

AGUZ 37

Uma lancha diferente



Projetada na Itália mas fabricada no Brasil, esta 37 pés tem um estilo de rara ousadia e permite muitos arranjos internos e opções de motor

Onde quer que a nova Aguz 37, lançada no último São Paulo Boat Show, apareça, logo provoca olhares e comentários. Há quem considere o seu desenho o máximo em arrojado. Outros, contudo, torcem o nariz para a cor laranja berrante de seus estofados, por exemplo. Seja como for, ninguém fica indiferente a esta lancha de 37 pés, que mais parece um daqueles projetos concenatuais, que, de tão modernos e ousados, acabam fadados a jamais saírem do papel. A Aguz 37, no entanto, já existe de verdade.

A ousadia partiu de um estaleiro paulista recém-criado, a Aguz Marine, comandando por Amilton Gutierrez, profissional com três décadas de experiência na área — foi sócio do Brasil Cat, por exemplo. Ele viajou à Itália para encomendar ao renomado escritório Ferragni & Tollini Yacht Design uma lancha de última geração. O modelo deveria incorporar novidades como uma área envidraçada contínua no casco, posto de comando central mas com formato diferente do habitual, utilização de fibra de carbono em partes

do costado e cockpit e linhas gerais diferenciados, além de mobiliário bem moderno. Mas tudo isso sem deixar de atender ao gosto do brasileiro, que, como se sabe, gosta muito de um bom espaço ao sol nos seus barcos.

Surgiu assim a Aguz 37. Na versão testada por NÁUTICA, a primeira a sair do estaleiro, o modelo tinha dois camarotes de casal e um sofá de proa que podia ser transformado em uma terceira cama. Estava equipada com dois motores Cummins de 320 hp, diesel, mas comporta nada menos que — atenção para o número! — 22 opções de motorização, sempre de centro-rabeta. Por conta disso, seu preço pode variar bastante. Na versão testada, era de cerca R\$ 860 000. Mas pode mudar bem, já que esta lancha permite, além das tais 22 motorizações, quatro opções de layout interno da cabine (uma delas com três camarotes; outra, com um só, por exemplo), três de cockpit e cinco de capotaria. O modelo mais básico custa algo em torno de R\$ 680 000. Mas, mesmo o “básico” neste barco já é bem diferente de tudo o que se costuma ver por aí.

MUITA AGILIDADE

Equipada com dois motores de 320 hp, a Aguz chegou a 36,4 nós de velocidade. Quase a marca de uma lancha esportiva!

Motor centro-rabeta, com 22 opções

Mobiliário com design futurista

Design italiano, bem arrojado

Fibra de carbono no costado e cockpit

Cabine com dois camarotes e sofá-cama na proa

Solário bem amplo na proa

UM NOVO CONCEITO

LUGAR AO SOL

A proa larga garante muito espaço a bordo e isso é perceptível no amplo e bonito solário, que tem encosto e porta-copos tão bem pensados que mais parecem ornamentos



BOM E NEM TANTO

O cuidado com o acabamento resultou em um conjunto bem atraente. A madeira teca e os metais em aço inox de primeira qualidade agradam. Também os cunhos retráteis não atrapalham e são bem dimensionados. Mas o guardamancebo da versão testada era baixo demais



UM BOM BANHO

O projeto é particularmente eficiente no amplo e completo banheiro, algo raro numa lancha deste porte. Ainda que o vaso sanitário e o chuveiro dividam um espaço em comum

DO LADO DE FORA

O cockpit tem ótima circulação, mas o que mais chama a atenção a bordo são os estofados, não só pela cor mas pelo formato. Há assentos para nove pessoas e ótimos paiais sob os bancos.





FALTA UM AJUSTE

O console central e afastado de tudo torna a pilotagem bem interessante. Mas o assento precisa ser mais alto, para melhorar a visão da proa

POR DENTRO

A cabine aproveitou bem a boca generosa e oferece dois camarotes fechados, além de um grande sofá e mesa. Já a cozinha é pequena e tem geladeira de apenas 80 litros, sob a pia. O acesso interno é bom, com uma escada de verdade. Ao lado dela, ficam os camarotes



Ninguém fica indiferente ao design da Aguz 37. Goste-se ou não, ele é muito chamativo

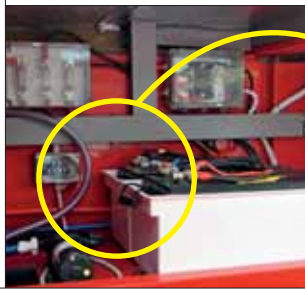
DIVISÕES INTERNAS

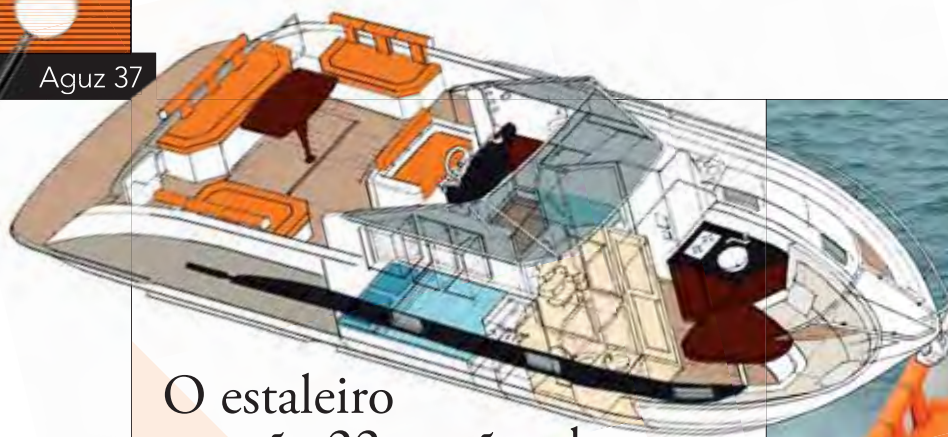
Mesmo as camas não sendo grandes, a solução oferecida pelo designer italiano foi feliz na distribuição geral do espaço da cabine.



DETALHE REVELADOR

Algo raro em barcos nacionais, a casa de máquinas é revestida com gelcoat e pintura especial. As instalações elétricas são benfeitas e adequadas ao padrão deste barco





O estaleiro propõe 22 opções de motorização a gasolina e diesel. Precisa mais?


Como ele é

O estaleiro é novo, a lancha, idem e, até o momento, uma só unidade ficou pronta. Como seria de se esperar, alguns ajustes ainda são necessários. Mas todos eles podem ser resolvidos sem nenhuma mudança estrutural no barco. O guarda-mancebo do modelo testado, por exemplo, pecou pela baixa altura, comprometendo a segurança na passagem para a proa — basta instalar um mais alto. E os encostos dos assentos do cockpit, embora moderníssimos, causaram desconforto após mais de meia hora de uso — trocá-los por peças inteiriças é uma solução fácil. Também pode ser resolvida sem grandes esforços a posição do assento de pilotagem, que precisa ser mais alto para possibilitar melhor visão da proa, embora, aqui, valha uma ressalva: o estaleiro promete fazer o console central sob medida para a altura do dono do barco, o que, convenhamos, não é nada comum.

De resto, a Aguz 37 é o que promete na aparência: uma lancha de vanguarda, com linhas futuristas — área em que os italianos são quase imbatíveis — e acabamento louvável. Exemplos desta qualidade são a fibra de carbono no para-brisa e no costado, que é alto e ajuda a manter o barco seco mesmo em navegação rápida. Seu comando central fica numa posição que permite circular totalmente em volta dele, o que dá a sensação de mais espaço a bordo. Na cabine, com elogiável trabalho em madeira, o modelo testado tinha dois camarotes com camas de casal e mais o sofá de proa que vira cama, para mais duas pessoas. Bom para uma 37 pés, mas este arranjo ambicioso resultou em camas mais estreitas do que o desejável. A cozinha também é pequena, embora completa. Em compensação, os armários a bordo são satisfatórios e o banheiro merece elogios: tem bom espaço, 1,90 m de altura e boxe fechado para banhos.



Como navega

Esta não é só uma lancha moderna. A Aguz 37 também navegou de forma equilibrada e firme, cruzando ondas com suavidade e mostrando-se estável mesmo em curvas bem fechadas, sem adernar demais. Mais: manteve o cockpit seco até nas ondulações maiores e navegando acima dos 25 nós. Mas em velocidade de cruzeiro, perdeu performance nas curvas acentuadas e revelou alguma ventilação nos hélices, pois as rabetas estavam acima da posição ideal (algo fácil de resolver). Mesmo assim, mostrou agilidade em manobras rápidas, além de raio de giro pequeno. No posto de comando, a sensação é de controle, com o piloto em pé. A posição do assento deixa a desejar, quando se pilota sentado. Nas medições, a Aguz 37 agradou mais em cruzeiro e na velocidade máxima do que na aceleração, que não empolgou com o par de motores de 320 hp a diesel. Sua marca de 11 segundos do repouso aos 20 nós é só aceitável. Mas atingiu ótimos 36,4 nós de velocidade e navegou bem em cruzeiro de 32,5 nós — neste caso, podendo cumprir quase 190 milhas com um tanque, uma boa autonomia. O fato de aceitar motorizações diversas deve mudar bastante a performance. Modernidade também é isso. 



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Guarujá, SP
- **CONDIÇÕES:** mar um pouco mexido, com ondas de 0,50 metro e ventos de 8 nós.
- **A BORDO:** 2 pessoas, 350 litros de combustível e 220 de água.
- **MASTREÇÃO E VELAS:** dois motores Cummins QSD 4.2 L, de 320 hp, a diesel, com rabetas Bravo III-X, relação de transmissão de 1,81:1 e hélices de aço inox de passo 24”.

QUEM FAZ

Aguz Marine é um dos mais novos estaleiros nacionais, mas seus fundadores têm experiência e já passaram por outras marcas. Uma unidade já está pronta e mais duas estão a caminho. Para saber mais, acesse www.aguzmarine.com.br ou ligue 11/4043 5713.



DICA DE QUEM TESTOU

Há várias opções de layout oferecidas pelo estaleiro. Por segurança, opte por aquela que tiver o guarda-mancebo mais alto. O da versão mais esportiva é mais baixo, mais bonito, mas não protege tanto

TERCEIRA CAMA

Na cabine, o sofá de proa pode ser transformado em outra cama de casal. Basta abaixar a mesinha central e completá-la com estofados



MUITA ÁREA LIVRE

O console central e o design dos móveis do cockpit permitiram um generoso espaço de circulação. Ninguém esbarra em ninguém

COM QUEM CONCORRE

Nenhuma das cinco rivais (duas importadas e três nacionais) tem o estilo da Aguz 37. Confira:



Cranchi Zaffiro 34

Esta (ótima) italiana tem excelente acabamento, teto solar semirrígido e duas suítes. Sua navegação é firme e equilibrada.



Sea Ray 370 Sundancer

Sofisticada e muito bem construída, é feita nos EUA e tem ambientes amplos, mas apenas uma cama de casal.



Caprice 350 La Leona

Nacional e espaçosa, permite que cinco pernitem, sem apertos. Seu cockpit também é amplo, com dois solários



Arth 380

Destaque para a altura na cabeine, de 2 m, com camas para cinco pessoas. E navega bem.



Coral 38

Derivada da Runner 380, tem ótimo cockpit e desempenho esportivo. Acomoda um casal em pernoute.

RESUMO



pilotagem

Precisa e prazerosa. Mas é preciso melhorar a posição. A visão da proa é ruim quando se pilota sentado e falta apoio para os pés para se acomodar em pé, apoiado no encosto do banco.

paioís

Não são muitos, mas são grandes, especialmente debaixo dos assentos do cockpit. Têm boas travas e puxadores em inox e escamoteáveis. Na proa, cabem 60 m de corrente.



cockpit

Tem grande circulação, inclusive em volta do posto de comando. Há espaço para uma minicozinha. Os assentos são bons, para nove pessoas, mas os encostos são incômodos.



desempenho

Boas marcas. Fez 36,4 nós de velocidade máxima e 32,5 de cruzeiro, atingindo 189 milhas de autonomia. Mas acelerou apenas razoavelmente, em 11 s, do repouso aos 20 nós.

Navegação em Cruzeiro

RPM	VELOCIDADE
4000	27,3
CONSUMO	RENDIMENTO
63 l/hora	0,44 milhas/l
AUTONOMIA	
78 milhas	3 horas



construção

Benfeita e com ótimo acabamento. A sala de máquinas tem até gelcoat no piso e a laminação será feita 100% por infusão nas próximas unidades. Usa resinas ortofítica e estérilica.



cabine

Pode ter até três camarotes. No modelo testado havia dois, mais uma cama na proa. O banheiro é bom, com boxe fechado.



motor

São nada menos que 22 opções, a diesel ou gasolina, entre 260 e 370 hp. A versão testada usava um par de Cummins QSD 4.2L, diesel, de 320 hp cada, com rabetta Bravo III-X.

elétrica

Estanhada e só em parte codificada. Embora confusa na casa de máquinas, está bem acondicionada e presa. As chaves de bateria são de fácil acesso e há um bom quadro na cabine.



ferragens

São de aço inox 316L, bem resistente. Os cunhos, além de retráteis, têm bom tamanho. Já o guarda-mancebo, na versão testada, é baixo e não protege as laterais.



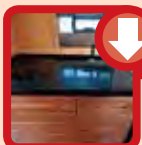
hidráulica

Usa apenas uma abraçadeira nas mangueiras de combustível, o que é pouco. O tanque de diesel, de 628 litros, fica à meia-nau, e o de água, com 240 litros, mais à proa, a bombordo.



Pontos altos

- Projeto moderno e arrojado
- Navegação excelente
- Várias opções de layout e motor



Pontos baixos

- Cozinha um pouco pequena
- Guarda-mancebo baixo demais
- Visão ruim no posto de comando

Principais equipamentos

Multifuncional de 9" com gps e sonda • ar-refrigerado de 16 000 btus • gerador 5Kw • três tvs led • três dvds • som ambiente • boiler • inversor • carregador de baterias • micro-ondas • fogão de duas bocas • refrigerador de 80 litros • guincho elétrico com âncora e corrente • radio vhf • grelha elétrica • teca • capota t-top • iluminação em led.

Principais opcionais

Bow thruster • radar digital • piloto automático • câmeras de monitoramento interno • ice maker • carreta de encalhe.



Quanto custa

Cerca de R\$ **860 000** (Nesta versão, com dois motores diesel, de 320 hp; ou a partir de R\$ 680 000, na básica)

É assim

■ Comprimento total	11,35 m
■ Boca	3,50 m
■ Calado com propulsão	0,95 m
■ Borda-livre na proa	1,45 m
■ Borda-livre na popa	0,65 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,94 m
■ Altura no banheiro	1,90 m
■ Combustível	628 litros
■ Água	240 litros
■ Peso sem motores	4 850 kg
■ Peso dos motores	1 176 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	14/6
■ Projeto	Ferragni & Tollini Yacht Design