



# LEOPARD 43

Salão espaçoso, um casco inteiro para o proprietário e boa navegação são alguns dos pontos fortes desse catamarã sul-africano de 43 pés com flybridge, que veio navegando da África do Sul ao Brasil

**Velocidade máxima**  
23,8 nós (a 3 800 rpm)

**Velocidade de cruzeiro**  
8,4 nós (a 1 400 rpm)

**Aceleração**  
9,7 segundos (até 20 nós)

**Autonomia**  
700 milhas (a 1 400 rpm)

**Potência**  
2 x 360 hp  
(centro-rabeta fixa)

**Preço**  
A partir de  
**US\$ 900 mil**  
pronto para navegar



## MAIS DO QUE APROVADO

O Leopard 43 chegou ao Brasil depois de enfrentar um percurso de 4 mil milhas navegando no Atlântico

**D**izem que fatos dispensam maiores comentários. Se seguissemos essa máxima à risca, poderíamos economizar muitos elogios ao Leopard 43 PC (de Power Catamaran). Afinal, esse catamarã a motor, construído na África do Sul pelo conceituado estaleiro Robertson & Caine, veio para o Brasil navegando da Cidade do Cabo a Santos, um percurso de 4 mil milhas. Repita-se: veio navegando, e não amarrado no convés de um navio. E cruzar o Atlântico, mesmo nas latitudes mais baixas, próximas do Equador (bem mais tranquilas que as latitudes infernais abaixo dos 30 graus Sul) é um feito e tanto. Mas vamos acrescentar alguns detalhes a respeito desse catamarã sul-africano para traçar um retrato mais preciso sobre ele. Derivado do Leopard 39 — e com um irmão também multicasco de 51 pés —, o Leopard 43 ganhou o prêmio europeu de melhor barco do ano na categoria catamarãs a motor, no ano passado. Em um mercado concorrido, isso não é pouca coisa. Fatos para apoiar a decisão dos juízes não faltam. A começar pelo recebimento — antes da longa travessia para o Brasil — das certificações europeia (CE) e americana (NMMA). Isso já resolve vá-

rias questões de segurança a bordo, caminho que a indústria brasileira começou a seguir recentemente, com a ABNT lançando uma norma náutica brasileira para construção de barcos.

Como todo bom catamarã, o Leopard 43 se destaca pela boa oferta de espaço, principalmente no salão, cujo convés liga os dois cascos, sendo que a boca máxima é de generosos 6,72 metros (contra certa de 4,00 metros de um monocasco do mesmo porte). O fabricante oferece duas opções de arranjo: 1) com o casco de boreste reservado para o proprietário e o de bombordo composto por dois camarotes, servidos por um bom banheiro — como a versão avaliada por NÁUTICA —, com seis lugares para pernoite; 2) com acomodações simétricas nos dois bordos, com quatro camarotes (todos com cama de casal) e dois banheiros, versão preferida pelas companhias de charter. O preço? Completo, com gerador, eletrônicos para navegação, ar-condicionado e turco elétrico para o caíque, entre outros equipamentos, o Leopard 43 chega ao Brasil por cerca de US\$ 1,1 milhão, sendo que já está preparado para ir para água a partir dos US\$ 900 mil. Em tempos de alta do dólar, pesa um pouco no bolso.

**SALA COM VISÃO 360°**

O salão entre os cascos oferece excelente visibilidade para o exterior. Mesa de centro dobrável para até seis pessoas, geladeira e freezer horizontais, bancada da cozinha com várias gavetas e fogão compõe o espaço



**BOM PARA COZINHAR**

A ventilação no salão é muito boa, já que além das amplas porta e janela traseira de entrada, há também uma porta dianteira

**UM BARCO, MAS VALE POR DOIS**

Há uma abundância de paióis nos conveses, tanto nos do salão quanto nos das praças de popa e proa. O turco de acionamento elétrico (acima) para levar um barco de apoio, fica posicionado na extremidade de ré do cockpit

**COMO ELE É**

Gosta de espaço livre? Esse é, sem dúvida, um dos pontos fortes desse catamarã sul-africano. Começa pelas duas plataformas de popa, quase quadradas, de 1,39 m de comprimento por 1,43 m de largura, bem úteis para o embarque. Passa pela praça de popa, convenientemente protegida pelo convés do flybridge, que vem com mesa de centro para as refeições e tem lugar para acondicionar a balsa salva-vidas na parte de trás, de fácil acesso. E se estende à proa, outra área generosa, sendo que nas duas quinas, junto ao guarda-mancebo (bochechas), existem dois bancos, agradáveis para se sentar com o barco parado. Sem contar o salão, entre os cascos, a suíte do proprietário (no casco de boreste) e os dois camarotes (no casco de bombordo), um na popa e outra na proa, que descreveremos em instantes.

Como ocorre em todo catamarã a partir de 34 pés, o salão entre os cascos oferece excelente visibilidade para o exterior. Não existe um segundo posto de comando completo nesse ambiente. Porém, na mesa de navegação, a bombordo, há o conjunto de manetes para controlar a aceleração dos motores e um repe-

tidor do comando do piloto automático. Seria um desperdício usar um espaço tão nobre para repetir equipamentos eletrônicos, que já estão no posto de comando no flybridge.

Mesa de centro dobrável para até seis pessoas, geladeira e freezer horizontais, bancada da cozinha com várias gavetas e fogão de quatro bocas com uma grelha de inox (para evitar que as painéis saiam do lugar com o barco em movimento) compõe o salão do Leopard 43. A ventilação natural é muito boa, já que além das amplas porta e janela traseira de entrada, há também uma porta dianteira. Contudo, faltam pontos para se segurar no salão.

Entre os diferenciais desse barco, se destaca um turco de acionamento elétrico para levar o caíque (item opcional) ou um barco de apoio, que fica posicionado na extremidade de traseira do cockpit, junto às duas colunas de inox que ajudam a sustentar o convés superior. Nos dois bordos há muito espaço para se caminhar, coisa de fazer inveja a proprietários de monoscacos, mesmo iates com o dobro do tamanho do Leopard 43.

Na proa, o guincho da âncora, que no Le-



### PERNOITE EXCLUSIVO

O casco de boreste (à esquerda) é destinado à suíte do dono, com uma cama de casal de 2 m x 1,45 m. Abaixo, um dos outros dois camarotes a bordo do Leopard 43



opard 43 tem controle remoto com cabo elétrico bem longo e fica no meio do casco, permite que o operador acompanhe de perto o movimento da amarra durante o içamento. Dignos de nota, também, é abundância de paíóis nos conveses, tanto nos do salão quanto nos das praças de popa e proa. Dificilmente alimentos, equipamentos e tralhas diversas ficam sem um lugar próprio a bordo, ao contrário dos monocascos.

No casco de boreste, fica somente a suíte do proprietário. Tem uma cama de casal de bom tamanho (2 m x 1,45 m na popa), grandes janelas e banheiro com box para banho (de 0,71 m x 1,03 m), além de um bom armário, muitas gavetas para roupas e até uma mesmo uma escrivaninha — tudo item de série. No outro casco, distribuem-se dois camarotes. O de popa conta com uma cama de casal do mesmo tamanho que a cama do casco de boreste. Já o camarote de proa tem uma cama ligeiramente menor. Os dois vêm com armários. Um banheiro, menor que o de boreste e sem box fechado para banho, serve esses dois camarotes.

O flybridge mantém a sensação de espaço. A bombordo fica um sofá em U para seis pessoas, com mesa. Atrás desse sofá, há um móvel gourmet, com grelha elétrica, bancada, pia, geladeira, máquina de gelo e lixeira. Uma capota rígida de fibra protege esse ambiente, que ainda conta com um solário de casal, colocado na parte dianteira do flybridge, proporcionando visão panorâmica da proa. O posto de comando, a boreste, oferece bom espaço para os eletrônicos no painel, mas o banco do piloto não tem regulagem. E não há parabrisa, o que seria útil para proteger o piloto.

Quanto às instalações, é notável o cuidado com a elétrica, mecânica e hidráulica. Todas as mangueiras, por exemplo, são fixadas com duas abraçadeiras de inox. E há ainda vários cunhos de 25 cm espalhados pelo convés, que facilitam as amarrações.

### O CLIENTE ESCOLHE

O layout interno da versão avaliada por NÁUTICA tem o casco de boreste reservado para o proprietário e o de bombordo composto por dois camarotes, servidos por um bom banheiro. Mas também há a opção com quatro camarotes (todos com cama de casal) e dois banheiros

A fartura de espaço é o ponto forte deste catamarã sul-africano



### VANTAGEM DE TER DOIS CASCOS

Nos dois bordos há muito espaço para se caminhar, de fazer inveja a donos de monoscascos, mesmo iates com o dobro do tamanho. No posto de comando no flybridge falta para-brisa para proteger o piloto

### COMO NAVEGA

Pouquíssimas vezes tivemos a chance de navegar com um barco a motor que tivesse cruzado o Atlântico, como o Leopard 43, que recentemente veio da África do Sul ao Brasil. Na sua chegada em Santos, não havia nenhum sinal de avaria ou qualquer outro indício de que esse multicasco tivesse vindo de tão longe. Tampouco sinais de infiltração de água, problema muito comum em qualquer barco ao enfrentar percursos tão longos.

Aos olhos de quem faz apenas navegação costeira, uma travessia como essa, em um barco a motor de apenas 43 pés, pode parecer loucura. Seria? Nem tanto. Em primeiro lugar, porque o Leopard 43 é homologado internacionalmente para isso, o que significa que tem uma construção forte e instalações mecânicas, elétricas e hidráulicas de alta qualidade. Depois, porque houve um bom planejamento por parte da tripulação, que fez a travessia no verão (período ideal para isso), navegando devagar durante quase todo trajeto, com o acionamento de apenas um dos motores e ainda com tendo o cuidado de levar óleo diesel de reserva, no convés. Sem contar o Leopard 43 é um barco bom de mar, mesmo.

Com esse pedigree, classificado por alguns velejadores como "blue water", uma alusão às águas azuis dos oceanos, é totalmente desne-

cessário avaliar a navegabilidade do Leopard 43 neste teste. Assim, vamos direto para a performance. Como mostram os números na tabela de desempenho abaixo, não é um barco rápido. Sua velocidade máxima chegou a apenas 23,8 nós. Mas andar rápido não é mesmo a proposta deste catamarã a motor. Afinal são 11 700 kg de peso vazio, empurrados por dois motores de 360 hp cada, que, convenhamos, não são lá muito potentes para um barco multicasco de 43 pés. Na verdade, quem procura desempenho não vai se interessar por um catamarã como esse. Porém, quando o assunto é eficiência, a coisa muda. A 10,6 nós, mantendo os conta-giros a 2 200 rpm, os dois motores V8 a diesel da Yanmar consomem apenas 28,2 litros por hora, o que representa uma autonomia de 338 milhas, mais que suficiente para atingir os destinos programados, fazendo navegação costeira. A 3 000 rpm, a velocidade sobe para 18,3 nós. Junto, vai o consumo, que chega a praticamente 70 litros por hora. Ainda assim, uma marca razoável.

Por sua vez, a autonomia, nesse caso, cai para 246 milhas, suficiente para sair do Rio e aportar em Santos, ou vice-versa. Não custa lembrar que em nossa costa dificilmente um barco navega em mar aberto a mais de 18 nós, sem abrir mão do conforto. Daí a velocidade



máxima do Leopard 43 não ser relevante em se tratando de passeios com a família. Mas se esse multicasco sul-africano não é um barco de performance, sua aceleração não decepciona: 9,7 segundos para ir da marcha lenta aos 20 nós. Uma marca muito boa, que se traduz em agilidade para executar uma manobra rápida, como desviar de outro barco, por exemplo.

Em relação às manobras, gostamos do raio de giro relativamente reduzido desse catamarã, bem como a característica de fazer curvas para qualquer bordo usando apenas um dos motores. Em se tratando de um multicasco, isso é muito positivo, devido à grande distância de um motor ao outro.

Porém, não aprovamos o esforço necessário para manusear o timão. Tudo bem que o sistema de leme em multicascos é mais complicado que em monocascos. Mas, nesse barco, o timão estava muito pesado. Alguém com menos força nos braços certamente poderá reclamar.

O Leopard 43 não é veloz, mas faz manobras e curvas com agilidade

#### AUTONOMIA QUE AGRADA

Quem procura desempenho não vai se interessar por um catamarã como esse. Mas a autonomia surpreende. A 10,6 nós, mantendo os conta-giros a 2 200 rpm, os dois motores V8 a diesel da Yanmar consomem apenas 28,2 litros por hora

### DESEMPENHO

MOTOR rpm	VELOCIDADE		CONSUMO litros/hora	EFICIÊNCIA		AUTONOMIA (90%) milhas
	nós	km/h		milha/litro	litros/milha	
1400	8,4	15,6	10,8	0,78	1,29	700
1800	8,9	16,5	17,4	0,51	1,96	460
2200	10,6	19,6	28,2	0,38	2,66	338
2600	14,6	27,0	49,7	0,29	3,40	264
3000	18,3	33,9	66,9	0,27	3,66	246
3400	21,7	40,2	102,6	0,21	4,73	190
3800	23,8	44,1	125,3	0,19	5,26	171

#### CRUZEIRO ECONÔMICO

Nesta velocidade é possível navegar 700 milhas com os tanques cheios. Ou seja, pode-se fazer trechos costeiros bem longos, como de Santos a Abrolhos, no litoral Sul da Bahia.

#### COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Nas imediações do Canal de São Sebastião, SP
- **CONDIÇÕES:** Ondas baixas de 0,30 m e ventos de 10 nós
- **A BORDO:** 9 pessoas, cerca de 750 litros de combustível e 300 litros de água
- **MOTORIZAÇÃO:** Dois motores Yanmar 8LV V8 a diesel, de 360 hp cada
- **TIPO DE PROPULSÃO:** Linha de eixo e pé-de-galinha
- **RELAÇÃO DE TRANSMISSÃO:** 2:1
- **HÉLICES:** 4 pás de 550 mm x 515 mm

**ACELERAÇÃO** (da marcha lenta aos 20 nós)



**9,7** segundos

A velocidade máxima foi de 23,8 nós. Andar rápido, definitivamente, não é a proposta deste catamarã



## RESUMO

### NÚMEROS

- COMPRIMENTO MÁXIMO: 13 m
- COMPRIMENTO DO CASCO: 12,44 m
- BOCA: 6,72 m
- CALADO COM PROPULSÃO: 0,94 m
- BORDA-LIVRE NA PROA: 1,64 m
- BORDA-LIVRE NA POPA: 1,76 m
- ÂNGULO DO V NA POPA: —
- ALTURA DA CABINE NA ENTRADA: 1,99 m
- ALTURA DA COZINHA: 1,93 m
- ALTURA DO BANHEIROS: 1,94 m
- ALTURA DO CAMAROTE A BORESTE: 1,86 m
- ALTURA DOS CAMAROTES A BOMBORDO: 1,89 m
- COMBUSTÍVEL: 1 000 litros
- ÁGUA: 780 litros
- PESO COM MOTOR: 11 700 kg
- CAPACIDADE (DIURNO/NOTURNO): 12/6 pessoas
- MOTORIZAÇÃO: Linha de eixo e pé de galinha
- POTÊNCIA: Diesel: 2 x 360 hp

\*dados fornecidos pelo estaleiro

## QUANTO CUSTA

A partir de **US\$ 900 mil** (com dois motores a diesel Yanmar de 360 hp cada, pronta para navegar)



## QUEM FAZ

Os barcos da marca Leopard são representados no Brasil pelo escritório brasileiro SetSail IN, em São Paulo. Para saber mais, envie um e-mail para [guilherme@setsail.com.br](mailto:guilherme@setsail.com.br) ou acesse [leopardcatamarans.com.br](http://leopardcatamarans.com.br).



### PONTOS ALTOS

- Navegabilidade
- Qualidade das instalações
- Quantidade de paíóis



### PONTOS BAIXOS

- Falta para-brisa no flybridge
- Velocidade máxima
- Direção pesada