


Coeficiente de potência* 4,83
Relação deslocamento/ área vélica** 94 kg/m ²
Relação lastro/ deslocamento*** 0,32
Velocidade a motor 6 nós a 1 900 rpm
Autonomia 324 milhas a 1 900 rpm

* Quanto maior esse valor (que em barcos de regata é acima de 5), maior a tendência para a velocidade.

** A área vélica corresponde à área da mestra e da genoa.

*** Com quilha de 1,80 m de calado.



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®



BOM BARCO
Além da agilidade na água, este veleiro importado se destaca pela estabilidade e pela ótima ventilação na cabine



44 VISION[®]

Duplamente rápido



O Bavaria 44 Vision é veloz na água e também na linha de montagem: leva só um mês para ficar pronto

Lançado recentemente na Alemanha, o Bavaria 44 Vision chega ao Brasil para disputar o mercado de veleiros de cruzeiro rápidos em que pontificam os franceses Bénéteau Océanis e Jeanneau DS. Embora ainda seja pouco conhecido por aqui, o estaleiro alemão Bavaria tem 31 anos de experiência na Europa e uma grande capacidade de produção, empregando até robôs em sua linha de montagem. Isto significa que é capaz de entregar um 44 pés como este em apenas um mês para o comprador. Claro que trazer o barco navegando da Europa para o Brasil pode levar outros três meses de mar, mas, ainda assim, vale muito a pena para quem tem pressa em curtir seu novo barco (aliás, se quiser saber como foi a travessia de 5 000 milhas deste modelo testado, acompanhe o diário de bordo da viagem, no site www.sailabout.com.br)

Mas as virtudes deste barco não estão apenas na agilidade de sua produção: ele é veloz também na navegação. Neste teste, também impressionou, principalmente, pela estabilidade. Agradou, tam-

bém, nas suas acomodações internas. Tem uma excelente altura de 2,10 metros na entrada da cabine, que também é muito bem iluminada por janelas e gaiutas generosas. Em sua versão básica, tem uma suíte na proa e dois camarotes na popa (estes servidos por um banheiro único e central) e acomoda seis pessoas à noite (como a do modelo testado). Mas pode vir com uma configuração bem mais confortável, para apenas dois casais, na qual os dois camarotes na popa dão lugar a outra suíte bem ampla. Nas manobras, também se destaca — já vem de fábrica com enrolador para a vela grande, por exemplo. Mas ficaria ainda melhor se as catracas fossem elétricas, o que, no entanto, pode ser encomendado e pago à parte. Outro ponto forte deste veleiro alemão é a plataforma de popa, que abre e fecha eletricamente. Um mimo que agrada e ajuda a embarcar e desembarcar no píer, embora deixe a plataforma um pouco alta demais na hora de reembarcar pelo mar. Para isso, há até uma pequena escada embutida.

BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

“
Você decide: ele
pode vir com três
camarotes ou duas
amplas suítes
”

**DICA DE
QUEM TESTOU**

“Vale a pena encomendar este barco com catracas elétricas. Elas facilitam um bocado as velejadas”

Como ele é

A cozinha do Bavaria 44 Vision é equipada com um fogão a gás de duas bocas e forno, uma geladeira horizontal de bancada e outra com porta vertical (tipo frigobar). Um fogão de três bocas seria mais adequado ao porte deste barco, o que também pode ser encomendado. Já as duas pias têm água quente e fria. O salão é ventilado por duas gaiutas bem grandes — capazes de dar passagem a uma pessoa, por exemplo — e por mais duas entradas de ar do tipo cachimbo, com tubos dobrados em 90 graus. Com isso, mesmo com as gaiutas fechadas a cabine permanece ventilada, o que é bom para evitar o mofo quando o veleiro não estiver em uso. A sala tem um sofá em “U” em volta da mesa de jantar e outros dois no outro bordo, separados por uma adega. Junto à mesa de navegação fica o local de controle geral de todos os eletrônicos a bordo. Ali, no coração do barco, há um painel autoexplicativo, com a miniatura de um veleiro estampada em uma antepara, com luzes indicativas do que está ligado a bordo. Um dispositivo prático e muito útil, que é mais comum em grandes lanchas do que em veleiros.

Outro item bem bolado no Bavaria 44 Vision é a localização das chaves que controlam as baterias. Elas ficam abaixo da mesa de navegação e são bem fáceis de ser acessadas — ao contrário da maioria dos veleiros, nos quais as chaves ficam quase escondidas em um dos camarotes de popa. Os dois banheiros são bem iluminados e ventilados, sendo que o da suíte de proa tem boxe fechado. O cockpit, com uma mesa central e duas rodas de leme para facilitar a circulação e a entrada a bordo, é igualmente espaçoso. Debaxo dos assentos, os paióis são enormes, com espaço até para uma balsa salva-vidas.

Como ele veleja

Geralmente, os morros que cercam Angra dos Reis não deixam passar ventos muito fortes. Mas, no dia do teste, demos sorte: fomos presenteados com correntes de ar de 15 nós. Antes de abrir as velas experimentamos o motor, um Volvo Penta D2-75, de 75 hp, turboalimentado, acoplado a hélice de três pás. De acordo com o fabricante, o consumo a 1 900 rpm é de apenas 3,5 litros por hora, o que significa uma autonomia de 324 milhas sem as velas, usando 90% da capacidade do tanque, que é de 210 litros. Chegamos a seis nós nesta rotação econômica, e depois fomos aumentando o ritmo até alcançar sete nós (a 2 100 rpm) e oito nós (a 2 800 rpm). Ficou claro que é melhor manter o motor operando a 1 900 rpm, trabalhando silencioso e sem vibração, já que a velocidade aumenta pouco quando ele é forçado.

Longe da marina, içamos as velas e fomos velejando com ventos de través, a 7,4 nós. As águas estavam calmas, com ondas baixas, condição ideal para um bom cruzeiro. Para caçar a escota da genoa, a fim de orçar, tivemos de fazer força. O ideal, para quem não abre mão do conforto, seria substituir as duas catracas mecânicas da escota da genoa por um par de catracas elétricas, o que pode ser encomendado no estaleiro. Na orça, mantivemos o barco em um ângulo aparente de 38 a 40 graus com o vento, condição na qual registramos 6,5 nós. Na sequência, caçamos um pouco mais a genoa e a vela grande, apertando o ângulo de orça em menos três graus. Como era esperado, a velocidade caiu um pouco, estabilizando-se em 5,7 nós.

No geral, gostamos do desempenho do veleiro alemão. Como de hábito, em determinado momento do teste, soltamos

Quem faz? O Bavaria 44 Vision é fabricado na Alemanha, pela Bavaria Yachtbau. Devido ao processo industrial e automatizado da sua produção (as furações das ferragens, das vigias e das gaiutas são feitas por braços robóticos, por exemplo, e a carpintaria é toda executada por máquinas), este estaleiro é, na verdade, uma montadora de barcos. No Brasil, a Bavaria é representada pela Euro Yachts (www.euroyachts-bavaria.com, tel. 24/3361-2472), que vende seus barcos com exclusividade.



BANHO BOM
São dois
banheiros a
bordo, ambos
bem iluminados e
ventilados. O da
suíte de proa tem
boxe fechado



**LUZ POR
TODOS OS LADOS**
O salão, com 2,10
metros de altura,
tem bons sofás e
até adega. Mas o
que mais chama
a atenção na
cabine é mesmo
a sua grande
luminosidade,
com muitas
gaiutas e vigias



CONFORTO NA POPA

O cockpit tem bancos extensos, mesa central e muitos paiois, até para o gás. A plataforma de popa abre e fecha, facilitando o embarque



a roda de leme para ver por quanto tempo ele se manteria no rumo — e nesta condição o Bavaria 44 mostrou-se muito firme, navegando por um longo período sem se desviar, indicio do bom equilíbrio do leme. Isto demonstra que o desgaste do piloto automático será muito pequeno neste barco, permitindo poupar a preciosa energia das baterias. É uma economia que faz diferença em qualquer travessia longa.

O veleiro que testamos, com quilha de 1,80 metro de calado e 3 360 quilos, mostrou-se bem estável. Mas é possível encomendá-lo com quilha mais longa, que proporciona melhor desempenho no contravento, embora não tenhamos sentido necessidade disso. No vento de popa, velejamos a

5,8 nós, mas só para efeito de teste. Hoje em dia, já quase não se veleja com ventos totalmente de popa, pois o barco não se desloca tão rapidamente e ainda corre o risco de dar um jibe inesperado. Com vento de popa e mar com vagas, o barco joga bem mais lateralmente do que quando é impulsionado por ventos pela alheta. Isso todo mundo sabe. Mas o que ainda poucos conhecem são as virtudes deste novo Bavaria.

“

Mesmo com o leme livre, manteve-se firme na rota. O que é bom

”



Onde e como testamos

O Bavaria 44 Vision foi testado em Angra dos Reis, em dia com ventos com rajadas de 15 nós e mar com ondas de cerca de 40 centímetros.

Com quem concorre O Bavaria disputa o mercado com dois veleiros importados e dois nacionais

Fotos: Divulgação



Bénéteau Océanis 46
Importado da França pela Sailing IMS, tem linhas modernas, costado alto e fácil navegação, que pode ser feita por um só velejador.



Jeanneau 45 DS
Tem boa performance e grande espaço interno, com salão bem iluminado. É trazido da França para o Brasil pela MD-Bally.



Wind 43
Fabricado na Argentina, mas montado no Brasil, é bonito, tem casco que navega bem e cabine bastante confortável.



Delta 45
É novo, tem porte para longas travessias e acabamento acima da média. O salão é espaçoso, mas com janelas um tanto pequenas.

Arthur Passar

Resumo



cabine



Destaca-se por ser muito bem iluminada e ventilada, graças às grandes gaiutas e vigias, além das tomadas de ar em curva. A altura na cabine é muito boa, com 2,10 metros. A versão testada tinha uma suíte na proa, dois camarotes na popa e um banheiro central.

desempenho

Com ventos de 15 nós, alcançou 7,4 nós no través. Na orça com o barco entre 38 e 40 graus chegou a 6,5 nós. Com o ângulo de orça apertado em menos três graus, estabilizou-se em 5,7 nós, o que é bom. O motor consome apenas 3,5 litros por hora a 1 900 rpm, o que significa 324 milhas de autonomia sem velas.

ferragens



O aço inox utilizado é de qualidade e todas as gaiutas e vigias resistem a mares bravios. Vem com seis catracas: duas Lewmar 40 para as adriças e a escota da vela grande, duas Lewmar 50 para caçar as escotas da genoa e duas Lewmar 46 para manusear as escotas do balão.

cozinha



Fica logo na entrada da cabine, o que ajuda na ventilação. O fogão a gás, em aço inox, pode ter duas bocas (como no barco testado) ou três. As duas versões têm forno. As geladeiras são duas, uma horizontal e outra vertical, tipo frigobar. Os armários para guardar alimentos e panelas são fartos.

hidráulica



A rede de água quente e fria suporta temperatura de até 120 graus. Um boiler de 35 litros garante água quente na cozinha, nos banheiros e nos chuveiros. A água doce é armazenada em dois tanques: um de 210 litros na popa e outro de 160 litros na proa, num total de 370 litros.

motor



O Volvo Penta D2-75, de 75 hp, turboalimentado, de quatro cilindros, é mais que suficiente para este barco. Tem bom acesso pela escada e pelas laterais, com tampas amplas. Mas sentimos falta de um exaustor, para esfriar o compartimento e tirar o cheiro de óleo diesel.

paioís



Os principais ficam no cockpit, debaixo dos assentos, e acomodam defensas, espias e até uma balsa. Na proa, o paioil do ferro vem com 50 metros de corrente e âncora de 20 kg, mas ainda acomoda cabos e defensas. O guincho fica embutido.

pilotagem



As duas rodas de leme facilitam a atracação e permitem boa visão da proa e dos instrumentos. A posição do manete do acelerador também é boa. Já os instrumentos do motor são pouco visíveis, exigindo que o piloto vire o pescoço para consultá-los.

banheiros



Tem um a meia-nau e outro na suíte da proa, ambos com drenagem automática e vasos com tanque de esgoto (que deve se tornar obrigatório nos barcos navegando próximo à costa). O da suíte tem boxe fechado que pode ser desmontado para abrir espaço.

mastreação



A vela grande tem alto desempenho, com talas verticais bem compridas, que aumentam a área vélica sem prejudicar o sistema de guardá-la dentro do mastro. O cabo que faz a vela enrolar passa por uma catraca. O mastro termina no convés, o que evita a entrada de água na cabine.



BAVARIA 44 VISION

BROCKER NÁUTICA YACHTS®



Pontos altos

A cabine bem ventilada e iluminada

Construção e acabamento de bom padrão

Alto desempenho com a vela grande

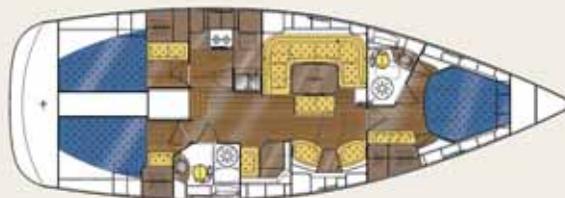


Pontos baixos

Compartimento do motor sem exaustor

As catracas da genoa são pequenas

Os tanques de água são pequenos



Ele é assim

■ Comprimento total	44 pés (13,70 m)
■ Comprimento na linha d'água	12,99 m
■ Boca	4,39 m
■ Calado	1,80 m
■ Área vélica (grande e genoa)	111,20 m²
■ Pé-direito mínimo	2,0 m
■ Deslocamento	10 400 kg
■ Lastro	3 360 kg
■ Combustível	210 l
■ Água	370 l
■ Pessoas (dia/pernoite)	13/6
■ Projeto	J & J Design

Dados fornecidos pelo fabricante.

Desempenho

■ Velocidade do vento	15 nós
■ Orça apertada	5,7 nós
■ Orça folgada	6,5 nós
■ Través	7,4 nós
■ Alheta	6,6 nós
■ Popa	5,8 nós



Principais equipamentos

Geladeiras horizontal e vertical • baterias para motor e serviço • motor Volvo Penta de 75 hp • tomada de cais • escada de popa • 2 catracas para adriças • 2 catracas para genoa • fogão com 2 bocas e forno • luzes de navegação • cana de leme de emergência • bomba de porão • mesa no cockpit • velas grande e genoa • bússolas • rodas de leme revestidas em camurça • quadro elétrico • vela mestra de enrolar • enrolador de genoa • guincho para âncora • âncora de 20 kg com 50 metros de corrente • sistema de água pressurizada.

Principais opcionais

Ar-condicionado • catracas elétricas • gerador • radar • piloto automático • tomada de 12 V no painel • estação de vento Raymarine ST 60 • revestimento de madeira teca no convés • hélice folder Volvo Penta de 3 pás • carregador de baterias de 45 Ah • toldo bimini • rádio VHF • aquecedor elétrico de água • bow thruster.

