



OCEANIA 22C



Diferente e vinda de longe

A primeira lancha feita na China vendida regularmente no Brasil tem só 22 pés, com cabine e posto de comando fechado, para pesca ou passeio. Mas, nos dois casos, com ressalvas

“**F**eita na China? Hummm... Será que é boa?”. Se o preconceito contra os produtos “Made in China” ainda persiste, os consumidores mais atentos já perceberam que a indústria chinesa é bem mais versátil do que se imagina. Sim, ela continua produzindo aquelas bugigangas de R\$ 1,99 — e não vai parar tão cedo. Só que, em paralelo, montou um parque industrial sofisticado, para fabricar artigos de bom nível. Como carros de luxo e, de tempos para cá, também barcos. Esta Oceania 22C, primeira lancha chinesa

a ser oficialmente vendida no Brasil (embora com DNA espanhol, já que foi originalmente projetada pelo estaleiro Oceano Yachts, de Barcelona) é uma delas.

No recente São Paulo Boat Show, muita gente parou para olhar de perto este barco, importado pela Sailor, empresa que há quatro anos vem trazendo para o Brasil, com boa aceitação, jet skis e motores de popa também feitos na China. Por causa da procedência — e do preconceito —, a primeira reação diante deste barco no mínimo diferente, com 22 pés mas com cabine e comando fechado, era de



Bancos e
itens de pesca
são opcionais

Motorização
de popa, de 115
a 200 hp

UMA RARIDADE

É difícil ver uma lancha pequena como a Oceania com tudo o que ela oferece a bordo, como comando fechado e cabine com cama de casal. Mas alguns equipamentos indispensáveis, como bancos no convés, são apenas opcionais

curiosidade e desconfiança. E a segunda, depois de examinar melhor o modelo, na maioria dos casos, de surpresa.

Isso, em parte, por causa da boa qualidade do acabamento geral do barco e sua proposta de uso. Trata-se de uma 22 pés com um objetivo ambicioso, que não se restringe às águas abrigadas, apesar de seu pequeno porte. A Oceania pode navegar em mares mais agitados e mais afastados da costa, já que tem costado alto, além de comando fechado e, portanto, mais protegido — embora venha com tanque pequeno de combustível, de apenas 150 litros, o que restringe sua autonomia (mas há espaço para trocá-lo por outro maior). Além disso, apesar do tamanho reduzido, oferece uma surpreendente cabine, com sofá em V que se transforma numa cama de casal, com 1,87 x 1,40 m, embora seu banheiro (limitado a um simples vaso sanitário, mas elétrico) seja aberto e sem divisórias.

Já a motorização é sempre de popa, com opção de 115 a 200 hp. Quando equipada com o motor mais potente (e, também, tanque para coleta de esgoto do

banheiro, eletrônico multifuncional de 12 polegadas e carreta), custa cerca de R\$ 160 000. E serve tanto para pescarias quanto passeios. Mas, nos dois casos, com ressalvas, já que não vem totalmente completa nem para um nem para outro uso. De acordo com o que se pretende fazer com esta interessante lanchinha, será preciso adquirir alguns equipamentos extras e, alguns deles, não tão supérfluos assim. É o caso, por exemplo, dos bancos externos para as pessoas sentarem durante os passeios — inexplicavelmente, não há nenhum! Só os internos, dentro da parte da cabine que abriga o posto de comando. Ainda bem que são bem protegidos, embora menos ventilados do que se estivessem ao ar livre. Também para as pescarias — como, a princípio, indicam o desenho do casco e a grande área livre na popa —, será preciso comprar, entre outros, suportes porta-varas na capota e caixa para gelo, peixes e iscas vivas. Mas, seja como for, nem o “kit pesca” nem o “kit passeio” oneram demais o preço final deste barco, porque cada um deles custa perto de R\$ 4 000.

DETALHES CURIOSOS



SEM BANCOS

A praça de popa é bem ampla para uma 22 pés — mas, também, porque não há onde sentar. Para a pesca, bom; para os passeios, nem um pouco. Degraus dão acesso aos bons conveses laterais e há quatro porta-varas na amurada dos costados e lugar estratégico para a boia ficar sempre à mão



SEM FRIO NEM RESPINGOS

A proa e o costado alto são bons para mar aberto. E, se chover ou o mar piorar, o piloto estará protegido pelo posto de comando fechado, que tem ótima visibilidade. O cockpit é auto-drenante e há saídas de água com válvulas no espelho de popa, para facilitar o escoamento

PRÁTICO E ÚTIL

Há uma mangueira com tamanho suficiente para lavar todo o cockpit e a popa com água do mar. Para isso, existe uma bomba elétrica independente





NA POSIÇÃO CERTA

A posição de pilotagem é excelente e o campo de visão, perfeito. Dá para navegar com a porta fechada, o que reduz bem o ruído do motor, sem passar calor, porque a ventilação é suficiente, desde que em movimento. O banco é envolvente e tem apoio para os pés, mas range, porque fica sobre uma tampa de paiol

BEM COMPLETO

O painel chama a atenção pela qualidade da montagem. Todos os botões tem luzes indicativas, de fácil acionamento. Destaque, também, para os relógios do nível de combustível, água e do tanque esgoto, itens raros até em barcos bem mais caros — embora a Oceania não seja exatamente barata



A ausência de bancos na popa abre ótimo espaço para a pesca. Mas isso prejudica os passeios

TAMBÉM EM PÉ

A altura da cabine no posto de comando é boa e permite a pilotagem em pé, embora isso nem seja necessário. Em lanchas tão pequenas assim, um casário alto como este poderia gerar tendências a adernar. Mas isso não ocorre na Oceania, pois o desenho do casco é muito bem equilibrado



PARECE MAIOR

Além de parecer maior do que é, a Oceania 22C conta com itens de barcos grandes, como passagens laterais, que, ainda por cima, têm boa largura e guarda-mancebo, além de corrimãos na capota





Giovanni Nejar

TRUQUE BENFEITO

A mesinha de centro da cabine, quando abaixada, transforma o sofá em uma cama de boas dimensões, para duas pessoas. Já o vaso sanitário fica debaixo do sofazinho ao lado

Como ela é

A Oceania 22C tem apenas 22 pés, mas se destaca de todas as lanchas do seu porte, por vários motivos — a começar pela aparência, que lembra a de um pequeno trawler, inédita por aqui, mas bem comum na Europa, onde foi projetada. Tem cabine com cama de casal, posto de comando fechado e protegido do vento e da água, mas com boa ventilação interna, em virtude de generosas janelas, praça de popa livre e ampla, costado alto e casco bem marinheiro. Na versão testada, apesar do motor (sempre) de popa, havia até uma útil plataforma de popa, dividida em duas partes — uma de cada lado do motor.

Ser uma 22 pés com cabine já é algo louvável. Mas, como não se pode querer tudo em uma lanchinha tão pequena, o uso do vaso sanitário não permite nem privacidade nem comodidade, por

que fica sob um estofado do sofá-cama e, para complicar, a altura da cabine restringe-se a 1,35 m — aceitável para uma 22 pés, mas, nem por isso, digna de elogios. Bem melhor é o posto de comando, que é alto (tem 1,88 m até o teto da cabine externa) e com um banco bem confortável, com apoio para os pés do piloto. Já no assento ao lado a situação piora. O encosto é a própria fibra do casario e o banco, bem estreito.

Mesmo assim, para uma 22 pés, a Oceania tem qualidades raras, como, por exemplo, ótimos acessos laterais no casco. Mas, por outro lado, não há um espaço específico para tomar sol a bordo — ou seja, nenhum solário. A solução é, quando parada — e só quando não estiver em movimento! —, duas pessoas podem se acomodar na capota e transformá-la numa espécie de solário improvisado. Não é o ideal, claro. Mas bronzeia, embora sem conforto.

DICA DE QUEM TESTOU

Esta lancha requer a instalação de flapes, para evitar que o peso na popa faça com que ela capture em altas velocidades

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** mar aberto, a até 24 milhas da costa de Santos
- **CONDIÇÕES:** mar muito mexido, com ondas de até 1,50 m e ventos de 8 nós.
- **A BORDO:** 3 pessoas, 150 litros de combustível e 60 de água.
- **MOTORIZAÇÃO:** um motor de popa Evinrude Etec dois tempos, de 200 hp, com injeção direta e rabeta 25 extra-longa, com hélice de passo 17".

QUEM FAZ

O casco é laminado na China, pela Seayachts, e importado, montado e vendido, já pronto para navegar, no Brasil pela Sailor, empresa que há cinco anos traz jet skis e motores de popa chineses para cá. Para saber mais, acesse www.sailor.com.br ou ligue 11/ 5524 8491.





Como navega

Primeiro, navegamos 28 milhas com ondulação de proa e mar muito mexido, numa velocidade entre 15 e 23 nós. Não era um dia fácil. Havia ventos de oito nós e ondas de 1,20 m a 1,50 m, exigindo a atuação do piloto em tempo integral. Mas o casco se comportou muito bem, cortando as ondas com valentia, sem adernar e mantendo-se estável e firme até ao receber pancadas mais fortes — que, por sinal, quase não foram sentidas. E, ao menos nesta primeira parte do teste, sem molhar ninguém a bordo. Ajudou muito nesse sentido a posição do posto de comando (se não fosse boa, teria certamente fatigado o piloto), além do desenho do casco, que proporciona equilíbrio com a distribuição do V em 28 graus na proa, 17 a meianau e 16 na popa. Acima de tudo, bem marinheiro.


Já o segundo trajeto do teste foi de 21 milhas, com mar pela popa, entrando pela alheta de bores-te. Desta vez, foi possível empreender mais velocidade e manter um cruzeiro de 27 nós por longo tempo. A Oceania sofreu várias pancadas laterais e enterrou mais a proa, levantando sprays que cobriam o casario. Ainda assim, permaneceu estável. Ninguém ficou tenso ou inseguro a bordo. Até porque estávamos bem protegidos no posto de comando e o limpador de para-brisa, com esguicho, funcionou com perfeição. Era uma situação ideal para um barco fechado, como este. Mas, resta saber, se seria

Uma de suas principais vocações é a pesca. E como é fechada e tem bom casco, pode ir longe

PARA IR ALÉM

O desenho do casco, com variações no V de fundo, é bem marinheiro, uma das principais qualidades desta lancha

mos o mesmo nível de conforto e bem-estar num dia típico de verão — daí, a extrema necessidade de haver bancos também externos para os ocupantes.

Já as medições de desempenho foram feitas em uma terceira etapa, em águas calmas. Nestas condições, a Oceania atingiu 37 nós de velocidade máxima (a 5 500 rpm) e acelerou do repouso aos 20 nós em ótimos 6,8 segundos, mantendo cruzeiro de 26,4 nós, a 4 000 rpm. Mas chamou a atenção o fato de o casco caturrar mesmo com uma pequena inclinação do motor. Assim ocorre quando se pilota acima de 4 600 giros ou se houver muito peso na popa. O estaleiro precisa melhorar a posição do motor ou permitir a instalação de flapes, o que deve corrigir esse efeito de navegação. Seja como for, a resposta do casco pode ser comparada a de uma lancha de maior porte, de 25 ou 26 pés. E é justamente esta a proposta dos chineses. Oferecer mais por menos. 

COM QUEM CONCORRE

De maneira geral, a Oceania 22C tem apenas uma única rival nacional, entre as cabinadas com comando fechado, de 22 a 23 pés. É esta aqui:



Brazilian Boat 230 Fishing

Deriva do modelo de passeio, mas foi feita para pesca. Tem cama para duas pessoas e banheiro fechado. E bom acabamento.

RESUMO



pilotagem

Protegida. E ágil. O banco é muito bom e a posição dos comandos, excelente. Tem painel completo, mas o volante poderia estar levemente mais alto.

paioís

Há paioís por todos os lados. No cockpit, na cabine de pilotagem e sob a cama de proa. E todos grandes. Um senão são as tampas, que fizeram um pouco de barulho na navegação mais batida.



cockpit

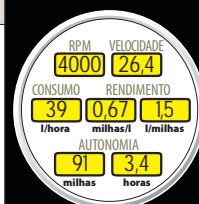
É bastante livre. Por isso, dá a sensação de ser ainda maior. Tem porta-varas e vários paioís. Mas faltam bancos, além dos acessórios para pesca, todos vendidos a parte.



desempenho

O motor de 200 hp prometia mais. Foram 37 nós de máxima e 26,4 de cruzeiro e com só 91 milhas de autonomia, por conta do tanque pequeno. Mas acelerou bem, em 6,8 segundos, de 0 a 20 nós.

Navegação em Cruzeiro



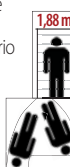
construção

De fibra-de-vidro maciça em todo casco e bem robusta, especialmente na montagem dos diversos acessórios. Tem certificação RCD europeia para o casco, mas usando motor de até 150 hp.



cabine

Tem sofá-cama de bom tamanho na proa e vaso sanitário elétrico debaixo dele, mas pouco cômodo, porque esta parte da cabine é baixa.



motor

Só de popa, entre 115 e 200 hp. O motor de 200 hp acelerou bem, mas faltou um acerto de hélice, para melhorar a velocidade de cruzeiro e a vibração do casco em baixas rotações.

elétrica

Estanhada e com fios codificados por cores. Tem bateria reserva, duas chaves da divisão de carga e quadro com disjuntores. No painel, relógios de combustível, água e esgoto.



ferragens

Usa aço inox 316 anticorrosão. Mas os cunhos não são retráteis e faltam os de meia-nau. O guarda-mancebo é muito bom e há corrimãos e pegas nos lugares certos.



hidráulica

Caprichada. Mas o tanque de gasolina é de só 150 litros. Já o de água, de 60 litros, é bom, mas opcional, bem como o sistema de esgoto completo, com 40 litros de retenção e macerador.



Pontos altos

Vai bem em mar agitado

Tem cabine e comando fechado
Parece maior do que é



Pontos baixos

Tanque pequeno

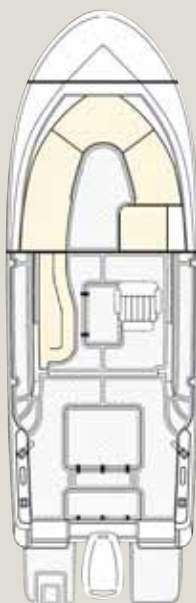
Sem solário e bancos externos
Caturra acima de 4 600 rpm

Principais equipamentos

Quatro porta-varas em inox • painel elétrico • iluminação em led • chaves de bateria • bússola • marcadores no painel para combustível, água e esgoto • banco de pilotagem giratório • sofá em U na cabine • plataformas de popa • escada em inox.

Principais opcionais

Direção hidráulica • wc elétrico com tanque de retenção de 40 litros com macerador elétrico e válvula Y • chuvaire de popa • gaiata extra no posto de pilotagem.



Quanto custa

Cerca de R\$ **160 000** (com um motor de 200 hp ou R\$ 115 000, com motor de 115 hp)

É assim

■ Comprimento total	6,90 m
■ Boca	2,90 m
■ Calado com propulsão	0,40 m
■ Borda-livre na proa	0,83 m
■ Borda-livre na popa	0,70 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,88 m
■ Altura no banheiro	0,88 m
■ Combustível	150 litros
■ Água	60 litros
■ Peso sem motores	1 350 kg
■ Peso do motor	190 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	8/2
■ Projeto	Oceano Yachts