

CHARME E OUSADIA



Uma das ganhadoras do Prêmio Náutica 2003, a 205 Jet Cruiser — lancha de proa aberta da Colonna — tem linhas arrojadadas e é capaz de transportar até nove pessoas em águas parcialmente abrigadas

Por Marcio Dottori
Fotos Ito Cornelsen

T E S T E	N A U T I C A	205 JET CRUISER
		VELOCIDADE MÁXIMA: 35 nós a 5.700 rpm
		VELOCIDADE DE CRUZEIRO: 27,6 nós a 4.500 rpm
		ACELERAÇÃO: de 0 a 20 nós em 6,1 s
		AUTONOMIA: 69 milhas a 4.500 rpm
		POTÊNCIA: 250 hp (no virabrequim)

Futurista nas linhas e ergonomicamente bem-projetada, a lancha 205 Jet Cruiser é amor à primeira vista quando o assunto é *design*. Seu grafismo bem-elaborado não disfarça sua herança jovial. Afinal, a 205 Jet Cruiser é a irmã mais encorpada dos jetboats Colonna, estaleiro especializado neste tipo de barco com propulsão a hidrojato. E, de fato, tudo a bordo da 205 Jet Cruiser lembra, e muito, um jetboat. Seu painel de instrumentos preto — onde ficam o voltímetro/horímetro, velocímetro, conta-giros, indicador do nível de combustível e seis disjuntores — é ladeado por um móvel vermelho, enquanto um defletor na mesma cor protege o passageiro no console de bombordo, onde há um porta-trecos.



Navegando na Baía de Guanabara, em dia de águas agitadas, o casco do maior barco do estaleiro Columna mostrou-se sólido

Os bancos do piloto e do co-piloto são giratórios e têm encosto para os braços. Também os assentos de popa, nas cores vermelha e branca, são individuais e acomodam quatro pessoas. Plataforma de ré (com escada) e solário — itens de grande utilidade no clima brasileiro — são padrão. Sob o solário, fica o motor de dois tempos com injeção direta de combustível da Jet Driver — um V6 Optimax da Mercury, com 250 hp. Neste mesmo local há um espaço razoável para guardar coletes salva-vidas e outras tralhas. Detalhe: opcionalmente, é possível instalar um vaso sanitário no compartimento do motor, uma pia no console de bombordo e um chuveiro na popa.

Como boa parte das lanchas de

igual tamanho (6,12 m), ela tem ainda espaço para uma prancha de wakeboard, que pode ser guardada no paiol existente à meia-nau no convés do cockpit. Na proa, onde se encontra o compartimento próprio para a âncora, estão mais três bancos que seguem o binômio anatomia/design, presente no restante da embarcação. Nada menos que nove porta-copos e sete pegadores foram estrategicamente posicionados no cockpit. Concluindo: em termos de arranjo, a 205 Jet Cruiser tem os itens necessários para um passeio confortável em um dia de verão. Mas não se esqueça do som. Um toca-CDs (opcional) é muito bem-vindo neste tipo de barco.

O teste da lancha foi feito na

Praia Vermelha, na saída da barra da Baía de Guanabara (RJ). Com três adultos a bordo e um vento sueste de 10 nós (18,5 km/h) que agitava as águas da baía com ondas desencontradas, as condições não eram as ideais para navegar com o barco. Em um dos muitos pulos que a 205 Jet Cruiser deu, os óculos de sol de uma das tripulantes afundou para sempre nas águas cariocas, mas pelo menos se pôde avaliar a robustez do casco e descarregar um pouco de adrenalina. A prova de mar foi feita nas imediações da Ilha Cotunduba, onde as ondas exigiam alguma técnica no comando do acelerador para manter a lancha no ângulo ideal para cortar as vagas. Em relação à navegabilidade, não houve nenhuma surpresa desa-




Bancos confortáveis e bem-acabados completam o arranjo visual agradável

As marcas do fabricante estão todas lá: arrojo na decoração e propulsão a hidrojato

gradável com o casco da 205 Jet Cruiser, que é bastante ágil nas manobras, desde que o piloto saiba dosar o acelerador e o timão. Quanto à robustez, esta lancha da Colonna não dá motivo para reclamações. Claro que devido às condições (vento e ondas acentuadas) alguns respingos foram inevitáveis. A posição de pilotagem é agradável para um piloto de estatura média.

Em outra ocasião, as medições de velocidade, aceleração e consumo foram feitas nas águas tranquilas de Angra dos Reis (RJ). Como todo barco impulsionado por motorização a hidrojato, a 205 Jet Cruiser mantém o regime de planeio a 3.800 rpm. Nesse regime de rotação

elevada, com duas pessoas a bordo, ela navegou a 17,2 nós (31,6 km/h), e para ir da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h), gastou 6,2 segundos. Com o manete do acelerador todo a vante foram registrados 35 nós de velocidade máxima a 5.700 rpm. Acredito que, em um dia menos úmido, a velocidade máxima decorrente da média de várias medições possa ser um pouco superior. Com esta motorização e o equipamento original de fábrica, a 205 Jet Cruiser custa R\$ 97 mil. 






Mais informações com Colonna, Av. Espírito Santo, 354, Diadema (SP), CEP 09961-700, tel. (11) 4066.6409 e site www.colonna.com.br

FICHA TÉCNICA

MODELO	205 Jet Cruiser
COMPRIMENTO	6,12 m
BOCA	2,55 m
CALADO COM PROPULSÃO	0,40 m
BORDA-LIVRE NA PROA	0,66 m
BORDA-LIVRE NA POPA	0,65 m
ÂNGULO DO "V" NA POPA	15 graus
COMBUSTÍVEL	130 litros
ÁGUA	45 litros
PESO DA MOTORIZAÇÃO	197 kg
PESO SEM A MOTORIZAÇÃO	803 kg
PASSAGEIROS	9
PROJETO	Colonna

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre.

VELOCIDADE E AUTONOMIA

 rpm	 dB-A	 nós	 L/h	 aut. (M)
3.800	-	17,2	33	61
4.000	-	21,1	37	67
4.500	-	27,6	47	69
5.000	-	30,3	69,5	51
5.500	-	33,9	81	49
5.700	-	35	91	45

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, com Floscan. 3) Medições feitas com dois adultos a bordo e 45 litros de gasolina e 25 litros de água.

O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): ■ luzes de navegação ■ painel elétrico com 6 disjuntores ■ contadores ■ velocímetro ■ hodômetro ■ voltímetro ■ indicador de nível de combustível ■ bomba de porão de 1.100 gph (automática/manual) ■ buzina ■ exaustor (*blower*) no compartimento do motor ■ chave geral ■ bateria de 100 Ah ■ válvula na linha de combustível ■ porta-extintor ■ 5 cunhos ■ 3 olhais (alças) para amarração ■ puxador para amarrar cabo de esqui ■ 7 pegadores ■ 9 porta-copos ■ filtro de combustível ■ conjunto para lavagem interna do motor ■ escada de popa ■ capa ■ bancos giratórios ■ tan-

que de água de 45 litros (de fibra). **OPCIONAIS** (itens principais): ■ capota ■ carreta rodoviária ■ pia ■ sanitário ■ chuveiro na popa com sistema de pressurização ■ tomada de 12 V no painel ■ toca-CDs e alto-falantes.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 1 motor de dois tempos V6 Mercury Jet Drive 250 Optimax, de 3 litros, com propulsão a hidrojato, 250 hp e injeção direta de combustível, acoplado a bomba propulsão; relação de transmissão de 1,15:1 e rotor de aço inox de passo variável (quatro pás). **OPCIONAL:** 1 motor Mercury Jet Drive V6 de 2,5 litros e 240 hp EFI (dois tempos com injeção eletrônica de

combustível); 1 motor de popa de 140 a 250 hp; ou ainda 1 motor de centro-rabeta a gasolina de 150 a 240 hp.

CONSTRUÇÃO: laminado com fibra de vidro reforçada com poliuretano. O fundo do casco tem sua robustez garantida por uma manta de fibra de vidro de 450 g/m², outra manta de 300 g/m² e ainda um tecido de fibra de vidro de 800 g/m². No convés, são utilizados manta de fibra de vidro de 450 g/m², manta de 300 g/m² e tecido de fibra de vidro de 800 g/m². O gelcoat (Norpol) tem proteção contra os raios ultravioleta.

Dados fornecidos pelo fabricante