



BROCKER NÁUTICA YACHTS 335

Maior do que parece

Por Marcio Dottori

Fotos Ito Cornelsen

A Brava 335 agrada pela qualidade da construção e tem recursos de barcos bem maiores

A Brava 335, feita em Itajaí, em Santa Catarina, pelo estaleiro Brava, tem uma história curiosa, narrada com frequência por seu orgulhoso projetista, Ricardo Rinaldi. “Eu e o Fernando Góes, que é o dono do estaleiro, queríamos construir a mais confortável entre as menores lanchas cabinadas do país. Então, comecei o desenho do barco pelo banheiro...” E foi assim que ele criou uma lancha elegante e com design inusitado no mercado brasileiro, onde a cozinha, por exemplo, (que normalmente fica na cabine) foi parar no cockpit. Este lay-out liberou mais espaço internamente, apesar de a Brava 335 não ser um barco que prima pelo número de camas para pernoite. Tem um camarote fechado a meia-nau (muito bom para um

casal, com cama king size e muitos armários), mas, na proa, dormem apenas duas crianças pequenas e só depois de transformar a mesa de refeições e os sofás numa cama triangular.

Como ela é

Embora esta lancha tenha começado a ser desenhada pela cabine, seu ponto forte é mesmo o cockpit — que foi dividido em duas partes. Na de trás, há um sofá em U, para até cinco pessoas, com mesa de centro, formando um ambiente bem agradável para pestiscos e bate-papos. Já na frente, ao lado do piloto, fica um solário tipo espreguiçadeira. Entre estes dois ambientes, fica a tal cozinha, em local estratégico e protegido dos respingos da

Teste



Teste 739
NAUTICA
Brava 335

VELOCIDADE MÁXIMA
37 nós (a 4 200 rpm)
VELOCIDADE DE CRUZEIRO
30,1 nós (a 3 500 rpm)
AUTONOMIA
163 milhas (a 3 000 rpm)
ACELERAÇÃO
11,9 s (até 20 nós)
POTÊNCIA
640 hp (no hélice)

NOVIDADE
A área externa é incomum, com cozinha, fogão elétrico e cockpit de dois níveis, mais seguro e que evita a entrada de d'água na cabine



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

ABRE-ONDAS
Além de bonito, o casco da Brava 335 corta bem as ondas e sua boa laminação garante longa vida ao barco





A cozinha fica do lado de fora. Resultado: dormem quatro na cabine, que tem até banheiro fechado

navegação. Ela tem bancada, pia, lixeira, geladeira de 80 litros, geleira, armários e até um fogão elétrico de duas bocas — isso mesmo, um fogão elétrico, como nas lanchas de grande porte. Isto, porém, obriga que ela seja equipada com um gerador, o que (por sua vez) alimenta o ar-condicionado, que dá conta de esfriar a cabine.

Já o posto de comando quase merece um capítulo inteiro à parte. O painel, por exemplo, é arredondado e muito prático, já que tem espaço para todos os relógios da dupla motorização, bússola (bem no centro do círculo) e lugar adequado (visível e de fácil alcance para o piloto) para os disjuntores e equipamentos de navegação. Além disso, o banco do piloto pode ser rebatido, o que impede que o pára-brisa fique na altura dos olhos.

Na proa, há uma escada que é ótima para desembarcar num pier alto ou para ajudar a descer em praias de tombo, por exemplo — acessório raro nos barcos brasileiros. Outra boa escada é a de acesso à cabine, que é do tipo "Santos Dumont", com degraus alternados, que facilitam a entrada e saída e ainda economizam espaço. Como a Brava 335 começou a ser projetada pelo banheiro, obviamente este é outro ponto forte desta lancha, com boxe e uma grande quantidade de armários. O pé-direito dele é de 1,80 m, contra 1,86 m na entrada. No pequeno salão, também fica o painel elétrico principal, com 27 disjuntores, que é fácil de abrir, e o forno de microondas, único acessório da cozinha que fica dentro da cabine. Aliás, a única crítica quanto à área interna — já que a falta de uma segunda cama de casal, na proa, é uma característica do projeto — é a decoração, que poderia ser mais requintada, já que o barco é construído com esmero. Ou seja, faltou a mão de uma decoradora para refinar a cabine.

Por outro lado, um ponto muito positivo na Brava 335 (e que eleva tanto a segurança a bordo quanto a longevidade do casco), são as instalações mecânicas, elétricas e hidráulicas. Todas a conexões abaixo da linha d'água, por exemplo, têm abraçadeiras duplas de aço inox. Já a fiação, como determinam as normas internacionais, é feita com cabos estanhados e fixada na lancha a cada 25 centímetros. O único senão são as cai-

xas de bateria, que deveriam ser ventiladas, para evitar risco de incêndio. Por outro lado, a laminação é primorosa: depois do gelcoat, o casco ganhou duas camadas de resina estervinílica, a melhor que existe para evitar osmose. Com isso, esta lancha pode passar longos períodos na água, sem que isso gere problemas de infiltração.

Como ela navega

Nem sempre conseguimos testar lanchas em águas agitadas, condição ideal para avaliar a navegabilidade de um casco. Mas, felizmente, pudemos testar a Brava 335 na região de Guaratuba, conhecida pelo seu mar sempre mexido. No dia, havia ondas curtas, com cerca de 70 centímetros de altura, condição ruim para navegar com uma lancha deste porte. Mesmo assim, sem contar sequer com o auxílio dos flapes (acessório altamente recomendado para abaixar a proa ou controlar a inclinação lateral do casco), foi fácil manter uma velocidade entre 15 e 21 nós, sem que o casco batesse contra as ondas. A favor delas, aumentamos para 23 nós, com total controle e sem pancadas bruscas. O único ponto negativo é que a lancha mostrou tendência a guinar um pouco para os lados. Mas isso pode ser corrigido com a regulagem das rabetas ou instalação de um par de flapes. No entanto, o mais importante na navegabilidade de um barco é ter um casco cortador de ondas, o que a Brava 335 tem de sobra.

E os motores?

A lancha testada tinha a motorização mais potente oferecida pelo estaleiro: um par de Volvo V8 a gasolina, de 5,7 litros e 320 hp. Mas apesar de tanta potência, ela não usou todos os seus 640 cavalos, já que a velocidade final não passou dos 37 nós. Os motores chegaram a apenas 4 200 rpm, quando deveriam ter atingido 5 200 rpm. Com esta potência e rabetas de hélices contra-rotantes (que oferecem maior velocidade do que as rabetas mono-hélices), a velocidade máxima deveria ter passado facilmente dos 42 nós. Outro indício de que os cavalos estavam mansos demais durante a avaliação é que a lancha levou quase 50% a mais de tempo do que deveria para

Dica de quem testou

Se usar motores Volvo D3, o preço do conjunto ficará um pouco maior, mas valorizará a lancha, além de torná-la mais econômica



Onde e como testamos

A Brava 335 foi testada nas proximidades da Baía de Guaratuba, no Paraná, com vento de 10 nós e ondas de 70 centímetros de altura. A bordo, cinco pessoas, 100 litros de combustível e 200 de água. A lancha estava equipada com dois motores Volvo 5.7 Gxi, V8, a gasolina, com 320 hp, cada, acoplados a rabetas de hélices contra-rotantes de aço inox (com relação de transmissão de 1,78:1 e especificação C4).



BROCKER NÁUTICA YACHTS®

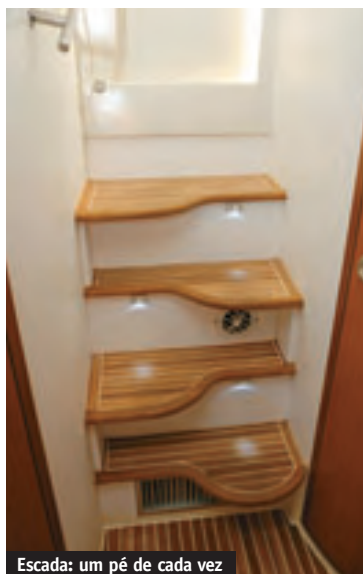


Proa: falta a cama de casal, mas cabem duas crianças

BOM ESPAÇO
A cabine é mais ampla do que as lanchas do mesmo porte, porque a cozinha fica no cockpit



Camarote da proa: fechado e com muitos armários



Escada: um pé de cada vez



Microondas: só ele fica dentro da cabine



O cockpit é o melhor
desta lancha. **BROCKER NÁUTICA**
cozinha, espreguiçadeira e um painel
tão diferente
quanto ousado

sair da marcha lenta e chegar aos 20 nós: 11,9 segundos, quando outra do mesmo porte costuma arrancar em apenas oito. Além das rabetas desalinhas, outros fatores que podem ter contribuído para este resultado aquém do esperado são filtros de combustíveis, possivelmente sujos, ou hélices incorretos. De qualquer forma, a outra opção de motorização para a Brava 335 é um par de motores Volvo diesel, modelo D3, de 190 hp cada. Com eles, estima-se que velocidade máxima fique na casa dos 35 nós e a autonomia seja, pelo menos, 50% maior. No entanto, é sempre bom lembrar que motores diesel perdem facilmente para a gasolina em qualquer arrancada.

INOVAÇÕES
A Brava 335 consolidou no mercado nacional algumas inovações, como a escada de proa e o painel de comando em formato circular

Com quem concorre

As concorrentes mais próximas da Brava 335 são a Evolution 325, a Tecnoboats Noble 330 e a Runner 335. A Evolution é mais arrojada, mas não tem um camarote fechado. Já a Tecnoboats tem um arranjo bem parecido com a Brava, mas seu camarote não é tão espaçoso, assim como a Runner 335. A Columna, por sua vez, oferece a Sport Cruiser 32,5, que tem camarote fechado a meia-nau, mas com cozinha convencional, na cabine. E a Corporação Náutica também tem a Mach 33, cujo casco é um bom cortador de ondas, mas um pouco estreito demais.

A nossa conclusão

A Brava 335 é uma lancha bem construída e segura para navegação costeira. É um ótimo barco para um casal que curte passear com os amigos durante o dia, mas prefere passar a noite a sós. Além disso, não deve nada a uma lancha de maior porte, já que pode ser equipada com os mesmos acessórios de um barco bem maior. O uso de materiais de primeira na sua construção, mostram a preocupação do estaleiro em fabricar uma lancha feita para durar. E a qualidade das instalações mecânicas, elétricas e hidráulicas está entre as melhores de todo o mercado.



Escada de proa: rara no Brasil



Painel redondo: cabe muita coisa nele

Quem faz? Brava Estaleiro, www.bravaestaleiro.com.br



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®



PONTO FORTE
A Brava 335 tem no cockpit um ponto alto, que a diferencia de suas concorrentes: uma cozinha que tem até fogão elétrico e geladeira de 80 litros, tudo embutido no móvel detrás do piloto



Brava 335

BROCKER NÁUTICA
YACHTS®



Pontos altos

A construção é de primeira
A cozinha fica no cockpit
Tem camarote fechado



Pontos baixos

A decoração é mínima
A cama de proa é pequena
A caixa de baterias não tem ventilação

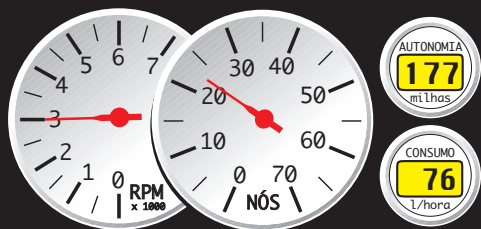


Como ela é

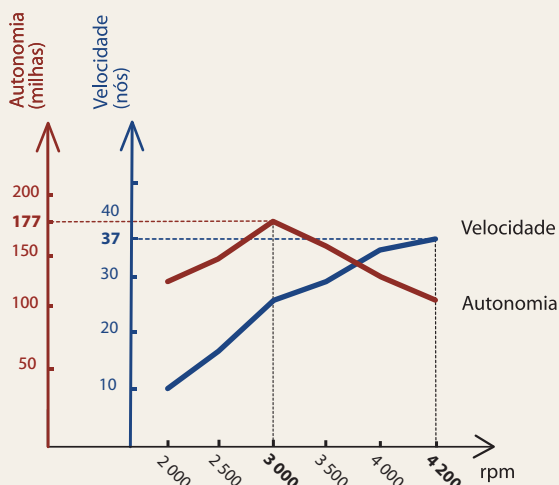
▪ Comprimento	10,75 m
▪ Boca	3,18 m
▪ Calado com propulsão	0,90 m
▪ Ângulo do V da popa	18 graus
▪ Borda-livre na proa	1,32 m
▪ Borda-livre na popa	1,29 m
▪ Pé-direito no salão (entrada)	1,86 m
▪ Pé-direito no camarote	1,82 m
▪ Pé-direito no banheiro	1,80 m
▪ Combustível	600 litros
▪ Água	240 litros
▪ Peso sem a motorização	3 200 kg
▪ Peso da motorização	920 kg
▪ Capacidade (diurno)	12 pessoas
▪ Capacidade (pernoite passageiros)	4
▪ Projeto	Ricardo Rinaldi

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

Melhor aproveitamento



rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2 000	10,4	42	0,25	4,04	134
2 500	17	60	0,28	3,53	153
3 000	24,9	76	0,33	3,05	177
3 500	30,1	100	0,30	3,32	163
4 000	34,8	136	0,26	3,91	138
4200	37	174	0,21	4,70	115



Obs.: Obs: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km/h). 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo é estimado.

Principais equipamentos

Vaso sanitário elétrico • tanque de esgoto de 50 litros • sistema de água pressurizada quente e fria • dois chuveiros • fogão elétrico de 2 bocas • geladeira de 80 litros • forno de microondas • bússola • rádio VHF • tomada 12 V no painel • guincho para âncora • 2 bombas de porão de 2000 GPH cada • painel elétrico com 27 disjuntores • fiação estanhada • carregador de baterias • tomada de cais • chaves gerais • 2 baterias de 150 Ah, cada • 2 baterias de 110 Ah, cada • 4 vigias • 1 gaiúta • pára-brisa em vidro laminado com estrutura em aço inox • luzes de navegação • 6 cunhos.

Principais opcionais

Motorização • capota • tapete • capa • eletrônicos • geladeira interna de 80 litros • TV • DVD player • GPS/chartplotter/sonda • piloto automático • gerador de 5 ou 8 kVA • ar condicionado de 16 000 BTU • âncora Bruce de 10 kg • targa retrátil • flapes • teca na plataforma de popa • manetes eletrônicos para controle dos motores • transformador • carreta de encaixe.