

Lembra-se das lanchas americanas que desembarcaram por aqui há dez anos e deixaram uma lacuna no mercado quando sua importação parou? Pois é nelas que se inspira a brasileiríssima Triton 225, um barco com motor de centro-rabeta a gasolina, que pode ser usado em passeios costeiros e para esquiar. Seus grandes diferenciais são a proa fechada (no Brasil, a maioria das lanchas deste porte tem proa aberta) e o costado alto que, junto com o grande pára-brisa, fazem dela um barco bem familiar.

Como ela é

Como nos outros barcos da sua categoria, a cabine da Triton 225 é bem básica: tem cama de casal, vaso sanitário manual, pia, duas gaiútas, duas vigias e porta-objetos. Já o cockpit é protegido por um pára-brisa com estrutura de alumínio, que se abre no meio, dando passagem para a proa (esse acesso é facilitado, ainda, por degraus). Os bancos do condutor e do carona são individuais e há um sofá em U, para quatro pessoas. Esta lancha tem, também, uma boa plataforma de popa com escada de aço inox e chuveiro.

Forte na aceleração

Durante o teste, o fundo do casco da Triton 225 cortou bem as marolas curtas e baixas. Como não havia ondas maiores para pôr o casco à prova, cruzei sua própria esteira várias vezes e ele passou sem dar pancadas secas. O raio de giro para os dois lados foi curto, bom para puxar um esquiador. O único senão foi em baixa velocidade (a 8,8 nós, ou 16 km/h, a 2 000 rpm), pois a proa subiu muito, obstruindo a visão. Mas isto se resolve com um par de flapes, que são opcionais.

A aceleração foi muito forte: da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h), cronometrei 5,2 s, marca comparável às de lanchas menores com motor de popa, as mais rápidas na aceleração. Quanto ao desempenho, gostei: a 4 950 rpm, fiz 45,1 nós (84 km/h). Passar dos 80 km/h na água é mais que suficiente para chegar na frente da maioria das lanchas! Mas o que interessa mesmo é a velocidade de cruzeiro. A 3 500 rpm, a Triton 225 fez 31,4 nós (58 km/h). Nesta condição, dá para navegar 146 milhas (270 km), com o tanque cheio. Atingi o regime econômico (velocidade com que se cobre a maior distância com o menor consumo de combustível) nos 20 nós (37 km/h), velocidade em que a lancha faria 158 milhas (293 km) e que é ideal para navegar perto da costa.

Um bom acabamento


Acima de 2 500 rpm, a proa já não sobe tanto e não atrapalha a visão, que ainda pode ser melhorada com o aumento da altura do banco do piloto — que, para isso, tem uma parte móvel. Mas o timão encobre parte do painel. A Triton 225 tem suporte para os pés do condutor e a posição de pilotagem é boa. Para prender a lancha ao píer, há quatro cunhos de aço inox de 15 cm. Mas seria melhor se eles tivessem 20 cm. Gostei do espaço para manutenção ao redor do motor, embora es-



DE BOM TAMANHO
A Triton 225 tem um bom arranjo geral e navega muito bem com um motor de centro-rabeta, de 260 hp

Triton 225 Opção nacional

Para passear ou esquiar,
esta é a lancha de proa
fechada que faltava na
faixa dos 22 pés



VELOCIDADE MÁXIMA 45,1 nós a 4.950 rpm
VELOCIDADE DE CRUZEIRO 31,4 nós a 3.500 rpm
ACELERAÇÃO 5,2 s até 20 nós
AUTONOMIA 146 milhas a 3.500 rpm
POTÊNCIA 260 hp no hélice

Por Marcio Dattori

Fotos Ito Cornelsen



EM TURMA OU A DOIS
Ela leva até oito pessoas em passeios, com pernoite para dois, na cabine com cama de casal. No posto de comando, dá para aumentar a altura do assento do piloto

Dica de quem testou

☞ Gaste um pouco mais e peça esta lancha com um par de flapes e exaustor no compartimento do motor ☞

te compartimento devesse vir da fábrica com isolamento termoacústica e exaustor. Já o acabamento de gelcoat em todos os compartimentos, incluindo o do motor, me chamou a atenção, pois é fácil de limpar. Senti falta de divisórias, para evitar o deslocamento dos objetos ao lado do motor. Além da área livre junto ao motor, há paióis sob o banco da popa. Um deles é térmico e pode servir de geleira ou tanque para iscas vivas nas pescarias.

Qual motor?

A lancha que testei tinha um motor de centro-rabeta Mercruiser 5.0 MPI, V8, a gasolina, de 260 hp no hélice e 5 litros, com injeção eletrônica, acoplado a rabeta Bravo 1, com relação de transmissão de 1,65:1 e hélice de aço inox de três pás de passo de 19 polegadas. Outra opção seria um Mercruiser V6, de 225 hp, a gasolina, cerca de 5% mais barato.

Quanto custa?

Sem motor nem equipamentos, o casco a Triton custa R\$ 33 000. Com um motor Mercruiser V8 a gasolina de 260 hp e equipamentos padrão, sobe para R\$ 85 000. E com um Mercruiser V6 de 220 hp, a gasolina, R\$ 82 000.

Ela é gostosa de pilotar, tem o cockpit protegido do vento e bom acabamento em todos os compartimentos

Com quem ela concorre

Suas rivais são a Alternativa 630 Cabin (R\$ 24 900), a Evolution 225 Cab (R\$ 42 500), a FS 210 Cab (R\$ 23 000) e a HD 7.2 Roomy (R\$ 45 000). A Triton 225 é projetada para ter motor de centro-rabeta e se destaca pela quantidade de equipamentos de série, além do acabamento nos paióis. Já a Alternativa 630 Cabin pode ter motor de centro-rabeta (só de quatro cilindros). E tanto a Evolution 225 Cab como a HD 7.2 Roomy têm muitos acessórios, mas elas são só para motor de popa.

Conclusão

A Triton 225 é bem-feita, só é preciso corrigir pequenos detalhes. É uma boa opção para passeios costeiros em família e para "acampar" na água em duas pessoas.

Quem faz?

Estaleiro Djosé, www.waybrasil.com, telefone 41/278-7433, Curitiba, PR.



Onde e como testamos

A Triton 225 foi testada na Baía de Paranaguá (PR), em um dia com vento de 5 nós e marolas baixas, levando a bordo dois adultos e com 120 litros de gasolina e 50 litros de água nos tanques.

Triton 225



Pontos altos

Relação custo/benefício

0 gelcoat nos paióis

Plataforma de popa ampla

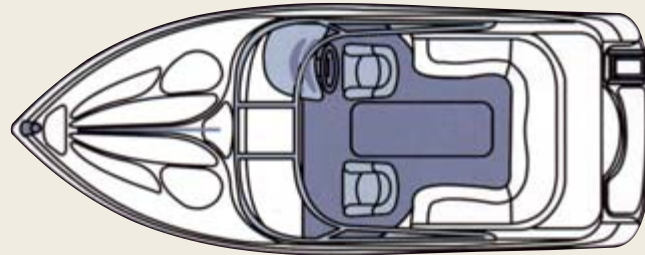


Pontos baixos

Sistema de fechamento das gaiútas

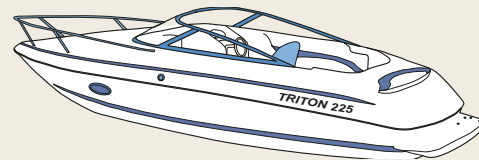
Os cunhos são subdimensionados

Falta isolamento acústico no motor



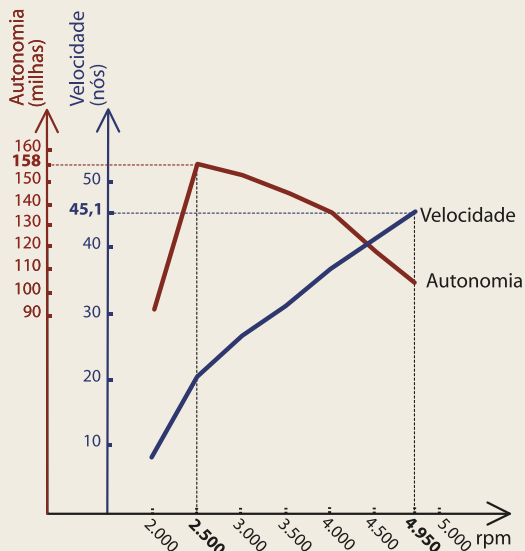
Principais opcionais

Capa • carreta rodoviária • material de salvatagem
• vaso sanitário químico • motorização • exaustor no compartimento do motor.



Como ela navega

rpm	velocidade (nós)	consumo (litros/h)	autonomia (milhas)
2 000	8,8	16,6	93
2 500	20,2	22,4	158
3 000	26,6	30,5	153
3 500	31,4	37,8	146
4 000	36,9	47,5	136
4 500	41,4	61,5	118
4 950	45,1	75,5	105



Como ela é

▪ Comprimento máximo	6,75 m
▪ Boca	2,59 m
▪ Calado com propulsão	0,90 m
▪ Borda-livre na proa	0,79 m
▪ Borda-livre na popa	0,80 m
▪ Pé-direito na cabine	1,25 m
▪ Ângulo do V na popa	21 graus
▪ Combustível	195 litros
▪ Água	70 litros
▪ Peso sem a motorização	840 kg
▪ Peso da motorização	550 kg
▪ Capacidade (dia / pernoite)	8 / 2 pessoas
▪ Projeto	Djosé

* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.

Principais equipamentos

Pára-brisa de alumínio e vidro temperado • estofamento completo de courvin antimfofo • capota com viseira • cama de casal • vaso sanitário manual • pia com torneira na cabine • sistema de água doce com bomba pressurizada • chuveirinho de popa • tanque de água com abastecimento externo • tanque de combustível com abastecimento externo • luzes de navegação • luz de cabine • luz de cortesia • porta-copos • escada telescópica de aço inox • olhal para esqui • 4 cunhos de aço inox • guarda-mancebo de aço inox • 5 pedagores de aço inox • 3 olhais de aço inox • 2 gaiútas • 2 vigias • carreta de encalhe. ■

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo é estimado. 3) Medições feitas com 2 adultos e 120 litros de gasolina e 50 litros de água nos tanques.