

REAL TOP 38

Para passear e vibrar

A Real Top 38 navega bem mesmo em mares mais agitados, tem motorização versátil e agrada mais no cockpit do que na cabine



Velocidade máxima
37 nós (a 3 600 rpm)

Velocidade de cruzeiro
30,2 nós (a 3 000 rpm)

Aceleração
16,8 s (até 20 nós)

Autonomia
312 milhas (a 3 000 rpm)

Potência
520 hp (nos hélices)



BOA DE MAR

A Real Top 38 tem o melhor casco entre as lanchas nacionais da sua categoria e navegou muito bem, mesmo num dia de mar bem agitado

O maior atributo da Real Top 38, que foi lançada no Rio Boat Show do ano passado, para substituir a bem-sucedida Real Class 34+4, é o casco, que mostrou ser o melhor entre as lanchas nacionais com estilo offshore deste porte. Apesar de, neste nosso teste, sua velocidade máxima ter ficado abaixo dos 40 nós, ele deu mostras de que, com uma motorização um pouco mais forte, pode passar facilmente desta marca, porque é ágil mesmo com pouca motorização e enfrenta muito bem mares mais agitados. Lembra mesmo uma esportiva, coisa que, no entanto, a Top 38 não é — apesar de o seu casco ter características offshore, já que é estreito em relação ao comprimento e com costado baixo, mas com posto de comando bem

mais avante do que o das lanchas puramente esportivas.

Porém, isso é apenas um detalhe, porque, além do bom desempenho, a Top 38 tem bastante conforto para oferecer, com uma ótima distribuição dos sofás no cockpit, o que reforça sua verdadeira vocação, que são os simples passeios diurnos. Sua cabine não tem camarotes fechados, mas comporta, com certa privacidade, dois casais ou uma pequena família nos pernoites a bordo. Mas é mais despojada do que se esperaria de um barco deste porte. Já o preço, com os equipamentos de série e um par de motores a gasolina de 260 hp cada, começa a partir de cerca de R\$ 500 000. E com motores diesel de 270 hp, como os do barco testado, sobe para perto de R\$ 610 000.



Ela seguiu em frente, em regime de cruzeiro, em condições em que outras lanchas reduziram a velocidade

SOL E MAR

O casco é veloz, mesmo com motores de baixa potência. E o cockpit, muito bom para os passeios diurnos



Como ela é

A Top 38 tem um espaçoso e bem distribuído cockpit, com dois sofás em L, frente a frente, e uma boa minicozinha, com pia, caixa para gelo e local para instalar uma churrasqueira elétrica — esta, opcional. No posto de pilotagem, o banco é bem amplo e comporta, com folga, o piloto e um acompanhante. A popa tem uma generosa plataforma com 2,70 metros de largura, dividida em dois níveis, e um enorme solário, com 1,84 metro de comprimento por quase o mesmo de largura, sobre um paiol igualmente vasto e com espaço suficiente para guardar até um pequeno bote desinflado. Ao todo, leva 14 pessoas sentadas no cockpit, o que é muito bom para um barco de 38 pés. Já sua cabine é um tanto acanhada e básica. Tem cozinha na entrada, um sofá e duas camas de casal, ambas com bom comprimento até para

pessoas mais altas, mas com apenas cerca de 1,20 metro de largura, o que é um tanto apertado para dois adultos. Além disso, não há nenhum camarote fechado e faltam armários na cabine. O banheiro tem bom tamanho, mas sem boxe fechado e seu vaso sanitário fica num nível mais elevado, o que é meio inconveniente para os homens, porque não permite o uso em pé — embora, nos barcos, isto, às vezes, até seja desejável...

Como navega

A Top 38 tem casco bem equilibrado (apesar do V de popa de cerca de 18 graus, o que não é muito) e esta qualidade lhe permite ser rápida, mesmo com motores de baixa potência. Durante nosso teste, navegou sem impactos fortes (a despeito do mar meio agitado), mesmo a cerca de 30 nós de velo-

DICA DE QUEM TESTOU

Para economizar na compra e ter maior autonomia, opte por motores abaixo de 250 hp. Já para navegar com empolgação, eles devem ter, pelo menos, 300 hp cada.

COM QUEM CONCORRE

A Real Top 38 concorre com três lanchas de estilo offshore entre 36 e 38 pés. São elas:



Royal Mariner 36

Também se destaca pelo ótimo desempenho e pela boa navegação. Mas tem cabine bem simples, com apenas uma cama, cozinha e banheiro fechado.



Ecomariner 36

É uma versão da Cigarrete 360, uma das lanchas esportivas mais conhecidas do mercado. Possui cockpit grande, mas cabine baixa, com 1,55 m de altura.



Coral 38

Tem como pontos fortes o cockpit e a altura da cabine, que mede 1,85 m. Seu desempenho não é tão bom quanto das concorrentes, mas não faz feio.



O melhor fica na parte de fora



BEM DISTRIBUÍDA

Os sofás e solários têm tamanho adequado, sem prejudicar a circulação. E a minicozinha externa vem com pia, caixa para gelo e lugar para churrasqueira elétrica. O painel de instrumentos comporta um gps de oito polegadas





PODIA SER MAIOR

A Real Top 38 tem casco muito bom, que navega rápido com pouca motorização. Só peca um pouco no interior da cabine, que não possui camarote fechado e poderia ser um pouco mais espaçosa



cidade e enfrentando ondas de mais de um metro de altura — enquanto outras lanchas que estavam próximas tiveram que diminuir a velocidade. Mas foi preciso trabalhar bem os flapes, porque como sua boca tem apenas 3,40 metros, o que a torna um pouco estreita em relação ao comprimento total do casco, ela tende a sofrer mais com o deslocamento de peso e com as ondas de través. Um dos poucos senões na sua navegação foi a aceleração de 0 a 20 nós, que levou cerca de 16,8 segundos — e, consequentemente, gerou certa dificuldade para manter o planeio em rotações abaixo dos 2 300 giros. O desejável era que o tempo ficasse abaixo dos 15 segundos, mas esta demora pode ter sido causada por um hélice de passo longo demais, já que o motor ficou cerca de 200 giros abaixo do recomendado pelo fabricante, que é 3 800 rpm.

Já nas curvas, o barco não decepcionou, realizando manobras com agilidade e sem inclinar demais, mesmo quando acima do regime de

A cabine é bem decorada, mas um pouco acanhada para o porte desta lancha

cruzeiro, que é de 30 nós. A velocidade máxima alcançada com um par de motores diesel de 270 hp cada foi de 37 nós, o que já é muito bom. Mas quem desejar mais empolgação poderá ainda equipar esta lancha com dois motores de 460 hp cada, o que deve ser suficiente para ela alcançar velocidades acima dos 45 nós, como uma esportiva de fato. A boa performance e o cockpit bem resolvido recomendam a Real Top 38 como uma ótima opção para gostosos passeios mar afora. E ele nem precisa estar tão calmo assim. ⚓

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Baía de Guanabara
- **CONDIÇÕES:** ondas de mais de 1 m de altura e ventos de 10 nós
- **A BORDO:** 5 pessoas, 480 litros de diesel e 100 litros de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 Cummins Mercuriser 4.2 ES 270, diesel, de 270 hp cada, 6 cilindros, 4,2 litros, com rabeta Bravo 3 com relação de transmissão de 2,43:1 e hélices de inox, com passo de 28 polegadas

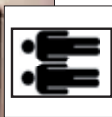
QUEM FAZ

O estaleiro carioca Real Class, que existe desde 1986, é um dos mais tradicionais no mercado náutico brasileiro. Produz lanchas entre 19 e 45 pés e possui certificação europeia. Para saber mais, acesse www.realboats.com.br ou ligue 21/2663-1223.

RESUMO



cabine



Não tem camarote fechado, mas vem com duas camas de casal estreitas, embora de bom comprimento. A altura, tanto na entrada quanto no banheiro, passa de 1,85 m, mas diminui bastante na proa. A cozinha é compacta e comporta só um micro-ondas e uma pia.

desempenho

Muito bom, mesmo em águas agitadas. No teste, enfrentou ondas com bravura e atingiu 37 nós, com apenas dois motores de 270 hp cada. Mas demorou um pouco para ir de 0 a 20 nós, provavelmente por culpa do passo muito longo do hélice.

pilotagem



O banco é rebatível, para o piloto poder ficar em posição mais alta, e a visibilidade adiante é boa. Os instrumentos de navegação ficam bem à vista no painel, que, por sinal, é de bom tamanho e comporta um gps multifunção, de até 8 polegadas.

cockpit



É bem espaçoso e completo. Tem dois solários, sendo um na proa e outro, bem grande, com mais de 3 m², na popa. Dois sofás em L formam uma espécie de lounge ao ar livre e há também uma minicozinha, preparada para receber uma churrasqueira elétrica, opcional.

ferragens



Os cunhos vêm em quantidade e tamanho adequados para as amarrações. O guarda-mancebo tem boa altura e protege bem tanto quem está no cockpit quanto na proa. Pena que o guincho para a âncora seja um item opcional e não de série.

construção



Segue as normas da ABNT e tem certificação europeia, o que é uma garantia de boa laminação. O casco é bem reforçado, com quatro longarinas, para assegurar rigidez, o que, de fato, acontece. O convés é fabricado com sanduíche de pvc rígido, para maior leveza.

motor



Pode usar dois de centro-rabeta, de 200 a 460 hp, diesel ou gasolina, o que torna a motorização bem versátil, ao gosto do cliente. O acesso aos motores é bom, mas o escoamento da água fica bem em cima deles e falta espaço na lateral do motor de boreste.

paiois



Há uma boa quantidade deles no cockpit e o que fica debaixo do solário de popa é enorme. Já o paiol da proa só pode ser aberto quando a âncora estiver presa no lançador, porque quando ela está em uso, o cabo passa por cima da tampa. Na cabine, há poucos armários.

hidráulica



Tem dois tanques de combustível grandes, o que garante boa autonomia, e ambos têm bocal para verificação de nível, para o caso de o marcador parar de funcionar. O tanque de água comporta 200 litros, o que é suficiente para usos diurnos.

REAL TOP 38



Pontos altos

Ótima distribuição no cockpit

Navega bem mesmo em mar agitado

É rápida com pouca motorização



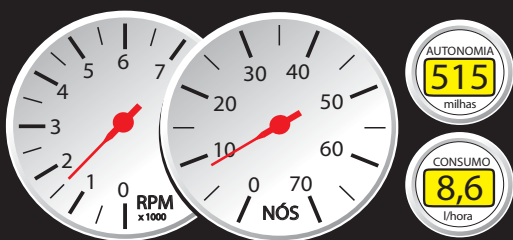
Pontos baixos

Cabo da âncora passa sobre o paiol

A simplicidade da cabine

Má posição do vaso sanitário

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 500	8,2	8,6	0,95	1,05	515
2 000	12,4	17	0,73	1,37	394
2 500	22,2	30,4	0,73	1,37	394
2 750	26,1	41,6	0,63	1,59	339
3 000	30,2	52,2	0,58	1,73	312
3 250	33,3	67	0,50	2,01	268
3 600	37,0	105	0,35	2,84	190

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km/h). 2) As velocidades foram obtidas com gps e o consumo, estimado.

Principais equipamentos

3 bombas de porão • sistema de pressurização de água • boiler • 6 cunhos de aço inox • bússola • 3 baterias de 150 Ah • vaso sanitário elétrico • fiação codificada • tapete náutico • isolamento acústico dos motores • luzes de navegação.

Principais opcionais

Acabamento em madeira teca no cockpit e na plataforma de popa • flapes • gps • radar • rádio vhf • sonda • micro-ondas • frigobar • tv • fogão elétrico • ice maker • churrasqueira elétrica • condicionador de ar • gerador • equipamento de salvatagem • guincho para a âncora.

Quanto custa

a partir de R\$ **500 000** (com um par de motores a gasolina, de 260 hp cada)



É assim

Comprimento	12,02 m
Boca	3,40 m
Calado com propulsão	1,10 m
Borda-livre na proa	1,50 m
Borda-livre na popa	1,08 m
Altura no banheiro	1,85 m
Altura na entrada da cabine	1,86 m
Combustível	600 l
Água	200 l
Peso sem motor	5 200 kg
Peso dos motores	1 056 kg
Capacidade (dia/pernoite)	10/4 pessoas
Projeto	Real Power Boats

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

