

# ROYAL MARINER 270

## Algo de novo no mar

Esta 27 pés, fabricada por um jovem e ousado estaleiro do Nordeste, navega sem respingar, tem bom acabamento e um estilo bem moderno



**Velocidade máxima**  
36,3 nós (a 4 700 rpm)

**Velocidade de cruzeiro**  
24 nós (a 3 500 rpm)

**Aceleração**  
8,9 s (até 20 nós)

**Autonomia**  
128 milhas (a 3 500 rpm)

**Potência**  
225 hp (no virabrequim)



**Sofás-espreguiçadeiras** de bom tamanho na proa

**Banheiro** fechado e com chuveirinho de mão

**Para-brisa** lateral extenso, que avança até as alhetas

**E**mbora tenha aberto as portas há apenas dois anos, o estaleiro pernambucano Royal Mariner chegou decidido a entrar firme no mercado de lanchas. Seus modelos — todos encomendados a projetistas independentes —, destacam-se pelo bom acabamento e não ficam nada a dever a barcos fabricados por estaleiros com bem mais tempo de experiência. É o caso desta 27 pés de proa aberta, lançamento que chama atenção já à primeira vista pelo design arrojado e pela semitarga (com função meramente estética) no casco. Seu para-brisa lateral, por exemplo, chega quase até as alhetas. Mas os destaques, de fato, cabem à distribuição interna e à navegabilidade, qualidades que estão diretamente ligadas ao fato de a RM 270 ter sido desenhada, acima de tudo, visando as condições de navegação nem sempre fáceis

do litoral nordestino — o que não quer dizer que não se adeque a outras regiões do país. O calor do Nordeste, por exemplo, pede cockpits assim, bem abertos e agradáveis. Mas a RM 270, que chega ao mercado custando a partir de R\$ 126 500 (se equipada com um motor de centro-rabeta de 225 hp), também tem banheiro fechado e até com chuveiro — e um bom chuveirinho de mão, verdadeira raridade em barcos deste tipo e porte.

Outra exigência típica do mercado nordestino são os cascos que cortem bem as ondas, já que o mar ali constantemente é picado. Pois eis aí o segundo ponto alto desta lancha: ela enfrenta as ondas de forma firme e segura, embora aderne em curvas muito fechadas. Além disso, admite motorização versátil, tanto de centro-rabeta como de popa. Sem dúvida, um bom começo para um jovem estaleiro.



**Perfil do casco**  
afilado e estilo  
esportivo,  
imitando targa

**Cockpit**  
plano e com  
circulação  
livre a bordo

**Motorização**  
de popa ou  
centro-rabeta

## TUDO ABERTO

A Royal Mariner é feita no Nordeste e, como tal, privilegia os passeios em dias de sol, podendo acomodar até dez pessoas a bordo. Daí o seu espaço interno tão generoso

O banheiro fechado, de bom tamanho e com um chuveiro de mão, é uma agradável surpresa em uma lancha deste porte e com proa aberta



Giovanni Nejar



**BOA ÁREA**

O banheiro tem bom tamanho, assim como as espreguiçadeiras na proa, que têm apoio anatômico para os braços

**Como é**

A vocação da RM 270 é bem clara: foi feita para passeios curtos, de um dia, a fim de curtir o sol no mar. E ela cumpre muito bem este objetivo. Tem uma engenhosa distribuição interna, construção confiável e navegação firme e seca. Durante o nosso teste, não respingou água nem quando enfrentou mar alto e bem picado. Além disso, tem design quase esportivo e um bom acabamento geral, embora alguns detalhes ainda careçam de soluções mais adequadas. Faltam, por exemplo, fiação elétrica estanhada e bancos giratórios e com regulagens para o piloto e acompanhante. Em compensação, o banheiro é bem mais espaçoso do que se esperaria de uma 27 pés — tem 1,33 m de altura e vigia própria para ventilação (do outro lado do casco, há uma janela fixa do mesmo tamanho, mas apenas para fins estéticos).

E sua mais agradável surpresa é oferecer um chuveiro, acessório quase sempre restrito a barcos maiores e cabinados.

Também para aproveitar o sol, tem duas ótimas espreguiçadeiras-sofás na proa. Já, na popa, apesar da folgada área de circulação para as pessoas a bordo, há um banco e um sofá em L, ambos bem confortáveis. Este último fica junto a um pequeno solário (sobre o tampo do motor, no caso da motorização de centro), tornando o cockpit ainda mais gostoso. No costado interno ficam as chaves das (duas) baterias, o extintor de incêndio e um minibar — todos fechados por portas de acrílico escurecido. Por fim, a popa tem uma plataforma com dimensões apreciáveis: 2,13 m x 0,97 m. Quando o barco está parado, vira um lugar a mais para tomar gostosos banhos de sol. E de mar, também.

**DICA DE QUEM TESTOU**

Apesar de a RM 270 não ser uma lancha barulhenta, seu nível de ruído aumenta consideravelmente acima dos 18 nós. Resolve-se este problema com um revestimento acústico na casa de máquinas, o que é apenas opcional. Peça, porque vale a pena.

**COMO TESTAMOS**

- **ONDE:** Nas águas que banham o Recife
- **CONDIÇÕES:** Mar agitado e muito picado, com ondulações de quase 1,00 m e ventos de até 14 nós
- **A BORDO:** 3 pessoas, 150 litros de combustível e 100 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 1 Volvo Penta de centro-rabeta DuoProp, 6 cilindros, gasolina, 225 hp, transmissão de 2,14:1 e hélices de inox, modelo F6

**QUEM FAZ**

A 270 Open é fabricada pelo estaleiro Royal Mariner, nas cercanias de Recife. É um projeto completamente novo e, desde já, bem sucedido. Tanto que em apenas um mês, vendeu seis unidades. Para saber mais, acesse [www.royalmariner.com.br](http://www.royalmariner.com.br) ou ligue para 81/3224-0600.

# RESUMO

## cockpit



Tem espaço amplo e livre circulação. Tudo é bem resolvido: as espreguiçadeiras na proa, o banheiro (alto e com chuveiro), o banco em L e o solário que se integra com a plataforma de popa (também de bom tamanho). Mas os bancos do piloto e acompanhante poderiam ser giratórios.



## desempenho

Chegou a 36,3 nós de velocidade final, uma ótima marca, com um motor de centro-rabeta Volvo Penta de 225 hp a gasolina. Já sua aceleração marcou 8,9 segundos, o que não chega a entusiasmar. Ou seja, é um barco veloz, mas não acelera tão rápido. Seja como for, em todas as condições de mar, demonstrou firmeza.

## pilotagem



A visão não é muito boa quando sentado, pois o para-brisa é alto e sua estrutura, bem grossa. Melhor pilotar em pé ou com o banco rebatido. Já o manete do motor está à mão e é bem sensível, facilitando o controle. Em curvas muito fechadas, a RM 270 aderna um pouco, mas não derrapa.

## motor



No teste, estava com um Volvo Penta de centro-rabeta a gasolina, de 225 hp, que rendeu ótimo desempenho. E sua autonomia, em regime de cruzeiro, foi de 128 milhas, a 24 nós. Uma boa marca se considerarmos o uso a que este barco se destina. Admite centro-rabeta de até 270 hp. Ou um motor de popa de 225/270 hp.

## paiois



Tem três. Dois abertos, na proa, abaixo das espreguiçadeiras, e um terceiro, bem grande, embaixo do painel, que comporta o salva-vidas e a caixa de gelo. A casa de máquinas é espaçosa e permite bom acesso ao motor, baterias e conexões.

## construção



O casco é resistente, mas não tão leve, pois foi construído com fibra maciça, usando resinas e tecidos combinados em três camadas, para maior rigidez. Mas o bom acabamento da laminação chama a atenção.

## elétrica



Localizado ao lado do painel, o quadro elétrico tem fácil acesso e visualização. Mas a fiação não é estanhada nem codificada. Há duas chaves de bateria, uma para motor e outra para serviço, ambas no cockpit, protegidas sob tampas de acrílico no costado.

## ferragens



Os cunhos são de boa qualidade, em inox 316 e de tamanho exato para o porte deste barco, mas faltam os de meia-nau. Há um corrimão bem firme na proa, para ser usado por quem utiliza as espreguiçadeiras. Seria muito bem-vindo um puxador para a porta do banheiro.

## hidráulica



O tanque de água, de 100 litros, atende bem ao propósito desta lancha, que são os passeios curtos. Já o de combustível, de 210 litros, poderia ser maior. Ambos são acessados facilmente. As ligações são benfeitas e acomodadas com abraçadeiras, a cada 30 cm.



Cortar ondas com firmeza e sem respingar é uma das suas virtudes. Mas ela aderna um pouco nas curvas



**MELHOR EM PÉ**

Quando sentado, a posição de pilotagem, não é das melhores, porque o banco não tem regulagens e a moldura do para-brisa é bem larga. Mas, em pé, pilotá-la é um prazer

**PARA CURTIR O SOL**

Para os banhos de sol, há as espreguiçadeiras na proa e o solário junto à plataforma de popa. Que também é bem ampla

**Como navega**

O ponto alto da RM 270 é sua capacidade de cortar ondas com estabilidade, sem bater duro e — vale ressaltar — sem molhar o cockpit. Isto se deve ao casco bem afilado e com V profundo. Já, na performance, no nosso teste, atingiu 36,3 nós de velocidade máxima, com um motor Volvo de centro-rabeta e 225 hp, uma ótima marca, sem dúvida — embora não tenha empolgado tanto assim na aceleração, que foi de apenas 8,9 segundos, de zero a 20 nós. É preciso lembrar que esse desempenho pode melhorar, uma vez que a RM 270 admite motorização de centro-rabeta mais potente (até 270 hp). Eclética, a lancha também navega com um motor de popa (de 225 a 250 hp).

Em todas as condições de mar que a testamos, sempre demonstrou firmeza na navegação. Mas, no começo, não era bem assim. E o estaleiro agiu com rapidez, ao notar que o barco adernava demais em

curvas mais fechadas. Reduziu, então, o curso do volante e resolveu parcialmente o problema. A mudança trouxe resultados positivos para o bem-estar dos passageiros, mas a RM ainda aderna mais do que o desejável, embora sem derrapar e apenas naquelas curvas muito fechadas. Também ainda causa algum desconforto o fato de o casco caturrar um pouco, em velocidades acima dos 26 nós, quando a rabeta é trimada (ou seja, erguida). Mas, no geral, a pilotagem é bem gostosa. E torna-se ainda mais agradável quando feita em pé no posto de comando, já que a espessa estrutura do para-brisa atrapalha um pouco a visão quando o piloto está sentado. Não chega a ser um grande defeito, mas poderia ser corrigido, já que a RM 270 mostrou ser um barco com grande futuro. Tal qual o jovem estaleiro que a produz. 

**COM QUEM CONCORRE**

A Royal Marine 270 tem três concorrentes diretas, apesar das diferenças. Confira



**Phantom 260 Open**

É bem construída e bem acabada. Seu casco corta bem as ondas e tem bom espaço interno, para até oito pessoas. Mas não admite motor de centro-rabeta e isso a faz perder espaço na plataforma de popa.



**Real Open 26**

Tem ótimo casco, banheiro fechado e espaçosos cockpit. Oferece opção de plataforma de popa estendida, com churrasqueira. E admite motorização de popa ou centro-rabeta.



**CD 260**

Também produzida no Nordeste, tem um design alegre e preço atraente. Seu espaço interno também é bem bolado. E o casco, com V profundo na popa, navegador. Só aceita motorização de popa.

Fotos: Arquivo NÁUTICA

# ROYAL MARINER 270



## Pontos altos

Tem banheiro com chuveiro

É veloz e corta ondas muito bem

Design moderno e quase esportivo



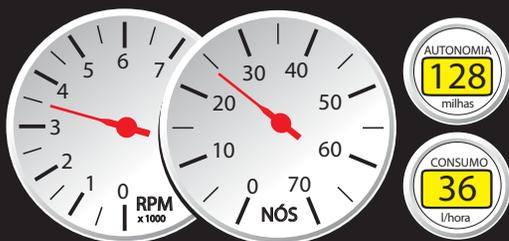
## Pontos baixos

Aderna em curvas mais fechadas

Fiação não é estanhada

Banco de pilotagem sem regulagens

## Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2600	11,9	25	0,47	2,11	90
3100	19,2	31	0,63	1,59	119
3500	24	36	0,68	1,48	128
3900	28,5	47	0,61	1,65	115
4300	31,0	52	0,60	1,68	112
4700	36,3	69	0,53	1,90	99

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

## Principais equipamentos

Guarda-mancebo de inox • 4 cunhos de amarração de inox • solário de popa • chuveirinho de popa • abastecimento externo de água e combustível • luzes de led, cortesia e navegação • quadro elétrico • minibar em acrílico • lixeira • porta-copos em acrílico • porta-geleira • banheiro completo com vaso manual • 1 bomba de porão.

## Principais opcionais

Bússola • capota • sonorização • revestimento acústico no paiol do motor • gps c/ sonda integrada • pintura externa personalizada • guincho elétrico • rádio vhf • carreta de encalhe • luz estroboscópica • bomba de porão extra • churrasqueira • porta-varas • tapete náutico.

## Quanto custa

a partir de R\$ **126 500** (com um motor Volvo Penta centro-rabeta, de 225 hp)



## É assim

■ Comprimento total	<b>8,20m</b>
■ Boca	<b>2,65m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,88m</b>
■ Borda-livre na proa	<b>0,82 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>0,77m</b>
■ Altura no banheiro	<b>1,32m</b>
■ Combustível	<b>210 l</b>
■ Água	<b>100 l</b>
■ Peso sem motor	<b>1 200kg</b>
■ Peso do motor	<b>419 kg</b>
■ Pessoas	<b>10</b>
■ Projeto	<b>Abelardo Santos – Polo Design</b>

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

