

# REAL POWER TOP 320

## Menor, mas até melhor

No rastro do sucesso do modelo de 35 pés, a nova lancha da Real Power Boats tem pouca coisa a menos no comprimento e mais méritos no conjunto, embora navegue tão bem quanto



Cabine com duas camas de casal e banheiro fechado

Várias janelas na proa para mais iluminação natural na cabine

Casco com V acentuado, para navegar em mares agitados

**A** Real Power Top 320 foi uma das boas novidades nacionais do último Rio Boat Show. Fabricada pelo estaleiro Real Power, que já produziu mais de 9 000 barcos em seus 25 anos de vida, é uma versão pouca coisa menor de um recente modelo campeão de vendas do estaleiro, a Top 350, de 35 pés, também testada por NÁUTICA logo após no salão carioca do ano passado. Lançada na esteira deste sucesso, a Top 320, que tem apenas três pés a menos, consolida o estaleiro como maior fabricante nacional de lanchas entre 30 e 40 pés, pelo menos em número de modelos, com nada menos que cinco nesta faixa de tamanho.

Apesar de seguir o mesmo estilo dos outros modelos da sua linha — e de ter grande semelhança com o Top 350 —, a 320 inovou um pouco mais. Os costados ganharam entradas de ar esportivas e as janelas da cabine cresceram um pouco, para melhorar a iluminação interna. O projeto do

casco, com V acentuado, tem claro enfoque na navegação rápida e ágil, em qualquer condição de mar, como costuma acontecer com os barcos da marca. Assim sendo, tal qual sua irmã de 35 pés, a Top 320 tem navegação firme e esportiva, além de cockpit bem aberto e amplo, e uma cabine razoável — mas custa entre R\$ 150 000 e R\$ 250 000 a menos, dependendo da motorização e equipamentos escolhidos.

O interessante é que esta lancha aceita nada menos que 12 opções de motorização, gasolina ou diesel, com potência total entre 320 (neste caso, um só motor, mas acima disso apenas em pares) e 520 hp. Uma versatilidade que favorece a adequação a vários tipos de gostos e bolsos. A versão mais em conta, com dois motores a gasolina de 220 hp cada, custa cerca de R\$ 350 000, um ótimo custo-benefício. Já com dois motores diesel Volvo D3, de 200 hp, como na versão testada, seu preço sobe para cerca de R\$ 440 000.

## CAÇULA VERSÁTIL

A Real Power Top 320 lembra bastante a irmã mais velha, de 35 pés, mas, dependendo dos motores e opcionais, pode custar bem menos



Posto de pilotagem com banco para duas pessoas e instrumentos fáceis de ver no painel

cockpit para até 12 pessoas

Costado alto e com entradas de ar esportivas

Motorização com 12 opções, entre diesel e gasolina

### POPA PRÁTICA

A popa é bem prática. A plataforma tem uma escadinha embutida, com bom tamanho e (ótimos) quatro degraus, o que ajuda bastante na hora de voltar para bordo. E sob o solário de popa, há uma grande caixa de fibra, que serve como paiol e, também, como isolamento acústico extra para o compartimento dos motores.



O costado alto permite boa altura também na cabine, que tem bom banheiro e duas camas de casal

### BONITO E EQUIPADO

O banheiro tem estilo simpático e vaso sanitário embutido, que permite tomar banho sentado, se o barco estiver balançando demais. Além do chuveiro, há uma duchinha junto ao vaso, o que poucos barcos dessa faixa oferecem.





### ABERTURAS NO CASCO

A proa tem janelas para iluminar a cabine e aumentar a sensação de espaço interno. Já, a meia-nau, entradas de ar nos costados, para ventilação do paiol dos motores, lembra os carros esportivos — e ficou bem bonito.



### PILOTAGEM EM PÉ

Esta lancha é ágil, navega muito bem e sua pilotagem é empolgante. Mas, apesar de o banco ser bastante confortável, o piloto precisa ficar em pé, porque o para-brisa é bastante inclinado e com uma larga moldura de fibra, que atrapalham a visão à frente, quando sentado.

### CAMA DE MEIA-NAU

A segunda cama de casal fica no local onde o barco menos balança, mas, apesar de comprida, é estreita e carece de melhor iluminação e ventilação natural.



### PASSEIO E PERNOITE

As janelas na proa deixam a cabine bem agradável nesta parte do barco, que tem cama e uma cozinha compacta.

No cockpit, o arranjo dos bancos e sofás permitem o seu uso como uma sala ao ar livre



A cabine, embora sem muitos enfeites, é bem honesta e o cockpit agrada muito pela distribuição e fácil circulação

### Como ela é

A exemplo das outras lanchas da Real Power Boats, esta prioriza ao máximo o aproveitamento da área externa, mesmo que isso signifique abrir mão de espaços maiores na cabine, que, no entanto, mesmo sem enfeites ou detalhes que mereçam destaque, é honesta e com boa altura, de 1,78 m — embora não tão boa assim nas (duas) camas de casal, uma na proa e outra na meia-nau. A primeira, com 1,87 m por 1,30 m, tem um recorte que pode incomodar na hora de dormir e a outra, além de

um pouco escondida e sem iluminação natural, é comprida, mas estreita, com 2,00 m x 0,97 m. Apesar disso, as acomodações abrigam dois casais ou um casal com dois filhos, por exemplo. No banheiro, além do bom pé-direito, armário e vigia para ventilação, há bom espaço para o banho, embora sem boxe fechado. Já o cockpit, ótimo, recebe até 12 pessoas. Sem contar um solário de 1,55 m por 1,25 m na proa e outro que pode virar sofá na popa, há, nos bordos, três sofás com cómodos assentos, embora os encostos sejam finos e um pouco desconfortáveis. O posto de pilotagem tem dois bancos muito bons para navegar e com encostos reversíveis, que ficam voltados para a proa ou para a popa, neste caso, integrando-se com o restante do cockpit, para formar um tipo de sala de estar. Um arranjo típico (e frequentemente elogiado) dos barcos desta marca.

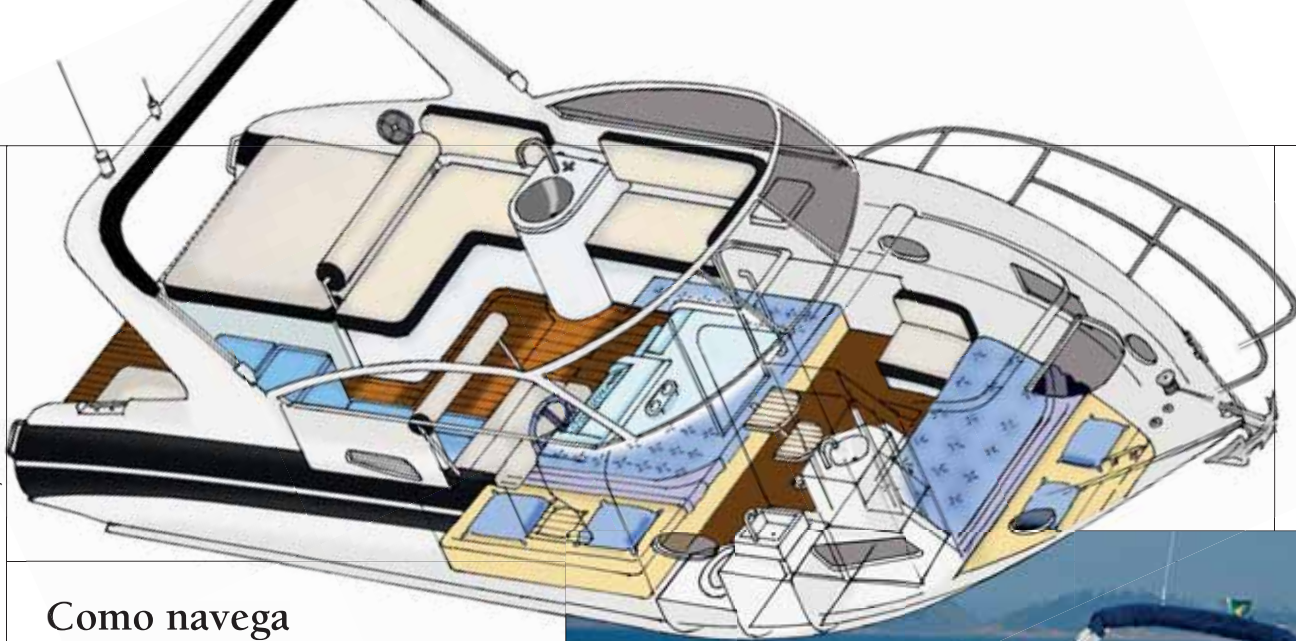
### COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Rio de Janeiro
- **CONDIÇÕES:** mar calmo, com ventos entre 5 e 7 nós
- **A BORDO:** quatro pessoas, 450 litros de combustível e 170 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** dois Volvo D3, de 200 hp cada, a diesel, com rabetas DPH com hélices contrarrotantes de aço inox de 3 pás, modelo F6, com relação de transmissão de 1,78:1.

### QUEM FAZ

A Real Power Boats, estaleiro criado em 1986, ocupa uma área de 62 000 m<sup>2</sup>, no Rio de Janeiro, e já produziu mais de 9 000 barcos, o que o coloca entre os maiores do país. Para saber mais, acesse [www.powerboats.com.br](http://www.powerboats.com.br).





## Como navega

No teste, equipada com dois bem equilibrados motores diesel Volvo D3, de 200 hp cada, com comandos eletrônicos (mas hélices um pouco curtos demais, o que dá mais agilidade embora comprometa um pouco a velocidade final), a Top 32 mostrou, de fato, desenvoltura na navegação, extrema leveza ao pilotar e notável capacidade de cortar ondas altas, com boa velocidade. Depois, com o mar mais baixo, cruzamos de diversas formas as ondulações geradas por barcos maiores e, em todas as ocasiões, o casco foi excepcionalmente firme e seguro, além de não dar pancadas secas. No desempenho, apesar de levar longos 12,7 segundos para ir do repouso aos 20 nós, marca um pouco decepcionante, atingiu com facilidade o regime de cruzeiro, que ficou bem estável, chegando a 30,4 nós (velocidade que dá a este casco uma autonomia de razoáveis 164 milhas), e sua máxima foi de 36,7 nós, esta sim uma ótima marca. O teste deixou claro que esta lancha pode manter uma boa relação entre desempenho e consumo mesmo com motores menos potentes,



e a diesel. Por exemplo, com dois motores diesel de 170 hp, ela deve ficar menos veloz, mas ainda terá uma velocidade de cruzeiro bem confortável, na casa dos 25 nós — e sua autonomia subirá para perto de 205 milhas, suficiente para ir do Guarujá ao Rio de Janeiro sem reabastecer. Já, na opção mais potente, com dois motores a gasolina de 260 hp cada, indicada para quem deseja muita aceleração e velocidade final acima dos 45 nós, o consumo de combustível deve subir quase 30% — mas a adrenalina também. ⚓

### CASCO FIRME

A pilotagem desta lancha, com motores diesel de 200 hp, foi prazerosa e o casco portou-se com muita firmeza e desenvoltura no teste

## COM QUEM CONCORRE

A Real Power Top 320 concorre com estes seis modelos, entre 30 e 32 pés.



### Columna 32.5 Sport Cruiser

É bem construída, com bom acabamento e navegação segura e estável. Tem cabine e banheiro grande.



### Segue 32

Argentina, bem acabada e com cabine alta e espaçosa. Seu cockpit é muito bem dividido e a pilotagem, boa.



### Bayliner 310BR

Ainda importada, é muito bem construída, com ótimo acabamento, cabine grande e bom cockpit.



### Armada 300M

Tem estilo bem arrojado e acabamento acima da média. O cockpit é amplo e a cabine, alta.



### Ecomariner 330

Lancha rápida e boa em mares ruins, com cabine um pouco acanhada, mas cockpit espaçoso.



### Ventura 315

Agrada pela construção, bom acabamento e excelente arranjo na cabine. O cockpit também é bom.

# RESUMO



**pilotagem**

Firme e ágil, o que torna a pilotagem empolgante. A leitura dos instrumentos é ótima, mas o para-brisa, muito inclinado e com moldura larga, prejudica a visão à frente, quando o piloto está sentado.

**paioís**

Existem vários a bordo. Abaixo do solário, há um enorme e, na plataforma de popa, outro, onde cabem uma defesa grande e uma âncora reserva.



**cockpit**

Tem espaço equivalente ao de uma lancha de 35 pés. Os bancos do posto de comando e o solário de popa têm encostos rebatíveis, para virarem para o meio do cockpit e formarem uma saleta.



**desempenho**

Muito bom, com dois motores diesel de 200 hp. A aceleração, em 12,7 segundos, desapontou um pouco, mas a velocidade final, de 36,7 nós, empolgou. A de cruzeiro foi de razoáveis 30,4 nós.

**Navegação em cruzeiro**



**construção**

Casco todo laminado manualmente em fibra maciça, o que aumenta a robustez, mas também o peso do barco. O processo industrial segue as normas ABNT.



**cabine**

Tem bom acabamento e altura de 1,78 m. Nenhuma das duas camas é ótima, mas a de proa tem bom tamanho, 1,87 m X 1,30 m.



**motores**

Esta lancha aceita dez opções a diesel, com potência total entre 320 e 520 hp, e duas a gasolina, entre 440 e 520 hp. Os modelos a diesel Volvo D3, de 200 e 220 hp, podem ter joystick.

**elétrica**

Há uma bateria de serviço e duas para os motores, muito bem instaladas. O painel fica na cabine e as chaves gerais no cockpit. A fiação é comum, mas com conexões estanhas e calhas e dutos apropriados.



**ferragens**

Muito boas. Os cunhos de meia-nau ficam mais à proa, nas bochechas, e portanto mais distantes do piloto. A escada de popa é de embutir e tem quatro degraus, o que é excelente.



**hidráulica**

As instalações são boas, mas o sistema de combustível deveria ter abraçadeiras duplas e tanque um pouco maior. Há três bombas de porão e o escoamento dos drenos do cockpit vai direto para fora do casco.



**Pontos altos**  
Excelente navegação  
Bom espaço no cockpit  
Construção confiável

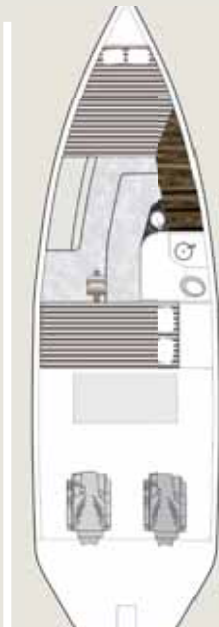
**Pontos baixos**  
Encostos finos nos sofás  
Camas um pouco estreitas  
Visão ruim no banco do piloto

**Principais equipamentos**

Carreta de encaixe • 3 bombas de porão c/ acionamento automático • 3 baterias • bomba de água doce • capota • frisos e guarda-mancebo em inox.

**Principais opcionais**

Guincho elétrico p/ âncora • vaso sanitário elétrico • flapes • sistema de som • gps • acabamento em teca • tv/dvd • microondas • frigobar • inversor • ar-refrigerado • gerador • churrasqueira elétrica • farol c/ controle remoto • carregador de baterias.



**Quanto custa**  
Cerca de R\$ **440 000** (com os itens de série e dois motores Volvo D3 de 200 hp, como os do teste)

**É assim**

Comprimento total	<b>9,80 m</b>
Boca	<b>2,98 m</b>
Calado com propulsão	<b>0,90 m</b>
Borda-livre na proa	<b>1,25 m</b>
Borda-livre na popa	<b>1,02 m</b>
Altura na cabine (entrada)	<b>1,78 m</b>
Altura no banheiro	<b>1,78 m</b>
Combustível	<b>350 litros</b>
Água	<b>175 litros</b>
Peso sem motores	<b>3 700 kg</b>
Peso dos motores	<b>880 kg</b>
Pessoas (dia/pernoite)	<b>12/4</b>
Projeto	<b>Paulo Renha</b>