

# Bow Rider 205

## Três em um

Você escolhe: esta 20 pés pode ser equipada com motor de popa, centro-rabeta ou hidrojato!

A Bow Rider 205 é uma das primeiras lanchas nacionais construídas de acordo com as normas de qualidade da Acobar – Associação Brasileira dos Fabricantes de Barcos. Mas não é só por isso que ela nasceu em grande estilo. O seu casco é o mesmo da sua “irmã”, a Colonna 205 Jet Cruiser, campeã do Prêmio Náutica em 2003, como a melhor lancha de passeio de proa aberta. Entre elas há poucas diferenças: em vez de bancos individuais, há um sofá na popa. Além disso, ela ganhou um pára-brisa de vidro laminado e a motorização tem novas opções, pois pode ser equipada com motor de popa, um centro-rabeta ou hidrojato.

### Ela é assim

A Bow Rider tem plataforma inteiriça na popa e um solário em cima do compartimento do motor. O sofá, também na popa, acomoda três pessoas com folga e divide o espaço com uma mesa removível, que pode ser colocada no centro do cockpit. Quem gosta de fazer um lanchinho na popa, tem pia com água doce e nenhum problema com respingos d’água, porque um amplo pára-brisa de vidro protege os passageiros. No piso, há paíóis suficientes para guardar esquis, defensas e material de limpeza. Cunhos à meia-nau (raros em lanchas de 20 pés!) já vêm de fábrica. A âncora, que geralmente usa o espaço debaixo do sofá de proa, tem um paiol só para ela.

A instalação elétrica é de primeira: os chicotes são fixados a cada 25 centímetros e os terminais dos cabos da bateria são prensados. A saída d’água da bomba de porão é bem alta, o que evita que a água retorne para o barco. A grande novidade fica por conta de uma válvula de fechamento na linha de combustível, que evita acidentes.

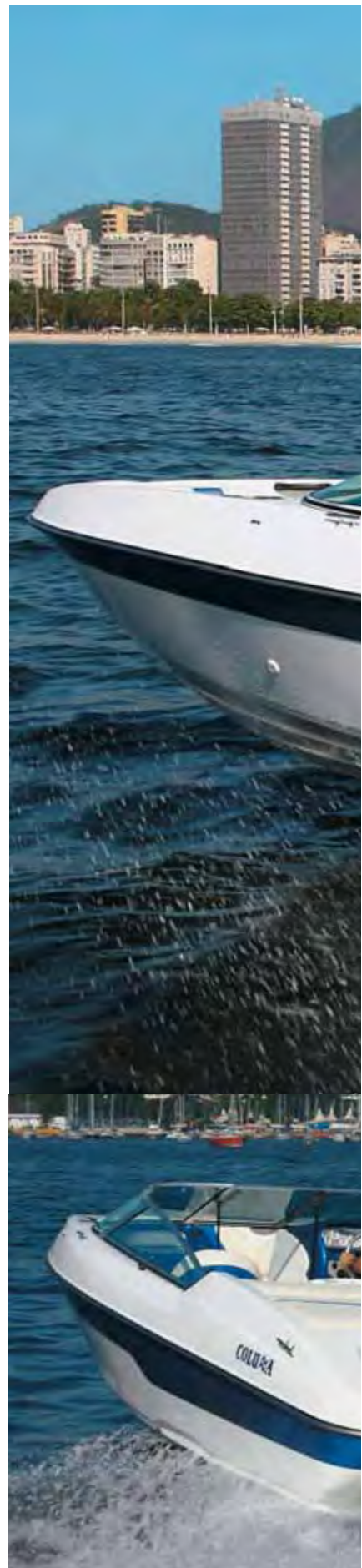
### Como ela navega

Por ser construída para navegar em águas abrigadas, tanto o “V” da proa quanto o da popa são moderados, o que aumenta o espaço a bordo e a estabilidade lateral, porém, diminui a capacidade de amortecimento. No dia do teste, na Baía de Guanabara, decidimos encarar a Praia Vermelha, fora das águas abrigadas da Enseada de Botafogo. O mar estava um pouco agitado, com ondas baixas e desencontradas. Com três pessoas a bordo, navegamos contra e a favor das vagas e ela se manteve estável. Depois que baixamos a rabeta, a capacidade de amortecimento do casco melhorou, mas a quantidade de respingos em direção ao cockpit aumentou, parando na proteção do pára-brisa.

<b>Teste 697</b> <b>NAÚTICA</b> Bow Rider 205
<b>VELOCIDADE MÁXIMA</b> 36,2 nós (a 4 800 rpm)
<b>VELOCIDADE DE CRUZEIRO</b> 24,9 nós (a 3 500 rpm)
<b>ACELERAÇÃO</b> 6,8 s (até 20 nós)
<b>AUTONOMIA</b> 153 milhas (a 3 500 rpm)
<b>POTÊNCIA</b> 135 hp (no hélice)

### COMPACTA

A Bow Rider 205 foi feita para navegar em águas abrigadas e, por isso, tem boa estabilidade. No painel, há espaço para tudo: relógios do motor, toca-CDs e rádio VHF





Por Marcio Dottori  
Fotos Ito Cornelsen



## Bow Rider 205



Ela é ágil nas curvas e veloz.  
No teste, chegou a 36,2 nós!

### BEM ESTÁVEL

Por ser uma lancha para águas abrigadas, tanto o "V" da proa quanto o da popa são moderados, o que aumenta o espaço a bordo e a estabilidade lateral

De volta à Enseada de Botafogo, começamos as medições. Da marcha lenta aos 20 nós, levamos 6,8 segundos. Não dá para comparar com a arrancada de um motor de popa, mas o de centro-rabeta que equipava esta lancha puxaria um esquiador, sem problemas.

### E o motor?

Graças ao motor de centro-rabeta Mercruiser 3.0, quatro cilindros, de 135 hp, a gasolina, a Bow Rider 205 chegou a 36,2 nós. Já no regime econômico, a 3 000 rpm e 20,4 nós, é possível navegar em mar calmo, com o tanque cheio, por cerca de 170 milhas. O bom do centro-rabeta é que ele não ocupa espaço na plataforma e a lancha ainda ganha um solário na popa. Porém, o de popa deixa o conjunto mais leve, barato e proporciona um grande paiol no lugar do motor. Além disso, é possível ainda equipá-la com um motor a hidrojetos. Mas para ter o mesmo rendimento que o centro-rabeta é preciso mais potência.

A Columna oferece duas opções de motores centro-rabeta: um Mercruiser 1.7 a diesel, de 120 hp, e um 4.3 a gasolina, de 220 hp. Além dos hidrojetos: um Mercury Sportjet, de 240 hp EFI ou um 250 hp Optimax. Já motores de popa, o fabricante sugere qualquer um entre 135 e 200 hp.

### Com quem ela concorre

A sua única concorrente é a 180 Classic, da Seal Craft, uma lancha de 18 pés, proa aberta e que pode ser equipada com motor de centro-rabeta. Aliás, ela custa menos, mas a Bow Rider 205 é maior e mais bem acabada.

### Conclusão

A Bow Rider 205 é uma das poucas lanchas de passeio de 20 pés equipadas com um motor de centro-rabeta. Com um Mercruiser 3.0 de 135 hp, custará cerca de R\$ 60 mil, o que é ótimo, levando-se em conta a qualidade de sua construção e seus itens de série. ■

### Quem faz?

Columna, [www.columna.com.br](http://www.columna.com.br), tel. 11/4066-6409.



### PRÁTICA

No console fica o porta-luvas (*no alto*), na passagem para a proa, há uma pia com água doce pressurizada (*acima*).

E, na proa, (*ao lado*), um confortável sofá em "U"

### Dica de quem testou

Encomende este barco com sistema de pressurização de água doce. Valoriza o investimento e aumenta o conforto



### Onde e como testamos

A Bow Rider 205 foi testada na Baía de Guanabara, com ondas baixas, cento de 5 nós, três pessoas e 70 litros de gasolina a bordo.

# Bow Rider 205



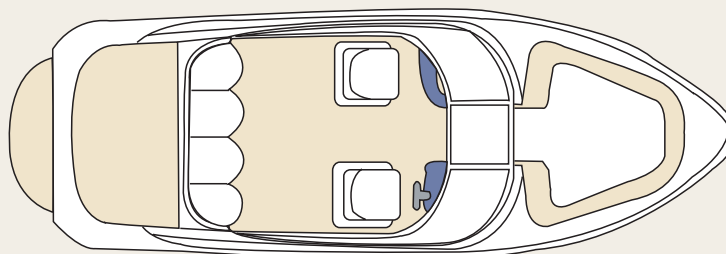
## Pontos altos

Bom acabamento  
Válvula de combustível  
Certificado Acobar



## Pontos baixos

O sistema de água doce é opcional  
Não tem manual do proprietário  
Bússola fora do centro do painel

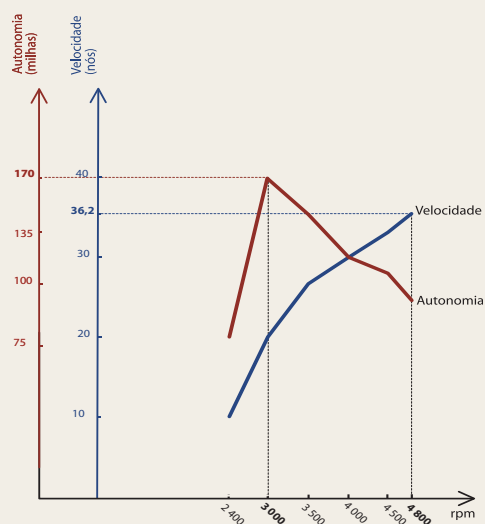


## Principais opcionais

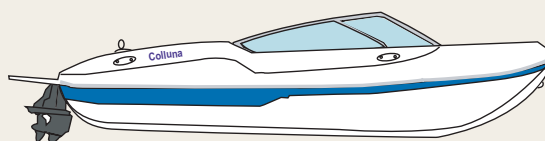
Geladeira elétrica • capota • carreta de encalhe • carreta rodoviária • sistema de pressurização de água doce • rádio VHF • equipamento de som • painel de instrumentos laminado com fibra de vidro e alumínio.

## Como ela navega

rpm	velocidade (nós)	consumo (litros/h)	autonomia (milhas)
2 400	10,1	13	91
3 000	20,4	14	170
3 500	24,9	19	153
4 000	29,4	27	127
4 500	33,4	34	115
4 800	36,2	45	94



Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo é estimado. 3) Medições feitas com três adultos, 70 litros de gasolina e sem água a bordo. 4) A relação de transmissão da rabeta Alpha One é de 2:1 e o hélice usado foi o Offshore, de aço inox, quatro pás de 21 polegadas.



## Como ela é

▪ Comprimento	6,12 m
▪ Boca	2,55 m
▪ Calado com propulsão	0,85 m
▪ Borda-livre na proa	0,74 m
▪ Borda-livre na popa	0,73 m
▪ Ângulo do "V" na popa	18 graus
▪ Combustível	130 litros
▪ Água	40 litros
▪ Peso sem a motorização	600 kg
▪ Peso da motorização	288 kg
▪ Capacidade	9 pessoas
▪ Projeto	Colluna

\* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres. O comprimento não incluía plataforma de popa.

## Principais equipamentos

Painel elétrico com sete disjuntores • solário na popa • luz de mastro e de bordos • alça para amarrar cabo de esqui • alça de reboque na proa e na popa • bomba de porão de 1 100 ghp (galões por hora) com acionamento automático • marcador de combustível • velocímetro • horímetro • exaustor no compartimento do motor • filtro de combustível • válvula de fechamento na linha de combustível • escada de popa em aço inox • 2 tomadas de 12V • porta-copos • bateria de 100 Ah • chave geral • bancos giratórios para piloto e acompanhante • bússola • pára-brisa com vidro laminado.