

BV 43

Made in Maranhão

Este novo barco tem quatro camarotes, muito espaço e vem da terra que mais produz catamarãs no Brasil. E não desaponta



Projetado para encarar a gigantesca variação das marés do Maranhão, onde é produzido pela Bate Vento (daí a sigla BV), o BV 43 pode ancorar em praticamente qualquer lugar. Na verdade, não é bem ancorar e sim encalhar mesmo! Isso porque, embora grande, este catamarã a vela tem bolina retrátil e hélices e lemes protegidos por patilhões, que servem também para impedir que ele navegue de lado. Seu calado, sem baixar a bolina, é de apenas 85 centímetros — quase o mesmo de uma lanchinha com motor de popa e bem menos que o de qualquer veleiro monocasco do mesmo porte, nos quais, por causa da quilha, em geral chega-se a dois metros.

A Bate Vento tem mais de 20 anos de vida, apesar de ser pouco conhecida nas regiões Sul e Sudeste do país — mas no Norte e Nordeste não. Este 43 pés é seu mais recente barco e é leve e resistente, graças à estrutura reforçada com espuma de pvc rígida. Destaca-se, também, pelo espaço generoso, pela boa navegabilidade e pelo preço — a partir de R\$ 590 000, já com motor. No geral, é um barco seguro e fácil de velejar, sendo uma boa opção para águas não tão calmas assim. Mas convém não esperar dele grandes luxos internos. Ao contrário, seu acabamento é simples, o que explica custar menos do que seus concorrentes diretos. Mas, no que diz respeito à navegação, nada contra. Muito pelo contrário.



Coefficiente de potência*
5,11

Relação deslocamento/
área vélica**
71,74 kg/m²

Velocidade a motor
8,2 s (2 800 rpm)

Autonomia
247 milhas a 2 800 rpm

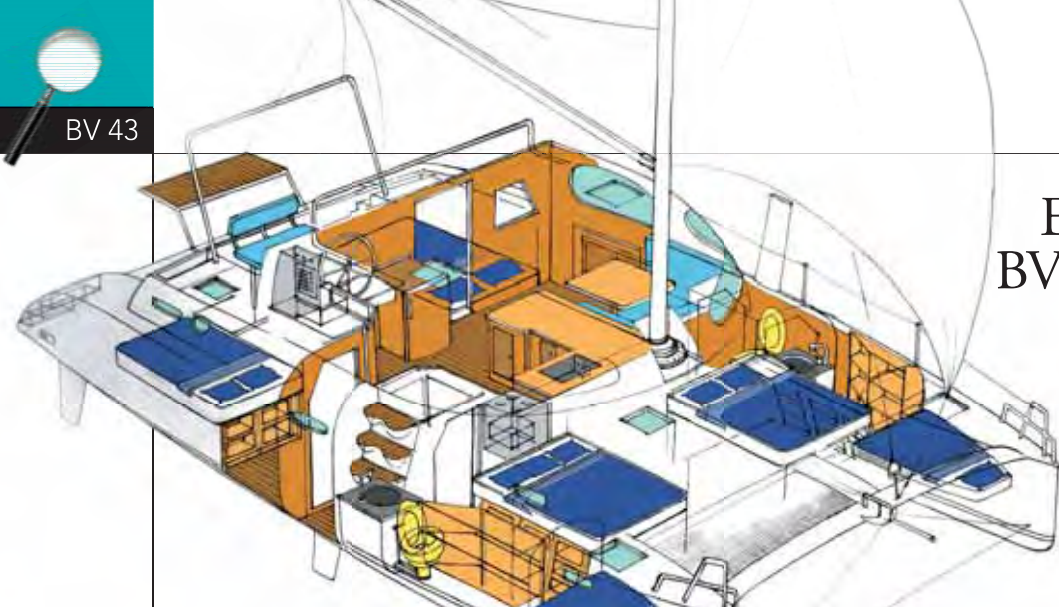
Nossa avaliação
★★★★☆

* Quanto maior este valor (que em barcos de regata é acima de 5), maior a tendência para velocidade

** Soma das áreas da mestra e da genoa

VELA QUE NÃO ACABA MAIS

A grande área vélica garante a este catamarã desempenho superior ao de um monocasco do mesmo porte. Mas exige duas ou mais pessoas para conduzi-lo



Embora grande, o BV 43 pode ancorar em praticamente qualquer lugar. Ou encalhar, sem problema algum

CAMAS PARA DEZ

Os 7,50 metros de boca e a bolina retrátil garantem a boa navegabilidade. O espaço interno é outro destaque, com acomodações para dez pessoas em quatro camarotes e um salão muito bem iluminado por janelões e vigias. Só o mobiliário é que poderia ser melhor



Como é

Com 7,50 metros de boca, o BV 43 tem espaço livre de sobra. Sua cabine é muito generosa, com mesa de refeição para oito pessoas e quatro camarotes fechados, todos com altura mínima de dois metros — nos dois camarotes de proa, o pé-direito chega a 2,20 metros. Duas tocas nos camarotes de proa acomodam mais duas camas de solteiro, elevando para dez a capacidade total para pernoites. E todos os camarotes, assim como os dois banheiros (com vaso manual, ducha higiênica e chuveiro), têm um bom número de armários e camas largas e compridas. O único senão é que todas elas têm inclinação para fora, o que pode lançar os seus ocupantes no chão, em caso de mar agitado. Para complicar um pouco mais, todas ficam a mais de um metro do piso e exigem até escadinha para serem acessadas. Pode ser um tombo e tanto.

O salão, também bem alto, é bem iluminado e ventilado por uma grande porta de entrada, quatro grandes janelas e outras quatro vigias. Dentro dele fica uma cozinha também de bom tamanho, com bancada, pia, geladeira, vários armários e, como opcionais, fogão a gás de duas bocas e freezer. Tudo bem funcional, embora simples — não espere por mobiliários bonitos neste barco. Já os dois banheiros, um em cada casco, não são muito práticos, por

que podem impedir o acesso aos camarotes de proa quando estiverem em uso.

Grande também é o cockpit deste catamarã — são mais de cinco metros quadrados de área totalmente livre para circulação. O sofá de popa acomoda, com folga, oito pessoas, e o banco do piloto, outras duas. São dez assentos externos para passageiros a bordo, além de duas redes, na proa, que levam, fácil, mais três ou quatro. O banco do piloto fica um nível (bem) acima do cockpit e, assim, garante ótima visibilidade. Sob os bancos do cockpit e do sofá da mesa de refeições há um bom número de paíóis, todos térmicos. Como opcional, o estaleiro oferece uma capota rígida por cima do cockpit, perfeita para se esconder do sol forte do Nordeste. Mas, quando instalada, essa capota impede o comando em pé, posição que ajudaria ainda mais a visibilidade do piloto.

DICA DE QUEM TESTOU

“Na escolha da motorização, fique com um par de 39 hp, em vez dos 29 hp de série. Até porque o estaleiro cobra apenas a diferença de preço entre os dois modelos”



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** dentro e fora da Baía de São Marcos, em São Luís, Maranhão
- **CONDIÇÕES:** ondas entre 50 centímetros e pouco mais de um metro, com ventos de 16 a 25 nós
- **A BORDO:** 3 pessoas
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 Yanmar 3JH5CE de 39 hp, acoplados a rabetas sail-drive

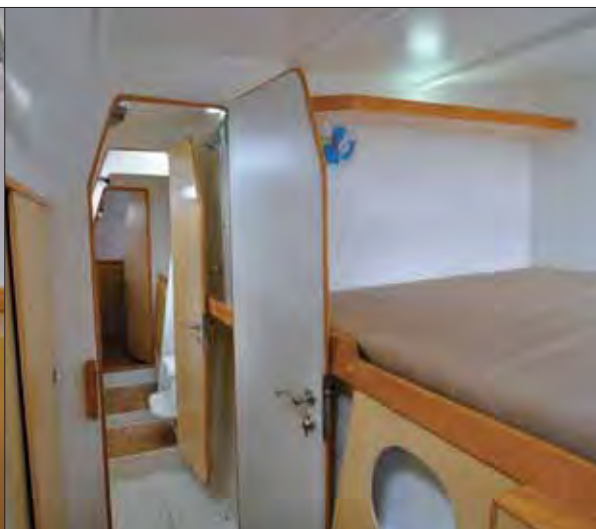
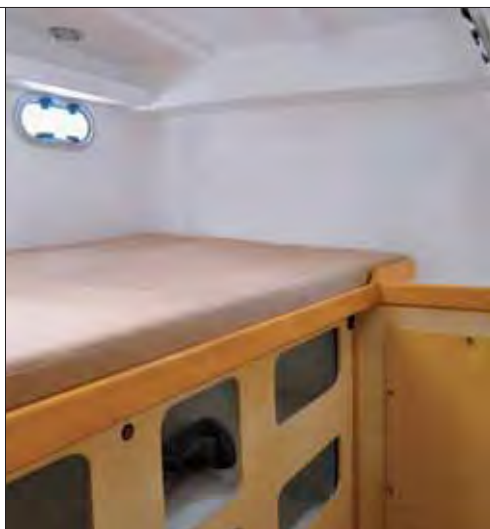
QUEM FAZ



Sediado em São Luís, o estaleiro Bate Vento fabrica catamarãs a vela há mais de 20 anos. Inicialmente, eram de madeira; hoje, produzidos com materiais bem mais nobres, como a espuma de pvc rígida. Além do BV 43, produz catamarãs de 26, 36 e 40 pés. Para saber mais, acesse www.batevento.com.br ou ligue 98/3227-1970.

NAS ALTURAS

Há uma cama de casal em cada um dos quatro camarotes duplos (ao lado). Todas são largas e compridas, mas com inclinação para fora, o que pode lançar seus ocupantes ao chão, em caso de mar agitado. Ficam, também, a mais de um metro do piso e exigem escadinha, feito beliches



TAMANHO FAMÍLIA

A cozinha (acima), grande e com boa área de circulação (parece uma cozinha doméstica), vem de fábrica só com pia e geleira. No salão (à esq.), bem iluminado, há uma mesa de refeições para oito pessoas. O banheiro (ao lado) também é espaçoso, mas fica no meio da passagem para o camarote de proa



UM BARCÃO

Bem distribuído, o cockpit (ao lado) tem 5 m² de área de circulação e acomoda oito pessoas sentadas. O embarque é feito por duas boas escadas, uma em cada casco. Na proa (acima), generosas redes de proteção fazem às vezes de solários. Mas, por uma questão de segurança, só quando o barco estiver parado



Seu calado, sem baixar a bolina, é de apenas 85 cm: quase o mesmo que uma lanchinha com motor de popa

Como navega

O desempenho do BV 43 ficou dentro da média dos catamarãs da sua classe, o que significa que é bem superior ao de um monocasco do mesmo porte — exceto, claro, no contravento. Durante a navegação, ele se manteve sempre estável, mesmo com mar agitado. Sob rajadas de até 25 nós e ondas de mais de um metro de altura, sua velocidade média foi de dez nós, chegando a 12 em alguns momentos. E isso sempre navegando macio, com o barco à mão, sob total controle. O casco se mostrou sólido o tempo todo, sem nenhum rangido. Com a bolina abaixada, o ângulo máximo de orça fica próximo de 40 graus, o que é bom para um catamarã. Nesta condição, navegando com vento de 20 nós, o BV 43 alcançou 5,8 nós com a mestra apenas no primeiro rizo, devido ao vento forte e à genoa armada, o que foi pouco. Com a orça mais folgada, a velocidade subiu para 8,2 nós. Já em través chegou a bons 9,4 nós, considerando-se que estávamos apenas com a mestra e a genoa. Com o balão, essa performance deve melhorar bastante. Com ventos de popa, o gps marcou 8 nós, subindo para 8,5 nós na passagem para ventos de alheta. Já o leme não respondeu muito rápido. Nada, porém, que comprometesse a segurança.

As manobras de troca de bordo, sempre críticas em multicascos, foram feitas com certa facilidade, principalmente depois de pegar o jeito do veleiro. Ele tem também uma buja, para ventos muito fortes ou para quando o barco for comandado por um velejador menos experiente. Com essa vela menor, não é tão simples cruzar o vento — corre-se sempre o risco de ficar parado e ter de usar o motor para finalizar a manobra. Já nos jibes, é preciso ter cuidado, pois, com tanta área vélica, a troca de lado da retranca pode ser bem rápida — além disso, como o casco não inclina, toda a força será transmitida para a mastreação. Quando a motor, a velocidade de cruzeiro ficou na casa dos 8,5 nós, com um par de Yanmar de 39 hp, uma boa marca. Com a motorização de série, que são dois Yanmar 29 hp, o rendimento deve cair para 7 ou 7,5 nós, o que também não será mau. O raio de giro a motor, em torno de oito metros, é bom para o porte deste barco. Resumindo: o BV 43 é um barco muito espaçoso, que navega bem, tem boa fama na região, preço competitivo, entre outras virtudes — embora certos detalhes internos pudessem ser melhores. Mas, quem tem um gosta e quem o conhece quase sempre se surpreende. ⚓

COM QUEM CONCORRE

O BV 43 só tem dois concorrentes diretos na faixa de 42 a 43 pés. São eles:



Lagoon 420 Fabricado pela francesa Lagoon, uma das mais respeitadas do mundo, este 42 pés se destaca pelo excelente acabamento e pela cabine com três ou quatro suítes. É o mais caro dos três.



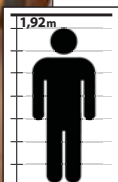
B3 430 Construído pelo estaleiro baiano B3, é veloz, bem acabado e tem o interior luxuoso, podendo comportar três ou quatro camarotes. Mas também é mais caro que o BV 43.

RESUMO

salão ★★★★★☆



Tem grande espaço livre e é bem iluminado e ventilado por quatro janelões e quatro vigias, além de uma



grande porta de entrada. Na mesa de refeições, cabem até oito pessoas. A cozinha também é espaçosa.



desempenho ★★★★★☆

Não chegou a empolgar, mas não decepcionou. No través, a velocidade ficou em 9,4 nós, sem o balão. De alheta, caiu um pouco: 8,5 nós. Já na orça folgada, o rendimento foi de 5,8 nós, o que é pouco para ventos de 20 nós. No motor, a velocidade de cruzeiro ficou na casa dos 8,5 nós com um par de diesel Yanmar 39 hp, uma boa marca.

pilotagem ★★★★★☆



Fica em local elevado, o que garante ótima visibilidade. O timão é grande e leve, mas encobre um pouco os instrumentos. O banco é confortável e fixado na distância certa. Como opcional, o cockpit pode ter uma capota, acessório interessante, mas que impede a pilotagem em pé.

cockpit ★★★★★☆



Enorme, confortável e com bom espaço para circulação, tem 5 m² de área livre e um sofá em U que acomoda oito pessoas. Oferece fácil acesso tanto ao salão quanto ao posto de comando e ao convés, que fica em um nível acima do cockpit.

camarotes ★★★★★☆



São quatro, todos com cama de casal e altura mínima de 2,10 m. Os dois de proa acomodam uma cama de solteiro extra, mas pecam pelo acesso, que é feito pelos banheiros: ninguém entra nos quartos quando eles estão em uso. A ventilação é garantida por gaiutas e vigias.

ferragens ★★★★★☆



As catracas, em número suficiente, têm bom tamanho, o que facilita as manobras. Porém, a catraca de içamento das bolinas tem pouca redução e, por isso, é pesada. A âncora fica na proa, o que garante melhor ancoragem. Os cunhos, de alumínio, são bem dimensionados.

elétrica ★★★★★☆



A instalação é feita com fios estanhados e codificados, o que é o ideal. Porém, as chaves gerais são do tipo faca, nada indicadas para barcos pois oxidam com facilidade e podem gerar faísca ao ser acionadas, gerando risco de incêndio.

hidráulica ★★★★★☆



Tem mangueira para lavagem da âncora, o que é bom, pois o ferro está sempre sujeito à lama na hora do recolhimento. O tanque de diesel, de 420 litros, dá uma autonomia de 245 milhas. O de água, de 650 litros, dá e sobra para uma viagem de três dias.

motor ★★★★★☆



Vem de série com dois Yanmar de 29 hp com rabeta, mas o modelo testado estava equipado com um par de 39 hp da mesma marca. O acesso a eles pode ser feito por dentro do camarote de popa ou por fora, neste caso, por uma tampa na plataforma de popa, o que é muito bom.

construção ★★★★★☆



Os cascos são fabricados com sanduíche de fibra de vidro e espuma de pvc rígida, o que deixa o veleiro bem leve. A união entre eles é feita por um conjunto rígido de quatro vigas estruturais. Mas o acabamento geral é simples.

mastreação ★★★★★☆

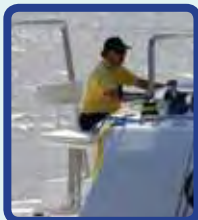


A retranca, assim como o mastro, é de alumínio e tem escota dupla, em vez de burro ou traveler. Esse sistema garante bom controle da mestra, mesmo sob ventos fortes. Tem um enrolador para a buja e o outro para a genoa. O gurupés do balão (opcional) é retrátil, o que economiza espaço.

NOSSA AVALIAÇÃO FINAL



BV 43



Pontos altos

Posto de comando alto e confortável

Estrutura do casco leve e forte

Camas e camarotes para dez pessoas



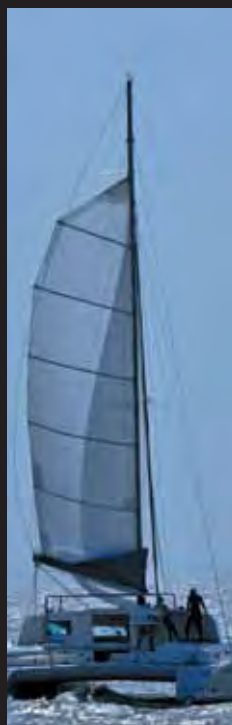
Pontos baixos

A chave geral não é do tipo adequado

Banheiros obstruem a passagem

O acabamento é bem simples

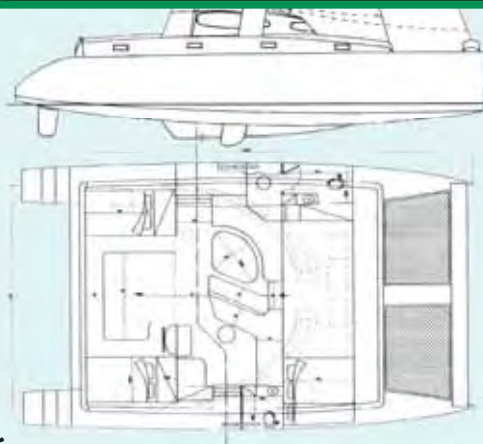
Desempenho



| | |
|-----------------------|---------|
| ■ Velocidade do vento | 20 nós |
| ■ Orça apertada | 5,8 nós |
| ■ Orça folgada | 8,2 nós |
| ■ Través (sem balão) | 9,4 nós |
| ■ Alheta (sem balão) | 8,5 nós |
| ■ Popa (sem balão) | 8,0 nós |

Quanto custa

A partir de R\$ **590 000** (já com velas e dois motores de 29 hp)



É assim

| | |
|--------------------------------|-------------------|
| ■ Comprimento | 13,46 m |
| ■ Comprimento linha d'água | 12,95 m |
| ■ Boca | 7,50 m |
| ■ Calado | 0,85 m a 2,10 m |
| ■ Área vélica (grande e genoa) | 92 m ² |
| ■ Altura na entrada da cabine | 2,20 m |
| ■ Altura nos camarotes de proa | 2,20 m |
| ■ Altura nos camarotes de popa | 2 m |
| ■ Altura no salão | 2,05 m |
| ■ Altura no banheiro | 2,20 m |
| ■ Deslocamento | 6 600 kg |
| ■ Combustível | 420 litros |
| ■ Água | 650 litros |
| ■ Pessoas (dia/pernoite) | 16/10 |
| ■ Projeto | Sérgio Marques |

* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as alturas

Principais equipamentos

• Gps Raymarine A60 • âncora bruce 22 kg • sistema pressurizado de água doce • 2 vasos sanitários manuais • sonda • rádio vhf • piloto automático Raymarine • painel elétrico 12 V e 110 V • anemômetro • catraca número 32 • catraca número 40 • 2 catracas número 48 • 2 motores Yanmar 3YM30C de 29 hp e rabetas • refrigerador 12 V • enrolador de genoa e de buja • painel solar de 85 W • inversor de 75 W.



Principais opcionais

Guincho elétrico • sistema de som • capa • 2 motores Yanmar 3JH5CE de 39 hp • ar-condicionado • boiler • gerador • freezer • bimini • inversor • salvação • vela balão • fogão.

