



Salão Pé-direito de 1,80 m na entrada e acomodações para pernoite

HORÁRIO LIVRE

Com motorização de centro-rabeta, uma cabine na proa e arranjo adequado ao clima brasileiro, a Magna 30.5 destina-se a pequenos cruzeiros costeiros

Por Alvaro Otranto — Fotos Ito Cornelsen

Quem trabalha sabe: nem sempre o nosso dia livre “casa” com um dia de bom tempo! Portanto, às vezes, no meio do passeio o tempo fecha e esfria, o sol se esconde, o mar vira ou o romance se prolonga e perdemos a hora de retornar ao nosso porto de origem.

Com base nestas necessidades “especiais” foi desenvolvido um tipo de barco que apesar das pequenas dimensões permite um certo conforto a bordo para um ou mais pernites. São as pequenas lanchas cabinadas de comando aberto, muito populares nos Estados Unidos e que ganharam o mercado também no Brasil.

Aqui, elas conquistaram espaço no

Sul e no Sudeste, onde as condições climáticas não são tão favoráveis quanto no restante do país. E, surpreendentemente, também se encontra este tipo de barco nas águas interiores (em rios e nas grandes represas). Nestes locais, eles são uma espécie de lancha de luxo de pequeno porte, condizente com as condições locais. A Magna 30.5 (com 9,3 m de comprimento máximo) foi criada para este mercado e pode ser encontrada até mesmo na região de Paranaguá (PR), conhecida pelo mar agitado — fato que deve ser considerado como prova das suas qualidades marinheiras.

O embarque na Magna 30.5 é bas-

NAUTICA

MAGNA 30.5

VELOCIDADE MÁXIMA:

36,2 nós a 5.000 rpm

VELOCIDADE DE

CRUZEIRO:

28,2 nós a 4.000 rpm

ACELERAÇÃO:

de 0 a 20 nós em 7,1 s

AUTONOMIA:

146 milhas a 4.000 rpm

POTÊNCIA:

320 hp (nos hélices)





tante fácil a partir do cais flutuante. A targa tem boa altura, não há risco de bater a cabeça durante o embarque. A passarela de entrada fica a bombordo, contornando a enorme caixa do motor, que serve também como solário. O arranjo torna o *cockpit* confortável, amplo e adequado ao clima tropical

A posição de pilotagem é confortável e a visibilidade dos relógios da Motorização, correta. Ao lado do piloto, encontra-se um sofá tipo espreguiçadeira, de *design* bastante interessante, que deve ser utilizado com o auxílio de pegadores para aumentar a segurança.

No interior encontram-se uma cama na parte de vante com 1,80 m de comprimento, uma pequena dinete a bombordo (que pode ser convertida em cama, rebaixando-se a coluna de sustentação da mesa) e um “canto-cozinha” (com geladeira, forno de microondas e uma pequena pia) a boreste. Neste bordo também fica o banheiro — fechado, com ventilação e iluminação bastante satisfatórios, mas que peca por não ter caixa de coleta (a água do banho vai direto para o porão do barco).

E, por falar em porão, não há separação entre a parte de vante e a de ré; ou seja, a água que entrar no barco correrá pela quilha até a popa, onde fi-



Painel Instrumentação de fácil leitura e boa visibilidade para o piloto



Design Linhas elegantes e um cockpit equipado com sofá tipo espreguiçadeira e solário na popa

FICHA TÉCNICA

Modelo	Magna 30.5
Comp. máximo	9,30 m
Boca	2,80 m
Calado com propulsão	0,90 m
Borda-livre na proa	0,80 m
Borda-livre na popa	1,20 m
Pé-direito na entrada	1,83 m
Pé-direito no banheiro	1,57 m
Ângulo do "V" na popa	24 graus
Combustível	375 L
Água	90 L
Peso da motorização	465 kg
Peso sem a motorização	3.000 kg
Passageiros/dia	9
Passageiros/noite	2
Projeto	Magna

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre.

VELOCIDADE E AUTONOMIA

rpm	dB-A	nós	L/h	aut. (M)
2.000	-	9,5	19	169
2.500	-	12,6	29	147
3.000	-	17,5	41	144
3.500	-	23,3	53	148
4.000	-	28,2	65	146
4.500	-	31	81	129
5.000	-	36,2	105	116

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e o consumo, com Floscan. 3) Medições feitas com 4 adultos, 200 litros de gasolina e 50 litros de água a bordo.

O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): ■ ferreagens de aço inox ■ 3 cunhos de amarração ■ olhal (alça) na proa para reboque ■ pára-brisa ■ estofamentos ■ bocais para abastecimento de água e de combustível ■ tanques de água e de combustível em polietileno ■ chuveirinho de popa ■ escada de popa ■ 3 torneiras cromadas ■ vaso sanitário manual hidráulico ■ registro do vaso sanitário ■ espelho de banheiro ■ 6 vigias ■ 1 gaiúta ■ painel elétrico de 12 VCC/110 VCA c/ luz piloto ■ quadro elétrico ■ luzes de painel ■ caixa para ex-

tintor de 1 kg ■ saída de água ■ mangueiras ■ porta-defensas ■ armários ■ TV de 14" ■ geladeira ■ forno de microondas ■ carreta de encaixe ■ 2 amortecedores ■ 1 mola de articulação. **OPCIONAIS: (itens principais):** ■ puxador para esquiador ■ decoração de interior c/ almofadas ■ CD player ■ alto-falantes ■ rádio VHF ■ antena VHF ■ luz estroboscópica ■ farol com controle remoto ■ sonar ■ vaso sanitário elétrico ■ guincho elétrico para âncora ■ ar-condicionado ■ gerador ■ inversor ■ material de salvatagem ■ carregador de bateria.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 1 motor Mercruiser 6.2 MPI de 320 hp acoplado a rabeta Bravo 3 com hélices de aço inox passo 22" e relação de transmissão de 2,2:1. **OPCIONAL** motorização de centro-rabeta a diesel ou a gasolina de 270 a 700 hp.

CONSTRUÇÃO: Casco construído com laminação em fibra de vidro maciça com resina poliéster. No costado é utilizado sanduíche de espuma de PVC rígida (Divinycell); a popa tem reforço de compensado naval de 20 mm e tecido de fibra de vidro de 800 g/m².



Cozinha Vem de fábrica com geladeira elétrica e forno de microondas

cam as bombas de porão e o motor. A meu ver, a construção de uma antepara estanque seria o mais correto para aumentar a reserva de flutuabilidade do barco. Mas, justiça seja feita à Magna 30.5: ela tem um dos maiores compartimentos de motores que já vi num barco. Seu volume é imenso, e permite que se faça qualquer tipo de manutenção no motor como verificação do nível do óleo lubrificante, substituição do filtro de combustível e troca das correias se necessário.

No primeiro barco que examinei não havia trava para a enorme "tampa-sofá de popa", mas este problema foi sanado com a instalação de dois pistões e uma trava, como pude confirmar em minha segunda visita a outra Magna 30.5.

Os tanques de combustível e de água ficam a meia-nau, sob uma tampa (paneiro) sem canaleta de escoamento — esta canaleta é importante para evitar que a água que cai no cockpit (geralmente na lavagem do barco) vá para o porão.

No convés de proa, o piso antiderrapante cumpre seu papel, mas o guarda-mancebo precisa ser fixado com parafusos passantes (no lugar de parafusos auto-atarraxantes) e é necessário colocar mais dois cunhos a meia-nau.

A relativa proteção aos passageiros que este desenho proporciona permite navegar em condições mais adversas, quer seja de mar ou simplesmente contra o ar frio, do que as que se pode enfrentar a bordo de uma lancha de proa aberta. Infelizmente, o mar nas imediações da Baía da Guanabara, onde fizemos o teste desta lancha, se recusou a mostrar a sua face violenta, que costuma aparecer mais do que corriqueiramente, e fomos obrigados a navegar em águas plácidas.

Apenas nas proximidades da barra do porto é que o mar ficou mais agitado (com ondas de 0,5 m e vento de 5 nós ou 9 km/h), tornando os embates conta as vagas mais fortes. Mesmo assim, os borrifos não chegaram ao pábrisa e o casco amorteceu adequadamente os choques. O volante é leve e

a dirigibilidade é a esperada para as dimensões e a motorização da Magna 30.5 (um Mercruiser V8 a gasolina de 320 hp, que atingiu 36,2 nós ou 67 km/h durante o teste). Fiz curvas bastante acentuadas, e, com um raio relativamente curto e em marcha a ré, não houve embarque de água.

A Magna 30.5 é produto de um estaleiro em franco crescimento, em sintonia com as exigências do mercado e que tem demonstrado interesse na melhoria de seus produtos. Este modelo é adequado a cruzeiros de curta duração, permitindo um pernoite relativamente confortável. Suas qualidades marinheiras possibilitam viagens costeiras entre portos de curta distância, devido à autonomia de segurança (2/3 do alcance máximo) restrita a 100 milhas (185 km).

Alguns pontos negativos têm solução de baixo custo e, acredito, serão resolvidos de pronto pelo fabricante. ☺

Informações: Magna Estaleiros, Rua Júpiter, 462, Rio de Janeiro (RJ), CEP 21241-140, tel. (21) 2471.4616 e site www.magnaestaleiros.com.br