

BAVARIA CRUISER 40

Para navegar bem e fácil



O Cruiser 40, da marca alemã Bavaria, tem linhas clássicas, fácil controle e preço bem interessante para o que oferece

De tempos para cá, os fabricantes de veleiros têm se dedicado a desenvolver barcos que não requerem vários tripulantes para a lida com velas, cabos etc., o que é um tremendo desestímulo para quem só quer **cruzeirar** com a família a bordo. Com isso, os barcos do gênero têm se tornado cada vez mais práticos, exigindo, quando muito, apenas mais uma pessoa ativa a bordo, além do timoneiro — ou, se possível, só ele. É o caso deste barco, o Bavaria Cruiser 40, que, a despeito do seu bom porte, pode tranquilamente ser conduzido por apenas uma pessoa. Ou no máximo duas, nas manobras ou sob condições de vento mais intensas.

Mas essa não é a única característica positiva desse barco, do tradicional fabricante alemão Bavaria Yachts, um dos mais recentes veleiros chegados ao mercado brasileiro. Ele também agrada pelo espaço a bordo

(pode vir com dois ou três camarotes, neste caso, também com dois banheiros) e pelo bom custo/benefício, com preços bem atraentes para um barco importado desse nível. Exemplos. Com dois camarotes, chega aqui por cerca de R\$ 670 mil, já equipado com vários opcionais, como vela mestra de enrolar, guincho para âncora, hélice dobrável, piloto automático, motor de 40 hp (um pouco mais forte que o original, de 27 hp, mas mais recomendado para travessias mais longas, como a do Atlântico, necessárias para trazer os barcos navegando até aqui — do contrário, só o frete de navio passaria de R\$ 100 mil a mais!). Já o exemplar testado, com três camarotes e esses mesmos equipamentos, sai por aproximadamente R\$ 730 mil, na sua versão essencialmente de cruzeiro, que, como mostra este teste, agrada em cheio.

ESTILO ALEMÃO
Embora não faça questão de parecer ultramoderno, o Bavaria Cruiser 40 agrada pelo casco seguro e pela praticidade do cockpit



Espelho de popa com plataforma rebatível

Duas rodas de leme para melhor visão e navegação

Cockpit com espaço para sete pessoas

Linha d'água longa, para melhor performance

Cabine com opção de dois ou três camarotes

Dois banheiros na opção de três camarotes

Casco seguro, com paiol de colisão na proa

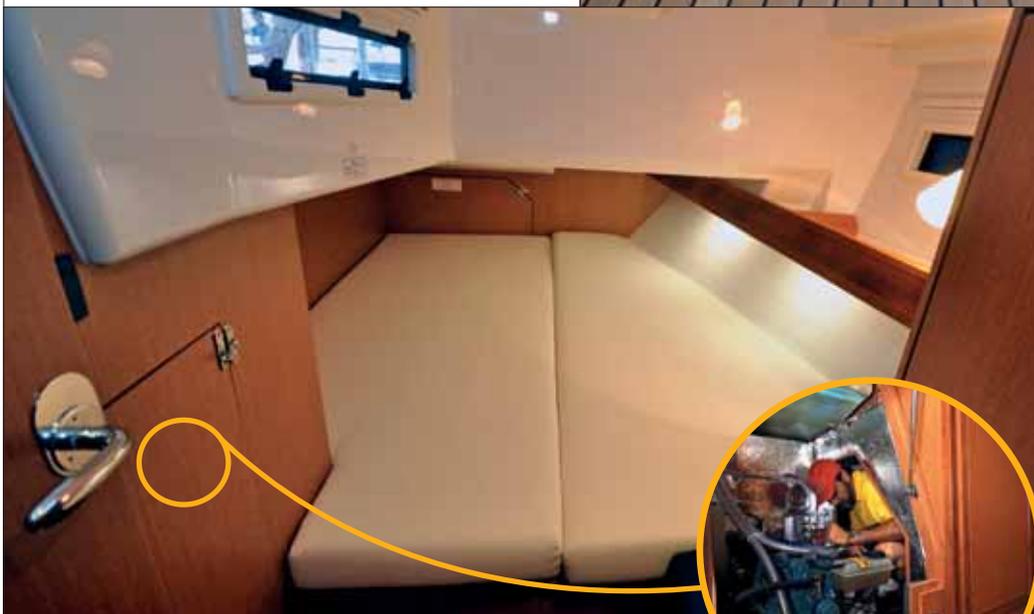


AR POR TODOS OS LADOS

Na sala, há vigias nos dois bordos e um par de gaiutas com aberturas opostas no teto, para permitir a entrada de ar vindo de diferentes direções

ESPELHO DE POPA E PLATAFORMA QUE ABRE

O espelho de popa abre totalmente e se transforma em uma grande plataforma, com tamanho excepcional para um veleiro. É prática, útil e surpreendente



ACESSO TAMBÉM PELO CAMAROTE

O motor tem dois excelentes acessos para manutenção. Um deles é pelo jeito convencional em veleiros, erguendo-se a escada da entrada da cabine. O outro é por meio de uma portinhola em um dos camarotes de popa, o que facilita ainda mais o acesso

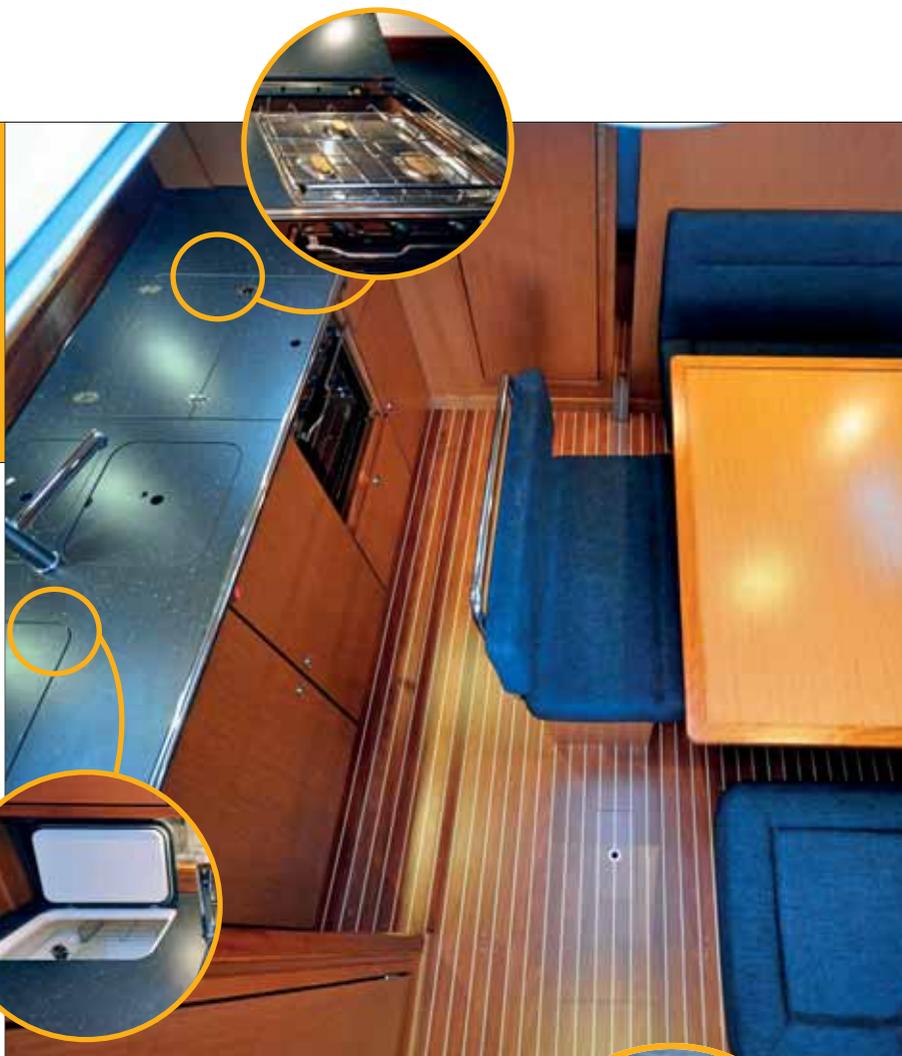
O interior foi projetado pela BMW, mas privilegia a praticidade, não o design arrojado

COCKPIT GRANDE E LIVRE

O comando tem duas rodas de leme, para o timoneiro escolher o melhor bordo para navegar e ainda deixar a circulação central livre. Os comandos do motor ficam sob um assento removível e os cabos das velas, próximos à porta da cabine, que abre ao meio, para os dois lados

COZINHA BEM ORGANIZADA

A configuração da sala é convencional, com os sofás em torno de uma mesa de refeições e perto da cozinha. Mas esta é ótima, com bons armários, geladeira e pia e fogão com tampas, que, quando fechadas, formam uma bancada de ótimo tamanho



As duas camas da popa são melhores do que a da proa, que é estreita para um casal

Giovanni Nejar



DOIS OU UM

A popa pode receber dois camarotes ou um só, neste caso gerando espaço para um enorme paiol ao lado. O Cruiser 40 também pode ter um banheiro só, mas bem maior do que na versão com dois banheiros e três quartos

Como ele é

O Bavaria Cruiser 40 tem casco projetado pelo escritório de Bruce Farr, um especialista em veleiros rápidos, mas interior desenhado pela BMW e parece ter sido concebido pensando mais na eficiência do que na estética, sem, por exemplo, qualquer pretensão vanguardista. Seu cockpit recebe bem seis pessoas além do timoneiro, possui vários paióis, duas rodas de leme e excelente acesso pelo espelho de popa, que é rebatível e, quando aberto, se transforma em uma grande plataforma sobre o mar. Em vez do habitual traveller, a vela mestra é controlada por um sistema de duas escotas e um burro mecânico, que torna os ajustes excepcionalmente precisos e simples. Sua linha

d'água é grande. Já as janelas, nem tanto, mas são várias, para deixar a cabine naturalmente bem iluminada e ventilada. O casco é reforçado e o aproveitamento do espaço a bordo é ótimo, assim como os acessos ao motor e demais instalações, facilidade valiosa para quem cuida da manutenção do próprio barco. No entanto, o padrão apenas mediano dos sofás e camas do exemplar testado ficou um pouco aquém do que se esperaria de um veleiro deste porte e tão bem equipado em outros aspectos — especialmente para um barco que se destina a cruzeiros familiares. Contudo, apesar de a cama de proa ser estreita para um casal, o tamanho das camas da popa, que é o mesmo da versão com dois camarotes, é bom.

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Baía de Guanabara, RJ
- **CONDIÇÕES:** mar calmo, ondas de menos de meio metro de altura e ventos fracos a moderados, entre 9 e 16 nós
- **A BORDO:** 3 pessoas, 150 litros de combustível e 200 litros de água
- **MASTREÇÃO E VELAS:** mastro e retranca de alumínio, com mestra e genoa de dacron, com enroladores

QUEM FAZ

O estaleiro alemão Bavaria Yachts fabrica o Cruiser 40 e mais seis modelos da mesma linha, de 33 a 56 pés. Fundado em 1978, é uma marca bem conhecida no mundo. No Brasil, é representado pela Brizza lates. Para saber mais, acesse www.bavaria-yachts.com.br ou ligue 21/2205-6791.



DUAS ESCOTAS

A mestra é controlada por um eficiente sistema com duas escotas e burro mecânico, sem o traveller. Ele veleja suave

Como navega

No dia do teste, o mar estava calmo e o vento, inconstante, variando entre 9 e 16 nós, o que, afinal, favoreceu a avaliação. Mesmo usando uma vela mestra opcional de enrolar no mastro, sistema que muitos velejadores consideram não tão eficiente quanto as velas comuns, o Cruiser 40 realizou as manobras com rapidez e tranquilidade e foi fácil de timonear. Também com uma genoa de enrolar, totalizando assim 74 m² de área vélica, navegamos a 6 nós, com ventos de través de 12 nós e, sob rajadas de 16 nós, atingimos bons 8 nós na orça folgada. Com ventos de apenas 9,8 nós, conseguimos velejar a valentes 6,5 nós na orça apertada, em ótimos 36 graus. A motor, que no teste era um saildrive Volvo D2 de 40 hp, diesel, com hélice de pás dobráveis, o veleiro avançou a bons 6,7 nós em regime de cruzeiro, a 2 100 rpm, com consumo estimado de 3,5 litros/hora, e atingiu 7,5 nós de velocidade máxima, com gasto de 4,5 litros/hora. Números que vieram se somar às demais virtudes de um barco que, sem dúvida, não desagrada. Especialmente no preço. 📍



COM QUEM CONCORRE

O Bavaria Cruiser 40 tem dois concorrentes nacionais e quatro também importados. São eles:



Beneteau Oceanis 41

Barco moderno e recente, produzido na França, tem escota fixada numa targa e não no traveller convencional, o que o torna diferente.



BB40

Único concorrente com apenas uma roda de leme, mas bem grande, para ser manuseada nos dois bordos. Tem duas suítes.



Jeanneau Sun Odyssey 409

Outro novo veleiro francês, com plataforma rebatível, quatro opções de cabine e possibilidade de vir com joystick para manobras a motor.



Dufour Grand Large 410

Modelo recém-lançado na França, também com plataforma de popa rebatível e opção de até três camarotes e dois banheiros.



Grand Soleil 39

Veleiro italiano feito para velejar rápido. Tem popa aberta e também dois ou três camarotes, com um ou dois banheiros.



Delta 41

Veleiro nacional de cruzeiro rápido, que agrada pelo bom acabamento. Vem com três camarotes e dois banheiros.

RESUMO



pilotagem

Embora não seja muito diferente dos veleiros do gênero, o banco do piloto é pouco confortável e falta uma bolsa para a manicaca. Já os cabos são bem posicionados para quem navega só

paiois

Há vários, dentro e fora da cabine. No cockpit, tem quatro grandes paiois sob os bancos e, na versão com dois camarotes, um paioi gigantesco na popa. A proa tem paioi de colisão



cockpit

Espaçoso, com plataforma de popa rebatível e mesinha de centro. Os paiois, ótimos, têm divisórias e um sistema que evita que a tampa caia sobre a mão de algum desavisado



desempenho

Atingiu 50% da velocidade do vento de 12 nós no través e de 16 nós na orça folgada. Sob vento de 9,8 nós, alcançou bons 6,5 nós na orça apertada. Com vento de alheta a 9 nós, navegou a 4,9 nós

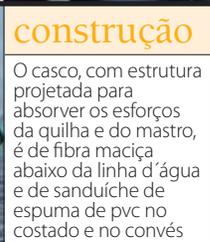
Como velejou

Com ventos de **11,7 nós**

- 8,2 nós** Orça apertada
- 5,7 nós** Orça folgada
- 6,1 nós** Través (sem balão)
- 5,9 nós** Popa (sem balão)

construção

O casco, com estrutura projetada para absorver os esforços da quilha e do mastro, é de fibra maciça abaixo da linha d'água e de sanduíche de espuma de pvc no costado e no convés



cabine

O acabamento, sem luxo, é bem-feito. A sala não é muito ampla, mas a cozinha é ótima e as camas de popa são melhores que a de proa



mastreação

O mastro é de alumínio com 18,6 metros de altura, estaiamento de tope e dois pares de cruzetas anguladas em 20 graus. A retranca também é de alumínio



elétrica

A fiação é estanhada, codificada e há acessos excelentes para as instalações sob os bancos e painéis da cabine, inclusive para as baterias



ferragens

De aço inox 316, resistente à corrosão e com excelente acabamento. Na plataforma de popa há uma escadinha de encaixar que é um pouco pesada, mas muito boa



hidráulica

O tanque de água, de 210 litros, é pequeno, mas pode haver mais um, de 150 litros. Já o de combustível, também de 210 litros, garante cerca de boas 350 milhas no motor, a quase 7 nós



Pontos altos

- Cockpit bem amplo
- Fácil e leve de pilotar
- Bom custo/benefício



Pontos baixos

- Encosto do piloto desconfortável
- Cama de proa é estreita
- Tanque de água pequeno

Principais equipamentos

Genoa c/ enrolador • quilha de 2,05 m • motor de 27 hp • plataforma de popa rebatível • teca no convés • tanque de esgoto nos banheiros • baterias de motor c/ circuitos individuais

Principais opcionais

Mestra de enrolar no mastro • quilha de 1,65 m • mestra de enrolar com talas verticais • motor de 40 ou 55 hp • bow thruster • tanque de água doce extra de 150 litros • opções de madeiramento e estofamento • hélice de pás dobráveis Gori



Quanto custa

Cerca de R\$ **670 mil** ou R\$ **730 mil**
 (com dois camarotes, vários opcionais e motor de 40 hp) (com três camarotes e os mesmos opcionais e motor)



É assim

■ Comprimento	12,35 m
■ Boca	3,96 m
■ Borda-livre proa	1,10 m
■ Borda-livre popa	0,92 m
■ Calado (padrão e opcional)	2,05 m / 1,65 m
■ Área vélica (grande e genoa)	74 m²
■ Altura na entrada da cabine	1,94 m
■ Altura no banheiro	1,90 m
■ Deslocamento	8 680 kg
■ Lastro (quilha longa e curta)	2 557 kg / 2 736 kg
■ Água	360 litros
■ Pessoas (dia/pernoite)	12 / 8
■ Projeto	Farr Yachts / BMW USA