada por este motor de 150 hp a lancha consome



Com um motor de 4 tempos e 150 hp, a lancha tem bom desempenho, atingindo 39,4 nós. A 4.000 rpm, consome menos de 1 litro por milha



O espaço sob os bancos é aproveitado para guardar tralhas diversas



Estofados anatômicos e banco giratório do acompanhante são padrão

Por causa do casco desenhado de modo a evitar que respingos atinjam o cockpit, os tripulantes terminam seus passeios secos



O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): carreta de encaixe = olhal de reboque em aço inox na proa = luzes de navegação = chicote elétrico = tanque de combustível em aço inox = painel para instrumentos com acabamento imitando rálica = 3 cunhos = bujão (bueira) = banco do acompanhante giratório = 2 geleiras = pegador em aço inox na proa = pára-brisa com policarbonato e esquadria de fibra de vidro = pia com chuveiro = capota = tanque de água doce em fibra de vidro = mesa de centro = escada de popa em aço inox. **OPCIONAIS (itens principais):** instrumentação do motor = mastro de bandeira com iluminação = 1 volante com caixa e cabos = 2 cabos de comando = bomba de porão automática = bateria = cabos de bateria e terminais = chave geral = mastro para wakeboard = mastro para esqui = hélice de aço inox = volante Momo = lona de cobertura = tomada de 12 V = bússola = toca-CDs marinizado = GPS = sonda = rádio VHF com antena = material de salvatagem.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 1 motor de popa de 4T a gasolina Yamaha F150, com 4 cilindros em linha, 2.670 cm³ de capacidade volumétrica e 150 hp no hélice, relação de transmissão 2:1 e hélice de três pás de aço inox de passo 17". **OPCIONAL:** 1 motor de popa de 135 a 225 hp.

CONSTRUÇÃO: laminada com *gelcoat* isotérmico e resina ortofórmica nas demais camadas. O casco e o convés têm faixa decorativa e verniz à base de poliuretano. O verdugo é de alumínio. Laminação (fibra de vidro) combinada com tecido de 600 g/m², manta de 450 g/m² e fio *roving*. A estrutura é reforçada por cavernas e 2 longarinas de 22 cm de altura por 11 cm de largura cada. É utilizado compensado naval no espelho de popa.

VELOCIDADE E AUTONOMIA

rpm	dB-A	nós	L/h	aut. (M)
2.000	-	6,9	7,2	116
2.500	-	11	11,1	120
3.000	-	16	16,2	120
3.500	-	21,4	20,8	125
4.000	-	24,8	25,9	116
4.500	-	28,7	31,2	112
5.000	-	33	40,9	98
5.500	-	36,1	49,6	88
6.050	-	39,4	62,9	76

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km e um nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e GPS; o consumo, com Floscan; 3) Medições feitas no mar com água lisa, sem vento, com um adulto a bordo, 45 litros de combustível e 20 litros de água doce.

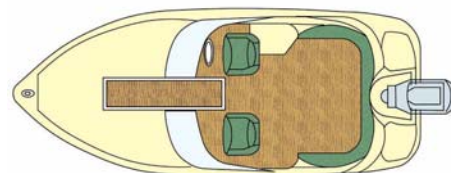
menos de um litro de gasolina por milha navegada. Tradução: economia e boa autonomia, pois nesta rotação é possível percorrer 116 milhas (215 km) com 90% da capacidade do tanque de combustível. E tem choro: a 3.500 rpm (velocidade de 21,4 nós ou 39,6 km/h), o alcance sobe para 125 milhas (231,5 km).

Debaixo do assento do banco do piloto há uma caixa térmica. O painel está corretamente posicionado em relação ao condutor e tem uma área de 64 cm x 25 cm para a instalação dos relógios da motorização. Na parte superior do painel, cabem uma bússola e um eletrônico do tipo 2 em 1 (GPS e sonda, por exemplo). Já o rádio VHF pode ser instalado sob o painel. Coletes salva-vidas, defensas e espias podem ser guardados sem problema nos vários paióis existentes na popa e sob os bancos, mas seria bom que houvesse uma grande caixa na popa para evitar que

o equipamento acondicionado sob o sofá de ré fosse para o porão.

Em relação às ferragens, faltam mais dois cunhos de amarração na proa. Também seriam desejáveis chapas metálicas internas para reforçar a fixação dos cunhos. A plataforma de popa é de bom tamanho, facilitando o embarque para os praticantes de esqui e wakeboard. Gostei bastante da estrutura. Duas longarinas de fibra de vidro com 22 cm de altura por 11 cm de largura vão do espelho de popa à proa e dão, junto com as cavernas, grande rigidez à carena. Vale ressaltar que a Real promove constantes aperfeiçoamentos em sua linha e a Real 24 Class já nasceu dentro desta filosofia. Sem motor e equipamentos, a lancha custa R\$ 33,5 mil. ⚓

Outras informações com Real Power Boats, Rua C, 170, Distrito Industrial, Queimados (RJ), CEP 26360-100, tel. (21) 2663.1223 e site www.powerboats.com.br



FICHA TÉCNICA

Modelo	Real 24 Class
Comprimento	6,83 m
Boca	2,59 m
Calado c/ propulsão	75 cm
Borda-livre na proa	85 cm
Borda-livre na popa	73 cm
Peso sem motor	720 kg
Peso da motorização	212 kg
Ângulo de "V" na popa	21 graus
Combustível	135 litros
Água	40 litros
Pessoas	8
Projeto	Real Power Boats

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.