

# FAETON 380 HT

## Mais uma boa que chega

A F 380 HT, fabricada pelo estaleiro espanhol Faeton, que está chegando ao Brasil, é uma lancha bem comportada na navegação, mas arrojada no estilo

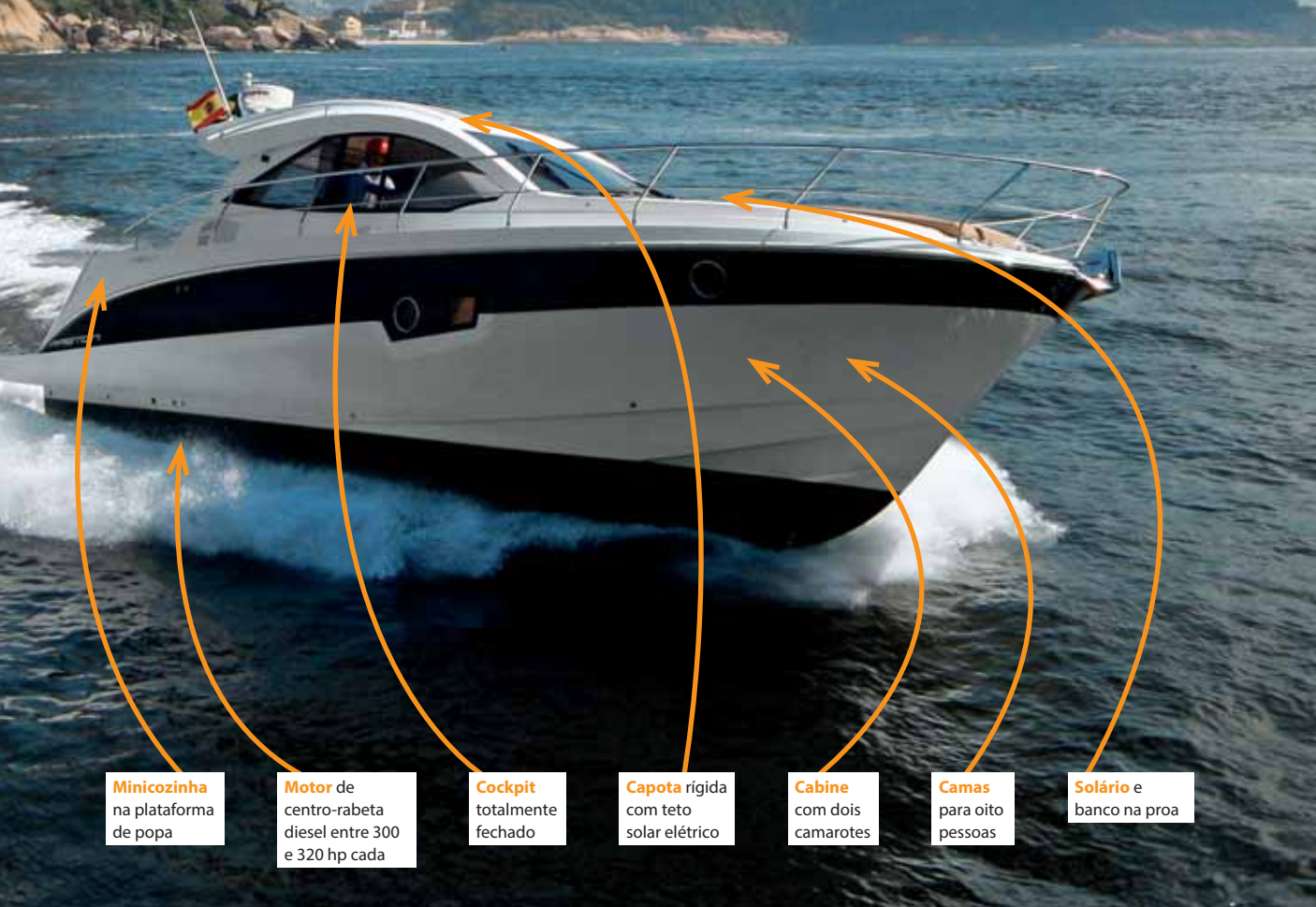
### PASSEIOS TRANQUILOS

A F 380 HT não é tão veloz, mas tem boa autonomia e é bem dimensionada e equipada para passeios com a família, com possibilidade de pernoite para, no mínimo, quatro pessoas

Depois de as marcas italianas Sessa Marine e Azimut pasarem a produzir alguns de seus barcos em Santa Catarina, e a francesa Bénéteau inaugurar sua fábrica em Angra dos Reis, chegou a vez do grupo espanhol Astondoa, dono dos estaleiros Astondoa e Faeton, se estabelecer de vez no país. A empresa, que estreou no Brasil no Rio Boat Show do ano passado e, desde então, já começou a atuar com uma base técnica e comercial em Itajaí, também promete abrir fábrica própria na região ainda este ano. E uma das primeiras lanchas que irá produzir aqui é esta Faeton F 380 HT, já devidamente adaptada ao gosto brasileiro, com, por exemplo, uma minicozinha na plataforma popa — coisa que o modelo original espanhol não tem.

Ela chega para concorrer no crescente segmento dos mo-

delos com estilo esportivo de 38 a 41 pés e teto solar, sem, contudo, ter grande vocação para a velocidade. Seu visual é bem mais arrojado do que a performance, o que, no entanto, está longe de ser um defeito — é apenas um benefício estético. Quando totalmente equipada, com motores a diesel Volvo D4 de 300 hp cada, iguais ao da unidade testada, ar-refrigerado, gerador, radar, equipamento de navegação eletrônica, a tal minicozinha na popa e capota bimini na proa (uma proa bem diferente, por sinal, porque tem uma espécie de saleta ao ar livre, com solário, capotinha opcional e um banco, este, item raro em lanchas desse porte), ela custa em torno R\$ 1 400 000, preço bem interessante para uma (ainda) importada com o seu nível de construção e acabamento.



**Minicozinha**  
na plataforma  
de popa

**Motor** de  
centro-rabeta  
diesel entre 300  
e 320 hp cada

**Cockpit**  
totalmente  
fechado

**Capota** rígida  
com teto  
solar elétrico

**Cabine**  
com dois  
camarotes

**Camas**  
para oito  
pessoas

**Solário** e  
banco na proa



**SALETA NA PROA**

A proa tem um solário bem grande e a opção de receber uma capotinha bímíni. Mas chama a atenção mesmo pelo interessante banco moldado no próprio convés, que pode ter o complemento de uma mesinha desmontável. Um arranjo incomum em lanchas deste porte. Para chegar lá, as passagens laterais são boas e protegidas por guarda-mancebo alto e ótimos corrimãos.



**SALA NO COCKPIT**

Uma porta e uma janela de vidro permitem fechar o cockpit e transformá-lo numa segunda sala (até com ar-refrigerado), abafando o ruído dos motores. É bem prático. Mas o sistema gera ruídos durante a navegação.



**SOFÁ OU SOLÁRIO?**

Ainda como diferencial, o ótimo solário na popa é formado pela união do banco em U para seis pessoas com a mesa de centro. O resultado é perfeito para nosso clima quente. Um toldo de embutir pode proteger o local quando o sol for excessivo.





### CABINE AGRADÁVEL

A boa altura ameniza o tamanho reduzido da cozinha, um pouco apertada, mas completa e bem iluminada e ventilada por vigias e claraboias. O camarote de meia-nau é o melhor dormitório a bordo, com boa circulação e camas grandes, que se juntam para formar um leito de casal.

A cozinha fica junto a sala, na cabine, e o cockpit tem porta e janela, para formar outra sala fechada



### PARA O GOSTO BRASILEIRO

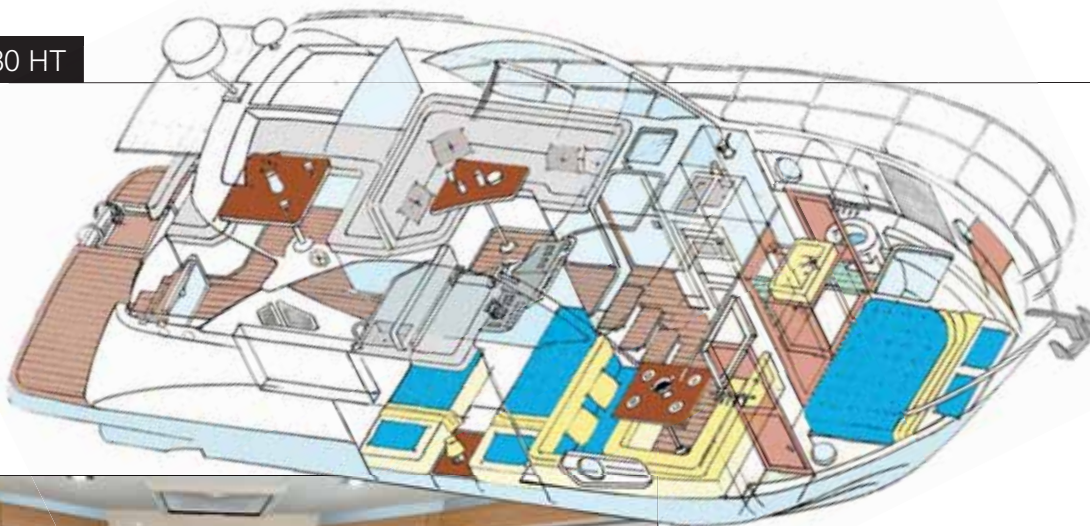
A plataforma de popa é um pouco curta, mas na versão já adaptada para o Brasil ganhou uma minicozinha em forma de gaveta no espelho de popa, com pia, grelha elétrica e tábua de corte.



### GARAGEM PARA O BOTE

Dá para levar um bote de 2,5 m, com o motor junto, no enorme paiol que há na popa, debaixo do sofá-solário. É uma verdadeira garagem, mas, apesar de ter a abertura facilitada por acionamento elétrico, não há nenhum sistema para colocar e retirar o bote da água sem que haja atrito com a plataforma de popa.

Giovanni Nejar



### PARA OS PERNOITES

Bem acabada, a cabine tem ótimo volume interno, com banheiro amplo para o porte do barco e com boxe para banho. No camarote de proa, embora duas camas de solteiro podem ser transformadas em uma de casal com 190 m x 1,46 m



## Como ela é

A F 380 HT é o tipo de lancha moderna na aparência, mas que busca agradar às famílias e lancheros mais tranquilos, do tipo que só quer um barco atual, sem fazer questão de alto desempenho — muito menos de grande consumo, o que sempre avança de mãos dadas com a velocidade. Por isso, além de camas para quatro pessoas, divididas em dois espaçosos camarotes, tem dois sofás (um na sala junto aos camarotes e outro no cockpit, que é fechado, e vira uma segunda sala), que podem ser transformados em mais camas de casal, ainda que menores — mas aceitáveis para simples pernoites.

Na cabine, vale destacar a cozinha, pequena, mas bem equipada e com geladeira e freezer de bom tamanho. Ela fica junto à sala (que tem sofá em U, para quatro pessoas, e mesa de refeições), formando um só ambiente, decorado com muita madeira em tons médios e de bom gosto. O acabamento também merece elogios. Já o cockpit tem uma útil porta de vidro entre a praça de popa e a (segunda) sala, ao lado do posto de comando, que, assim sendo, pode ser totalmente fechada e usada até para pernoitar no tal sofá-cama. Com direito até a ar-refrigerado, caso esteja quente.

Na praça de popa, há outro sofá em U, com mesa, que, uma vez unidos, se transformam em um ótimo solário. Debaixo dele, garagem para um bote de até 2,5 metros de comprimento, com abertura elétrica. Mais atrás, na plataforma de popa (que não é grande, com apenas 80 centímetros de comprimento), fica a minicozinha da versão brasileira, com pia, grelha elétrica e tábua para cortes de carne.

## COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Dentro e fora da Baía de Guanabara
- **CONDIÇÕES:** ventos de oito nós, mar levemente mexido, com ondas entre 0,50 e 1,00 m.
- **A BORDO:** duas pessoas, 480 litros de combustível e 200 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** dois motores diesel Volvo D4, de 300 hp cada, rabeta DPH, com hélices contrarrotantes de nival de 3 pás modelo G5 e relação de transmissão de 1,76:1.

## QUEM FAZ

O estaleiro Faeton pertence ao grupo Astondoa, que é o maior construtor de barcos da Espanha. A empresa já tem escritórios no Brasil e promete instalar uma fábrica aqui ainda este ano. Para saber mais, acesse [www.astondoa.com.br](http://www.astondoa.com.br) ou ligue 47/3046-1049.



O banheiro e os camarotes, cada um com duas camas de solteiro reversíveis em casal, são espaçosos

## Como navega

Com dois motores 300 hp cada, a velocidade máxima da F 380 HT no nosso teste foi de modestos 31,4 nós. Mas, em regime de cruzeiro, manteve com facilidade bons 28,2 nós, o que lhe confere uma autonomia de cerca de ótimas 280 milhas. Mesmo nesta velocidade, o casco, que tem generosos 3,85 m de boca e é largo desde a proa, foi um pouco duro contra as ondas e um tanto pesado ao timão, embora tenha permanecido equilibrado e satisfatoriamente ágil nas manobras e curvas normais. Quando reduzimos para uma marcha econômica, em 23,9 nós, o comportamento do casco melhorou consideravelmente e a navegação ficou bem mais suave e confortável. Sob regime mais intenso, a lancha manteve a firmeza e precisão em curvas fechadas, mesmo em altas velocidades, mas, para isso, foi preciso adernar bastante, devido ao desenho do casco, que, mesmo largo, tem centro de gravidade um pouco alto. Mas uma qualidade também acima da média. ⚓



## COM QUEM CONCORRE

A F 380 HT concorre diretamente com duas lanchas importadas e três nacionais. São elas:



### Atlantis 40

Ótima lancha italiana, com teto solar semirrígido, duas suítes e excelente acabamento. Sua navegação é firme e equilibrada.



### Bénéteau Flyer GT 38

De fabricação francesa, elegante e refinada, tem casco ágil e veloz. Tem, também, dois camarotes, mas apenas um banheiro.



### Cimitarra 410 HT

Com cockpit e cabine bem amplos, porém espartanos, agrada pelo bom custo-benefício. Tem duas suítes, mas o segundo banheiro é pequeno.



### Real Power Top 41 HT

É conhecida pela boa navegação e ótima qualidade de construção. Tem duas suítes e ampla área ao ar livre.



### Top Line 410 HT

Tem navegação macia, ótimo acabamento e um dos melhores postos de pilotagem da categoria.

# RESUMO



**pilotagem**

Sentado, a visão é boa. Já com pouca visibilidade, é preciso ficar em pé, com o pescoço esticado para fora da capota. O estaleiro prometeu corrigir isso.

**paióis**

Há vários. O principal, sob o sofá de popa, é nada menos do que uma garagem com abertura elétrica, para um bote de até 2,5 m, já com motor de popa.

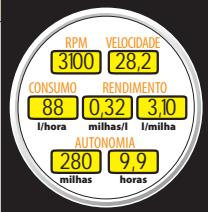
**cockpit**

Ótimo, com teto solar e porta de vidro, para fechamento da sala, onde o sofá vira cama. Na popa, um sofá semelhante se transforma em solário e há uma minicozinha.

**desempenho**

Acelerou bem, indo a 20 nós em 11,3 segundos, e atingiu bom cruzeiro, de 28,2 nós, com ótima autonomia de 280 milhas. A máxima, de 31,4 nós, ficou abaixo do esperado.

**Navegação em cruzeiro**



**construção**

Fibra maciça no fundo do casco e sanduíche com espuma de pvc rígida no costado e convés. A laminação é manual, com tecidos multiaxiais e resina estervinificada.

**cabine**

Tem cama com 1,90 m x 1,46 m no dormitório de proa e 1,98 x 1,32 m no de meia-nau. A cozinha é compacta, mas completa.

**motores**

Esta lancha leva dois motores diesel de centro-rabeta de 300 a 320 hp cada (Volvo, Yanmar ou Cummins), com opção de comando por joystick Volvo.

**elétrica**

Instalação benfeita, com fiação estanhada e codificada. O quadro elétrico tem fácil acesso, na cabine. As baterias ficam perto dos motores e longe da água, o que é bom.

**ferragens**

Em aço inox 316L, resistente a corrosão, não geraram ruídos quando em regime de cruzeiro. O guarda-mancebo é alto e há corrimãos na passagem para a proa.

**hidráulica**

Tem tanque de combustível de fácil inspeção, que serve também ao gerador. O tanque de água, de 240 litros, é pequeno para a capacidade para pernoites desta lancha.

**Pontos altos**

Cockpit fechado e arejado  
Bons espaços ao ar livre  
Pernoite para oito pessoas

**Pontos baixos**

Adernamento nas curvas  
Ruído da porta do cockpit  
Visão na pilotagem em pé

**Principais equipamentos**

Fechamento de vidro no cockpit • porta elétrica p/ garagem do bote • 2 baterias p/ motores • 2 baterias p/ serviço • 2 bombas de porão • bomba de água • caixa de esgoto de 60 litros • teto solar rígido eletro-hidráulico • boiler • minicozinha na popa.

**Principais opcionais**

Kit multifuncional c/ gps, sonda e radar • tv lcd • gerador • ar-refrigerado • farol c/ controle remoto • teca no piso • joystick p/ manobras • toldo de embutir na popa • capota bimini na proa.

**Quanto custa**

Entre R\$ **1 390 000** a R\$ **1 410 000**  
(com motores de 300 hp) (com motores de 315 ou 320 hp)



**É assim**

■ Comprimento total	<b>11,93 m</b>
■ Boca	<b>3,80 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,90 m</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,62 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>1,40 m</b>
■ Altura na cabine (entrada)	<b>1,96 m</b>
■ Altura no banheiro	<b>2,03 m</b>
■ Combustível	<b>970 litros</b>
■ Água	<b>240 litros</b>
■ Peso sem motores	<b>7500 kg</b>
■ Peso dos motores	<b>1 326 kg</b>
■ Pessoas (dia/pernoite)	<b>12/8</b>
■ Projeto	<b>FaetonYachts</b>