



REAL POWER
BROCKER NÁUTICA
YACHTS®
TOP 320

Menor, mas até melhor

No rastro do sucesso do modelo de 35 pés, a nova lancha da Real Power Boats tem pouca coisa a menos no comprimento e mais méritos no conjunto, embora navegue tão bem quanto



Cabine com duas camas de casal e banheiro fechado

Várias janelas na proa para mais iluminação natural na cabine

Casco com V acentuado, para navegar em mares agitados



BROCKER NÁUTICA

YACHTS

A Real Power Top 320 foi uma das favoritas do último Rio Boat Show. Fabricada pelo estaleiro Real Power, que já produziu mais de 9 000 barcos em seus 25 anos de vida, é uma versão pouca coisa menor de um recente modelo campeão de vendas do estaleiro, a Top 350, de 35 pés, também testada por NÁUTICA logo após no salão carioca do ano passado. Lançada na esteira deste sucesso, a Top 320, que tem apenas três pés a menos, consolida o estaleiro como maior fabricante nacional de lanchas entre 30 e 40 pés, pelo menos em número de modelos, com nada menos que cinco nesta faixa de tamanho.

Apesar de seguir o mesmo estilo dos outros modelos da sua linha — e de ter grande semelhança com o Top 350 —, a 320 inovou um pouco mais. Os costados ganharam entradas de ar esportivas e as janelas da cabine cresceram um pouco, para melhorar a iluminação interna. O projeto do

enfoque na navegação em qualquer condição de mar, como costuma acontecer com os barcos da marca. Assim sendo, tal qual sua irmã de 35 pés, a Top 320 tem navegação firme e esportiva, além de cockpit bem aberto e amplo, e uma cabine razoável — mas custa entre R\$ 150 000 e R\$ 250 000 a menos, dependendo da motorização e equipamentos escolhidos.

O interessante é que esta lancha aceita nada menos que 12 opções de motorização, gasolina ou diesel, com potência total entre 320 (neste caso, um só motor, mas acima disso apenas em pares) e 520 hp. Uma versatilidade que favorece a adequação a vários tipos de gostos e bolsos. A versão mais em conta, com dois motores a gasolina de 220 hp cada, custa cerca de R\$ 350 000, um ótimo custo-benefício. Já com dois motores diesel Volvo D3, de 200 hp, como na versão testada, seu preço sobe para cerca de R\$ 440 000.

CAÇULA VERSÁTIL

A Real Power Top 320 lembra bastante a irmã mais velha, de 35 pés, mas, dependendo dos motores e opcionais, pode custar bem menos



Posto de pilotagem com banco para duas pessoas e instrumentos fáceis de ver no painel

cockpit para até 12 pessoas

Costado alto e com entradas de ar esportivas



Motorização com 12 opções, entre diesel e gasolina



BROCKER NÁUTICA YACHTS®


POPA PRÁTICA

A popa é bem prática. A plataforma tem uma escadinha embutida, com bom tamanho e (ótimos) quatro degraus, o que ajuda bastante na hora de voltar para bordo. E sob o solário de popa, há uma grande caixa de fibra, que serve como paiol e, também, como isolamento acústico extra para o compartimento dos motores.



O costado alto permite boa altura também na cabine, que tem bom banheiro e duas camas de casal

BONITO E EQUIPADO



O banheiro tem estilo simpático e vaso sanitário embutido, que permite tomar banho sentado, se o barco estiver balançando demais. Além do chuveiro, há uma duchinha junto ao vaso, o que poucos barcos dessa faixa oferecem.



ABERTURAS ASCO

BROCKER NÁUTICA

YACHTS

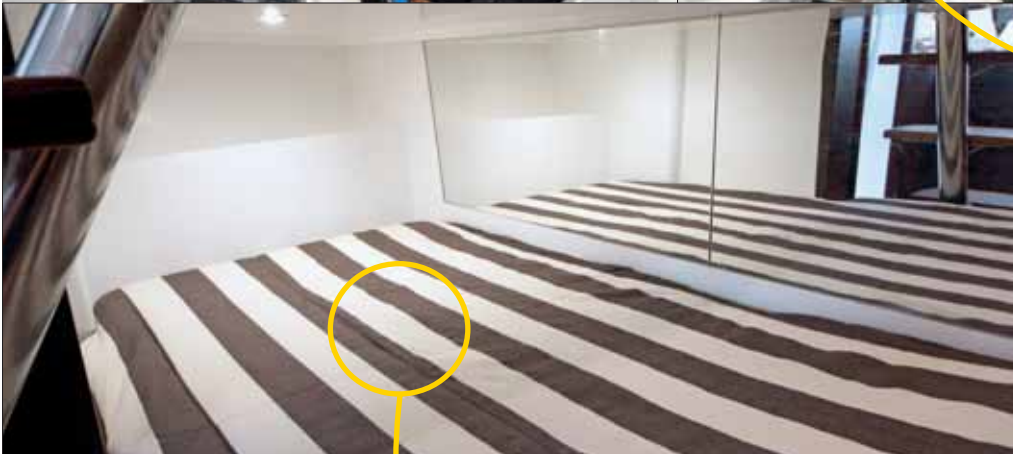
a sensação de espaço interno. Já, a meia-nau, entradas de ar nos costados, para ventilação do paiol dos motores, lembra os carros esportivos — e ficou bem bonito.

POWER TOP 320



PILOTAGEM EM PÉ

Esta lancha é ágil, navega muito bem e sua pilotagem é empolgante. Mas, apesar de o banco ser bastante confortável, o piloto precisa ficar em pé, porque o para-brisa é bastante inclinado e com uma larga moldura de fibra, que atrapalham a visão à frente, quando sentado.



CAMA DE MEIA-NAU

A segunda cama de casal fica no local onde o barco menos balança, mas, apesar de comprida, é estreita e carece de melhor iluminação e ventilação natural.





PASSEIO E PERNOITE

As janelas na proa deixam a cabine bem agradável nesta parte do barco, que tem cama e uma cozinha compacta.

No cockpit, o arranjo dos bancos e sofás permitem o seu uso como uma sala ao ar livre



A cabine, embora sem muitos enfeites, é bem honesta e o cockpit agrada muito pela distribuição e fácil circulação

Como ela é

A exemplo das outras lanchas da Real Power Boats, esta prioriza ao máximo o aproveitamento da área externa, mesmo que isso signifique abrir mão de espaços maiores na cabine, que, no entanto, mesmo sem enfeites ou detalhes que mereçam destaque, é honesta e com boa altura, de 1,78 m — embora não tão boa assim nas (duas) camas de casal, uma na proa e outra na meia-nau. A primeira, com 1,87 m por 1,30 m, tem um recorte que pode incomodar na hora de dormir e a outra, além de

um pouco escondida e sem iluminação natural, é comprida, mas estreita, com 2,00 m x 0,97 m. Apesar disso, as acomodações abrigam dois casais ou um casal com dois filhos, por exemplo. No banheiro, além do bom pé-direito, armário e vigia para ventilação, há bom espaço para o banho, embora sem boxe fechado. Já o cockpit, ótimo, recebe até 12 pessoas. Sem contar um solário de 1,55 m por 1,25 m na proa e outro que pode virar sofá na popa, há, nos bordos, três sofás com cómodos assentos, embora os encostos sejam finos e um pouco desconfortáveis. O posto de pilotagem tem dois bancos muito bons para navegar e com encostos reversíveis, que ficam voltados para a proa ou para a popa, neste caso, integrando-se com o restante do cockpit, para formar um tipo de sala de estar. Um arranjo típico (e frequentemente elogiado) dos barcos desta marca.

COMO TESTAMOS

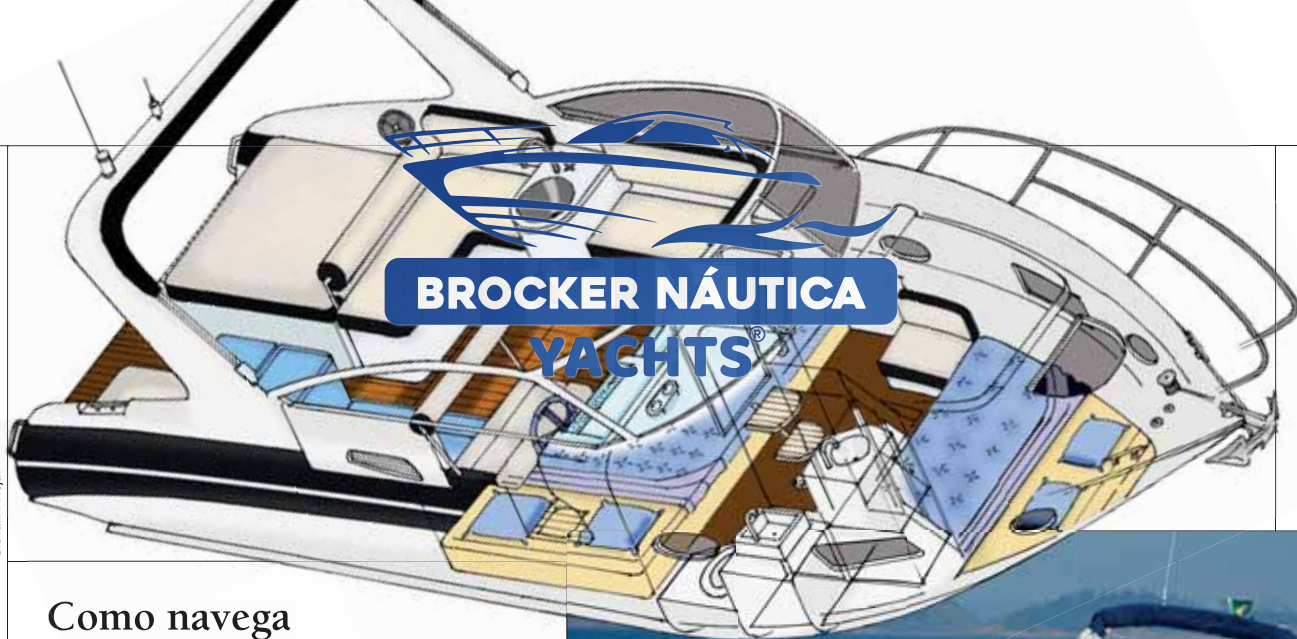
- **ONDE:** Rio de Janeiro
- **CONDIÇÕES:** mar calmo, com ventos entre 5 e 7 nós
- **A BORDO:** quatro pessoas, 450 litros de combustível e 170 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** dois Volvo D3, de 200 hp cada, a diesel, com rabetas DPH com hélices contrarrotantes de aço inox de 3 pás, modelo F6, com relação de transmissão de 1,78:1.

QUEM FAZ

A Real Power Boats, estaleiro criado em 1986, ocupa uma área de 62 000 m², no Rio de Janeiro, e já produziu mais de 9 000 barcos, o que o coloca entre os maiores do país. Para saber mais, acesse www.powerboats.com.br.



Giovanni Nejar



BROCKER NÁUTICA YACHTS®

Como navega

No teste, equipada com dois bem equilibrados motores diesel Volvo D3, de 200 hp cada, com comandos eletrônicos (mas hélices um pouco curtos demais, o que dá mais agilidade embora comprometa um pouco a velocidade final), a Top 32 mostrou, de fato, desenvoltura na navegação, extrema leveza ao pilotar e notável capacidade de cortar ondas altas, com boa velocidade. Depois, com o mar mais baixo, cruzamos de diversas formas as ondulações geradas por barcos maiores e, em todas as ocasiões, o casco foi excepcionalmente firme e seguro, além de não dar pancadas secas. No desempenho, apesar de levar longos 12,7 segundos para ir do repouso aos 20 nós, marca um pouco decepcionante, atingiu com facilidade o regime de cruzeiro, que ficou bem estável, chegando a 30,4 nós (velocidade que dá a este casco uma autonomia de razoáveis 164 milhas), e sua máxima foi de 36,7 nós, esta sim uma ótima marca. O teste deixou claro que esta lancha pode manter uma boa relação entre desempenho e consumo mesmo com motores menos potentes,



e a diesel. Por exemplo, com dois motores diesel de 170 hp, ela deve ficar menos veloz, mas ainda terá uma velocidade de cruzeiro bem confortável, na casa dos 25 nós — e sua autonomia subirá para perto de 205 milhas, suficiente para ir do Guarujá ao Rio de Janeiro sem reabastecer. Já, na opção mais potente, com dois motores a gasolina de 260 hp cada, indicada para quem deseja muita aceleração e velocidade final acima dos 45 nós, o consumo de combustível deve subir quase 30% — mas a adrenalina também. ⚓

CASCO FIRME
A pilotagem desta lancha, com motores diesel de 200 hp, foi prazerosa e o casco portou-se com muita firmeza e desenvoltura no teste

COM QUEM CONCORRE

A Real Power Top 320 concorre com estes seis modelos, entre 30 e 32 pés.



Columna 32.5 Sport Cruiser
É bem construída, com bom acabamento e navegação segura e estável. Tem cabine e banheiro grande.



Segue 32
Argentina, bem acabada e com cabine alta e espaçosa. Seu cockpit é muito bem dividido e a pilotagem, boa.



Bayliner 310BR
Ainda importada, é muito bem construída, com ótimo acabamento, cabine grande e bom cockpit.



Armada 300M
Tem estilo bem arrojado e acabamento acima da média. O cockpit é amplo e a cabine, alta.



Ecomariner 330
Lancha rápida e boa em mares ruins, com cabine um pouco acanhada, mas cockpit espaçoso.



Ventura 315
Agrada pela construção, bom acabamento e excelente arranjo na cabine. O cockpit também é bom.

RESUMO

BROCKER NÁUTICA YACHTS®



pilotagem



Firme e ágil, o que torna a pilotagem empolgante. A leitura dos instrumentos é ótima, mas o para-brisa, muito inclinado e com moldura larga, prejudica a visão à frente, quando o piloto está sentado.

paioís

Existem vários a bordo. Abaixo do solário, há um enorme e, na plataforma de popa, outro, onde cabem uma defesa grande e uma âncora reserva.



cockpit

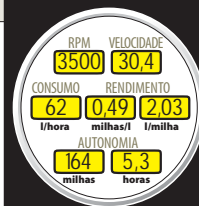
Tem espaço equivalente ao de uma lancha de 35 pés. Os bancos do posto de comando e o solário de popa têm encostos rebatíveis, para virarem para o meio do cockpit e formarem uma saleta.



desempenho

Muito bom, com dois motores diesel de 200 hp. A aceleração, em 12,7 segundos, desapontou um pouco, mas a velocidade final, de 36,7 nós, empolgou. A de cruzeiro foi de razoáveis 30,4 nós.

Navegação em cruzeiro



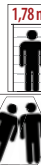
construção

Casco todo laminado manualmente em fibra maciça, o que aumenta a robustez, mas também o peso do barco. O processo industrial segue as normas ABNT.



cabine

Tem bom acabamento e altura de 1,78 m. Nenhuma das duas camas é ótima, mas a de proa tem bom tamanho, 1,87 m X 1,30 m.



motores

Esta lancha aceita dez opções a diesel, com potência total entre 320 e 520 hp, e duas a gasolina, entre 440 e 520 hp. Os modelos a diesel Volvo D3, de 200 e 220 hp, podem ter joystick.

elétrica

Há uma bateria de serviço e duas para os motores, muito bem instaladas. O painel fica na cabine e as chaves gerais no cockpit. A fiação é comum, mas com conexões estanhas e calhas e dutos apropriados.



ferragens

Muito boas. Os cunhos de meia-nau ficam mais à proa, nas bochechas, e portanto mais distantes do piloto. A escada de popa é de embutir e tem quatro degraus, o que é excelente.



hidráulica

As instalações são boas, mas o sistema de combustível deveria ter abraçadeiras duplas e tanque um pouco maior. Há três bombas de porão e o escoamento dos drenos do cockpit vai direto para fora do casco.



Pontos altos

Excelente navegação

Bom espaço no cockpit

Construção confiável



Pontos baixos

Encostos finos nos sofás

Camas um pouco estreitas

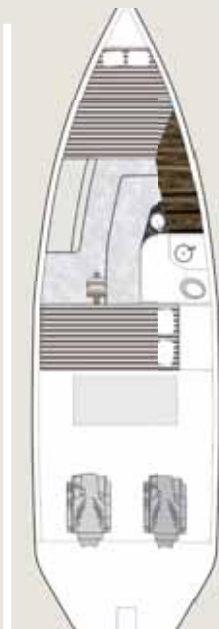
Visão ruim no banco do piloto

Principais equipamentos

Carreta de encaixe • 3 bombas de porão c/ acionamento automático • 3 baterias • bomba de água doce • capota • frisos e guarda-mancebo em inox.

Principais opcionais

Guincho elétrico p/ âncora • vaso sanitário elétrico • flapes • sistema de som • gps • acabamento em teca • tv/dvd • microondas • frigobar • inversor • ar-refrigerado • gerador • churrasqueira elétrica • farol c/ controle remoto • carregador de baterias.



Quanto custa

Cerca de R\$ **440 000** (com os itens de série e dois motores Volvo D3 de 200 hp, como os do teste)

É assim

■ Comprimento total	9,80 m
■ Boca	2,98 m
■ Calado com propulsão	0,90 m
■ Borda-livre na proa	1,25 m
■ Borda-livre na popa	1,02 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,78 m
■ Altura no banheiro	1,78 m
■ Combustível	350 litros
■ Água	175 litros
■ Peso sem motores	3 700 kg
■ Peso dos motores	880 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	12/4
■ Projeto	Paulo Renha