

Casa de máquinas
ampla, para dois motores

Camarote
à parte para marinheiro, com banheiro

Teste NAUTICA nº 890

Velocidade máxima
32 nós (a 3 500 rpm)

Velocidade de cruzeiro
28,5 nós (a 3 200 rpm)

Aceleração
13,8 s (até 20 nós)

Autonomia
385 milhas (a 3 200 rpm)

Potência
600 hp (nos virabrequins)
582 hp (nos hélices)



MAX 380 FULL

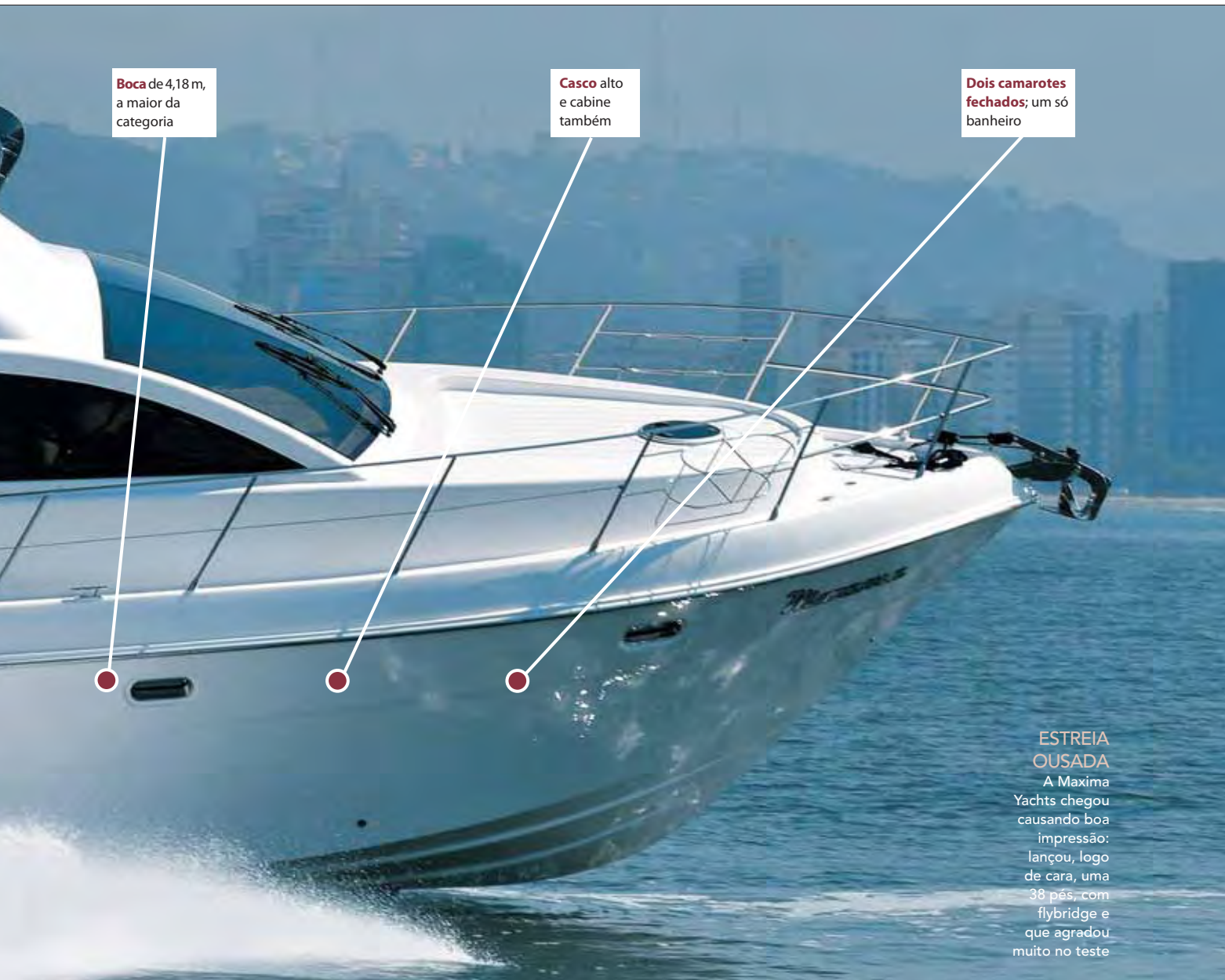
Mais uma boa opção

Esta nova e espaçosa lancha de 38 pés com flybridge é a primeira do novo estaleiro Maxima Yachts e merece muito mais elogios do que críticas

Se há um novo estaleiro nacional que se pode dizer que começou por cima é o fabricante desta lancha aqui, a Maxima Yachts, que existe há apenas dois anos, no Guarujá. E isso não só porque sua lancha de estreia tem flybridge — e um fly bem agradável, por sinal — mas porque a Maxima teve a ousadia de colocar no mercado, logo de

cara, uma lancha de 38 pés. E quase tudo é amplo nela. A começar pela largura do casco, a maior boca da categoria, com nada menos que 4,18 m. E este é só um exemplo.

A Max 380 Full tem, também, a maior reserva de combustível entre as concorrentes da sua faixa. Seus tanques somam 1 400 litros, o que lhe permite uma autonomia de quase 400



Boca de 4,18 m, a maior da categoria

Casco alto e cabine também

Dois camarotes fechados; um só banheiro

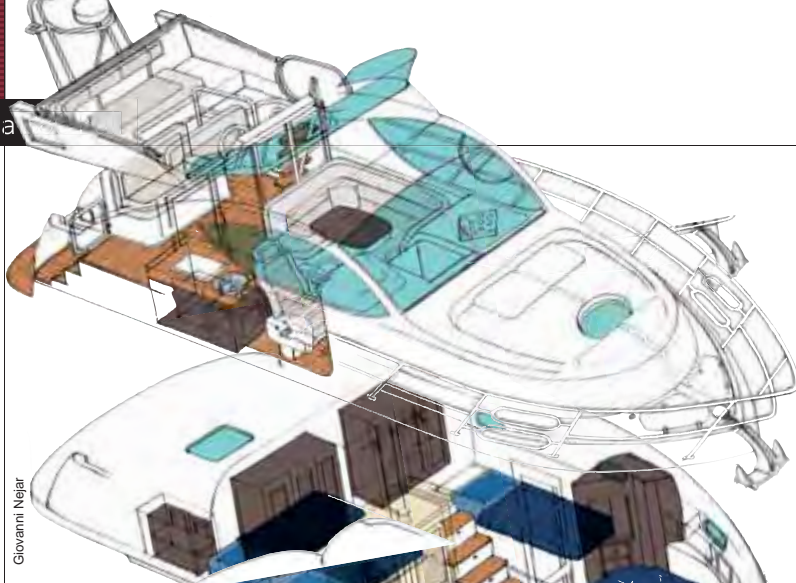
ESTREIA OUSADA
A Máxima Yachts chegou causando boa impressão: lançou, logo de cara, uma 38 pés, com flybridge e que agradou muito no teste

milhas, em velocidade de cruzeiro — que, no caso dela, é de 28,5 nós, com a motorização padrão, aqui avaliada: dois motores centro-rabeta de 300 hp cada, mas que também podem ser de 370 hp, com eixo tipo pé-de-galinha ou mesmo IPS e, neste caso, sem sequer necessidade de ajustes estruturais no casco. Além disso, sua casa de máquinas é imensa, maior que a de certas lanchas de 50 pés, facilitando (muito) a manutenção da motorização. E o mesmo acontece com a plataforma de popa, que, além de espaçosa, tem cunhos rebatíveis para amarração de um bote ou jet ski.

Mais ainda: esta generosidade nas dimensões inclui a altura do cockpit (1,96 m até o flybridge), da cabine (mínimo de 2,03 m!) e o tamanho dos dois camarotes, sendo que um deles tem, além de uma cama de casal, também um beliche, com duas camas de solteiro. A lamentar, apenas o fato de haver um único banheiro para a cabine inteira. Mas ele tam-

bém se sobressai pelo espaço, pela altura (2,05 m) e por ser servido por um robusto tanque de 800 litros de água doce. Dá para tomar banhos de verdade e não apenas aquelas frustrantes chuveiradinhas.

Raridade em uma lancha de 38 pés, a Max 380 Full conta, ainda, com uma pequena cabine com banheiro próprio (ainda que diminuto) para um marinheiro, com entrada à parte, na popa, e interligado diretamente com a casa de máquinas. Outra virtude é que, graças ao farto uso de madeira na decoração da sua versão Wood (igual à unidade testada), o nível de ruído a bordo é mínimo, mesmo com os motores acelerando ao máximo. E se o preço da Max (em torno de R\$ 1 400 000) é maior que o de vários outros barcos na faixa dos 38 pés, ainda assim encaixa-se bem entre as lanchas deste porte com flybridge. O que, afinal, não é pouca coisa e dá outro status a qualquer barco. A Máxima Yachts, de fato, começou bem.



Giovanni Nejar

O projeto abriu mão de um segundo banheiro, mas, por outro lado, permitiu ter camas para seis pessoas, duas a mais que as concorrentes



SALA E COZINHA

Em nome de mais espaço para as camas na cabine, a cozinha foi parar no cockpit, perto da sala e do posto de comando. Com isso, ficou também próxima da praça de popa, o que não foi má ideia

Como ela é

Não há nenhuma lancha de 38 pés no mercado com o mesmo (e bem original, aliás) arranjo da Max 380 Full. Ele favorece o número de pessoas a bordo durante os pernoites, como fica claro pelo fato de possuir camas para nada menos que seis pessoas — duas de casal e duas de solteiro, estas em forma de beliche e no mesmo camarote da segunda cama de casal. Além disso, tem uma pequena cabine, no porão, para um marinheiro e com banheiro próprio — além de entrada à parte e acesso direto à casa de máquinas. Claro que essa distribuição também tem os seus reveses. Um deles é que sobrou espaço para apenas um banheiro na cabine, embora ele seja tão grande que oferece até assento no chuveiro. Outro ponto delicado é que há um vinco bem saliente no teto do segundo camarote, que deve causar algumas cabeçadas.

O projeto também obrigou que a cozinha fosse insta-

lada em outro pavimento. Nos demais barcos da categoria, ela costuma ficar na cabine. Na Max, pulou para o cockpit, atrás do posto de comando — que, por sinal, tem ótima visibilidade graças à extensa área envidraçada, joystick para manobras e uma gostosa poltrona de couro, com ajustes elétricos. Mas, se por um lado, a cozinha ficou menor em relação às dos concorrentes, por outro integrou-se muito bem à ampla praça de popa, da qual está separada apenas por uma porta de vidro.

Ainda na área interna, vale destacar o sistema de ar-refrigerado, com controle independente para cada cômodo. Poderia, é verdade, ter uma saída mais bem dimensionada junto ao posto de comando, que se torna um pouco abafado quando o sol é muito forte. Mas, em dias assim, seja como for, há sempre a opção de pilotar no flybridge, que tem espaço para sete pessoas, sofá em L e uma mesinha de refeições. Até porque pilotar no fly é sempre melhor mesmo.

COM QUEM CONCORRE

A maioria das lanchas com flybridge desta faixa tem duas suítes, o que a Max não tem. Confira:



Real Top 40

Bom acabamento e arranjo bem bolado, com duas suítes. O casco é estável e corta bem as ondas. Destaque para o flybridge, que acomoda até 10 pessoas.



Phantom 385

Boa no acabamento e espaço interno. Tem dois camarotes, boa cozinha e fly agradável. A grande área envidraçada na sala é uma de suas marcas.



Ecomariner 38

Excelente opção, com fly bem espaçoso. O casco não é muito atual, mas navega bem e aceita motorização IPS. Tem duas suítes e uma ótima cozinha.



Azimut 38

Italiana, é a única importada da faixa. Tem duas suítes e ótima iluminação natural. É a de acabamento mais caprichado — e preço mais alto.



Cimitarra 410 Fly

Mais uma com duas suítes. Navega bem, mas tem acabamento bem simples e flybridge menor que as demais. Em compensação custa menos.

Fotos: Divulgação e Arq. NAUTICA



POR DENTRO

A sala tem grandes janelas e passagem livre para a praça de popa (acima). O camarote de proa (à esq.) é para um casal. Já no de meia-nau (abaixo), a cama de casal divide espaço com um beliche, para mais duas pessoas. O banheiro é um só, mas de bom tamanho. Ao lado, o camarote para um marinheiro






AO AR LIVRE

A praça de popa é espaçosa, da mesma forma que o flybridge, que tem comando completo e comporta, sozinho, sete pessoas



O desempenho não empolgou tanto. Mas sua navegação foi bem silenciosa

Conte-se, ainda, a favor deste barco o comando duplo bem equipado (embora lamentavelmente só o interno tenha joystick para manobras) e o bom comportamento do casco na navegação. No nosso teste, a Max 380 cortou ondas de mais de meio metro, tanto de proa quanto a 45 graus, sem desequilibrar e de forma razoavelmente macia — ou seja, não bateu duro. A boa absorção de impactos indica uma construção benfeita. Como acontece com a maioria das lanchas com flybridge da sua faixa, adernou um pouco em curvas mais fechadas, mas — em virtude de sua boca privilegiada — menos que o esperado. A única dificuldade real foi na aceleração, que levou 13,8 segundos para sair do 0 e chegar aos 20 nós. Deve-se, contudo, dar um desconto a esta performance modesta: lanchas com fly costumam afundar mais a popa até conseguir o planeio.

De qualquer forma, o maior destaque na sua navegação foi mesmo o extremo silêncio a bordo. Tanto dentro da cabine quanto até fora dela não se ouve, na prática, os motores — mesmo quando na velocidade máxima. O gostoso ruído que prevalece é apenas o do casco cortando as águas. Sem dúvida, uma boa lancha de estreia. 

Como navega

O estilo clássico e com casco bem alto da Max 380 Full deixa claro que esta não é uma lancha esportiva. Já se esperava, portanto, que seu desempenho fosse honesto, mas sem causar nenhum grande entusiasmo. No nosso teste, equipada com dois motores centro-rabeta Volvo D4, diesel, de 300 hp cada, chegou a 32 nós (a 3 500 rpm) de velocidade máxima, o que a insere nos padrões de lanchas do seu porte, com flybridge e motorização deste tipo. Também mostrou um consumo adequado à sua velocidade de cruzeiro, que é de 28,5 nós, com autonomia de 385 milhas. Mas o estaleiro também oferece uma motorização mais poderosa, igualmente de dois motores, que chega a um total de 740 hp. Deve ficar excelente para este casco — embora não a tenhamos testado.

DICA DE QUEM TESTOU

“Mesmo com um desempenho entre o bom e o razoável, o ideal seria a opção por motores mais potentes, de 370 hp cada, que, certamente, garantirão um desempenho melhor e uma relação peso/potência mais adequada.”



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Guarujá, SP
- **CONDIÇÕES:** mar calmo, com ondulação de até 0,50 m e ventos de 11 nós.
- **A BORDO:** 5 pessoas, 1 300 litros de combustível e 500 litros de água doce.
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 x Volvo D4, centro-rabeta, diesel, com 300 hp cada com relação de transmissão de 1,76:1 e hélices de aço inox G5

QUEM FAZ

A Maxima Yachts é um estaleiro novo, criado há dois anos, por Alexandre Cianciulli, que usou sua larga experiência em design de barcos de grande porte para a MCP Yachts, no passado. Para saber mais, acesse www.maxima-yachts.com.br ou ligue para 13/7809-2825.

RESUMO



cabine



Tem dois camarotes, sendo um com cama de casal, e outro com cama de casal (1,95 m X 1,11 m) mais dois beliches de solteiro (1,93 m X 0,74 m). Só há um banheiro na cabine, mas bem espaçoso. No porão, há um camarote para marinheiro, com pequeno banheiro.

2,03 m



desempenho

Os 32 nós de velocidade máxima não foram uma marca expressiva. Mas há que se considerar a carga a bordo, que era de cinco pessoas, 1 300 litros de diesel e 500 de água. O mesmo vale para os modestos 13,8 segundos de aceleração de 0 a 20 nós. Também vale lembrar que esta não é uma lancha de apelo esportivo.

pilotagem



Silenciosa e macia. Agrada muito mais pela leveza do comando, pela estabilidade ao cruzar ondulações e, em especial, pelo baixíssimo nível de ruído (mesmo com os motores a toda) do que pela performance propriamente dita.

cockpit



Há espaço bem agradável na sala, excelente posto de pilotagem e uma cozinha que é completa, mas bem pequena. A praça de popa, grande, pode receber quatro pessoas no sofá. E todo o cockpit pode ser coberto por um toldo acionado por controle remoto.

motor



A lancha testada usava um par de motores centro-rabeta, Volvo D4, 4 cilindros, diesel, com 300 hp cada. Deram conta do recado. Mas um conjunto de motores mais potentes, de 370 hp, certamente faria uma boa diferença no desempenho. O acesso para a manutenção na casa de máquinas é excepcional.

hidráulica



Dois tanques de água garantem 800 l, suficientes para 7 pessoas a bordo em um fim de semana. O tanque de combustível, de aço, comporta 1 400 l. O encanamento é bem montado, com tubulações codificadas e de fácil acesso. Tem chuveirinho com água quente na proa e na popa.

construção



O fundo do casco é construído em fibra maciça e todas as peças são laminadas nas junções, não havendo partes coladas ou "pregadas" umas nas outras. A estrutura de reforço é bastante robusta, com quatro grandes longarinas e anteparas, garantindo ótima resistência.

ferragens



O aço inox 316 (muito resistente à corrosão) é usado em todo o barco. Há seis cunhos nos bordos e mais um extra no paiol da âncora. Na plataforma de popa, dois pequenos cunhos rebatíveis servem para amarrar o bote ou jet ski. Já o guarda-mancebo na lateral do fly é baixo.

elétrica



A instalação é caprichada e de acesso fácil. Chaves e baterias estão bem acondicionadas, livres da água. Há caixas de interrupção de corrente para o gerador e chillers de ar-refrigerado. Um sistema de jumping impede que os motores fiquem sem baterias.

paióis



Há bons armários nos camarotes e vários paióis sob as camas. Na proa, um grande paiol (de fácil acesso) para a âncora tem até chuveirinho com água quente para lavar a corrente. Quem dispensar o marinheiro, ganha ainda o espaço na cabine de serviço para guardar coisas.

MAXIMA 380 FULL



Pontos altos

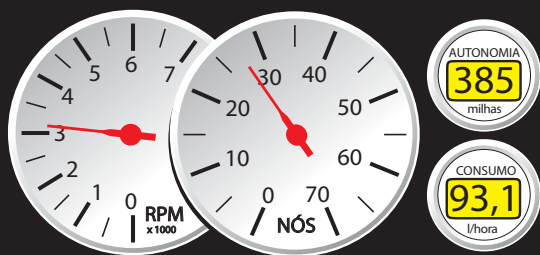
Banheiro único, mas grande e alto
É silenciosa e navega bem
Camas para seis pessoas



Pontos baixos

Guarda-mancebo baixo no fly
Calor no posto de comando interno
Cozinha um pouco pequena

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
1400	8,0	20	0,40	2,51	503	63
1800	9,3	37,5	0,25	4,03	313	34
2400	14,3	68	0,21	4,76	265	19
2800	21,9	77,6	0,28	3,54	356	16
3200	28,5	93,1	0,31	3,27	385	14
3500	32,0	113	0,28	3,54	356	11

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com gps e o consumo pela instrumentação dos motores.

Principais equipamentos

Duplo comando eletrônico • micro-ondas • fogão de 2 bocas • frigobar de 12 v • caixa de gelo • chuveirinho na proa e popa com água quente • tv de 32" na sala • tv de 22" no camarote de proa • BluRay na sala com sinal para o camarote principal • home theater • escada de aço inox na popa • gerador de 9,5 kva • ar-refrigerado (2 x 20 000 btu) c/ controle independente por ambiente, inclusive na cabine do tripulante • flaps eletrônicos • guincho de âncora com 3 comandos • guincho de âncora de 1000 W • ferragens em inox 316 • mesa no convés de popa • toldo elétrico com controle remoto • ice maker • sistema de manobra com joystick • aquecedor • madeira teca na popa • sistema de iluminação em 12 v • painel de disjuntores de corrente contínua e alternada • carregador de baterias.

Principais opcionais

Luzes submersas na popa • piloto automático • cobertura no solário • churrasqueira elétrica no fly • passarela de popa (c/ turco) • carreta rodoviária.

Quanto custa

Cerca de R\$ **1 400 000**

(com dois motores Volvo D4, de 300 hp cada)



É assim

■ Comprimento total	11,65 m
■ Boca	4,18 m
■ Calado com propulsão	1,10 m
■ Borda-livre na proa	1,80 m
■ Borda-livre na popa	1,63 m
■ Altura na sala	1,96 m
■ Altura na cozinha	1,96 m
■ Altura no banheiro	2,05 m
■ Altura nos camarotes	2,03 m
■ Combustível	1 400 litros
■ Água	800 litros
■ Peso sem motores	9 800 kg
■ Peso dos motores	1 524 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	14 / 6
■ Projeto	Alexandre C. Rezende / Maxima Yachts

* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e os pés-direitos.

