



# TOP 410 HT

## Uma boa estreia

Um novo estaleiro que já começa com uma lancha cabinada de 41 pés. Eis um projeto ambicioso, mas bem-sucedido



**Navegação**  
macia e estável

**Cabine** com dois camarotes

**Teto solar**  
elétrico



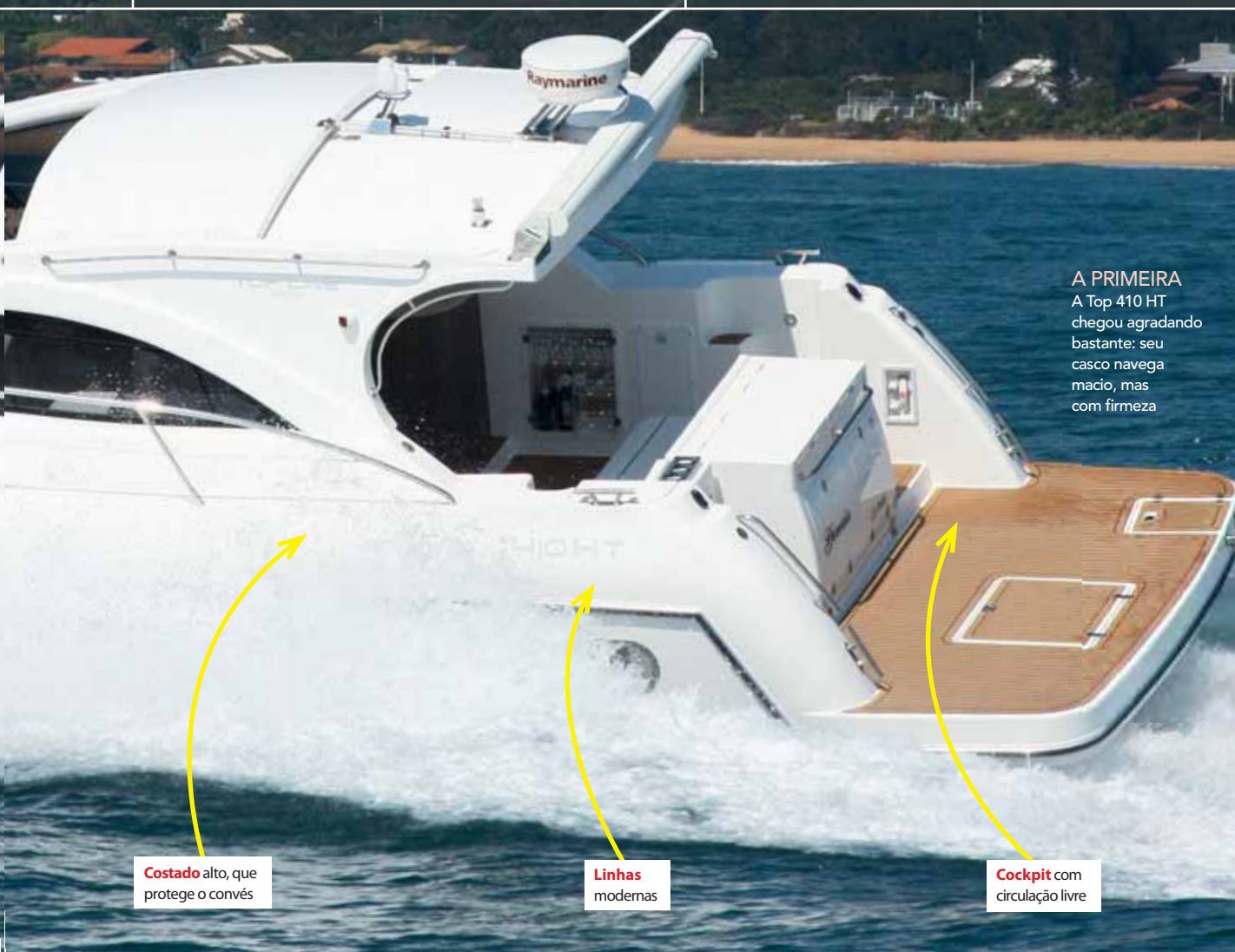


**N**ão deixa de ser uma grande ousadia abrir uma fábrica de barcos e, lançar uma lancha cabinada de 40 pés com um projeto próprio. Mas o catarinense Ademir Lima não temeu o desafio. Com um currículo de mais de 30 anos e décadas no mercado náutico (comandando construções de lanchas na Mariner e na Schaefer, entre outras empresas), ele uniu-se ao filho e, em maio de 2010, inaugurou o estaleiro Top Line, na Grande Florianópolis. Até aqui, foi um ótimo começo. Embora com capacidade de produção ainda modesta, de apenas oito barcos por ano, Ademir já colocou na água sete unidades da sua lancha de estreia, esta Top 410 HT, e está construindo outras três, todas já vendidas.

Uma explicação sensata para esse bom resultado de um barco ainda pouco conhecido no mercado é a qualidade dessa lancha de capota rígida (o hard top da sigla HT), mas com teto solar municiado por controle elétrico. Não se trata de um barco de alto rendimento, apesar de seu visual meio esportivo. Neste nosso teste, sua velocidade máxima foi apenas modesta: 31,9 nós — embora essa marca deva

melhorar com a instalação mais adequada das rabetas, que melhoram o desempenho nas medições. Mas, navegar na água não é o objetivo deste modelo. Seu principal atributo é a excelente estabilidade de navegação, muito macia quando em velocidade de cruzeiro, e própria de uma lancha criada — e testada — nas complicadas condições de mar do Sul do país.

Bem-acabada, mas sem excessos de ornamentos, a Top 410 HT tem outro destaque: o cockpit muito bem dividido, com dois sofás formando ambientes diferentes. Na cabine, oferece dois bons camarotes, arejados e bem iluminados, mas apenas um banheiro, enquanto a maioria das suas concorrentes já acena com duas suítes. Há, também, quem considere o seu preço um pouco salgado — cerca de R\$ 950 000, com dois motores Mercruiser de 320 hp cada. Mas não chega a destoar totalmente da média do segmento. E ela ainda oferece alguns opcionais só encontrados, em geral, nos legítimos barcos para pesca, porque ela também visa o que gostam de, de vez em quando, fisgar um peixinho. Até nisso, há certa ousadia.



**A PRIMEIRA**  
A Top 410 HT chegou agradando bastante: seu casco navega macio, mas com firmeza

**Costado** alto, que protege o convés

**Linhas** modernas

**Cockpit** com circulação livre



# DESCOBRINDO OS DETALHES

## BROCKER NÁUTICA YACHTS®

### NO CONVÉS

As passagens laterais, da popa para a proa, são largas o suficiente e o guarda-mancebo, de altura correta. Há um grande solário na proa, para três pessoas



### PARA FACILITAR

Ao contrário da maioria das lanchas, o painel que controla o gerador e, também, o CD player ficam no cockpit, atrás do piloto — e não dentro da cabine. Ali, há, ainda, uma segunda cozinha, com geladeira

### ALTOS E BAIXOS

Com materiais adequados e organização elogiável, a parte elétrica da casa de máquinas e os revestimentos termo acústicos são altamente elogiáveis. Já a hidráulica falhou na conexão dos filtros de diesel, com braçadeira única nas mangueiras

### CERTO E ERRADO

A posição de pilotagem se destaca como uma das melhores da categoria. O banco, confortável e na posição correta, e o painel, bem visível, ajudam muito. O que atrapalha é o lugar escolhido para o suporte do microfone do rádio vhf, debaixo do painel e escondido demais.







# BROCKER NÁUTICA YACHTS®



## POPA E CAPOTA

A plataforma de popa é bem generosa e tem paió isidem. E, se o sol castigar demais, um toldo pode ser aberto manualmente, para proteger toda a área da popa



## VAI UMA PICANHA?

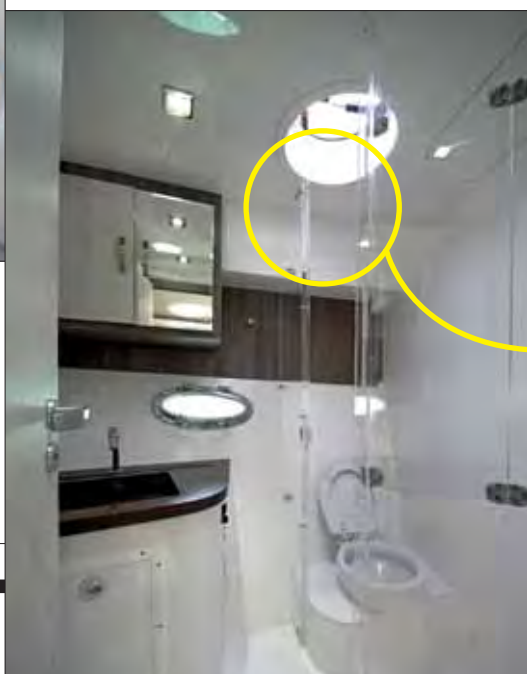
Na popa, incorporado à plataforma, há muitos paióis. E, sobre eles, um conjunto de pia e churrasqueira elétrica, ambas de bom tamanho



## PESCAR E PASSAR

Na popa, a caixa para iscas vivas (que também pode ser usada como geleira) agrada aos pescadores em particular. Já o acesso ao convés lateral por este lado é ruim, porque é necessário pisar no sofá, para poder passar

Há só um banheiro. Mas ele é amplo, bem arejado, iluminado e com ótimo chuveiro



## POR DENTRO

Na cabine, a sala é simples e a cozinha, apesar dos armários, é apertada e com pia rasa. Já o banheiro, bem iluminado e ventilado, tem ótimo boxe (fechado) para banho





**BEM DIVIDIDO**  
Embora tenha espaços que formam ambientes diferentes, o cockpit não é nada atravancado

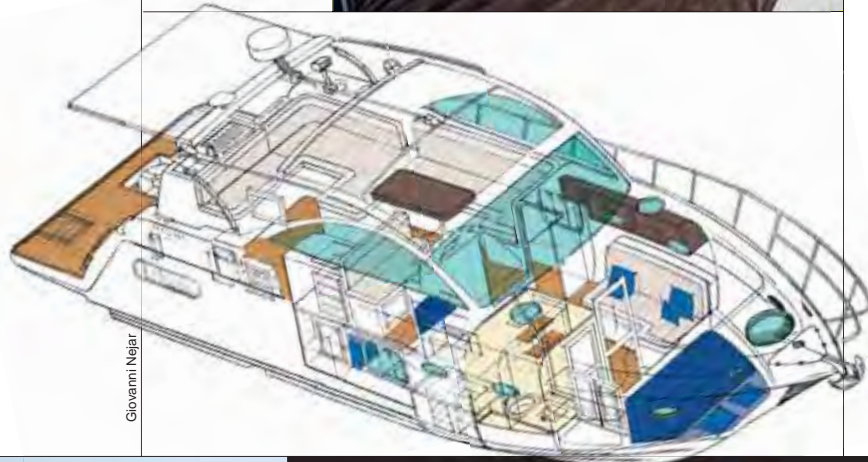
**BONS SONOS**  
Na cama do camarote de meia-nau cabem um casal e uma criança. Ela tem 1,94 x 1,62 m



## Como ela é

A vocação natural da Top 410 HT são os passeios, mas ela tem uma boa cabine, para dois casais e uma criança — esta, dormindo junto na cama do camarote à meia-nau, que é bem espaçosa mesmo, com 1,94 m X 1,62 m. Também o camarote de proa oferece cama sem apertos: 1,85 m x 1,54 m. Só há um único banheiro na cabine, mas ele também é amplo e com boxe fechado para banhos. A rigor, os pontos baixos da cabine ficam para a sala, que não tem mesa, e para a cozinha, um pouco apertada.

Mas o cockpit corrige em parte essa lacuna da cozinha, porque tem geladeira (pequena, de 80 litros) e fogão elétrico, de duas bocas. Tem, também, churrasqueira e pia, ambos de frente para a plataforma de popa, que é igualmente ampla, com 5,5 m<sup>2</sup> de área. A divisão do cockpit, aliás, é um dos méritos da Top 410 HT. Além do posto de comando com banco duplo, há um grande sofá com mesa e um segundo sofá, em J. No total, cabem dez pessoas sentadas, numa boa, sem incluir o solário, na proa, que tem 3,3 m<sup>2</sup>. A lamentar, apenas, o acesso lateral de bombordo, que obriga a pessoa a pisar no sofá. Mas, do outro lado, isso já não acontece.



Giovanni Nejar

## COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Balneário Camboriú
- **CONDIÇÕES:** ventos de 10 nós, mar levemente mexido, com ondas entre meio e 1 metro.
- **A BORDO:** 3 pessoas, 800 litros de combustível e 350 de água.
- **MOTORIZAÇÃO:** dois Mercruiser QSD 4.2L, diesel, de 320hp cada, com rabetas Bravo III, hélices contrarrotantes de aço inox de 3 pás, com passo de 22", e relação de transmissão de 1,81:1.

## QUEM FAZ

A Top Line Yachts, de Biguaçu, na Grande Florianópolis, iniciou as atividades em maio de 2010 e já produziu sete unidades desta lancha. Outras três estão a caminho. Para saber mais, [www.toplineyachts.com.br](http://www.toplineyachts.com.br) ou ligue 48/4109 0414.





**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**

## DICA DE QUEM TESTOU

*Os comandos mecânicos nos manetes dos motores não combinam muito com o conforto que esta lancha oferece. Pelo seu porte e nível, a Top 410 HT merece comandos eletrônicos. Peça*

## MUITOS ARMÁRIOS

Tanto a sala quanto o camarote de proa (abaixo) têm armários de bons tamanhos. E a cama também é bem espaçosa

Uma das camas é tão grande que serve para três pessoas: um casal, mais uma criança

### Como navega

A Top 410 HT é uma das raras lanchas do seu segmento que pode ser comandada com o piloto sentado (e não de pé, como na maioria dos casos), uma posição bem mais agradável e com campo de visão perfeito. E como é bom pilotá-la! Ela navega firme e macia, até quando cortando vagas com curto intervalo entre elas. Mesmo quando submetida a um regime de cruzeiro apertado, manteve uma estabilidade digna de elogios. Sua proa, protegida pelo costado bem alto, permaneceu equilibrada e não muito empinada.

Mas parte desse brilho foi ofuscado pela frequente ventilação nos hélices, sobretudo nas curvas, o



que afetou o desempenho. A velocidade de cruzeiro ficou em 27 nós, a máxima abaixo de 32 e a aceleração, do repouso aos 20 nós, em 14,1 segundos, outra marca só razoável. Mas foi fácil diagnosticar o problema: as rabetas Bravo III foram instaladas numa posição alta demais, o que o estaleiro já está revendo. Seus próximos compradores terão, portanto, um motivo a mais para gostar desta boa lancha, que nem parece a primeira de uma nova marca. ⚓

## COM QUEM CONCORRE

Há outros quatro modelos de cabinadas com teto hard top, na faixa de 38 a 41 pés. São eles:



### Atlantis 40

Esta (ótima) italiana tem belo design, excelente acabamento e duas suítes. Sua navegação é firme e equilibrada.



### Beneteau Flyer GT 38

Elegante e refinada, esta francesa prima pela navegação ágil e veloz. Tem dois camarotes, mas apenas um banheiro.



### Cimitarra 410 HT

Brasileira de acabamento mais espartano, atrai pelo bom custo x benefício. Tem duas suítes, mas o banheiro de meia-nau é bem pequeno.



### Real Power Top 41 HT

Outra brasileira, conhecida pela qualidade de construção e boa navegação. Tem duas suítes e a ampla área ensolarada.



# RESUMO

## BROCKER NÁUTICA YACHTS®



### pilotagem

Um dos raros barcos hard top que oferecem ao piloto, quando sentado, ótima visão da proa. O banco está bem posicionado, tal qual o volante e os manetes. Mas o comando deveria ser eletrônico.

### paioís

São muitos. Há caixa para iscas vivas com bomba de água salgada na popa. Vários espaços debaixo dos assentos no cockpit e um enorme paioil de âncora atendem a um barco deste porte até com sobra.



### cockpit

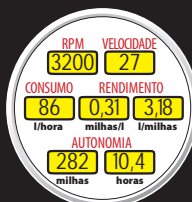
Simple e arejado, com circulação fácil, entre os dois grandes sofás. Há corrimãos para acesso ao convés lateral em locais corretos. A ótima plataforma de popa tem toldo de abertura manual.



### desempenho

Modesto. A má instalação das rabetas complicou. Em cruzeiro, fez 27 nós, com autonomia de 282 milhas. A máxima foi só de 31,9 nós. Acelerou do repouso aos 20 nós em 14,1 segundos, marca mediana.

### Navegação em Cruzeiro



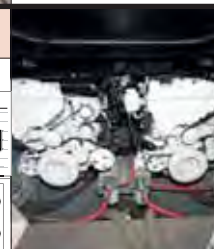
### construção

Casco com fundo de fibra de vidro maciça, costado e convés com sanduíche de fibra de vidro e núcleo de Divinycell e cedro naval. Usa materiais de primeira, mas sua laminação é tradicional.



### cabine

Tem cômodos bem amplos, assim como as camas. Embora único, o banheiro é excelente, com box e boa ventilação. Mas falta uma mesa na sala.



### motores

Motorização versátil. A diesel, podem ser dois de 300 a 370 hp cada. A gasolina, as opções são mais restritas: uma dupla de 375 a 380 hp. Mas sempre de centro-rabeta e com opção de joystick.

### elétrica

Fiação estanhada e codificada. Quadro elétrico completo e bem visível no cockpit. Baterias bem posicionadas, livres de água e próximas ao motor. Acesso ao painel do gerador bem à mão do piloto.



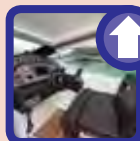
### ferragens

Tudo em inox 316, de primeira. Cunhos bem dimensionados, embora falte um reservado à âncora. Guarda-mancebo ótimo. Pegadores e corrimãos nos lugares certos, exceto na escada de acesso à cabine.



### hidráulica

Dois tanques de combustível, de 500 litros cada, fáceis de verificar, e outro com 350 litros, para água. Há um tanque extra só para o gerador. Ótimo! Faltam braçadeiras duplas em algumas conexões.



### Pontos altos

Ótimo posto de pilotagem

Acabamento caprichado

Navega firme e gostoso



### Pontos baixos

Porta do camarote à meia-nau baixa

Rabetas altas demais

Cozinha um pouco apertada

### Principais equipamentos

Carregador de bateria 50A/h • 4 baterias 150Ah • inversor • 2 bombas de porão • 2 bombas de água • caixa de esgoto 65 l • limpador de para-brisa • teto ht eletro-hidráulico • iluminação em led • Banco do piloto e painel de comando em couro • vigias em inox 316.

### Principais opcionais

Kit gps, sonda e radar • sistema de som/tv para cada ambiente • churrasqueira elétrica na popa • geladeira inox 80L/12V • gerador • 2 aparelhos de ar-refrigerado.



### Quanto custa

Cerca de R\$ **950 000**  
(com dois motores Mercuriser diesel, de 320 hp cada)

### É assim

■ Comprimento total	<b>12,30 m</b>
■ Boca	<b>3,70 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>1 m</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,67 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>1,60 m</b>
■ Altura na cabine (entrada)	<b>1,85 m</b>
■ Altura no banheiro	<b>1,85 m</b>
■ Combustível	<b>1 000 litros</b>
■ Água	<b>350 litros</b>
■ Peso sem motores	<b>7800 kg</b>
■ Peso dos motores	<b>1 176 kg</b>
■ Pessoas (dia/pernoite)	<b>14/4</b>
■ Projeto	<b>Ademir Lima</b>