



# UNIBOAT STRIDER 25

Passeio com  
certa adrenalina

<p><b>Velocidade máxima</b> 41,5 nós (a 5 200 rpm)</p>
<p><b>Velocidade de cruzeiro</b> 28,2 nós (a 4 000 rpm)</p>
<p><b>Aceleração</b> 3,7 s (até 20 nós)</p>
<p><b>Autonomia</b> 115 milhas (a 4 000 rpm)</p>
<p><b>Potência no hélice</b> 225 hp (no hélice)</p>



#### DUAS FUNÇÕES

O casco estreito lembra uma offshore, mas a proa aberta é típica de barcos de passeio.

Resultado: agrada a dois tipos de usuários

## A Uniboat Strider 25 é uma ótima combinação de lancha mais esportiva com barco familiar

Perfil de offshore com proa aberta? Existe isso? Sim, é raro, mas há alguns modelos assim. E, se bem feita, esta combinação de desempenho com prazer a bordo pode ser muito bem-vinda para quem quer aliar passeios com a família a eventuais performances mais ousadas. É o caso desta 25 pés do estaleiro Uni Boats, de Ubatuba. Lançada no último São Paulo Boat Show, a Uniboat Strider 25 tem casco estreito e proa lançada — típicos de uma offshore — e, ao mesmo tempo, confortáveis sofás na parte dianteira, próprios das lanchas de passeio. E agrada dos dois jeitos, embora, apesar de seu estilo esguio, não seja propriamente uma offshore e sim uma lancha para uso em águas mais ou menos abrigadas. Neste teste, equipada com um Mercury dois tempos Optimax de 225 hp (ela aceita motorização

entre 150 e 250 hp, sempre de popa), atingiu 41,5 nós de máxima, velocidade próxima a das esportivas, mas sem os desconfortos de um barco estreito e apertado. Pelo contrário. Com acomodações no cockpit para até nove pessoas sentadas (e sem apertos), além de muito espaço livre para a circulação e bons itens de série, como pára-brisa de vidro, bancos giratórios para piloto e acompanhante, cunhos retráteis, pia, armário, porta-copos e caixa de gelo, a Strider 250 mostrou-se, acima de tudo, uma lancha bem familiar — puxa até esqui. Para isso, tem ótima aceleração, agilidade nas manobras e até paiol para as pranchas. Como opcional, pode vir com targa, como na versão testada por **NÁUTICA**. E tem preço bem acessível: R\$ 30 000, sem, porém, motor nem opcionais.





Giovanni Nejar

“  
Apesar de estreita,  
tem um bom espaço.  
Leva até dez pessoas,  
sem maiores apertos  
”

### Como ela é

A Strider tem um design mais agressivo, típico das offshores, o que até combina com sua performance. Mas o pára-brisa alto, de vidro laminado, destoa um pouco do estilo das lanchas esportivas. Não chega a ser uma falha do projeto e sim de uma opção do estaleiro, para o vento não incomodar tanto o piloto e os demais passageiros. Além disso, é útil na hora de encarar mares mais agitados, pois os respingos são barrados pelo pára-brisa. Mas não deixa de atrapalhar um pouco a visão, sobretudo porque a moldura de fibra é muito larga. Já dentro do cockpit, o arranjo é típico de uma lancha de passeio. Bastante espaçoso (são três metros quadrados de área útil), ele tem corredor livre de popa a proa, o que é bom, considerando-se que a boca desta lancha é relativamente estreita, com apenas 2,30 metros. Cabem quatro pessoas no sofá de popa. Na proa, vão outras três. Há ainda dois bancos giratórios, um em cada bordo, para o piloto e mais um passageiro. Debaxo dos sofás, grandes paióis são suficientes para levar bagagem e todo o material de salvatagem. Com jeitinho, cabe até uma caixa de gelo. Um pouco atrás do banco do piloto, há um móvel com pia e armário, além de uma pequena lixeira e espaço para a instalação de um sistema de som ou um DVD com tela retrátil de até 8 polegadas, garantindo assim entretenimento quando o barco estiver parado. Por sua vez, as plataformas de popa — duas, divididas pelo motor — são pequenas, ainda que suficiente para o embarque e desembarque. Para facilitar o retorno a bordo de quem estiver na água, há alças nos dois lados e uma escadinha de aço inox. A targa, que é opcional, tem 1,77 metro de altura e é adequada para a maioria das pessoas não bater a cabeça.

#### QUESTÃO DE POSIÇÃO

Para o piloto e o passageiro do lado há assentos giratórios. Mas o pára-brisa poderia ser mais baixo, para facilitar a visão quando se está sentado



Divulgação

**Quem faz?** A Strider 250 é fabricada pelo estaleiro Uniboats, que está no mercado há apenas quatro anos e produz quatro modelos de lanchas, incluindo uma de apenas dez pés. A 250 é a maior lancha do estaleiro e já está em sua segunda versão, com mudanças no pára-brisa e na borda-livre, que ganhou cerca de 50 centímetros. O antigo modelo vendeu cerca de 30 unidades. Para saber mais, [www.uniboats.com.br](http://www.uniboats.com.br), tel. 12/3842-3595.

# Resumo

## cockpit



Tem bastante espaço livre e sofás na popa e na proa, além de duas cadeiras giratórias, para piloto e acompanhante. Ao todo, oferece conforto para até nove pessoas sentadas. Na meia-nau há um móvel com pia, armário, lixeira e espaço para a instalação de um rádio ou DVD.



## desempenho

Foi bem, com máxima de 41,5 nós, velocidade digna de uma esportiva. E sua aceleração pode ser equiparada à de um jet ski: apenas 3,7 segundos de 0 a 20 nós. Além disso, o casco cortou as ondas com grande desenvoltura, sem dar muitos trancos nem molhar os passageiros.

## posição de pilotagem



A visibilidade é boa para todos os bordos, embora a moldura do pára-brisa atrapalhe um pouco. O banco do piloto é giratório, mas não tem regulagem, o que é ruim na hora de comandar em pé (a perna fica raspando no volante). No painel falta espaço para a sonda e GPS (que precisam ficar em um suporte saliente).

## construção



O casco é bem laminado, com duas camadas de manta e cinco de tecido no fundo. Além disso, usa chassi de fibra de vidro — com duas longarinas e algumas cavernas —, laminado posteriormente no casco, o que deixa a construção mais forte e mais leve do que se as cavernas fossem de madeira.

## ferragens



Os cunhos, pegadores, guarda-mancebos e escada de popa são de aço inox 316L, o mais resistente à corrosão. Os cunhos são retráteis, mas poderiam ser maiores para o porte desta lancha. Além disso, faltam cunhos à meia-nau — imprescindíveis para lanchas com mais de sete metros —, além de um exclusivo para a âncora.

## hidráulica



O tanque de água tem capacidade para 50 litros, suficientes para um fim de semana — a lancha só tem uma pia e um chuveirinho na popa. Já o tanque de combustível, de 170 litros, permite navegar pouco mais de 100 milhas sem reabastecimento — uma autonomia compatível com o uso em passeios de um dia.

## motor



Usa apenas um motor de popa, de 150 a 250 hp. O Mercury dois tempos Optimax, de 225 hp, usado durante este teste, tinha muitas milhas de vida. Ainda assim, alcançou 41,5 nós de máxima. Se fosse novo, o rendimento do motor seria certamente melhor, quem sabe na casa dos 44 nós.

## paióis



Há vários deles, sob os sofás do cockpit, capazes de armazenar todos os salva-vidas, além da bagagem. O console ao lado do passageiro tem um bom porta-luvas para os documentos e celulares. Na proa, embaixo do piso, há um grande paiol, suficiente para guardar até um par de esquis.

## elétrica



Vem de fábrica com chicote elétrico de fios estanhados, mas não codificados, como seria ideal. Na lancha testada, que era apenas um protótipo, a bateria não estava bem fixada, o que, em tese, representa um risco de incêndio. Pode ter instalação para som e DVD com tela de até 8 polegadas.





**PASSAGEM LIVRE**

O corredor livre vai de proa a popa e aumenta a sensação de espaço. Até eventuais obstáculos, como a bóia (ao lado) ficam embutidos. O painel (abaixo) é bonito, mas um pouco estreito



“ É rápida e corta as ondas com desenvoltura. Mas sua proa aberta não a recomenda para alto-mar ”

**Como navega**

Um dos pontos fortes da Strider 250 é o desempenho. Navegando em um dia de mar bastante agitado, com ondulações de até um metro e meio e ventos de 14 nós, ela se comportou muito bem. Quase não deu pancadas contra as ondas e se mostrou bastante estável nas manobras, mesmo tendo uma boca relativamente estreita para o seu porte. O mérito, no caso, é do casco bem projetado, em estilo offshore (longo, estreito e baixo), com bons 22 graus de V na popa. O conforto a bordo também surpreende. Cortando as ondas em alta velocidade, ou seja, acima de 30 nós, ela se mostrou bastante seca — e a maioria dos respingos parou no saliente pára-brisa. Vale reforçar que, mesmo com bom desempenho em águas agitadas, a Strider 250 não é recomendada para alto-mar. Afinal, tem proa aberta, o que sempre significa o risco de entrada de água pela proa, se o vento soprar a mais de 18 nós, por exemplo. Quanto à velocidade, equipada com um motor de popa Mercury Optimax, de 225 hp, alcançou 41,5 nós — poucas lanchas de proa aberta chegam nesta marca! Isso também é fruto da boa relação comprimento/boca do casco. Mas ficamos com a sensação de que essa velocidade poderia ser ainda maior, principalmente porque, na aceleração, a Strider 250 precisou de apenas 3,7 segundos para ir de 0 a 20 nós — arranque muito rápido, mesmo para uma lancha com motor de popa, o que dá a impressão de que o passo do

hélice estava bem reduzido. E a rotação final chegou apenas a 5 200 rpm, um pouco abaixo do limite máximo deste motor, que é de 5 700 rotações. Isso significa que o Mercury Optimax de 225 hp não conseguiu atingir seu giro máximo. Por quê? O estaleiro justificou dizendo que se tratava de um motor já com alguns anos de uso, o que pode ser verdade. Com base nesse desempenho, o tanque de combustível, que é de 170 litros, oferece uma autonomia máxima de 147 milhas, em velocidade de cruzeiro econômica, que foi de quase 18 nós. Ou 115 milhas, navegando a 28 nós. Ainda assim, suficiente para bons passeios de um dia inteiro.

**Com quem concorre**

Nada menos que nove lanchas de proa aberta, na faixa de 24 a 25 pés, concorrem com a Strider 250, embora nenhuma tenha o seu estilo híbrido: Ecomariner 25, Express 25 (da Fibrasmar), Focker 240 (Fibrafort), Luna 240, Millenium 240 Open, HD 7.0, Real 24 Class, Tempest 239 (da Aquaterra) e — ufa! — a Ventura 250. Com exceção da Ecomariner 25 e da Real 24 Class, que também são espartanas, todas as outras são mais bem equipadas que a Strider 250, podendo até ter banheiro fechado a bordo, como é o caso da Ventura 250, da Millenium 240 Open e da Focker 240. Mas a Strider 250 tem como trunfos o espaço generoso e o bom desempenho, além de um preço bem atraente.

**DICA DE QUEM TESTOU**

“ Quem quiser economizar sem abrir mão do desempenho, deve encomendar esta lancha com um motor de popa dois tempos com injeção direta Mercury Optimax, de 200 hp. A diferença será pequena. ”



**Onde e como testamos**

A Strider 250 foi testada nas águas de Ubatuba, em um dia de mar agitado, com ondas de até 1,5 metro e ventos de 14 nós. A bordo estavam três pessoas, 90 litros de gasolina, mas tanque de água doce vazio. Estava equipada com um motor de popa Mercury Optimax 225 DTS dois tempos, com injeção direta, de 3 litros, V6, de 225 hp, com relação de transmissão de 1,75:1 e hélice de aço inox Mirage Plus com passo de 21 polegadas.

# STRIDER 250



## Pontos altos

Tem ótimo desempenho

O cockpit é bem espaçoso

Preço entre os menores da categoria



## Pontos baixos

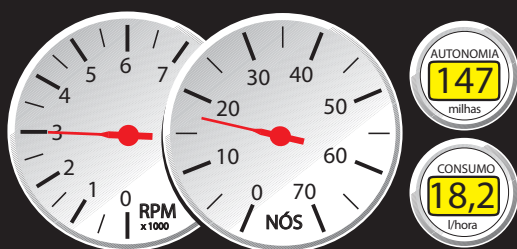
Moldura do pára-brisa atrapalha a visão

Faltam cunhos à meia-nau e para a âncora

Painel sem espaço para sonda e GPS



## Melhor aproveitamento



rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2000	9,3	9,8	0,95	1,05	145
2500	11,1	14,8	0,75	1,33	115
3000	17,5	18,2	0,96	1,04	147
3500	23,3	27,7	0,84	1,19	129
4000	28,2	37,5	0,75	1,33	115
4500	32,4	54,1	0,60	1,67	92
5200	41,5	82,5	0,50	1,99	77



## Ela é assim

■ Comprimento total	<b>7,58 m</b>
■ Boca máxima	<b>2,30 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,75 m</b>
■ Ângulo de V na popa	<b>22°</b>
■ Borda-livre na proa	<b>0,82 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>0,84 m</b>
■ Combustível	<b>170 l</b>
■ Água	<b>50 l</b>
■ Peso sem motor	<b>850 kg</b>
■ Peso do motor	<b>225 kg</b>
■ Capacidade diurno	<b>10 pessoas</b>
■ Projeto	<b>Uniboats</b>

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.

## Principais equipamentos

Pára-brisa de vidro serigrafado e com armação de fibra • tapeçaria completa • chuveiro de popa • porta-copos de acrílico • escada de popa de aço inox • três cunhos de inox • quatro alças de apoio de inox • bocal de abastecimento externo • cristaleira de acrílico • lixeira com tampa • bancos giratórios • **pia com ducha** • chicote elétrico • luzes de cortesia • luzes de navegação • três olhais para reboque • porta-luvas com tampa e trava • suporte de acrílico para garrafas • porta-bóia e extintor • chave geral • volante • cabos de comando • bomba de porão.

## Principais opcionais

Guarda-mancebo de inox • sistema de água doce • carreta semi-rodoviária • capota • targa • mastro para wake board (inox) • bússola Danforth • buzina • sonda Fishfinder 140 Garmin • GPS MAP 420 Sounder Garmin • lona de cobertura • plug para isqueiro • âncora Danforth ou Bruce • porta-âncora de inox • tapete • material de salvatagem • CD player, MP3 e AM/FM Aquatic • quatro alto-falantes Clarion 100W marinizado • capa protetora para o som • TV e DVD 8".

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo é estimado.