

REAL POWER TOP 350

Lançamento bem-sucedido

Esta cabinada de comando aberto navega que é uma beleza e também faz sucesso quando parada, por conta de um cockpit muito agradável



Ela não tem teto solar nem vidros colossais no cockpit. Suas vigias são vigias mesmo — sequer janelas. Além disso, o desenho do casco está muito mais para o clássico do que para o arrojado. A Real Power Top 350, enfim, não incorpora nenhuma das mais novas tendências de estilo do mercado. Ainda assim, tão logo lançada, teve 28 unidades vendidas, em apenas duas semanas, incluindo-se aí o recente Rio Boat Show. Jamais, nos 25 anos do estaleiro Real Power Boats, uma lancha fez sucesso tão instantâneo, apesar do preço, em torno de R\$ 423 000, quando equipada com dois motores de centro-rabeta Volvo Penta, de 220 hp cada. Ela chegou arrasando. E não por acaso. Porque tem méritos para isso.

O cockpit, extremamente amplo e bem dividido, certamente é um dos pontos positivos deste barco. Raras lanchas de comando aberto desta faixa (disputadíssima, por sinal — confira só a quantidade de concorrentes que ela tem, páginas adiante), entre 34 e 36 pés, oferecem tamanha área livre e espaços para banhos de sol. A rigor, seu cockpit pode ser dividido em três ambientes. Um na

popa, onde há um solário e tanto (além de bancada com pia), outro à meia-nau (com três bons sofás) e um terceiro formado pelo posto de comando (duplo) e pela extensão de um sofá. Um ótimo solário na proa, protegido por um guarda-mancebo firme e confiável, completa o conforto da área externa.

Dentro, se a cabine não prima pela privacidade, por não ter divisórias entre as duas camas de casal, no mínimo aparenta ser maior do que de fato é, justamente por ser toda aberta. Tem, também, boa altura (1,85 m), inclusive no banheiro, que é um só.

Outra explicação para o sucesso imediato da Top 350 é o chamado “efeito teste drive”, que sentimos bem neste teste. Ainda que comportasse um par de motores até mais potentes, a nova lancha da Real agradou logo de cara, pela ótima navegação que oferece — aliás, uma das características mais marcantes dos cascos deste marca. Com isso, deixou claro que uma aparência mais moderna nem sempre é um fator decisivo na hora da compra. Que o digam todos os que já compraram este novo — e bom — barco.



**ANDOU,
GOSTOU**
A Real Top 350 é clássica no estilo, mas conquista fácil até os mais exigentes na qualidade da sua navegação

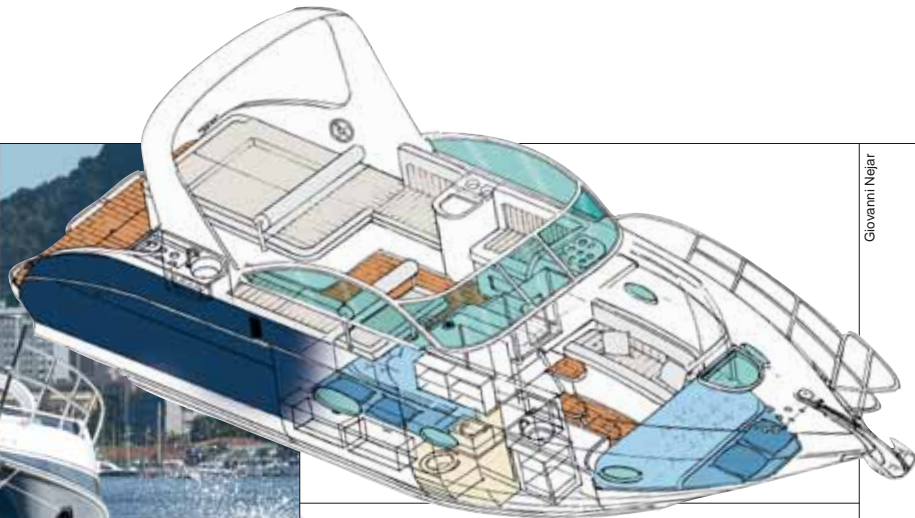
Tanques de combustível de aço e revestidos com fibra

Cockpit dividido em três ambientes

Navegação firme, segura e bem ágil

Teste NAUTICA nº 895

Velocidade máxima	37,2 nós (a 3 950 rpm)
Velocidade de cruzeiro	31,2 nós (a 3 500 rpm)
Aceleração	11,8 s (até 20 nós)
Autonomia	171 milhas (a 3 500 rpm)
Potência	440 hp (no virabrequim)



A cabine tem duas camas de casal, mas nenhuma divisória. Isso é bom e ruim

PESO DIVIDIDO

Os tanques de combustível (de aço e revestidos com fibra) ficam num paiol à meia-nau e isolados dos motores. Isso dá segurança e ainda garante excepcional estabilidade ao conjunto

Como ela é

A distribuição do cockpit em três ambientes é um dos pontos fortes desta lancha. Começa pela ampla plataforma de popa, bem integrada a um solário para três pessoas e reversível em sofá eclético, que tanto pode ficar de frente para o mar quanto para o interior da lancha. Embora amplo, o solário não ocupa toda a boca do barco, deixando espaço para uma passagem — e com um chuveirinho bem à mão. No segundo ambiente, há três sofás (dois de um lado, um do outro), ambos com ótimos assentos, embora os encostos sejam um pouco espessos demais e menos confortáveis do que deveriam. Uma pia, uma cristaleira e um porta-copos também estão instalados nesta área, mas sem atrapalhar em nada a circulação. No terceiro ambiente, por sua vez, ficam o banco do piloto (duplo e bem grande) e uma enorme caixa de

gelo, bem funda, sobrando ainda espaço para instalar uma grelha elétrica no mesmo conjunto.

A porta de passagem do cockpit para a cabine inclui uma área de vidro, para ajudar a iluminação interna — uma ideia bem-vinda. A cabine tem bom pé-direito e duas camas de casal, embora sem nenhuma divisória. A da proa é grande (1,97 m x 1,45 m), mas seu formato quase triangular pode gerar algum desconforto ao longo da noite. Já a outra cama, à meia-nau, mesmo um pouco mais estreita, é de bom tamanho (2,10 m x 1,28 m). Entre as duas camas há espaço suficiente para uma minicozinha, de frente para um sofá e, também, para o banheiro. Dentro dele, boas surpresas: altura de 1,88 m, espaço para banho sem nenhum aperto (embora sem boxe fechado) e chuveirinho exclusivo para o vaso sanitário, o que, também, é algo elogiável.

COM QUEM CONCORRE

A Top 350 concorre com nada menos que 12 modelos cabinados, de 34 a 36 pés. Confira:



Caprice 350 La Leona

O destaque é a cabine, com 1,93 m de altura e acomodações para até cinco pessoas em pernoite.



Cranchi Zaffiro 34

Com 34 pés, esta italiana oferece cabine com dois camarotes, banheiro, sala e cozinha.



Cimitarra 340

A cabine é ampla, com dois banheiros, cozinha, um camarote de casal e uma grande cama dupla.



FS 350 Evolution

Tem linhas esportivas e painel bastante arrojado. A cabine acolhe quatro pessoas em pernoite.



Phoenix 360 Full

Tem grande iluminação natural na cabine, onde podem pernoitar dois casais em dois camarotes.



Triton 360

Cabine alta com 1,95 m de altura, com cozinha, banheiro e acomodações para seis pessoas em pernoite.



Brava 353R

Acomoda quatro pessoas em pernoite. Navega bem e pode usar dupla motorização de centro-rabeta.



Yacxo 33.7

É a única na categoria com dois camarotes idênticos, ambos com cama de casal à meia-nau.



Phantom 360

Também destaca-se pelo cockpit muito bem aproveitado. Na cabine, dormem bem quatro pessoas.



Celebration 340 DM

A cabine pode ter até três camarotes, com ou sem cozinha, que tem opção de ser montada no cockpit.



Bayliner Cruiser 350BR

Além da cabine confortável para seis pessoas pernoitarem, esta americana vem completa de fábrica.



Sea Ray 350 Sundancer

Outra americana. Tem cockpit com grill e bar com bancada. A cabine comporta dois casais em pernoite.



DETALHES DE BORDO

Na cabine, há pouca privacidade, já que as camas não possuem divisórias — mas, por outro lado, dá a sensação de ser maior do que é. O único cômodo fechado é o banheiro (abaixo), que já vem com sanitário manual de fábrica. A cama de proa (abaixo) é triangular e a de meia-nau (ao lado), um pouco estreita. Mas nenhuma das duas decepciona





COCKPIT EFICIENTE

Tanto o encosto do solário de popa quanto o do banco duplo do piloto (ao lado) são rebatíveis e tornam a área do cockpit boa para até dez pessoas. Para elas, ainda há grandes caixas de gelo e bons paíóis (abaixo)




A divisão do cockpit é bem inteligente e isso permitiu um espaço livre raro em lanchas desse porte

Como navega

Outro ponto fortíssimo da Top 350 é a sua navegação. Na nossa avaliação, ela mostrou-se firme, equilibrada e esperta, mesmo com dois motores diesel de apenas 220 hp — um conjunto abaixo do ideal, em termos de potência para este barco. Cruzando ondas em alta velocidade, tanto de proa quanto de bochecha, a 30 e 45 graus, ela se manteve estável e dificilmente bateu mais duro o casco. Mesmo em ondulações de 1 m, na saída da Baía de Guanabara, revelou-se obediente e segura. Nessa situação, seu casco chegou a sair quase que inteiramente da água e, ainda assim, nem sombra de instabilidade. Na realidade, esta lancha de médio porte e gostoso desempenho, continuou imperturbável, até nos momentos em que navegou diretamente contra as ondas. Sem dúvida, uma navegação segura.

E ela continuou apresentando excepcional estabilidade nas curvas em alta velocidade. Também quando exigida em manobras bruscas, não derrapou nenhuma. Chegou à velocidade máxima de 37,2 nós e, em regime de cruzeiro, a 3 500 rpm, navegou fácil a 31,2 nós. Nessa velocidade, sua autonomia bateu nas 170 milhas — ou cerca de cinco horas de navegação. Nada mau para um barco deste porte.

A pilotagem, como já se disse, é fácil e precisa, com volante e manetes bem à mão. Mas, a posição do banco do posto de comando favorece as pessoas com altura acima de 1,85 m. As demais têm melhor visão da proa apenas quando pilotando em pé. De qualquer maneira, é uma lancha tão bem equilibrada que, mesmo com três pessoas a bordo, não necessitou de flapes para navegar firme e bem. Nesse sentido, a Top 350 faz jus ao nome que tem: é realmente top. 

DICA DE QUEM TESTOU

Embora tenha se comportado muito bem com pouca motorização, um par de motores mais fortes, de, digamos, 270 hp cada, irá melhorar bem mais o seu desempenho e fazê-la navegar com folga, gerando, assim, economia de combustível e maior durabilidade dos próprios motores. Pense nisso antes de optar pela motorização mais fraca e barata

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Baía de Guanabara, RJ
- **CONDIÇÕES:** ventos entre 6 e 8 nós e mar um pouco picado, com ondas de aproximadamente 1 m.
- **A BORDO:** 3 pessoas, 300 litros de combustível e 100 de água.
- **MOTORIZAÇÃO:** dois Volvo diesel, de 220 hp cada, rabeta duoprop, hélices contrarrotantes de aço inox de 3 pás modelo G5 e relação de transmissão de 1,78:1.

QUEM FAZ

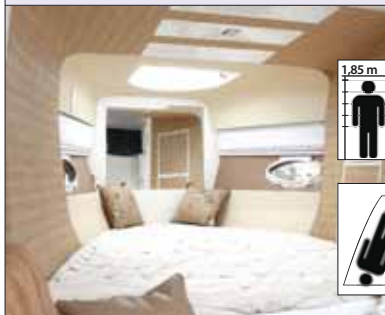
A Real Power Boats foi fundada há 25 anos e já construiu mais de 9 000 lanchas. A Real Top 350 foi lançada apenas no Rio Boat Show 2011, mas com grande sucesso. Para saber mais, acesse www.powerboats.com.br ou ligue para tel. 21/2663-1223.



RESUMO



cabine



Nenhuma das duas camas de casal oferece privacidade. Não há camarotes fechados. Mas o banheiro tem chuveirinho para o vaso, além de boa altura, de 1,88 m. Destaque, também, para a excelente gaiuta, acima da cama de proa.

desempenho

Teve ótima performance com motorização relativamente fraca. Deve se tornar radical com dois motores acima dos 500 hp. Com números de aceleração na casa dos 11,8 s e velocidade final de 37,2 nós, deixa claro que não só navega bem. Chega a ser empolgante.

pilotagem



O barco é ágil e fácil de comandar. Volante e manetes estão em ótima posição. Já os instrumentos são de difícil leitura para quem não estiver pilotando em pé. Aliás, só quem tem mais de 1,85 m se sente bem ao comandar esta lancha sentado.

cockpit



Um dos fortes apelos deste projeto. É bem amplo e oferece circulação privilegiada. As duas soluções de rebatimento de encosto no solário de popa e do banco duplo do piloto tornam a área perfeita para até dez pessoas, sem apertos ou esbarrões.

ferragens



São de ótima qualidade. Tanto o guardamancebo quanto os seis cunhos para amarração (os da popa em desnível para evitar topadas) e, também, os pegadores na plataforma de popa para os banhistas são bons. Há, ainda, um ótimo corrimão no acesso à cabine.

elétrica



Fiação comum. Só as conexões são estanhadas. Mas o painel elétrico é bom e fica na cabine, em um armário de fácil acesso. Vem com três baterias de 150 Ah cada, para serviços, e duas para os motores, todas bem protegidas. Tem tomada de cais e inversor de 2 000 w.

construção



É laminada manualmente em fibra maciça, o que aumenta a robustez e o peso do casco, que é de cinco toneladas. E os tanques de combustível são de aço e revestidos com fibra, mantendo os padrões do estaleiro Real Power Boats, que tem muita experiência e segue rígidas normas ABNT em seu processo industrial.

motores



Há cinco opções: três a diesel (pares de Volvo de 400 e 440 hp e um par de Mercruiser de 540 hp) e duas a gasolina (par de Volvo ou Mercruiser de 520 hp ou 910 hp). Esta última, absurdamente forte, em comparação ao que já andou com apenas 440 hp, no teste.

paiois



Outro ponto alto. Na plataforma de popa há um ótimo paioi, no qual cabem uma defesa grande e âncora reserva. Embaixo do solário, mais um espaço enorme. A cabine tem armários e pequenos paiois que guardam bem mantimentos e utensílios domésticos.

hidráulica



O tanque de combustível de 400 litros é pequeno. Também o de água, de 200. O ideal seriam 600 e 300 litros, respectivamente. Mas as instalações são boas. Há três bombas de porão, com capacidade de 2 000 gph e bomba de água doce para os dois chuveirinhos (popa e vaso sanitário), chuveiro do WC e duas pias.

REAL POWER TOP 350



Pontos altos

Excelente navegação

Cockpit espaçoso e descomplicado
Ótimo padrão de construção

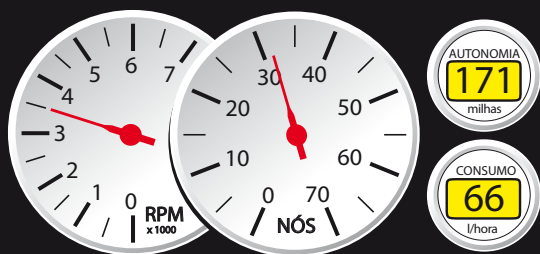


Pontos baixos

Posição sentada de pilotagem ruim

Fiação não é estanhada
Tanque de água e combustível pequenos

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
1500	7,9	13	0,63	1,58	228	29
2000	10,2	29	0,35	2,84	127	12
2400	15,2	37	0,41	2,44	149	10
2800	22,5	46	0,49	2,04	176	8
3500	31,2	66	0,48	2,10	171	5
3950	37,2	91	0,41	2,45	147	4

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com gps e o consumo pela instrumentação dos motores.

Principais equipamentos

Frisos e guarda-mancebo de inox • três bombas de porão com acionamento automático • duas baterias • bomba de água doce • capota • carreta de encalhe.

Principais opcionais

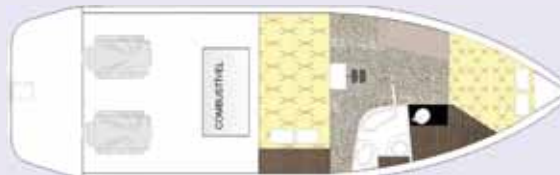
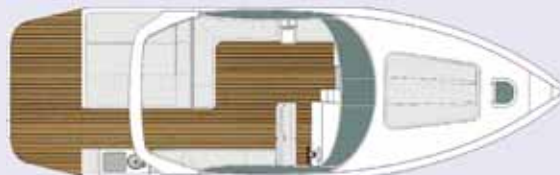
Guincho elétrico • vaso sanitário elétrico • flapes • tomada de cais • equipamento de som • gps • teca • tv/dvd • micro-ondas • frigobar • inversor • ar-refrigerado • gerador • churrasqueira elétrica • farol com controle remoto • carregador de baterias.



Quanto custa

Cerca de R\$ **423 000**

(com dois motores Volvo diesel, de 220 hp cada)



É assim

■ Comprimento total	10,70 m
■ Boca	3,20 m
■ Calado com propulsão	0,95 m
■ Borda-livre na proa	1,05 m
■ Borda-livre na popa	1,10 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,85 m
■ Altura no banheiro	1,88 m
■ Combustível	400 litros
■ Água	200 litros
■ Peso sem motores	5 000 kg
■ Peso dos motores	980 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	14/4
■ Projeto	Paulo Renha

* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e os pés-direitos.

