



BROCKER NÁUTICA

YACHTS®

TRAVESSIA 21



Sob o console é possível guardar as tralhas. O pára-brisa é opcional

Fabricado em Santa Catarina pelo Estaleiro Krause, este novo bote de fibra com console central pode ser chamado de pau pra toda obra

Por Marcio Dottori - Fotos Lang

Com certeza, o bote Travessia 21 não deve interessar a quem acha que um barco deve ser, antes de tudo, belo e recheado de equipamentos. No entanto, para quem procura um barco de apoio capaz de transportar pessoas ou prestar serviço — carga, pesca ou mergulho — em águas parcialmente abrigadas, ele é uma opção acessível e prática. Devido ao seu peso baixo (450 kg sem motor, sem carreta e sem equipamentos), ele pode ser transportado pelas estradas por uma picape de médio porte sem sustos. Outra particularidade sua é o preço: já equipado com um econômico motor Yamaha de quatro tempos e 60 hp, ele custa cerca de R\$ 34,5 mil (em São Paulo, em março).

Inspirado em embarcações de apoio desenvolvidas no Oriente, o Travessia 21 tem no espaço e no arranjo seus pontos fortes. A posição do console, no centro do barco, possibilita mobilidade total sem prejudicar o trabalho do piloto. Um banco na frente do console (que pode ser utilizado para guardar tralhas), dois bancos na popa e uma mesa basculante a ré com-

pletam o item conforto. Para proteger parcialmente o condutor do vento e da chuva frontal, o estaleiro oferece opcionalmente um pára-brisa para o console. Caixa para peixe e compartimento para iscas vivas são acessórios padrão. Há um compartimento próprio, na proa, para guardar a âncora e a amarra. Embora o barco já saia de fábrica com quatro cunhos, mas falta um amarrador específico para o ferro.

Testei o Travessia 21 na Represa de Atibainha (SP) em um dia de sol, com vento de 6 nós (11 km/h) que deixava a superfície da água “enrugada”, por causa das ondas baixas e curtas. Como o fundo do barco é quase chato (apenas 5 graus de “V” na popa), obviamente a inquietação da superfície refletia-se a bordo quase como uma vibração, que, no entanto, não chegava a provocar uma situação desconfortável. Na verdade, botes como o Travessia 21 têm o fundo praticamente chato para aumentar, assim, a estabilidade lateral, fundamental para evitar adernamento acentuado durante a movimentação das pessoas a bordo ou mesmo durante as operações de

embarque e desembarque. Ganha-se por um lado e perde-se de outro.

No entanto, mesmo para um entusiasta de barcos com fundo em “V” como eu, o desenho da carena do Travessia 21 é correto para a aplicação da embarcação. Para compensar o maior esforço que barcos de fundo chato sofrem ao chocar-se contra as ondas, o projetista Daniel Tonarini inseriu 11 cavernas no fundo do casco, que tem uma estrutura do tipo sanduíche com núcleo de espuma de poliuretano de células fechadas. Uma longarina central e mais três cavernas laminadas junto às laterais internas do casco (amuradas) em ambos os bordos completam os reforços necessários. No costado, duas abas servem como corta-respingos, além de enrijecerem o casco. Neste sentido, a proa alta do Travessia 21 (95 cm de borda-livre) dificulta a entrada de água a bordo.

Na prova de desempenho, o valente motor Yamaha 60 de quatro tempos não se saiu tão bem no quesito aceleração — 11 segundos da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h), com 5 litros de combustível e três adultos a

Teste 654



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

T E S T E	N A U T I C A	TRAVESSIA 21
		VELOCIDADE MÁXIMA: 28,3 nós a 5.100 rpm
		VELOCIDADE DE CRUZEIRO: 20,5 nós a 4.000 rpm
		ACELERAÇÃO: de 0 a 20 nós em 11 s
		AUTONOMIA: 65 milhas a 4.000 rpm
		POTÊNCIA: 60 hp (no hélice)



O baixo consumo de combustível é uma das características do Yamaha de 4T e 60 hp, motor que levou o barco a 28,3 nós



BROCKER NÁUTICA

bordo —, mas fez bonito no teste de velocidade final: alcançou 28,3 nós (52,4 km/h). Como o Travessia 21 não tem tanque de combustível próprio, deve-se utilizar pelo menos dois tanques portáteis de combustível para alimentar o motor. No caso do motor Yamaha 60 4T isso não é problema, pois o consumo é pequeno (só 13 litros por hora a 4.000 rpm), mas se for utilizada uma motorização de maior porte, como um 115 hp de dois tempos, haverá necessidade de três tanques a bordo, dependendo, claro, do uso do barco. A desvantagem de utilizar os tanques portáteis está no desconforto de colocar e retirar os recipientes para abastecer, mas, por outro lado, a chance de o combustível envelhecer em tanques portáteis é bem menor do que em um tanque fixo no barco. ⚓



Mobilidade e espaço para levar gente e tralhas são pontos fortes do bote

FICHA TÉCNICA	
MODELO	Travessia 21
COMPRIMENTO MÁXIMO	6,30 m
BOCA	2 m
CALADO	0,55 m
BORDA-LIVRE NA PROA	0,95 m
BORDA-LIVRE NA POPA	0,61 m
ÂNGULO DO "V" NA POPA	5 graus
PESO DA MOTORIZAÇÃO	113 kg
PESO SEM A MOTORIZAÇÃO	450 kg
PASSAGEIROS	8
PROJETO	Daniel Tonarini

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.



Motorização de 4 cilindros opera suave e com baixo nível de ruído

Informações: Estaleiro Krause, Rua dos Cisnes, lote 07, Distrito Industrial Pedra Branca, Palhoça (SC), CEP 88137-300. Tel. (48) 341.1475, site www.estaleirokrause.com.br

O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): ■ console central ■ banco para o piloto ■ luzes de navegação ■ caixa para peixe ■ tanque para iscas vivas ■ 4 cunhos ■ olhal (alça) de aço inox na proa ■ suporte para baletaria. **OPCIONAIS** (itens principais): motorização ■ pára-brisa de acrílico ■ pegador de aço inox no console ■ guarda-mancebo integral ■ pegadores de aço inox ■ capa para cobertura ■ capota tipo bimini top ■ porta-varas ■ porta-copos ■ carreta rodoviária.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 1 motor Yamaha F60 de 4T, 4 cilindros e 996 cm³, alimentado por 4 carburadores, com relação de transmissão de 1,85:1 e hélice de alumínio de três pás de 10,25" x 15". **OPCIONAL:** 1 motor de popa com potência entre 55 e 115 hp.

CONSTRUÇÃO: casco laminado manualmente com gelcoat isofáltico (proteção contra radiação ultravioleta) e resina ortofáltica nas demais camadas. No fundo do casco (onde é injetada espuma de poliuretano de células fechadas), há reforço de fibra de vidro (manta de 450 g/m², tecido de 600 g/m² e fio *roving*). Uma longitudinal da proa à popa e 11 cavernas formam a estrutura. No costado, é utilizada fibra de vidro (manta de 450 g/m², tecido 600 g/m² e fio *roving*). Três cavernas completam a estrutura do casco. O espelho de popa é reforçado com compensado naval de 30 mm e três camadas de tecido de fibra de vidro de 600 g/m².

Dados fornecidos pelo fabricante.

VELOCIDADE E AUTONOMIA

rpm	dB-A	nós	L/h	aut. (M)	
2.500	-	7,1	6,2	47	
3.000	-	10,3	8,9	48	
3.500	-	16	10,4	64	
4.000	-	20,5	13	65	
4.500	-	23,3	16	60	
5.100	-	28,3	22,5	52	

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade de 2 tanques portáteis de 23 litros cada) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e GPS e o consumo com Floscan; 3) Medições feitas com 3 adultos e 5 litros de gasolina a bordo.