

MAGIS 275CX

BROCKER NÁUTICA

YACHTS®

Mágica Magis

A Magis 275cx navega bem e aceita nada menos que 14 opções de motorização. E ainda tem outros méritos



Paiol serve de caixa de gelo na área da popa

Sofás no cockpit e na plataforma de popa

Sofá de bombordo pode ser trocado por uma bancada com pia, armário e frigobar



**BROCKER NÁUTICA
YACHTS®**

**BOA
ESTREIA**

A Magis 275cx tem linhas arredondadas, que lembram as da Magna 278, navega bem e agrada tanto pela variedade da motorização quanto pelo excelente cockpit



Velocidade máxima
33,9 nós (a 4 500 rpm)

Velocidade de cruzeiro
26,1 nós (a 3 500 rpm)

Aceleração
11 s (até 20 nós)

Autonomia
134 milhas (a 3 500 rpm)

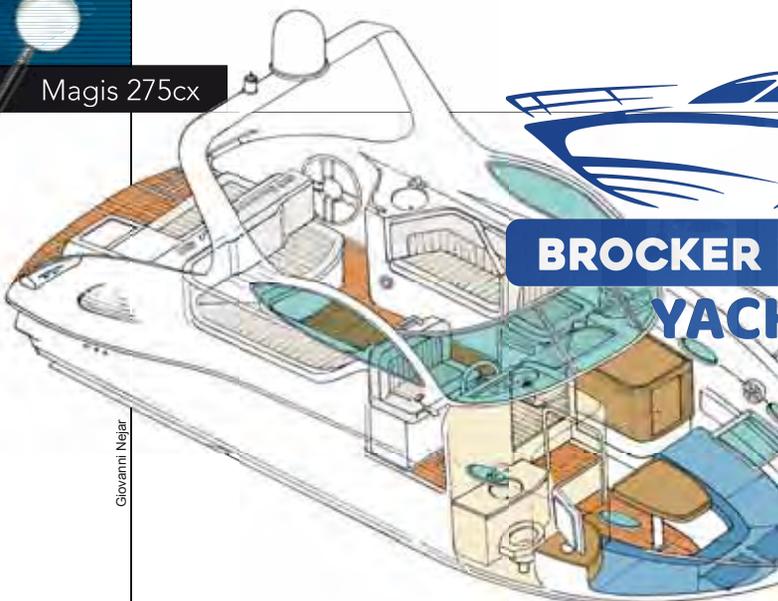
Potência
260 hp (no virabrequim)



**Cabine tem
uma única
cama, na proa**

A Magis 275cx, lançada há pouco mais de um ano, está tendo uma aceitação muito boa para uma marca ainda pouco conhecida no mercado. O jovem estaleiro carioca Magis Boats, criado há apenas dois anos pelo empresário Cláudio Cordeiro, ex-sócio do estaleiro Magna, orgulha-se de já ter entregue 30 unidades deste modelo — que, por sinal, é o primeiro da Magis Boats, embora lembre bastante a antiga Magna 278 C. Mas não faltam méritos para justificar essas boas vendas. O casco, com linhas um tanto conservadoras, é robusto, bem acabado, navega bem e tem um cockpit bem espaçoso e agradável. E, para a motorização, o estaleiro indica nada menos que 14 opções, todas de centro-rabeta, a gasolina ou diesel, entre 170 e 320 hp — detalhe: esta lancha não aceita dois motores, só um. Com um motor a gasolina de 260 hp, igual ao usado neste teste, custa R\$ 145 000, um preço bem atraente para um barco deste tipo e porte, que disputa mercado com mais de uma dezena de concorrentes, no segmento que mais cresceu nos últimos anos: o das cabinadas entre 25 e 28 pés.

**BROCKER NÁUTICA
YACHTS®**



Giovanni Negar

O cockpit é espaçoso, bem como a cabine. Mas ela só tem uma cama, que, no entanto, é bem grande

Como ela é

A Magis 275cx forma um conjunto muito equilibrado com um motor de 260 hp, como o usado neste teste, e é bem espaçosa em comparação com outras lanchas da sua categoria. A bordo, o melhor de tudo é o aproveitamento do cockpit, que já vem de fábrica com uma pequena pia ao lado de um sofá, mas que pode ser substituído por uma bancada com, além da própria pia, um armário e um nicho para frigobar. No posto de comando, o piloto tem ótima visão para fren-

te e para os lados. Já a cabine, apesar de não ser pequena e de ter um banheiro igualmente de bom tamanho, é baixa, com apenas 1,63 m no seu ponto mais alto, e falta-lhe uma segunda cama, à meia-nau — algumas lanchas deste porte já oferecem duas, e não apenas uma cama a bordo. Em compensação, sua única cama, na proa, e que aproveita o habitual sofá em V, tem 1,90 x 1,60 m, ótima medida para um casal dormir a bordo. Pena que só caibam eles à noite.

O MELHOR FICA AQUI

O cockpit é muito bem aproveitado, bem integrado com a área da popa e, no posto de comando, o piloto não precisa ficar em pé para ter uma boa visão do lado de fora

COM QUEM CONCORRE

A Magis 275cx concorre diretamente com nada menos que 12 modelos de lanchas cabinadas, entre 25 e 28 pés. São elas:



Caprice 270
Navega bem e sua cabine, embora com 1,55 m de altura, permite pernoite de até três pessoas.



Sterling Legend 28
Tem linhas clássicas mas construção high-tech, com fibra de carbono. A bordo, dormem três pessoas.



Focker 270
Navega bem, tem estilo esportivo, bom acabamento e cockpit bem aproveitado. Tem apenas uma cama.



Phoenix 275 Platinum
Usa motor de popa ou centro-rabeta, até 350 hp. A cabine é baixa, com 1,45 m. e cama para apenas um casal.



Thorus 275
Tem bom cockpit e cabine com só 1,54 m de altura, mas aconchegante para três pessoas nos pernoites.



Tempest 270
Navega bem, com motor centro-rabeta ou popa. Tem cabine alta, com 1,78 m, e duas camas de casal.



Phantom 260
Bonita, usa motor de popa ou centro-rabeta. Seu cockpit é bom e a cabine, completa, mas baixa, com só 1,27 m.



Ventura 265 Cabin Comfort
Bem equipada, tem só uma cama na cabine, que mede 1,57 m de altura. Usa motor centro-rabeta ou popa.



Evolve 265 Cab
É benfeita e navega bem. A cabine, com 1,30 m de altura, tem uma cama. Usa motor de popa ou centro-rabeta.



Real Power Sport 250
Agrada pelo ótimo cockpit. A cabine tem 1,53 m de altura. Usa motor centro-rabeta ou popa.



Triton 260
Tem cockpit espaçoso e cabine com 1,50 m de altura, mas com camas para quatro pessoas. Usa motor de popa.



Arth 255
Navega bem. É a menor entre as concorrentes, mas a cabine tem 1,60 m de altura e camas para três pessoas.

Fotos Divulgação e Arq. NAUTICA



BROCKER NÁUTICA YACHTS®



CABINE

A cabiné é baixa, mas espaçosa. Na proa, a mesinha pode ser rebaixada, para, junto com o sofá, formar a única, mas ótima, cama a bordo. À meia-nau, há um armário de madeira, que é item opcional, em frente à entrada do banheiro, que também é baixo, mas bom



PAIOL BEM BOLADO

Na popa, os assentos e o duplo encosto dos sofás podem ser removidos, para se ter acesso parcial ou total ao paiol do motor



BROCKER NÁUTICA YACHTS



UM, DOIS
O cockpit tem duas versões, com e sem minibar

①
Precisar erguer o banco. À esquerda, as duas versões, com e sem minibar



No cockpit, a pia pode ocupar apenas um canto ou vir em uma bancada completa, que muda bastante o ambiente

Como navega

Em parte por conta do seu casco reforçado, em parte pelos equipamentos que traz a bordo, a Magis 275cx pesa, sem motor, 2 200 kg. Outras lanchas deste porte chegam a pesar até 700 kg menos, mas isso não significa tanta desvantagem. Se, por um lado cascos mais pesados pedem motores mais potentes para ter um bom desempenho, por outro, varam as ondas com desenvoltura, em vez de apenas cavalgá-las — o que resulta em cascos mais estáveis em mares um pouco mais agitados. No nosso teste, a Magis 275cx navegou bem e passou pelas ondas até com certa facilidade. Nas manobras, foi ágil e se manteve sob controle. Já nas curvas fechadas, adernou bastante, sem, todavia, ameaçar a se-

gurança. Esta é uma característica dos cascos com V mais profundo na popa, e o da Magis, segundo o estaleiro, tem 24 graus, ao passo que barcos desta categoria costumam ter, no máximo, 23.

Na água, o barco testado não teve resultados exuberantes de velocidade, mas, mesmo assim, o motor a gasolina de 260 hp mostrou-se adequado para o casco. De 0 a 20 nós, levou 11 segundos e sua velocidade máxima ficou em 33,9 nós. Em regime de cruzeiro, de 26,1 nós (o que, para o porte deste barco, é bem adequado), sua autonomia ficou em 134 milhas, distância que corresponde a um passeio da Baía de Guanabara até Angra dos Reis, com folga.



DICA DE QUEM TESTOU

Escolha um motor a partir de 220 hp diesel ou 260 hp gasolina. Com motores menos potentes, o desempenho será ruim e o consumo, até maior



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Baía de Guanabara.
- **CONDIÇÕES:** ventos de 8 nós e mar calmo, com ondas de cerca de 0,50 m, na saída da baía.
- **A BORDO:** 2 pessoas, 80 litros de combustível e 120 litros de água.
- **MOTORIZAÇÃO:** 1 Mercruiser a gasolina 5.0 L, de 260 hp, com rabetta Alpha One, de um hélice, modelo 17D Mirage, com relação de transmissão de 1:1,62.

QUEM FAZ

A Magis 275cx é o primeiro barco da Magis Boats, do Rio de Janeiro, aberta em 2009. O estaleiro planeja lançar seu segundo modelo no próximo verão. Para saber mais, acesse www.lanchasmagis.com.br ou ligue tel. 21/3137-6974.

RESUMO

BROCKER NÁUTICA

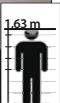
YACHTS®



cabine



O acabamento é muito bom, mas a cabine é um pouco baixa e tem apenas uma cama, que, contudo, mede 1,90 m x 1,60 m, que é um bom tamanho para um casal. O banheiro tem só 1,36 m de altura, mas é completo e bem arranjado.



desempenho

A navegação e a agilidade nas manobras agradaram. Apesar de não ter sido empolgante, a velocidade foi boa e mostrou coerência na relação peso x potência. A aceleração do repouso até 20 nós levou 11 segundos e a velocidade final foi de 33,9 nós.

pilotagem



É muito confortável e tem banco rebatível, para pilotar em pé, o que, neste barco, não deve ser muito frequente, porque, mesmo sentado, o piloto tem excelente visão do lado de fora. Volante e manetes estão bem posicionados.

cockpit



É o melhor lugar do barco e bem integrado com a popa. Pode ser encomendado com um minibar com nicho para um frigobar, no lugar da pia e do sofá de bombordo, que são equipamentos padrão.

ferragens



Usa inox de liga 304, e não 316, como seria desejável, e faltam cunhos de amarração à meia-nau. Os cunhos existentes têm tamanho compatível com o porte do barco. O guarda-mancebo é adequado e há uma boa escada na popa.

elétrica



Fiação codificada, mas comum, estanhada apenas nas conexões, e não em toda a fiação, como é desejável. A instalação deve ser melhorada, com conduítes apropriados. Vem com uma bateria bem fixada e protegida da água, e pode receber mais uma, de até 150 ah.

construção



Fibra maciça no fundo do casco, com resina isoftálica na estrutura. No costado, sanduíche de fibra de vidro e poliuretano de média densidade. No convés, resina ortoftálica e sanduíche de fibra de vidro e compensado naval, com reforço de tecido 800 e manta 450.

motor



Há 14 opções de motorização para este barco, sendo sete a diesel, entre 170 e 260 hp, e sete a gasolina, entre 260 e 320 hp. O barco testado estava equipado com um Mercruiser gasolina 5.0 L, de 260 hp, com rabeta Alpha One, de um hélice, modelo 17D Mirage.

paioís



São bons e bem localizados no cockpit. Na popa, há um paioí que pode ser usado como caixa de gelo, tanto por quem estiver no cockpit quanto por quem estiver na plataforma de popa.

hidráulica



As instalações são boas. Há um chuveirinho no banheiro e outro que serve a plataforma de popa. O tanque de combustível tem capacidade compatível com o tipo de uso do barco e o de água tem o dobro da maioria dos barcos dessa categoria.

MAGIS 275 CX

BROCKER NÁUTICA

custa

YACHTS®

Cerca de R\$ 145 000

(com motor de centro-rabeta a gasolina de 260 hp)



Pontos altos

Ótima visibilidade

Bom aproveitamento do cockpit

Cama de bom tamanho



Pontos baixos

Fiação não é estanhada

Só tem uma cama

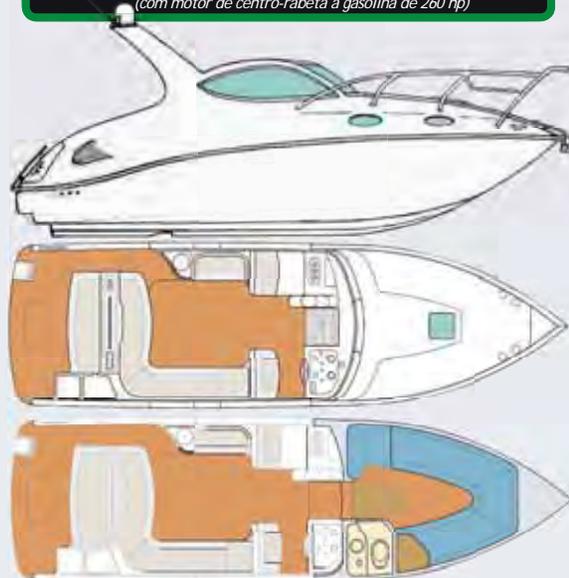
Baixa altura da cabine

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
2 500	10,4	24	0,43	2,3	103	10
3 000	17,6	34	0,52	1,9	124	7
3 500	26,1	47	0,56	1,8	134	5
4 000	27,4	57	0,48	2,1	116	4
4 500	33,9	68	0,50	2,0	119	4

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com gps e o consumo, pelos instrumentos dos motores.



É assim

■ Comprimento total	8,70 m
■ Boca	2,82 m
■ Calado com propulsão	0,65 m
■ Borda-livre na proa	1,10 m
■ Borda-livre na popa	0,90 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,63 m
■ Altura no banheiro	1,36 m
■ Combustível	265 litros
■ Água	160 litros
■ Peso sem motores	2 200 kg
■ Peso dos motores	430 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	10/2
■ Projeto	Magis

* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e os pés-direitos.



Principais equipamentos

Mesa c/ base retrátil de inox na cabine • estofamento antifungo • armário de madeira na cabine • vaso sanitário manual • chuveirinho no banheiro • luz de porão • mesa petisqueira com base de inox • pia no cockpit • paiol para gelo • lixeira • guarda mancebo c/ 4 porta-defensas g4 • escada de popa em aço inox • carreta de encaixe de ferro.

Principais opcionais

Guincho elétrico de 500 w p/ âncora • púlpito de proa em aço inox • móvel em fibra com extensão da pia no cockpit • frigobar • micro-ondas • inversor • carregador • capota • churrasqueira.

