



Velocidade máxima
40,5 nós (a 3 600 rpm)

Velocidade de cruzeiro
30,7 (a 2 800 rpm)

Autonomia
138 milhas (a 2 800 rpm)



Sofás e um banheiro completam a cabine

Piloto tem boa visão

O cockpit tem bons sofás

Casco estreito, para maior velocidade

Pára-brisas protegem contra respingos

Dois solários, de ótimo tamanho

ECOMARINER 36

Para acelerar e gostar

A nova Ecomariner 36 tem a empolgação das offshores, mas com conforto acima da média

A Ecomariner 36 acaba de ser lançada, mas já tem uma história de sucesso por ser herdeira direta da Cigarette 36, uma lancha offshore inspirada nas velozes homônimas americanas, que conquistaram muitos fãs por aqui na época em que eram fabricadas pela Intermarine. Em 2003, o estaleiro pernambucano Ecomariner assumiu a sua produção e, em quatro anos, já vendeu 50 unidades desse modelo, acrescentando sempre uma ou outra alteração estética ao longo do tempo. Como, porém, nada dura para sempre, no ano passado, a lancha foi totalmente reestilizada e rebatizada como Ecomariner 360. O casco delgado, de alto desempenho, permaneceu inalterado abaixo da linha d'água — mas acima dele, quanta diferença! Seu novo desenho lhe deu formas mais arredondadas e mais conforto, principalmente na cabine, que ficou mais espaçosa, graças a uma nova distribuição interna. O objetivo passou a ser agradar a quem gosta de uma pilotagem esportiva, mas sem abrir mão de certa comodidade a

bordo. Neste teste, a Ecomariner 36, que agora tem duplo solário na proa e uma passagem central entre a popa e o cockpit, provou que é tão boa parada quando navegando em velocidade.

Como ela é

Como toda offshore, a Ecomariner 36 tem boca estreita em relação ao seu comprimento, o que, conseqüentemente, lhe permite navegar com mais velocidade. A contrapartida disso é que o espaço a bordo fica limitado, especialmente na cabine, que é penalizada com a menor largura do casco. Apesar disso, a nova versão desta lancha tem algum conforto interno, com dois sofás laterais, banheiro (fechado e com chuveiro) e uma cama não muito grande na proa, mas onde dá para tirar uma soneca. O inconveniente é que, por causa do casco offshore, ela é baixa: mede apenas 1,55 metro na entrada e 1,48 metro no banheiro. Já o cockpit tem pia e uma confortável passagem entre os dois (grandes) solários de popa, que ficam

DICA DE QUEM TESTOU

“ O estaleiro oferece a opção de targa inteiriça, mas, por não ser muito alta, quem embarca pode bater a cabeça. Melhor ficar com a semitarga ”

sobre as tampas do compartimento dos motores — de forma que ninguém precisa pisar nos estofados na hora de embarcar. Também a targa, antes inteiriça, agora ficou sem a parte superior, para não haver risco de alguém bater a cabeça. E para completar, o visual, com casco bicolor, ficou bem interessante.

Como navega

Testamos a Ecomariner 36 num dia de vento sudoeste de cinco nós, com mar calmo e ondas baixas. Por isso, para avaliar sua capacidade de cortar ondas, usamos as marolas de outras lanchas. Não houve respingos nos ocupantes e a lancha, impulsionada por dois motores Volvo D6 de 370 hp cada, com hélices de superfície (rabetas Mondrive), chegou facilmente aos 30 nós em regime de cruzeiro. Já a sua velocidade máxima foi de 40,5 nós, mas poderia ter sido maior, pois o barco testado tinha poucas horas de uso e seu motor ainda estava “preso”. No entanto, na prova de aceleração de 0 a 20 nós, referência para avaliar a rapidez com que uma lancha chega ao regime de planeio, a Ecomariner 36 surpreendeu, com o tempo de apenas oito segundos — muito bom! E isso apesar do retardo nos primeiros segundos, normal em motores com controle eletrônico, como os deste barco. Superada essa fase, a aceleração é vibrante. O estaleiro oferece outras opções de motorização diesel, como dois Mercedes de 320 hp cada, com rabetas Mondrive, ou dois Mercruiser com rabetas Bravo 3, de 230 hp cada. Para quem não faz tanta questão assim de velocidade, há também a opção de dois Volvo D3, diesel, de 190 hp cada, ou, ainda, dois motores de popa de 250 hp a 300 hp cada. Como se vê, uma lancha que, apesar da vocação offshore, foi feita pensando em agradar a diferentes tipos de usuários.

Quem faz?

Ecomariner, www.ecomariner.com.br, tel. 81/2137-8744.



Ilustrações Gabriel Bhering



CABINE O pé-direito é baixo, mas tem sala e uma cama para uma soneca



PAINEL O espaço para os relógios é bom, mas os botões estão mal localizados



COCKPIT O embarque é fácil, pelo amplo corredor entre os solários

Fotos Fernando Monteiro

Resumo



Melhor rendimento

rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2200	15,5	44	0,35	2,85	126
2400	26,5	56	0,47	2,12	170
2600	27,3	68	0,40	2,50	144
2800	30,7	80	0,38	2,61	138
3000	33,3	94	0,35	2,83	127
3200	35,8	114	0,31	3,19	113
3400	37,0	138	0,27	3,73	97
3600	40,5	166	0,24	4,09	86,4

Autonomia (90% da capacidade do tanque) em milhas náuticas. Velocidades obtidas com GPS e consumo estimado. Testada com dois motores de centro Volvo D6, de 5,5 litros e 363 hp cada, e rabeta de superfície Mondrive, com relação de transmissão de 1,5:1 e hélice de passo 27".

Já vem com

Suportes para as defensas • 1 bateria de serviço • capota • guarda-mancebo e ferragens de aço inox • porta-copos • espelho na cabine • vaso sanitário manual • ducha no banheiro.



NOVO VISUAL

Além de nova configuração, a Ecomariner agora tem casco com duas cores

Ela é assim

Comprimento/boca: **11,75/2,70 m** Peso sem a motorização: **3 500 kg**

Calado com propulsão: **0,60 m** Peso da motorização: **1 500 kg**

Borda-livre proa/popa: **1,00/0,88 m** Motor: **centro-rabeta,**

Pé-direito na cabine: **1,55 m** **2 x 190-370 hp**

Ângulo do V na popa: **19 graus** Pessoas dia/pernoite: **10/2**

Combustível/água: **400/100 litros** Projeto: **Intermarine/Ecomariner**

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.



PONTOS ALTOS

- > Aceleração bem forte
- > Agilidade nas curvas
- > Bom conforto para uma offshore



PONTOS BAIXOS

- > Faltam pegadores para se segurar
- > Tanque pequeno, baixa autonomia
- > Botões mal localizados no painel