



ARMADA 400 GRAN, COUPÉ



Boa marca, bom barco



Casco com V bem acentuado na proa e popa

Cabine com dois camarotes fechados

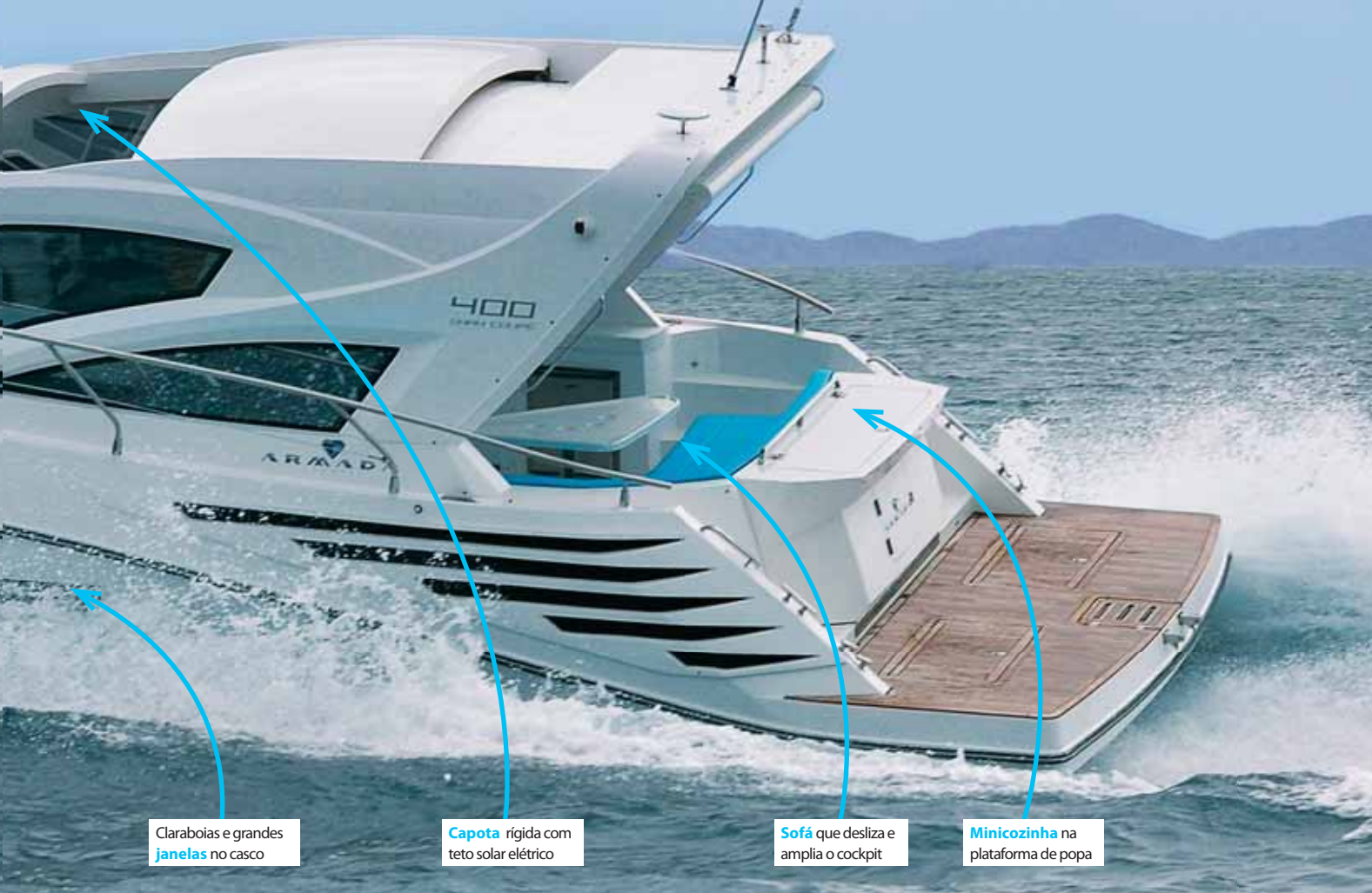
Um só banheiro, com boxe para banhos

A Armada 400 Gran Coupé usa o mesmo casco de uma 38 pés de comando aberto, mas ganhou teto solar e virou um novo barco

O estaleiro catarinense Armada Yachts destacou-se no mercado logo na sua primeira lancha, a 300M Cabrio. Pouco mais de cinco anos depois, esta fábrica já tem perto de 150 unidades entregues deste modelo, hoje, o menor da marca, que passou a investir em lanchas maiores e mais sofisticadas. A mais recente é esta aqui, a Armada 400 Gran Coupé, que apesar de o “400” no nome sugerir um barco de 40 pés, usa o mesmo casco da lancha de comando aberto Armada 380 Gran Cabrio, com pouco mais de 38 pés. A diferença fica no cockpit, que na Armada 400 Gran Coupé é coberto (ou

descoberto, conforme a conveniência do momento) por uma capota rígida com teto solar com comando elétrico, recurso que criou um novo gênero de barco no segmento das lanchas de comando único, as chamadas HT — abreviação de “hard top”, ou teto rígido.

Completa, com dois motores a diesel de 350 hp cada (potência mais indicada pelo estaleiro) e propulsão Mercruiser Bravo III XR, como usado neste teste, esta lancha custa cerca de R\$ 1,1 milhão, preço na média da sua categoria, mas bem interessante, considerando seu ótimo nível de construção e acabamento. Assim como os demais modelos da marca, este pode ter o interior personalizado pelo cliente e traz soluções incomuns para o uso do espaço a bordo, como o sofá de popa que desliza sobre trilhos, para aumentar generosamente a área livre a bordo. Além disso, a Armada 400 Gran Coupé aceita dois motores não só de centro-rabeta convencionais como também com o sistema IPS, da Volvo, ou o Axius, da Mercruiser, ambos com comando por joystick, uma facilidade muito de acordo com uma lancha moderna e de navegação fácil, como demonstrou neste teste.

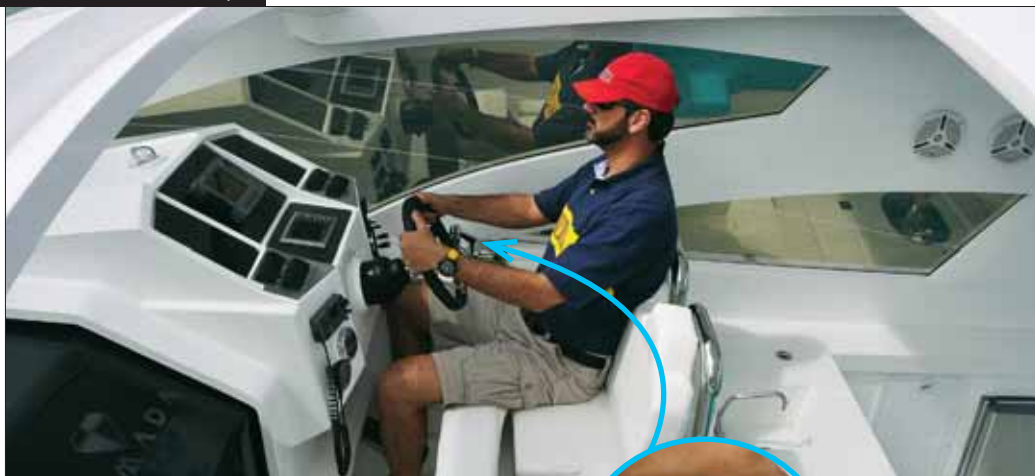


Claraboias e grandes janelas no casco

Capota rígida com teto solar elétrico

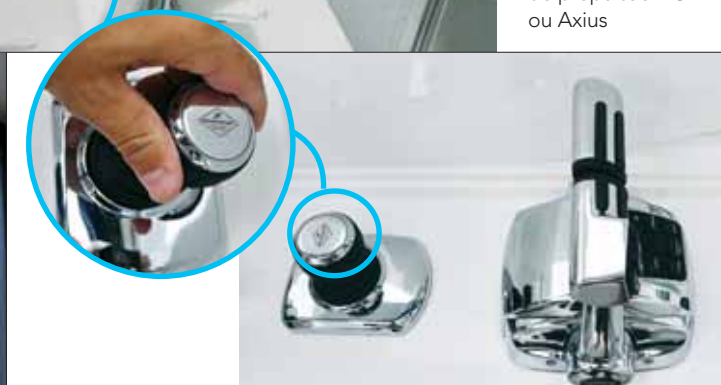
Sofá que desliza e amplia o cockpit

Minicozinha na plataforma de popa



POSTO DE COMANDO

A ampla visão que o para-brisa proporciona, o conforto do banco e o teto solar aberto tornam a pilotagem bem gostosa. E fica ainda melhor quando se tem um joystick para manobras, usado com as opções de propulsão IPS ou Axis



MUITA LUZ NATURAL

A boa iluminação natural nos ambientes internos é uma das melhores qualidades desta lancha. Na sala, a porta de vidro da entrada avança sobre o teto com claraboias e o efeito é extraordinário





PARA FRENTE OU PARA TRÁS

O espelho de popa, com sofá na frente e minicozinha atrás, avança e recua ao toque de um botão, para aumentar o cockpit. Já o paiol dos motores é bom, mas seu acesso atrás poderia ser maior



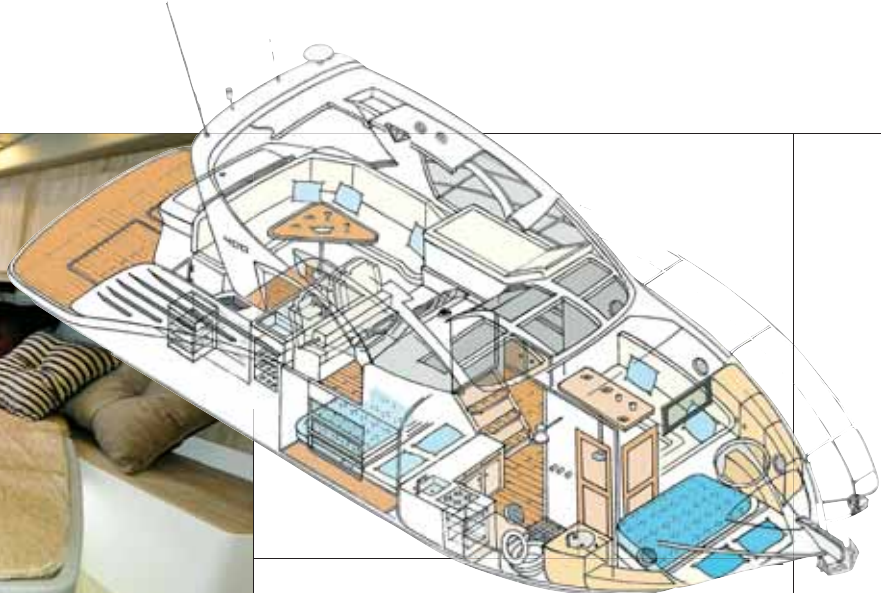
Na popa, um recurso interessante: o conjunto sofá e minicozinha desliza, para aumentar ou diminuir a área



ESPAÇO DE CONVIVÊNCIA

No cockpit, o enorme teto solar elétrico garante luz natural e boa ventilação em toda esta área de convivência a bordo, que tem um bom solário ao lado do posto de comando





Como ela é

Esta lancha segue a atual tendência do farto uso dos vidros para criar ambientes protegidos, mas com muita luminosidade e ampla visão do lado de fora do barco. Seu para-brisa é largo, alto, sem divisórias e a cabine tem várias janelas. A bordo, há dois camarotes fechados, com camas largas e muito confortáveis, para até dois casais dormirem a bordo. O camarote à meia-nau dá um show de aproveitamento de espaço e tem ótimos armários. Só há um banheiro e não muito grande, mas com boxe e, acima dele, uma claraboia, que ilumina muito bem todo o ambiente. Na sala, conjugada com a cozinha, uma porta de vidro dá acesso ao convés e avança sobre a cobertura da cabine, para aproveitar toda a luz natural que penetra pelo para-brisa e pelo teto solar, quando ele está aberto. O resultado disso é formidável e disfarça até o pouco espaço da cozinha, que, porém, é bem servida de armários. Mas nada chama mais a atenção do que o cockpit, que reúne sala, minicozinha e posto de comando, envolvidos por janelas bem avantajadas e sob um teto solar elétrico de ótimo tamanho. À ré, além de um sofá que desliza sobre trilhos, para frente e para trás — e aumenta bastante os espaços — outra coisa que agrada é a plataforma de popa, com boas dimensões (3,44 m x 1,30 m) e atendida por outra minicozinha. Já não tão bom é o apertado acesso à proa pelas laterais, que dificulta bastante a passagem até o solário e a âncora, mas não diminui os méritos deste barco.



BOM PERNOITE

A cabine tem dois camarotes, um na proa outro a meia-nau, ambos com boas camas de casal. Só há um banheiro, mas bem bonito e completo



No bonito banheiro, até o boxe para banhos tem claraboia no teto, para deixar entrar luz externa dentro da cabine



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Florianópolis
- **CONDIÇÕES:** ventos de 10 nós e mar com ondas curtas de até meio metro
- **A BORDO:** 2 pessoas, 400 litros de combustível e 220 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 motores diesel Cummins Mercruiser QSD 4.2 de 350 hp cada, com sistema Axius e rabetas Bravo 3 XR, com hélices contrarrotantes de aço inox de passo 24 polegadas e relação de transmissão de 1,81:1

QUEM FAZ

O estaleiro catarinense Armada Yachts está no mercado há cinco anos e tem em sua linha as lanchas 300 M Cabrio, 380 Gran Cabrio e 440 Sport Coupé e 440 Sport Fly. Para saber mais, acesse www.armada.com.br ou ligue 48/3242-9600.



Como navega

A Armada 400 Gran Coupé pesa mais de 8 000 kg com dois motores diesel Mercruiser 350 e propulsão Axius. Não é pouco, embora este seja um dos conjuntos mais leves da categoria. Mesmo assim, no teste, alcançou a boa velocidade de cruzeiro de 29,9 nós, com autonomia de 209 milhas, cortando sem esforço as águas picadas de Florianópolis. Em regime econômico, em confortáveis 25,6 nós, o ruído da motorização não incomodou ninguém, mas ficou acima do desejável nas rotações altas. Já a aceleração, de 12,7 segundos até os 20 nós, foi dentro da média da categoria. Sem molhar o para-brisa com borrifos e adernando só o suficiente para provar sua agilidade nas manobras mais bruscas, ela alcançou 34,8 nós de velocidade máxima. Se estivesse com motores centro-rabeta a gasolina (a única opção são dois de 380 hp cada), esta lancha provavelmente poderia superar os 40 nós e ser mais rápida também na aceleração e nas retomadas de velocidade, mas seu consumo seria mais elevado. Já a potência mínima indicada pelo estaleiro (dois motores de 300 hp cada), pode ser pouco eficiente para o peso deste casco. 📍



NA ÁGUA

No teste, a Armada 400 Gran Coupé não foi exuberante na aceleração nem na velocidade máxima, mas saiu-se muito bem no cruzeiro e mostrou ser fácil de pilotar

PASSAGEM DIFÍCIL

O acesso lateral entre a popa e a proa peca por ser bem apertado

COM QUEM CONCORRE

A Armada 400 Gran Coupé concorre com três lanchas importadas e duas nacionais. São elas:



Faeton 380 HT

Construída na Espanha, tem casco moderno, com dois camarotes e igualmente um banheiro. Seu ótimo acabamento também é destaque.



Atlantis 40

Fabricada na Itália, tem teto solar semirrígido, duas suítes e ótimo acabamento. Navega firme e tem casco bem equilibrado.



Beneteau Flyer GT 38

Lancha francesa, mas já montada no Brasil, de casco ágil e veloz. É um barco elegante, com dois camarotes e também apenas um banheiro.



Cimitarra 380 HT

É uma das mais recentes lanchas do estaleiro gaúcho Cimitarra. Tem cockpit e cabine amplos, com acabamento simples, mas ótimo custo-benefício.



Top Line 410 HT

Tem navegação macia, ótimo acabamento e um dos melhores postos de pilotagem da categoria.

RESUMO



pilotagem

A visão à frente é eficiente, graças ao enorme para-brisa e à boa posição do banco. Contudo, a leitura dos instrumentos dos motores não é muito fácil quando se pilota sentado

paíóis

Os melhores paíóis ficam na plataforma, no espelho de popa e sob o sofá do cockpit. Porém, apesar de o compartimento dos motores ter entrada grande, o espaço dentro dele é limitado



cockpit

Espaçoso, bem dividido e com o conforto de um teto-solar elétrico. Acomoda oito pessoas e pode ter minicozinha completa. O sofá de popa desliza sobre trilhos, para aumentar o espaço livre



desempenho

A aceleração, de 12,7 segundos até 20 nós, não empolgou, mas a velocidade de cruzeiro, de 29,9 nós, com 209 milhas de autonomia, agradou. Já a máxima, de quase 35 nós, ficou dentro do esperado

Navegação em cruzeiro



construção

A laminação é manual, com tecidos biaxiais e resina poliéster. O fundo do casco é de fibra maciça. Já o costado e o convés são de sanduíche de fibra de vidro e espuma de pvc rígida



cabine

Tem um camarote e uma suite, ambos com camas de casal muito boas, mas um banheiro só. A cozinha é apertada, mas completa



motor

A lancha testada tinha dois motores diesel de 350 hp cada, com propulsão Axis. Mas há outras quatro opções de centro-rabeta: três a diesel e uma a gasolina, entre 300 e 380 hp cada

elétrica

As instalações são bem montadas e com fios estanhados, mas só parcialmente codificados. As baterias, bem protegidas no porão, e o quadro de disjuntores, na cozinha, têm fácil acesso



ferragens

As ferragens são de aço inox de boa qualidade. Há bons pegadores no cockpit e os cunhos são bem dimensionados, mas o passa-cabos para aliviar a pressão nos cunhos da proa pode atrapalhar a circulação



hidráulica

Há dois tanques de combustível, de 300 litros cada um, mas faltam abraçadeiras duplas no sistema. Já o de água comporta 230 litros, embora o recomendado, neste caso, seja 300 litros



Pontos altos

Estilo moderno e atraente

Ótima construção e acabamento

Navegação ágil e firme



Pontos baixos

Instrumentos mal posicionados

Cozinha um tanto apertada

Faltam abraçadeiras nas mangueiras

Principais equipamentos

Sonda e gps • rádio vhf • farol c/ controle remoto • gerador • aquecedor de água • transformador p/ cais 220 v • ar-refrigerado • guincho elétrico c/ 50 m de corrente • fogão elétrico • geladeira inox na cabine • flapes c/ indicador no painel • sistema de som • tv de led • teto solar elétrico • churrasqueira.

Principais opcionais

Piso de teca no convés • máquina de gelo • sistema de controle de incêndio • toldo elétrico • suporte p/ motor de bote • suporte p/ bote.



Quanto custa

Cerca de R\$ **880 mil** ou R\$ **1,1 milhão**
(com dois motores a gasolina, de 380 hp cada e itens de série) (com dois motores diesel de 350 hp cada, com sistema Axis e opcionais)



É assim

■ Comprimento total	11,70 m
■ Boca	3,75 m
■ Calado com propulsão	0,80 m
■ Borda-livre na proa	1,15 m
■ Borda-livre na popa	1,20 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,98 m
■ Altura no banheiro	1,79 m
■ Combustível	600 litros
■ Água	230 litros
■ Peso sem motores	6 800 kg
■ Peso dos motores	1 550 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	12/4
■ Projeto	Squadra Naval