

TRITON 260

Para curtir dentro e fora



Velocidade máxima
37 nós (a 5 400 rpm)

Velocidade de cruzeiro
25,1 nós (a 4 000 rpm)

Aceleração
7,3 seg. (até 20 nós)

Autonomia
91 milhas (a 4 000 rpm)

Potência
300 hp (no hélice)



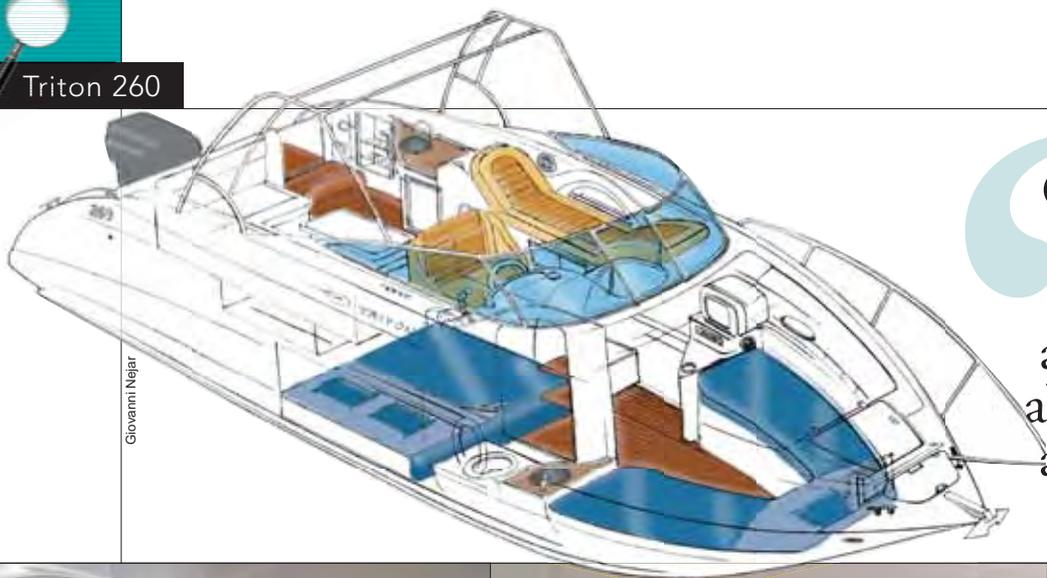
Com bom aproveitamento da cabine, a Triton 260 permite que até quatro pessoas durmam a bordo e não cobra a mais por isso

Embora ainda pouco conhecido, o estaleiro paranaense Way Brasil já construiu algumas centenas de embarcações, de caiaques a lanchas de 28 pés. Mas sua jóia maior é mesmo este barco: a Triton 260, de 26 pés, lançada há pouco mais de um ano. Ela se destaca, principalmente, pela excelente cabine para o porte do casco. Quando foi criada, era a única da sua faixa com acomodações para dois casais à noite — condição que acaba de ser igualada pela nova Sunflash 260, da Fibrilux. Além disso, lanchas de 26 pés representam uma espécie de ponto de passagem de um barco com casco

aberto, voltado apenas passeios diurnos, para um embarcação semicabinada, já com camas para dormir a bordo. É, portanto, o início de uma nova vida náutica, com mais possibilidades e conforto. Além de pioneira nesse quesito, a Triton 260 tem um cockpit espaçoso, que, ao ser coberto com uma capota (item opcional), vira uma extensão da cabine. A lancha que testamos, equipada com um motor Evinrude E-tec de 300 hp, custa cerca de R\$ 142 000. Mas só o casco, sem motor nem montagem, sai por R\$ 82 000, o que a torna uma das mais baratas da categoria e com uma relação custo/benefício muito boa.



GRANDE PEQUENA
A Triton 260 foi a primeira lancha de 26 pés a vir com cabine com duas camas de casal. Nos passeios diurnos, leva até oito



O pulo do gato da Triton é o costado mais alto. Foi ele que abriu espaço para a segunda cama



TUDO BRANCO

Boas aberturas para a ventilação e a iluminação natural deixam o ambiente interno mais agradável, aumentando a sensação de espaço. O banheiro é pequeno, mas completo

Como ela é

A Triton 260 é uma lancha com design atual, mas sem exageros. Leva, com conforto, oito pessoas em passeios durante o dia e tem acomodações para até quatro dormirem a bordo, em duas camas de casal — uma na proa, adaptada ao sofá, e outra à meia-nau, em uma toca de bom tamanho sob o convés. O banheiro é completo, com vaso sanitário manual, chuveiro, pia e armário com espelho. A ventilação e a iluminação da cabine são garantidas por uma grande vigia de correr, uma gaiuta e uma vigia lateral (a outra fica dentro do banheiro). O acabamento da cabine é simples (mas bom), resultado do uso de moldes de fibra de vidro nas partes externas do casco e convés e no mobiliário interno, em módulos. A fibra fica aparente na cabine,

o que não agrada a todos. Em compensação, essa luminosidade faz com que a cabine pareça ainda maior.

No cockpit há um banco de piloto para duas pessoas, uma espreguiçadeira tipo divã e um amplo sofá em U, para quatro. Tem, também, armários e paióis bem posicionados e de bom tamanho, mas faz falta um maior número de porta-copos, assim como um porta-trecos no painel de comando, para óculos e celulares. As ferragens são de boa qualidade, além de bem dimensionadas e bem posicionadas. Os cunhos para amarração são sete, sendo que um deles fica dentro do paiol de proa, exclusivo para a amarra da âncora.

Um colchonete na proa serve de solário para duas pessoas. Na popa, há um porta-defensas, mas falta um suporte para a boia, item obrigatório em qualquer lancha. A plataforma de popa tem uma escadinha de três degraus, que dobra e recolhe, mas ficaria mais segura se tivesse pega-mãos, falha que o estaleiro promete corrigir nos novos barcos. No porão, debaixo do motor, o acabamento é com gelcoat, o que evita farpas de fibra de vidro. A estrutura é rígida, com longarinas que vão até o espelho de popa e cavernas bem dimensionadas.

Onde e como testamos

O teste da Triton 260 foi feito em Angra dos Reis, em dias de mar calmo e praticamente sem vento. A bordo havia três adultos, 40 litros de água e 80 de combustível. Estava equipada com o novo motor de popa Evinrude E-Tec 300, V6, a gasolina, com 3,4 litros, 300 hp, relação de transmissão de 1,85:1 e hélice de aço inox, três pás, modelo Viper com 14,75" x 21"



RESUMO



cockpit



Bastante amplo, protegido por um para-brisas de vidro e alumínio. Acolhe confortavelmente até oito pessoas. Tem bancos para três pessoas, mesa ao centro, sofá em U, pia, geladeira, caixa de gelo, vários paióis, targa e solário à proa. Uma vigia de correr ilumina e ventila a cama sob o piso.

desempenho

Com um motor de 300 hp, atingiu 37 nós, o que é uma boa velocidade, embora não a deixe no time das lanchas mais velozes. Mas o casco estava mais pesado do que a versão convencional, o que afetou um pouco este resultado. Mesmo assim, 37 nós para passear já está bom demais.

pilotagem



O banco retrátil favorece a pilotagem e permite boa pega no manete. O suporte dos pés tem ângulo adequado. A moldura superior do para-brisa atrapalha um pouco a visão de quem pilota sentado e o VHF, sob o painel, pode incomodar o joelho.

construção



Segundo o fabricante, são seis camadas de roving, tecidos com finíssimos filamentos de fibra de vidro, intercalados entre aglomerados com resina poliéster e tecido de 600 g/m². Tanto a resina quanto o gelcoat são de uso náutico.

cabine



Grande para as dimensões do barco, acomoda até quatro pessoas em pernoite, com camas na proa e à meia-nau, sob o convés. Bem arejada, ainda tem banheiro completo. Tem 1,51 m de altura e é bem iluminada, em relação às concorrentes.

ferragens



Tem sete cunhos (um deles só para a amarra da âncora), guardamancebo e todos os itens necessários à segurança. No barco testado, uma targa com tubos curvados de duas polegadas de diâmetro somou pontos no estilo da lancha.

hidráulica



A bomba de água doce abastece as pias, o chuveiro e a duchinha de popa. Com 84 litros, o tanque de água deve ser usado com parcimônia para dar para um fim de semana. Deveria ter duas abraçadeiras nas conexões da rede de combustível.

banheiro



É completo: tem pia, armário, vaso manual, ducha e vigia. Não há sistema de ventilação forçada, que deveria ser opcional. A porta tem acabamento antivibração, o que é raro num barco deste porte. Falata uma miniestação de tratamento de esgoto.

motor



O novo E-TEC de 300 hp impressionou pelo baixo ruído e pouca vibração. No desempenho, levou 7,3 segundos para ir da marcha lenta aos 20 nós, um pouco abaixo do esperado, por conta do peso um pouco maior do casco.

paióis



O volume interno é bem utilizado, com geleira sob o banco do cockpit e vários outros paióis. A motorização de popa permite que se utilize também todo o porão, sob o piso na popa. Mas falta um suporte para a boia.

elétrica



O barco testado tinha tomada de energia de cais com disjuntores. O inversor, opcional, deve ser usado com cuidado para não descarregar a bateria. Os chicotes têm boa fixação. Há caixa para bateria e vários pontos de luz de cortesia.



MAIS DO QUE PARECE

O espaço no cockpit é bem distribuído, com assentos para oito pessoas. Na proa, um colchonete serve de solário para duas

Como navega

Saímos com a Triton 260 duas vezes, sempre na baía de Ilha Grande. Embora o mar estivesse calmo, foi possível encarar algumas boas marolas, geradas por lanchas maiores. Cruzando sucessivamente essas ondulações, o casco da Triton 260 amorteceu bem os impactos, mesmo quando em alta velocidade. Também não notamos rangidos ou deformações no casco, sinal de que a laminação é forte. Já em relação ao desempenho do novo motor de popa Evinrude E-Tec 300, esperávamos um pouco mais, tanto na velocidade final (37 nós) quanto na aceleração (7,3 segundos da marcha lenta aos 20 nós). Mas boa parte disso se deve, naturalmente, ao peso do barco, que passa de duas toneladas. Mesmo assim, para uma cabinada de 26 pés, 1 730 quilos de casco não é nada fora do normal. De qualquer maneira, 37 nós são mais do que suficientes para o propósito desta lancha, até porque raramente as ondas em mar aberto permitem navegar com conforto a mais de 20 nós.



O casco absorveu bem os impactos. Já a velocidade final, de 37 nós, decepcionou um pouco



Quem faz?

A Triton 260 é fabricada pelo Way Brasil, estaleiro paraense que também fabrica buggies e que, desde 1984, quando iniciou suas atividades, já fabricou mais de 600 barcos. Desde que foi lançada, cerca de 24 unidades da Triton 260 já foram vendidas. Para saber mais, ligue tel. 41/3278-7433 ou acesse www.waybrasil.com.

DICA DE QUEM TESTOU

Como o tanque tem apenas 190 litros, planeje com cuidado os passeios, para não ficar sem gasolina na volta. Especialmente se usar este motor de 300 hp

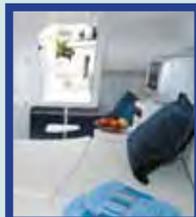
Com quem concorre A Triton 260 tem dez concorrentes entre as cabinadas de 25 a 27 pés. São elas:

				
Fibrilux Sun Flash 260 É nova, bem completa e tem boa variedade de acessórios, como ar-condicionado e gerador. E sua cabine também comporta quatro pessoas à noite.	Real 26 Class Navega muito bem, tem cockpit confortável e cabine bem ventilada, com cama de casal. Pode usar tanto motor de popa quanto de centro-rabeta.	Phantom 260 Destaca-se pelo bom acabamento e pelo cockpit muito espaçoso, com lugar para oito pessoas, com conforto. Mas sua cabine tem apenas 1,26m de altura.	Ventura 265 Confort Tem cockpit bem equipado, com, por exemplo, dois solários e armário para guardar copos. Mas sua cabine é um pouco acanhada e apertada.	Focker 255 É bem confortável para uma família passear, embora a cabine não seja grande. Seu casco é bem construído e bem acabado. Mas só admite motor de popa.
				
Magna 260c Seu cockpit é espaçoso, com um grande sofá em U. Já o painel é pequeno. A cabine se destaca pela grande cama de casal com quase 1,90 m de largura.	Coral 26 Tem proa aberta e cabine, o que é uma vantagem. Mas isso deixa a cabine um pouco prejudicada. O banheiro tem dois acessos, um pela cabine e outro pelo cockpit.	Tecnoboats Futura 26c View Tem estilo offshore, casco com bom desempenho e é veloz. Seu cockpit acomoda bem oito pessoas, mas sua cabine tem pé-direito baixo.	HD 7.9 Cuddy Tem design um pouco ultrapassado, mas ainda agrada muita gente. Seu casco navega bem e é um dos mais em conta do mercado.	Evolution 265 Cab Impressiona pelo design, com entradas de ar nas laterais e targa inclinada. E oferece boa quantidade de acessórios – tem teca no cockpit, por exemplo.

Arq. Náutica

Fotos Divulgação

TRITON 260



Pontos altos

A cabine, bem aproveitada

Laminação resistente do casco

Bom custo-benefício



Pontos baixos

Velocidade final abaixo do esperado

A cabine poderia ser mais alta

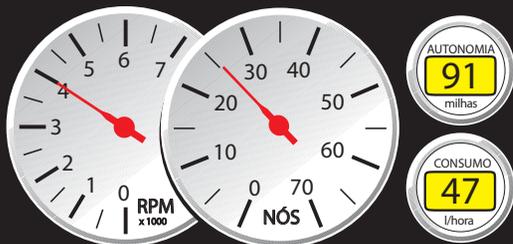
Tanque de combustível pequeno



Ela é assim

■ Comprimento	7,98 m
■ Boca máxima	2,70 m
■ Calado com propulsão	0,78m
■ Pé-direito na cabine	1,51 m
■ Pé-direito no banheiro	1,35 m
■ Ângulo do V na popa	21 graus
■ Borda-livre na proa	0,88 m
■ Borda-livre na popa	0,93 m
■ Combustível	190 l
■ Água	84 l
■ Peso sem motorização	1 730 kg
■ Peso da motorização	238 Kg
■ Capacidade (diurno/noturno)	8/4 pessoas
■ Projeto	Estaleiro Way Brasil

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2500	8,8	29	0,30	3,30	52
3000	12,8	36	0,36	2,81	61
3500	19,4	38	0,51	1,96	87
4000	25,1	47	0,53	1,87	91
4500	30	67	0,45	2,23	77
5000	33,6	85	0,40	2,53	68
5400	37	101	0,37	2,73	63



Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.

Principais equipamentos

Para-brisa em vidro temperado • 6 cunhos de inox • 2 vigias com abertura • escada telescópica de três degraus de aço inox • 2 pias • bar em acrílico • mesa de centro • targa em fibra de vidro • luzes de cortesia • porta para plataforma traseira • 1 gaiuta de acrílico • guarda-mancebo de aço inox • chuveirinho de água doce • bomba de água doce • luzes de navegação • carreta de encalhe • 2 travesseiros • 2 almofadas • janela de correr de vidro temperado • banheiro com vaso sanitário manual • armário com espelho • porta em acrílico.

Principais opcionais

TV LCD • carreta rodoviária • vaso sanitário elétrico • teca • tapete • capota • guincho elétrico • GPS • micro-ondas • geladeira 80 l • inversor/carregador • capa • gerador • som • tomada de cais • radio VHF • baterias • tomadas 12V • material de salvatagem • defensas • targa em aço inox • direção hidráulica.

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é expressa em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, pelos instrumentos do motor.