



Velocidade máxima 37,6 nós (a 5 300 rpm)
Velocidade de cruzeiro 27,3 nós (a 4 000 rpm)
Aceleração 6,7 s (até 20 nós)
Autonomia 128 milhas (a 4 000 rpm)
Potência 300 hp (nos hélices)

REAL 26 CLASS

Opção pelo conforto

A Real 26 Class tem cockpit espaçoso,
acabamento caprichado e um casco que
corta muito bem as ondas

A Real 26 Class é uma boa lancha cabinada para um casal (no máximo, com uma criança pequena à noite) que queira fazer pequenos cruzeiros em baías abrigadas ou ao longo da costa, mas sem grandes exageros. Em passeios diurnos, leva seis adultos com conforto ou até sete, se apertar um pouco. Ela foi lançada no ano passado e, como seu próprio nome sugere, faz parte da linha mais requintada do estaleiro carioca Real, a Class, que é marcada pelo bom acabamento e por alguns opcionais interessantes, como revestimento com camurça e madeira na cabine e teca no cockpit, por exemplo. Um dos grandes atrativos desta lancha também é permitir tanto motor de popa quanto de centro-rabeta, gasolina ou diesel. O de centro-rabeta não rouba espaço na plataforma de popa e ainda tem a vantagem do solário em cima da caixa do motor. Já o motor de popa é a opção mais econômica e não ocupa espaço dentro do barco. Outro ponto forte desta cabinada é a boa navegabilidade de seu casco, que tem 23 graus de V na popa — ângulo bastante acentuado para este tipo de lancha. Com um motor de centro-rabeta a gasolina V6, de 220 hp, ela não chega a ter um desempenho empolgante e pára nos 31 nós. Mas com um V8 de 5,7 litros e 300 hp Mercruiser, a gasolina, alcança quase 38 nós e arranca bem mais rápido — um bom desempenho, considerando-se que seu casco pesa 2 000 quilos, devido à laminação reforçada. Esses cavalos a mais elevam o preço da Real 26 Class em R\$ 15 mil em relação à versão com motor V6, já montada e pronta para navegar, que custa R\$ 139 mil. O valor cai para R\$ 130 mil se a opção for um motor de popa Mercury Optimax, de 200 hp. Só que, nesse caso, perde-se o solário e parte da plataforma de popa. De qualquer forma, o conjunto mais vendido desta lancha vem sendo com um motor V8 a gasolina de 5,0 litros e 260 hp, que custa R\$ 144 mil. Todos esses valores podem parecer altos, em relação à média das demais 26 pés cabinadas. Mas ela vale isso, já que tem acabamento caprichado e o melhor casco entre todas lanchas deste segmento.

BANHO DE SOL

Na versão com motor de centro, como a testada, ganha-se um solário na popa



POR DENTRO

A cabine tem decoração de bom gosto, boa ventilação natural e banheiro com porta. Mas o vaso sanitário elétrico é opcional

Como ela é

A Real 26 Class é uma lancha com oito metros de comprimento e uma cabine bem acabada com 1,51 metro de altura, que acomoda bem um casal. Tem um sofá na proa que vira cama de casal (com 1,96 metro de comprimento), quando a mesa de centro é rebaixada, e um segundo sofá, este bem na entrada, onde pode dormir uma criança. A cabine é 100% decorada, revestida com camurça e madeira. Quase não se vê a fibra de vidro aparente. Com isso, o ambiente fica mais aconchegante. Dá, também, para instalar uma TV e ar-condicionado, de 3 500 BTU, desde que alimentado pela energia do cais, porque ela não tem gerador. A ventilação fica por conta de uma grande gaiúta, até um pouco desproporcional para o tamanho do barco, mas bem eficiente. O banheiro é fechado e tem apenas 1,36 metro de altura — o que, no entanto, é comum na maioria das lanchas de 26 pés cabinadas. Apesar de baixo, ele é relativamente espaçoso e bem completo, com vaso sanitário, pia, chuveiro, um pequeno armário e vigia para ventilação. Já o cockpit tem targa esportiva, sofá em U para até cinco pessoas, mesa de centro, porta-copos e minibar, com pia e caixa térmica, além de banco duplo para o piloto (com regulagens) e solário — este, só na versão com motor de centro-rabeta. Um diferencial desta lancha é que tanto o encosto do piloto quanto o encosto do sofá de popa são rebatíveis, o que faz com que, uma vez parada, seu cockpit vire uma espécie de sala de estar ao ar livre. E muito agradável, por sinal.

Como navega

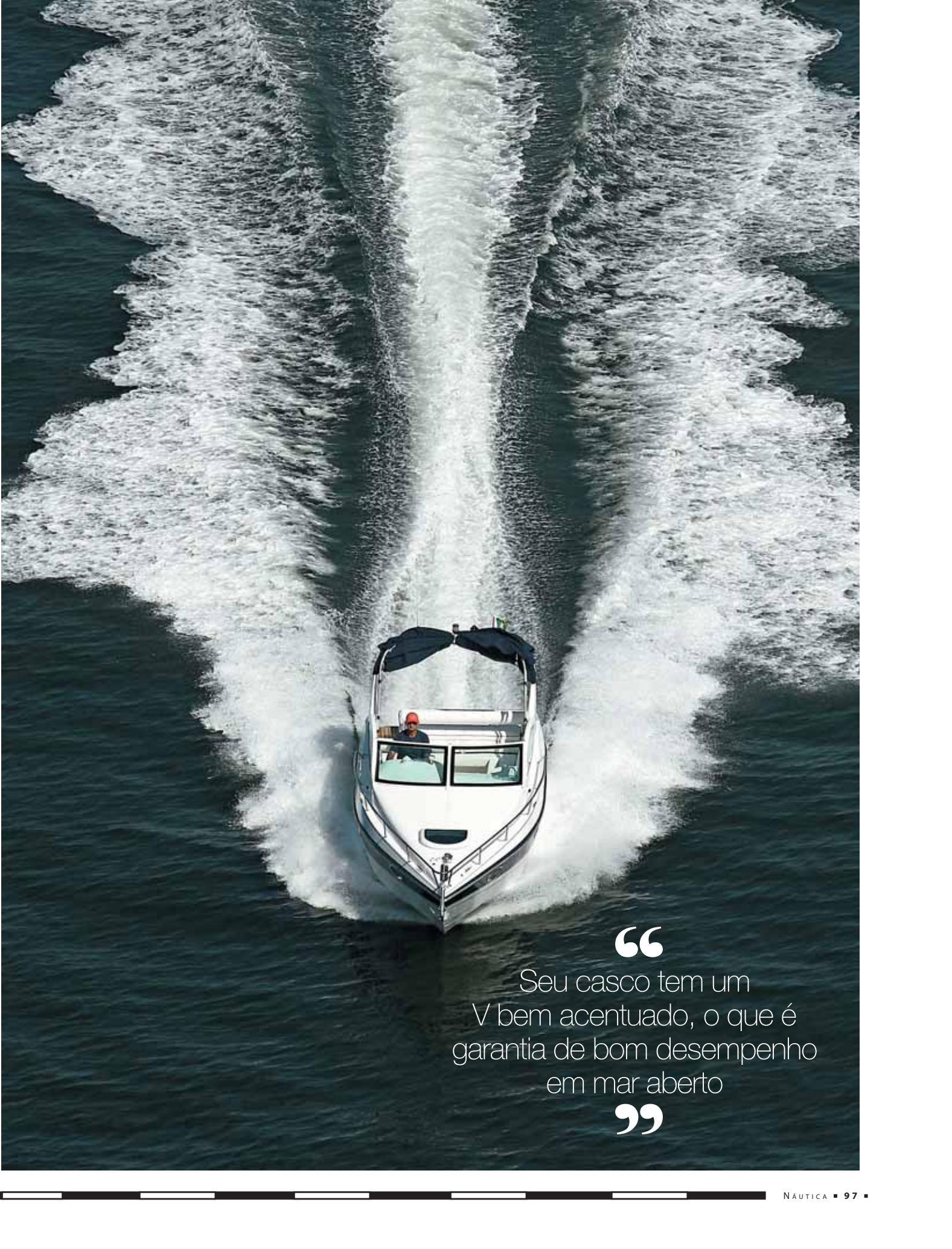
Este teste com a Real 26 Class foi realizado em duas etapas e com dois motores diferentes, mas sempre de centro-rabeta, a gasolina. Na primeira, nas proximidades da barra da Baía de Guanabara, era um Mercruiser V6 de 4,3 litros e 220 hp. Na segunda, em Angra dos Reis, um V8 de 5,7 litros, Mercruiser 350 MAG MPI, de 300 hp. Na primeira vez, o grande fluxo de lanchas na baía carioca gerou marolas difíceis de serem vencidas por uma lancha pequena. Ainda assim, a Real 26 Class não deu bola para as ondas, de mais de meio metro, passando com facilidade por elas, sem bater. Mas nas provas de velocidade, seu desempenho não foi muito animador. Com o tanque cheio e duas pessoas a bordo, ficou em 31 nós de máxima. Na prova de aceleração, de 0 a 20 nós, com o mesmo motor, a marca foi ainda mais discreta: apenas 13,5 segundos. Esses números revelaram que o motor V6 de 220 hp ficou fraco para aquele casco. Já em Angra, com um motor V8 de 300 hp, o conjunto se mostrou bem mais interessante. Nas mesmas condições de mar, a velocidade máxima saltou para 37,6 nós, com apenas 6,7 segundos na aceleração da marcha lenta aos 20 nós — desempenho, esse sim, capaz de fazer brotar um sorriso no rosto do piloto. Quanto ao consumo, na velocidade econômica de cruzeiro (23 nós), o V6 e o V8 praticamente empatam, na faixa dos 40 litros por hora — mais um motivo para se esquecer do V6! Na verdade, a melhor opção para usar um V8 seria o de 5 litros, que navega cerca de 2 nós mais lento, mas custa cerca de R\$ 10 mil a menos.

DICA DE QUEM TESTOU

“O casco da Real 26 Class tem V bastante acentuado e não muito largo. Por isso, encomende esta lancha com um par de flapes, que ajustam na inclinação lateral e não exigem tantos cuidados na hora de distribuir o peso das pessoas a bordo”



Onde e como testamos A Real 26 Class foi testada em duas etapas: na Baía de Guanabara e em Angra dos Reis, sempre com ondas de até um metro e ventos fracos, de 6 nós. A bordo, duas pessoas, 250 litros de diesel e 100 litros de água. No teste de desempenho feito em Angra, a lancha estava equipada com um motor de centro-rabeta Mercruiser a gasolina, V8 de 5,7 litros, 300 hp, acoplado à rabeta Bravo 3 com relação de transmissão de 2,2:1 e hélices de aço inox de 24”



“
Seu casco tem um
V bem acentuado, o que é
garantia de bom desempenho
em mar aberto
”



**BONS
DETALHES**

O encosto do banco (duplo) do piloto pode ser rebatido, transformando o cockpit em uma área ao ar livre. O painel tem bom espaço para instrumentos. E o pára-brisa protege bem o cockpit



Com quem concorre

A Real 26 Class disputa o mercado com nada menos que sete lanchas cabinadas de proa fechada, além da Coral 26, que também é uma cabinada, mas com proa aberta. São elas: Evolution 265 Cab, Focker 255, Futura 26c View, HD 7.9 Cuddy, Magna 260c, Triton 260 e Ventura 265. Em termos de espaço e aproveitamento da cabine, a campeã é a Triton 260, que também tem bom aproveitamento do cockpit, já que é feita exclusivamente para motor de popa. A Evolution 265 Cab tem linhas elegantes e ótimo acabamento. Já a Ventura 265 não é muito grande nem na cabine nem no cockpit, mas navega bem e pode usar motor de popa ou centro-rabeta. A Focker 255 é feita só para motor de popa, tem acabamento esmerado e cockpit bem resolvido. A HD 7.9, que pode usar os dois tipos de motor, existe há 14 anos, mas ainda agrada e tem bom preço. A Magna 260c, outra 26 pés que só usa motor de popa, esbanja espaço no cockpit. A Futura 26c View, da Tecnoboats, só usa motor de popa, e não custa muito. Junto com a Evolution 265 Cab, a Real 26 Class é a mais cara das oito. Em compensação, oferece o melhor casco e uma das cabines que mais se destacam pelo acabamento, além da motorização versátil.



Quem faz?

A Real 26 Class é feita pelo Real Power Boats, um dos maiores e mais conhecidos estaleiros do país, com 21 anos de atividades e mais de 10 mil lanchas construídas. Atualmente, fabrica uma dúzia de modelos de lancha, entre 19 e 45 pés, incluindo a nova Top 40, a primeira da marca com flybridge. Para saber mais, acesse o site www.powerboats.com.br ou ligue para o tel. 21/2663-1223.

Resumo

cabine



Tem 1,51 m de altura e um sofá na proa que vira cama de casal (com 1,96 m de comprimento), quando a mesa de centro é rebaixada, e um segundo sofá, este bem na entrada, onde pode dormir uma criança. O ambiente é 100% decorado e revestido com camurça e madeira.



desempenho

A Real 26 Class vai bem com motor de centro-rabeta a gasolina V8, mas fica fraca com um V6. Com um V8 a gasolina, de 300 hp, chegou a 37,6 nós e acelerou em 6,7 segundos da marcha lenta aos 20 nós. Com um V6, os números foram bem mais modestos: respectivamente, 31 nós e 13,5 segundos.

posição de pilotagem



O banco do piloto é bem posicionado e o assento, basculante. O painel tem bom espaço para os instrumentos do motor, disjuntores e um eletrônico do tipo três em um, desde que a tela não passe de seis polegadas.

cockpit



O cockpit acomoda até sete pessoas sentadas — seis é o número ideal. Os encostos dos bancos são móveis, o que permite integrar o ambiente. Esses encostos, porém, deveriam ter trava, para evitar acidentes com o barco em movimento. A capota pode ser usada mesmo em alta velocidade.

paiois



Na versão com motor de centro-rabeta, coletes salva-vidas e outros materiais podem ser guardados debaixo do convés do cockpit e também sob a parte lateral do sofá. Já na versão com motor de popa, sobra espaço para todas as tralhas, uma vez que o motor fica fora da lancha.

motor



O ideal é o centro-rabeta V8 a gasolina, de 5,0 ou 5,7 litros, entre 260 hp e 300 hp. Já o V6, de 220 hp, é fraco para esta lancha. Outra alternativa é um motor de popa, de 200 hp a 270 hp, ou ainda um centro-rabeta diesel, entre 165 hp e 200 hp — mas, nesse caso, o desempenho não será tão marcante.

banheiro



Tem apenas 1,36 m de altura. Apesar de ser baixo, é fechado e vem completo, com vaso sanitário manual, pia, chuveiro, vigia para ventilação e um pequeno armário — este, o único item que merece críticas, porque é um pouco acanhado demais.

ferragens



Os seis cunhos são bem dimensionados, com 20 centímetros de comprimento e quatro parafusos passantes para serem fixados, o que é o correto. O guarda-mancebo de proa vem de fábrica com a lancha, mas a âncora e o guincho são opcionais.

elétrica



A instalação elétrica (assim como a hidráulica) é feita no próprio estaleiro, o que aumenta a qualidade e facilita a manutenção. No painel de instrumentos, há 12 disjuntores à prova d'água. Já a chave geral precisa ser reposicionada, para não molhar na hora de lavar o barco.



REAL 26 CLASS



Pontos altos

Registro corta-combustível

O casco corta muito bem as ondas

O bom acabamento na cabine

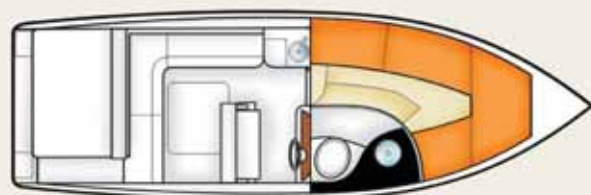


Pontos baixos

A chave geral pode molhar

O encosto dos bancos não tem travas

Falta iluminação para o motor de centro

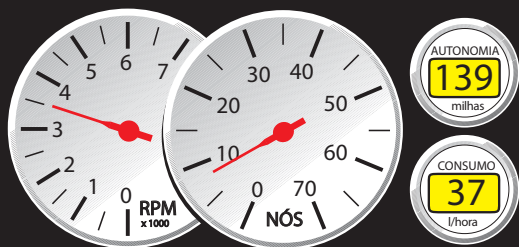


Ela é assim

■ Comprimento	8,00 m
■ Boca	2,62 m
■ Calado com propulsão	0,95 m
■ Borda-livre na proa	0,83 m
■ Borda-livre na popa	0,80 m
■ Pé-direito na cabine	1,51
■ Pé-direito no banheiro	1,36 m
■ Combustível	250 l
■ Água	100 l
■ Peso sem os motores	2 000 kg
■ Peso dos motores	465 kg
■ Capacidade (diurno)	7 pessoas
■ Projeto	Real Power Boats

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

Melhor aproveitamento



rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2 000	8	16	0,50	2,00	113
2 500	11,2	24	0,47	2,14	105
3 000	16,8	32	0,53	1,90	118
3 500	22,9	37	0,62	1,62	139
4 000	27,3	48	0,57	1,76	128
4 500	31,8	64	0,50	2,01	112
5 000	35,3	79	0,45	2,24	101
5 300	37,6	87	0,43	2,31	97



Principais equipamentos

Duas bombas de porão de 1 500 galões por hora cada, com automático • sistema de pressurização de água doce • bússola • bateria de 150 Ah • mesa de centro • sofá na cabine conversível em cama de casal • carreta de encaixe • isolamento termoacústico no compartimento dos motores • solário na popa • vaso sanitário manual • seis cunhos de aço inox de 20 centímetros cada • gaiúta • pintura personalizada • luzes de navegação.

Principais opcionais

Capota • revestimento de teca na plataforma de popa, no cockpit, na cozinha e no banheiro • eletrônicos • carreta semi-rodoviária • som • farol com controle remoto • capa • vaso sanitário elétrico • banco de baterias de serviço de 180 Ah • carregador de bateria de 30 A • TV 14" 110 V • DVD • quincho para âncora • sistema de combate a incêndio • ar-condicionado • geladeira • flapes • mesa de popa com suporte de aço inox • inversor de 1 500 W.

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km/h). As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, com instrumentação Smarcraft.