

# REAL TOP 40

## Do jeito que todo mundo gosta



**Velocidade máxima**  
31,1 nós (a 3 500 rpm)

**Velocidade de cruzeiro**  
26,5 nós (a 3 000 rpm)

**Aceleração**  
10,1 s (até 20 nós)

**Autonomia**  
166 milhas (a 3 000 rpm)

**Potência**  
844 hp (nos hélices)

## DENTRO E FORA

A Real Top 40 tem capacidade para 16 pessoas, sendo quatro dormindo a bordo. No flybridge, tudo é bem resolvido, com banco duplo de pilotagem e solário de casal. Mas a escada é vertical demais



A primeira lancha com flybridge da Real navega macio e tem uma cabine muito confortável, além — é claro — do espaço extra acima dela

Era um “nascimento”, digamos assim, mais do que esperado. Desde que a Real Power Boat, estaleiro carioca especializado em lanchas com comando aberto, anunciou que lançaria a sua primeira cabinada com flybridge, a ansiedade tomou conta do mercado. Pois recentemente o suspense chegou ao fim. A Real Top 40 nasceu bonita e com muitos pontos altos, além do próprio flybridge. Navegamos com o primeiro casco da série no Rio de Janeiro e ele deixou uma ótima primeira impressão, apresentando bom desempenho (seu casco navega macio), acabamento caprichado e generoso espaço para os passageiros. São dois camarotes, dois banheiros e um salão, além de uma cozinha que, muito bem bolada, transforma-se facilmente em um balcão — para isso, basta abaixar os tampos do fogão e da pia. Detalhe: o móvel da cozinha é de madeira, material que decora também as laterais do salão, o que contribui para deixar o ambiente interno bem aconchegante. Outros pontos fortes deste barco — cujo projeto, feito a quatro mãos, envolve, além do empresário Wagner Ertel e da equipe da Real Power Boats, a engenharia italiana da Azimut, já que o casco é derivado da Azimut 36, com decoração interna da arquiteta Ana Cláudia Moreno — são o grande boxe para banho, no banheiro principal, e a minipenteadeira, que fica no camarote do comandante. No primeiro contato com a nova Real, ficou realmente difícil criticar algo. Talvez só o banheiro de proa, que é pequeno, além de alguns detalhes facilmente corrigíveis, como a trava do paiol da âncora, que é fraca, e o quadro geral de disjuntores, que fica escondido. De resto, ela tem tudo o que se espera de um barco dessa categoria.





#### BOM ESPAÇO

O salão tem dois bons sofás e uma grande porta de vidro que dá para a popa, onde há outro sofá de bom tamanho.

Quando aberta, vira um ambiente só

## Como ela é

A Real Top 40 é uma cabinada com flybridge com capacidade para 16 pessoas — quatro dormindo a bordo, com bastante conforto, diga-se de passagem. O salão tem dois sofás em U nas laterais, com capacidade para até quatro pessoas cada. Junto a um dos sofás, há uma mesa para petiscos e refeições. A TV, de 20 polegadas (mas que, opcionalmente, pode ser substituída por outra, de 32), fica atrás do posto de comando e é bem visível de qualquer lado dos sofás. A decoração é clean, com detalhes de madeira. Já nos camarotes a madeira frisada domina o ambiente. O camarote central tem duas camas de solteiro reversíveis em uma de casal, alguns porta-objetos e luminárias embutidas. Sua altura é de 2,05 metros na entrada. Por sua vez, o camarote principal, na proa, é uma suite com um banheiro sem boxe fechado para banho e com porta articulada bipartida, similar à dos banheiros de aviões. A cozinha também é completa, com fogão elétrico de duas bocas, forno de microondas e geladeira de 80 litros. Ela fica integrada ao salão, mas num piso um pouco mais baixo, o que permite que sua altura chegue a 2,25 metros! Já no posto de pilotagem, a altura é de apenas 1,65 metro. Porém, como o piloto conduz o barco sentado, isso não chega a ser um problema. O piloto, aliás, enxerga bem a proa, as laterais e a popa, por meio da boa abertura das portas do salão, e só perde um pouco de visão na direção das alhetas, devido à estrutura de fibra que sustenta o flybridge. Dois amplos acessos pelas laterais favorecem a chegada à proa, que é circundada por guarda-mancebos de aço inox e um solário king size. Entre o cockpit e o salão, há uma porta de vidro, que, quando aberta, integra os dois ambientes. Quanto à principal estrela desta lan-

cha — o flybridge, é claro! —, o acesso é um pouco difícil pela escada fixa na vertical. Já lá em cima, tudo é bem resolvido, com banco duplo de pilotagem, um sofá em U para seis pessoas, solário de casal, pia, lixeira e um móvel com geladeira.

## Como ela navega

Andamos com a esta lancha num dia de sol e mar calmo, fora da barra da Baía de Guanabara. Havia algumas ondas, mas não lá muito altas, com menos de meio metro de altura. Assim, para testar a capacidade de amortecimento do casco, passamos pelas marolas produzidas pela própria Real Top 40, contra e a fa-

#### DICA DE QUEM TESTOU

“Uma motorização mais potente, como a deste teste, imprime boa agilidade à lancha e valoriza o barco na hora da venda”



## Quem faz?

A Real Top 40 é a primeira lancha com flybridge do estaleiro carioca Real Power Boats, um dos maiores e mais tradicionais do país, que começou suas atividades em 1987 e de lá para cá já construiu mais de dez mil barcos. Atualmente, são produzidos 12 modelos de lancha com essa marca, entre 19 e 45 pés, incluindo a nova Top 40. Para saber mais, acesse [www.powerboats.com.br](http://www.powerboats.com.br) ou ligue para 21/2663-1223.

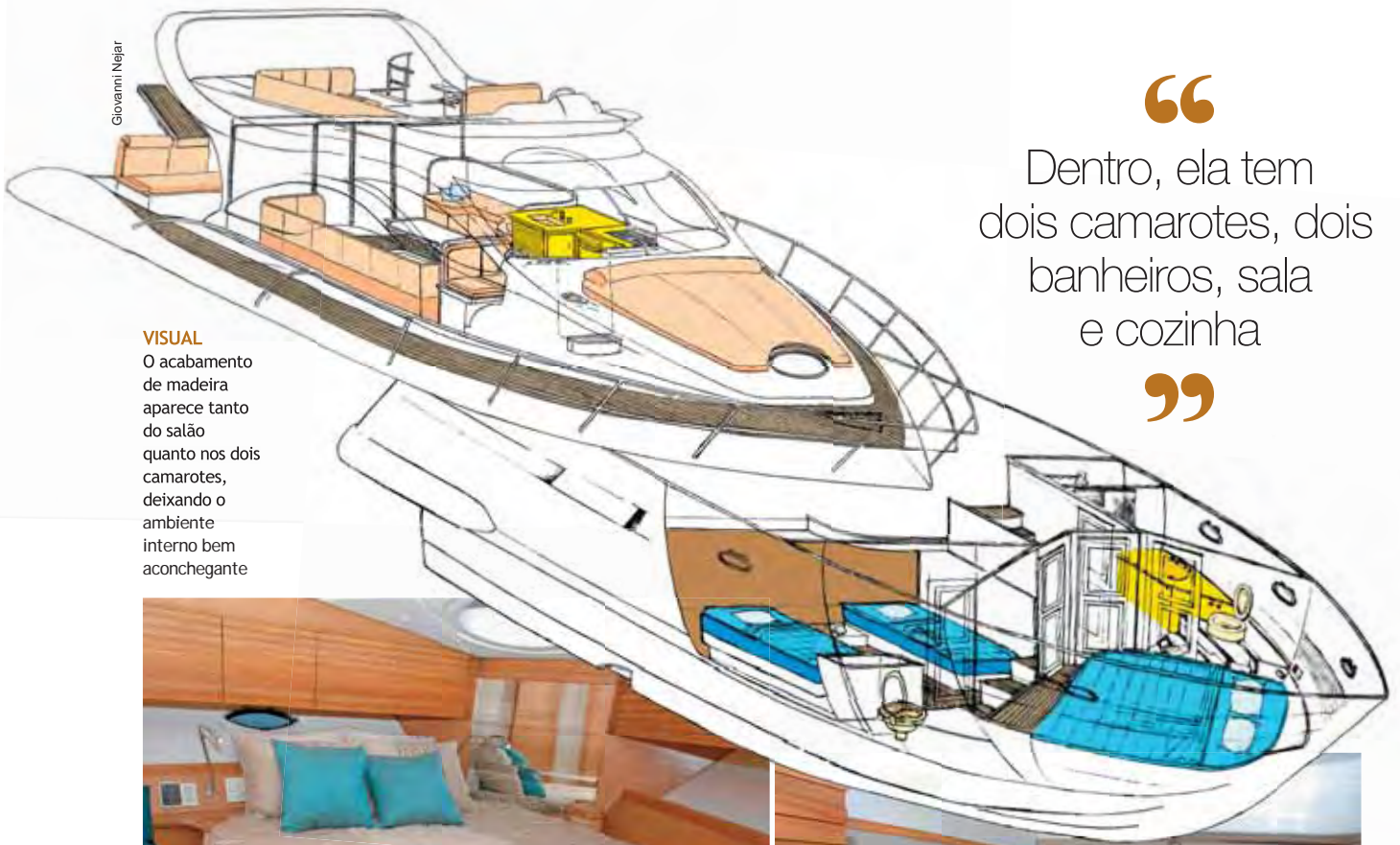
“

Dentro, ela tem dois camarotes, dois banheiros, sala e cozinha

”

**VISUAL**

O acabamento de madeira aparece tanto do salão quanto nos dois camarotes, deixando o ambiente interno bem aconchegante







**AR FRESCO** Dois acessos laterais favorecem a chegada à proa. Já a iluminação da cabine vem das grandes janelas laterais (acima) e de um generoso pára-brisa (abaixo)

vor do sentido de propagação delas. Com os motores (dois Volvo D6 de 435 hp cada) na rotação máxima, a mais de 31 nós, passamos com muita suavidade pelas marolas, como, aliás, convém a um estaleiro famoso por produzir lanchas com bom desempenho mesmo em mares ruins. Depois deste primeiro teste, saímos à caça de marolas maiores, formadas por outras lanchas. Em todas as situações, a Real Top 40 amorteceu bem os impactos. A estabilidade também foi posta à prova, sem que ela adernasse demasiadamente nas curvas fechadas. Por fim, veio o teste da aceleração, quando gastamos apenas 10,1 segundos para chegar aos 20 nós — nada mal para uma lancha cabinada deste porte. Mérito do conjunto casco/motor. É verdade que a velocidade final — exatos 31,1 nós — não foi lá muito alta, embora dentro da média para uma lancha cabinada com flybridge de 40 pés. E também nas manobras, não conseguimos avaliar o raio de giro mínimo na velocidade de cruzeiro, porque o timão ainda não estava totalmente ajustado. Ainda assim, ele era macio. Quanto à autonomia, o alcance da Real Top 40 mostrou ser de 158 milhas, na boa velocidade de cruzeiro de 26,5 nós a 3 000 rpm — uma marca razoável. Não dá para ir direto de Santos até o Rio, ou vice-versa, mas os 900 litros de diesel dos tanques são suficientes para ir do Rio a Angra, ida e volta, sem reabastecer.

## Com quem concorre

Apesar de ser maior, a Real Top 40 concorre com as lanchas com flybridge de 38 pés do mercado, que são a Intermarine 380 Full, a Phantom 385 e a Sedna 38. A lancha da Intermarine destaca-se pelas linhas elegantes, pelo bom

“  
Na aceleração, foi de 0 a 20 nós em 10,1 segundos, o que revela o bom fôlego dos motores  
”

acabamento e pelo “pedigree”, pois é a caçula do maior estaleiro brasileiro. Já a Phantom 385, que é muito bem construída, é a única dessa faixa feita por meio do processo de infusão, o que torna o barco mais leve e forte. Já a Sedna 38, outra lancha que se destaca pelo bom padrão de construção, tem a vantagem de poder ser usada também para pescar, mas, por isso mesmo, seu flybridge é menor. De todas, a Real é a única que tem dois banheiros. Mas vale lembrar que, nesse quesito, a Perimar 36 empata com a Real Top 40. No entanto, essa lancha, de 36 pés e também com flybridge, é bem menor que a Real, tanto por dentro quanto por fora.



**Onde e como testamos** A Real Top 40 foi testada nas proximidades da Baía de Guanabara, num dia de mar calmo, com ondas de 40 centímetros e vento fraco, de 6 nós. A bordo, havia quatro pessoas, 675 litros de diesel e 130 litros de água. A lancha estava equipada com dois motores Volvo, diesel, modelo D6, seis cilindros em linha, de 435 hp cada, acoplados a reversores ZF HS 80-AG e hélices Hoffmann de nibral de 590 x 635 mm.

# Resumo

## posição de pilotagem



No comando inferior, o piloto tem um painel completo, com espaço de sobra para os relógios dos motores, quadro de disjuntores, bússola e um eletrônico multifunção. Já no comando superior, o espaço no painel é bem menor. Em compensação, a visibilidade é total.



## desempenho

Com dois motores Volvo D6, seis cilindros, 5,5 litros e 435 hp cada, a máxima foi de 31,1 nós, nada mal para um conjunto casco/motor como este. Na aceleração, precisou de 10,1 segundos para chegar aos 20 nós, o que revela o bom fôlego dos motores, aliado à boa hidrodinâmica do casco e à eficiência dos hélices Hoffmann.

## cockpit



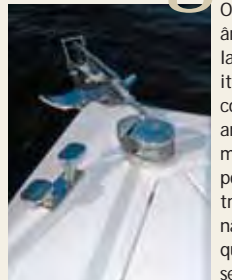
É grande e confortável. Tem um sofá em L para cinco pessoas, com porta-objetos sob os assentos, e um móvel de acrílico com minibar, geladeira, pia de aço inox e lixeira. O acesso desde a plataforma é facilitado por uma portinhola no espelho de popa, mas a água da marola da lancha invade um pouco o cockpit, que, porém, é autodrenante.

## casco



É um dos pontos fortes do barco, graças — em parte — ao V de 17 graus na popa, bem acentuado para este tipo de casco. Os hélices trabalham dentro de semitúneis, característica da construção que melhora o rendimento, fazendo com que os eixos propulsores trabalhem mais próximo da horizontal, além de diminuir o calado.

## ferragens



O guincho para a âncora e o respectivo lançador do ferro são itens de série, assim como os seis cunhos de amarração, o guarda-mancebo e a escada de popa. Mas falta uma trava na corrente, para não forçar o guincho quando a âncora estiver sendo usada.

## construção



É laminada com espuma de PVC rígida da Divinycell, no costado, convés e anteparas, o que diminui o peso do casco. Não há madeira na parte estrutural, uma garantia de vida longa para o barco. O único senão é a falta de mais iluminação no compartimento dos motores.

## motores



São dois, de 370 hp a 435 hp cada. Os dois Volvo D6 de 435 hp que equipavam a Real Top 40 neste teste formam um bom conjunto com este casco. Com eles, sobra bom espaço entre os motores na sala de máquinas. Já para trocar as correias, fica mais difícil.

## banheiro



São dois. O de hóspedes, à meia-nau, tem 1,85 de altura e um grande box fechado para banho. Já o banheiro do camarote principal, na proa, é pequeno e tem 1,83 metro de altura. Para facilitar a entrada, sua porta é bipartida, como a de alguns aviões.

## paióis



No cockpit, há um grande paiol para o material de salvatagem, mas as bóias circulares precisam ficar expostas. Já o espaço sob a escada de acesso ao piso dos camarotes pode ser usado para guardar o aspirador de pó (opcional) e os extintores.

## elétrica



Vem de fábrica com fiação codificada, quadro de disjuntores, tomada de cais, três bombas de porão com automáticos, quatro baterias de 150 Ah e um gerador de 9 KVA. Porém, o quadro geral de disjuntores fica escondido sob o banco do piloto no salão, o que não é bom.





# REAL TOP 40



## Pontos altos

- Salão bem espaçoso
- Casco macio contra as ondas
- Cozinha que vira balcão



## Pontos baixos

- Escada vertical demais para o flybridge
- Quadro geral de disjuntores escondido
- Banheiro de proa é pequeno



### Melhor aproveitamento

rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 400	8,5	21	0,40	2,47	328
1 800	10	42	0,24	4,20	193
2 200	12,7	74	0,17	5,83	139
2 600	19,5	98	0,20	5,03	161
3 000	26,5	136	0,19	5,13	158
3 500	31,1	166	0,19	5,34	152

## Ela é assim

■ Comprimento e boca	<b>12,10 m / 4,05 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,90 m</b>
■ Ângulo do V na popa	<b>17 graus</b>
■ Borda-livre proa/popa	<b>1,36 m / 1,30 m</b>
■ Pé-direito na cabine	<b>1,94 m</b>
■ Pé-direito nos banheiros	<b>1,83 a 1,85 m</b>
■ Pé-direito nos camarotes	<b>1,76 m a 2,05 m</b>
■ Combustível e água	<b>900 l / 370 l</b>
■ Peso sem motores	<b>8 500 kg</b>
■ Peso dos motores	<b>1 500 kg</b>
■ Capacidade (diurno)	<b>16 pessoas</b>
■ Capacidade (pernoite)	<b>4 pessoas</b>
■ Projeto	<b>Real Power Boats/ Wagner Ertel</b>

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

## Principais equipamentos

Duas bombas de água doce • três bombas de porão com automáticos • dois vasos sanitários elétricos • bússola • capota • CD e DVD players • TV 20" • seis cunhos • aquecedor (boiler) de água doce • filtros de combustível e de água salgada para os motores • flapes • gerador de 9 kVA • sistema de ar-condicionado com 28 mil BTU • dois GPS/chartplotter/sonda com tela de 5" • dois rádios VHF • guincho elétrico para âncora • dois limpadores de pára-brisa • dois selos mecânicos • geladeira elétrica de 80 litros • fogão elétrico de duas bocas • forno de microondas.

## Principais opcionais

Home theater com TV LCD 32" • GPS/chartplotter/sonda/radar com tela de 8,4" • piloto automático • passarela (ponte) de desembarque na popa com capacidade de 300 kg • tapete para o flybridge • revestimento de madeira teca nas áreas externas e internas.



*A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, com instrumentação Volvo.*