

BAYLINER CRUISER

Como o brasileiro gosta

A americana Bayliner Cruiser 350 BR tem o conforto que se espera de uma lancha importada, mas um cockpit espaçoso e bem brasileiro

ILUSÃO

DE ÓTICA

São 35 pés, mas parece mais: o cockpit acomoda um sofá enorme e a plataforma de popa se estende por 1,50 metro



350 BR



Velocidade máxima
39,8 nós (a 3 200 rpm)

Velocidade de cruzeiro
29,7 nós (a 2 400 rpm)

Aceleração
9,2 s (até 20 nós)

Autonomia
331 milhas (a 2 400 rpm)

Potência no hélice
612 hp

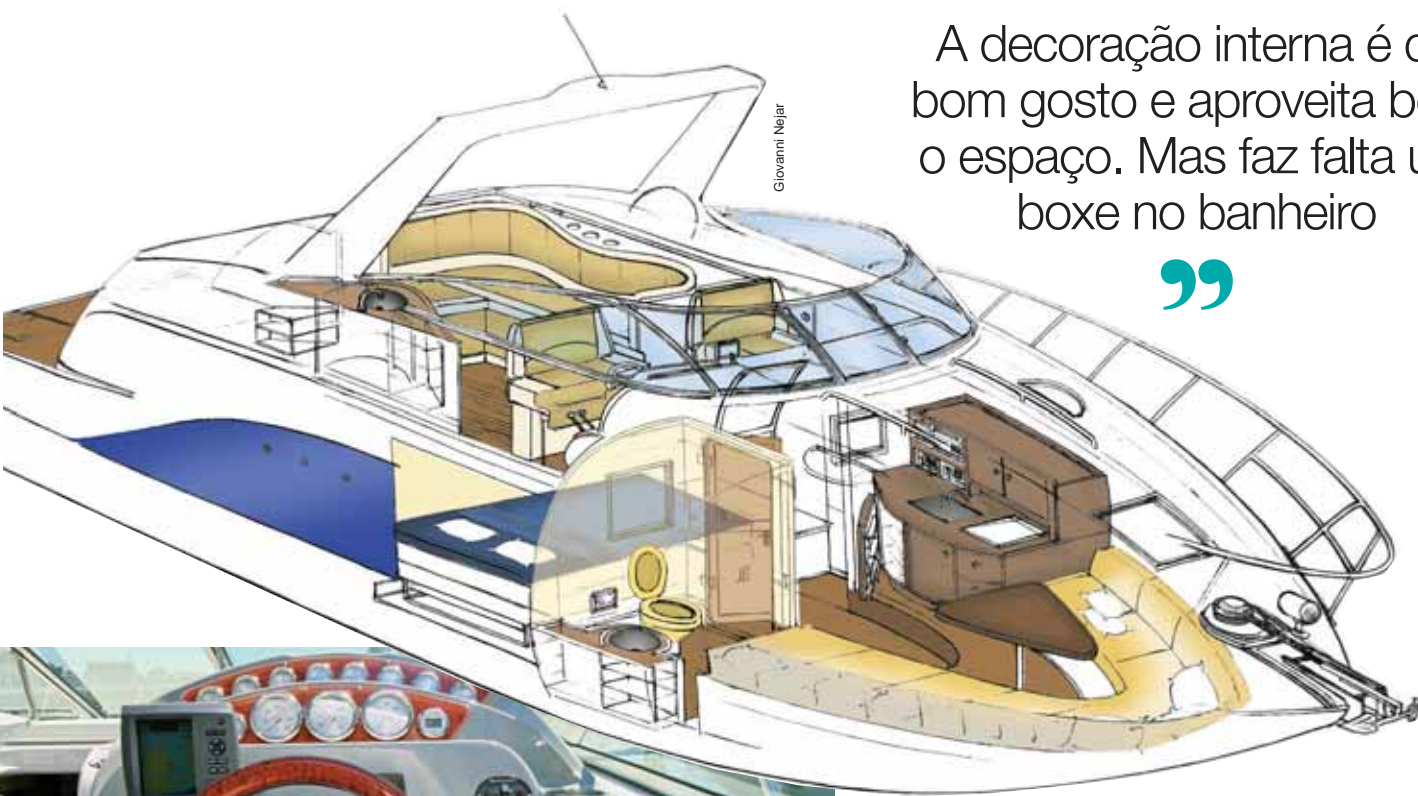
Plataforma de popa com quase 1,50 metro de comprimento, cabine e cockpit com bom aproveitamento de espaço, acomodações para seis pessoas à noite, gerador, ar-condicionado e uma penca de acessórios de série. Fabricada nos Estados Unidos, mas adaptada ao estilo do Brasil (como indica a sigla "BR" no nome), a Bayliner Cruiser 350 BR, importada pelo estaleiro catarinense Fibrafort, tem virtudes de sobra para conquistar também os brasileiros. A começar pelo cockpit, que, ao contrário da grande maioria das lanchas feitas no Hemisfério Norte, onde o clima mais frio prioriza as cabines, esbanja espaço e tem o maior sofá já visto em uma lancha deste porte.

Mas nem por isso sua cabine é acanhada. Além de muito bem iluminada por duas grandes janelas, ela tem um camarote fechado a meia-nau, com cama king size e boa quantidade de armários (o que é raro de acontecer em camarotes que ficam debaixo do cockpit), e um sofá de proa que pode ser convertido em outra cama de casal, esta com mais de dois metros de comprimento. Quem navega com filhos pequenos pode também transformar só uma parte do sofá em uma cama para duas crianças. E tudo isso em uma lancha de 35 pés. Não por acaso, o estaleiro Bayliner é hoje o maior do mundo em número de lanchas construídas anualmente.

“

A decoração interna é de bom gosto e aproveita bem o espaço. Mas faz falta um boxe no banheiro

”



Como ela é

A Bayliner Cruiser 350 BR tem uma grande plataforma de popa, com exatos 2,93 metros de largura por 1,42 de comprimento. Não é um item de série, mas vale a pena colocá-la na lista de opcionais, porque aumenta bastante a área do cockpit, facilitando o contato com o mar e os mergulhos. Além dela, o que mais chama a atenção no cockpit é o enorme sofá em L, logo na entrada, com espaço para oito pessoas. Não bastasse o tamanho desse sofá, ainda dá para armar um solário de casal na parte traseira do barco — que ainda pode ter, opcionalmente, outros dois solários individuais na proa. O banco duplo de pilotagem também merece destaque, porque é, na verdade, um pequeno sofá giratório, com assento rebatível e ajuste de altura. Já, por dentro, a cabine da Bayliner Cruiser 350 BR agrada tanto pela decoração de bom gosto quanto pela ampla área iluminada por janelas laterais. Na proa, uma cortina dá uma certa (mas não muita) privacidade a quem preferir dormir no sofá convertido em cama. No camarote principal, a meia-nau, há um pequeno sofá na entrada, cama de casal de bom tamanho e boa quantidade de armários para guardar objetos pessoais. No banheiro faz falta um boxe fechado — há apenas uma cortina. Mas a altura (1,81 metro) é boa, permitindo tomar banho em pé e sem curvar o corpo. Já a cozinha é bem equipada, com bom espaço nos armários e gaveteiros. Um gerador é item de série, assim como o ar-condicionado, de bom porte e suficiente para refrigerar toda a lancha por dentro — um conforto e tanto em climas quentes como o nosso.

MUITO À VONTADE

O banco duplo de pilotagem é também um sofá giratório, com assento rebatível e ajuste de altura

Quem faz?

As lanchas Bayliner são feitas nos EUA pelo grupo Brunswick, o mesmo que produz os barcos da SeaRay e controla os motores Mercury e Mercruiser. É o maior estaleiro de lanchas de lazer do mundo, com mais de 50 anos no mercado. A série Cruiser tem cinco modelos vendidos no Brasil, entre 28 e 37 pés. A 350 é uma das mais novas da série e foi lançada em fevereiro passado, nos EUA. Sua importação para o Brasil é feita pela Fibrafort, tel. 47/3249-9988, e-mail bayliner@baylinerbrasil.com.br.

QUASE COMPLETA

A cozinha é compacta, mas bem equipada: tem fogão elétrico de duas bocas, geladeira, microondas, armários e três gaveteiros. Mas, como a maioria esmagadora dos barcos, poderia ter também um exaustor



DOIS AMBIENTES

Na cabine, o aproveitamento do espaço é muito bom. Uma cortina divide o ambiente em dois, com sofás que podem ser usados como camas. Abaixo, no detalhe, a pia que existe no cockpit, bem ao lado do posto de comando





BOM ARRANJO

No cockpit, a área é agradável e inclui geladeira e armário para copos. Já a bóia e o extintor ficam na popa



“
Com dois motores de 320 hp, ela acelerou bem, mas sua máxima ficou abaixo dos 40 nós
”

Como navega

O mar relativamente calmo entre a barra da Baía de Guanabara e Itaipu, em Niterói, assim como os ventos, na casa dos seis nós, estavam aquém do potencial da Bayliner Cruiser 350 BR, no dia do nosso teste. Ela tem casco com um V de 18 graus na popa, bem razoável para uma lancha de cruzeiro de 35 pés. E certamente pode cortar ondas bem maiores que aquelas, que eram de apenas 40 centímetros de altura. Para compensar o mar pouco agitado, aceleramos firme contra as ondas e o casco amorteceu bem os impactos. Nas cruzadas das esteiras de outras lanchas, também não deu nenhuma pancada forte e se saiu bem no teste de estabilidade. Nas curvas mais fechadas, tampouco adernou demais nem derrapou. Na aceleração, os dois motores Cummins Mercruiser de centro-rabeta diesel, de seis cilindros, 4,2 litros e 320 hp cada, nos levaram da marcha lenta aos 20 nós em menos de 10 segundos, nada mau para uma motorização diesel. Já a velocidade máxima, que ficou abaixo dos 40 nós, decepcionou um pouco, pela potência dos motores. Mas vale lembrar que aquela lancha estava indo para a água pela primeira vez e, portanto, ainda carecia de ajustes nos hélices. A autonomia estimada deste conjunto casco e motor é de 331 milhas, a 29,7 nós. Isso significa que,

com os 606 litros de diesel do tanque, dá para fazer duas vezes, ida e volta, a travessia Santos-Ilhabela, com mar calmo e vento fraco, sem reabastecer, o que também é muito bom.

Com quem concorre

Importada dos Estados Unidos pela Fibrafort, a Bayliner Cruiser 350 BR concorre em tamanho com as nacionais Cimitarra 340, Brava 345, Phantom 360 e Real 34 Class — além da ainda não lançada Carbrasmar 340 Elite, que também entrará na disputa das lanchas cabinadas de comando aberto entre 34 e 36 pés. A Brava 345 tem cozinha no cockpit (o que aumenta o espaço na cabine e evita cheiro de comida a bordo) e a boca mais estreita da flotilha, com apenas 3,15 metros. Já a Cimitarra 340 se destaca pelo preço mais baixo que as demais, além de ser a única que pode ser impulsionada por um só motor. A Phantom 360, por sua vez, é muito bem construída e também navega com perfeição, o mesmo acontecendo com a Real 34 Class, que aceita motores mais potentes, de até 400 hp cada. A concorrência, como se vê, é dura, mas a Bayliner ganha pontos pelo bom camarote fechado a meia-nau e pelo acabamento em geral.

DICA DE QUEM TESTOU

“ Entre as várias opções de motorização, fique com dois Mercruiser diesel de 250 hp cada. Para este tamanho de lancha, o desempenho não ficará muito abaixo do que se teria com dois de 320 hp e a economia será bem maior ”



Onde e como testamos

A Bayliner Cruiser 350 BR foi testada dentro e fora da barra da Baía da Guanabara, em dia de mar calmo, com ondas de 40 centímetros de altura e ventos de 6 nós. A bordo havia três pessoas, 360 litros de diesel e 100 litros de água. Os motores eram dois Cummins Mercruiser 4.2L ES 320, diesel, seis cilindros, 4,2 litros e 320 hp cada, com rabetas Bravo 3, com relação de transmissão de 1,81:1 e hélices de aço inox, passo 24”

Resumo



camarote



Fica a meia-nau, debaixo do cockpit, e é fechado, com 1,80 metro de altura na entrada. Tem uma cama de casal tamanho king size, uma boa quantidade de armários e duas vigias para ventilação natural. O ar-condicionado refrigera toda a cabine e não apenas este camarote.

desempenho

A aceleração — 9,2 segundos da marcha lenta aos 20 nós — foi forte para uma lancha com motor diesel. Já a velocidade máxima, de quase 40 nós, seria boa, não fosse o fato de ter sido conseguida com dois motores de centro-rabeta diesel Cummins MerCruiser, de seis cilindros e 320 hp cada, o que é muita potência para essa pouca velocidade.

posição de pilotagem



O banco duplo do piloto, além de giratório, tem assento rebatível. Ou seja, o assento se divide em duas partes e por isso é bem mais confortável que os assentos simplesmente rebatidos. O painel tem bastante espaço para os instrumentos do motor, mas a posição deles dificulta a leitura.

cabine



É espaçosa (uma característica das lanchas da Bayliner) e bem iluminada por duas grandes janelas laterais. Tem banheiro, cozinha, um camarote a meia-nau com cama de casal, e um sofá na proa para cinco pessoas, que pode ser convertido em outra cama de casal. Sob a escada há um bom paiol.

ferragens



O guincho elétrico para a âncora é item de fábrica. O púlpito de proa tem passagem, o que facilita o desembarque pela frente. Vem com seis cunhos de aço inox e guarda-mancebo que vai do pára-brisa até a proa.

banheiro



É de bom tamanho para uma lancha de 35 pés e tem 1,81 metro de altura — suficiente para a maioria dos brasileiros. Falta, porém, um boxe fechado para banho, que é substituído por uma cortina. Vem com água quente, vaso sanitário elétrico, macerador e tanque de esgoto.

cockpit



Bem amplo, acomoda até dez pessoas e tem um enorme sofá que pode virar um solário de casal, na parte de trás. Há opção de proteger a área apenas com uma capota, nos dias quentes, ou de fechá-la completamente nos dias chuvosos ou frios.

motor



Tem várias opções, tanto a diesel quanto a gasolina, mas sempre dois, de centro-rabeta e da MerCruiser. Com um par a diesel, que é o mais recomendado para esta lancha, por causa do maior torque, a potência total vai de 400 a 640 hp. Com motores a gasolina, a potência total vai de 520 a 600 hp.

cozinha



De bom tamanho, vem equipada com fogão elétrico de duas bocas, geladeira, microondas, armários e três gaveteiros, com bastante lugar para panelas, pratos e mantimentos. Uma gaiúta dá conta da ventilação em dias de tempo bom, mas falta um exaustor para cozinhar quando estiver chovendo.

construção



É certificada pelas normas da Guarda Costeira americana e pela NMMA — Associação dos Fabricantes de Barcos e Equipamentos dos Estados Unidos. Vem, por exemplo, com sistema automático de extinção de incêndio, carpetes com proteção antimfo e garantia de cinco anos para o casco.



BAYLINER 350 BR



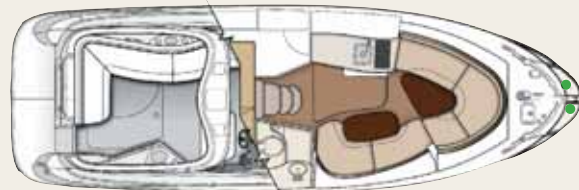
Pontos altos

- O cockpit é enorme
- A cabine é bem espaçosa
- O banco do piloto é giratório



Pontos baixos

- Não tem boxe fechado no banheiro
- Tanque de água muito pequeno
- Má visibilidade do painel

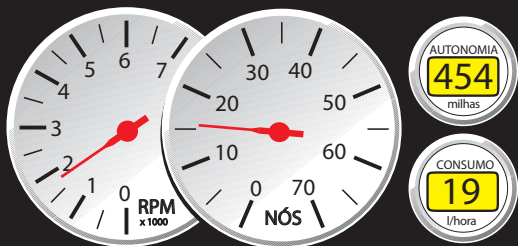


Ela é assim

■ Comprimento	10,50 m
■ Boca	3,35 m
■ Calado com propulsão	0,95 m
■ Ângulo do "V" na popa	18°
■ Borda-livre na proa	1,41 m
■ Borda-livre na popa	1,47 m
■ Pé-direito no salão	1,92 m
■ Pé-direito no banheiro	1,81 m
■ Pé-direito no camarote a meia-nau	1,80 m
■ Pé-direito na cozinha	1,88 m
■ Combustível	606 l
■ Água	117 l
■ Peso sem motor	4 979 kg
■ Peso dos motores	1 176 kg
■ Capacidade (diurno)	12 pessoas
■ Capacidade (pernoite)	6 pessoas
■ Projeto	Bayliner

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e os pés-direitos.

Melhor aproveitamento



rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1600	9,5	14	0,68	1,47	370
1800	15,8	19	0,83	1,20	454
2000	21,1	31	0,68	1,47	371
2200	25,9	40	0,65	1,54	353
2400	29,7	49	0,61	1,65	331
2600	33,6	59	0,57	1,76	311
2800	36,4	84	0,43	2,31	236
3000	38,4	105	0,37	2,73	199
3200	39,8	133	0,30	3,34	163

Principais equipamentos

Ar-condicionado de 16 000 BTU • gerador • assento duplo do piloto rebatível • sistema de pressurização de água doce quente e fria • sistema automático para incêndio • vaso sanitário elétrico • três gaiútas • seis vigias • alto-falantes marinizados • luzes de navegação • carregador de bateria de 30 A • som AM/FM/CD com controle no cockpit • farol com controle remoto • bússola • flapes • fogão elétrico e a álcool • duas geladeiras elétricas • guincho elétrico com âncora e corrente • seis cunhos de aço inox • rádio VHF com antena • microondas • ecobatímetro • caixa térmica.

Principais opcionais

Eletrônicos para navegação • plataforma de popa estendida • dois solários na proa • sonda • TV/DVD.



A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo é estimado.