

**BROCKER NÁUTICA**

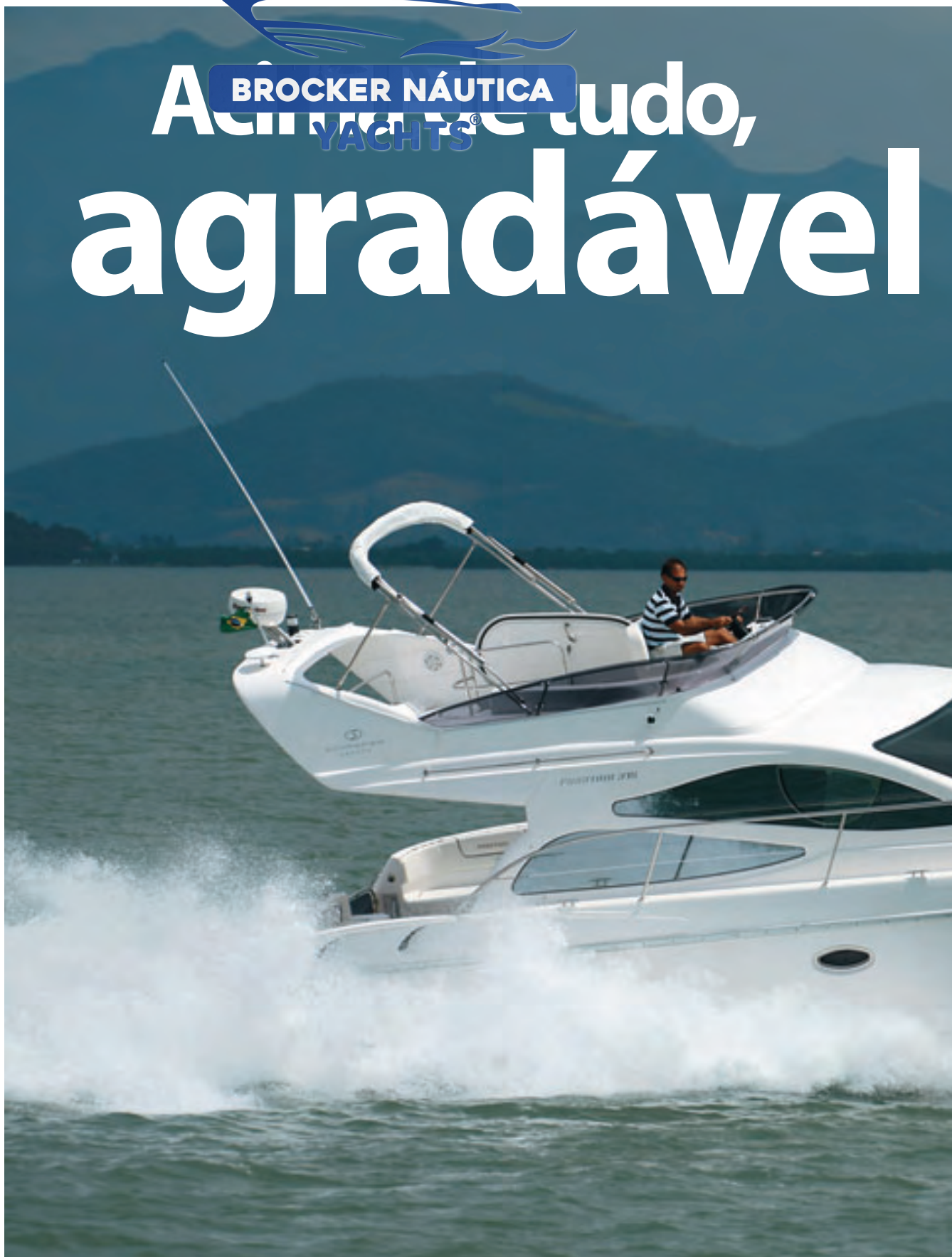
**YACHTS®**

# Acima de tudo, agradável

**Teste**

**BOA POR  
DENTRO E FORA**

O casco da Phantom 375 amortece bem os impactos contra as ondas, sem espirrar água para dentro. Já o painel, que tem seus relógios de navegação bem posicionados, lembra o de uma lancha esportiva





**BROCKER NÁUTICA**

NAUTICA YACHTS®	
Phantom 375	
<b>VELOCIDADE MÁXIMA</b>	32,5 nós (a 3 500 rpm)
<b>VELOCIDADE DE CRUZEIRO</b>	26,8 nós (a 3 000 rpm)
<b>ACELERAÇÃO</b>	9,7 s (até 20 nós)
<b>AUTONOMIA</b>	197 milhas (a 3 000 rpm)
<b>POTÊNCIA</b>	718 cv (nos hélices)

É fácil entender porque a Phantom 375 é uma das melhores lanchas cabinadas com flybridge: é ágil, bem feita e ainda acomoda bem até dois casais em pernoite

Por Marcio Dottori

Fotos Mozart Latorre



Lembra-se da Genesis 37, uma lancha argentina apresentada no Brasil pela Regatta, uns dois anos atrás? Pois as formas desta lancha, projetada pelo argentino Gino Gandino, foram compradas pelo estaleiro catarinense Schaefer Yachts para produzir a Phantom 375. Só isso? Não. A nova lancha que surgiu desta operação ganhou alguns ajustes que antes não agradavam tanto, como a elevação do convés do salão, para aumentar a altura no compartimento dos motores, a inserção de madeira teca no cockpit e na plataforma de popa e a colocação de bastante madeira na cabine. O resultado? Uma das melhores lanchas de 38 pés com duplo comando do mercado. Confira só.

## Como ela é

A Phantom 375 tem boa plataforma de popa (com 90 centímetros de comprimento) e duas portinholas no espelho de popa, que facilitam o acesso à praça de popa — mas que, se o piloto desacelerar bruscamente ou se outra lancha passar fazendo muita marola, faz entrar um pouco de água no cockpit, é verdade. Ele, por sinal, tem uma mesa de centro, pia e geleira. A porta de acesso ao salão é subdividida em três partes, o que facilita a entrada — na antiga Genesis 37, a porta do salão tinha somente duas divisões e não agradava.

No convés inferior fica a cozinha, que é muito prática e equipada com fogão elétrico de duas bocas (com exaustor!), geladeira, freezer de 110 litros e um forno microondas. O espaço reservado para guardar louças e panelas na cozinha também é bom. O que, porém, mais chama a atenção é a pia. Assim como nos grandes veleiros, a pia da cozinha tem ótima profundidade e isso ajuda muito na hora de lavar a louça com o barco em movimento. Já o posto interno de pilotagem, com janela para ventilação, tem boa visibilidade à frente e para os lados.





Navegando com as ondas pelo través e alheta, a 375 balança um pouco. Mas isso é normal em lanchas deste porte e com flybridge

O camarote principal fica na proa, tem cama de casal de 1,90 metro, dois armários grandes, espaço para guardar pequenos objetos, duas vigias e uma gaiúta. Um casal dorme nele com muito conforto, pois, além de uma boa cama, o seu pé-direito é de 1,87 metro. No camarote de hóspedes, há um armário com cabideiro e vigia e duas camas (estreitas) de solteiro, mas que podem ser convertidas numa cama de casal. A bordo, há um único banheiro, mas equipado com sanitário elétrico, água pressurizada quente e fria e vigia para ventilação.

Na proa, o paiol da âncora tem bom espaço para os 60 metros de corrente do guincho, mas falta uma mangueira com água salgada para lavar a amarra, além de trava para a corrente. Em compensação, o piso antiderrapante em todo o barco e o espaço para circulação ao redor da superestrutura são bons. No flybridge, que é onde os pilotos mais gostam de ficar, há um pequeno solário e um sofá, ao lado do posto de comando.

## Como ela navega

Testei a Phantom 375 nas águas de Santa Catarina por duas vezes. Na primeira, o vento nordeste de 13 nós, com rajadas de 17 nós, criou ondas de 70 centímetros — situação ideal para um teste de navegabilidade. Nestas condições, não muito confortáveis para lanchas de cruzeiro deste porte, abaixei os flapes e consegui navegar, com conforto, a 18 nós contra o sentido das ondas, o que é muito bom. Já navegando com as ondas pelo través e alheta, a Phantom 375 balança um pouco. Mas isso é normal em lanchas deste porte e com flybridge. No entanto, usando os flapes para ajustar a inclinação lateral, o piloto tem controle total da lancha. No segundo dia de teste,

porém, as águas estavam mais calmas. Por isso, cruzei várias vezes, o casco amorteceu bem os impactos, sem espirrar água para dentro. Dois bons resultados.

## E os motores?

Para impulsionar a Phantom 375, o estaleiro recomenda um par de motores diesel com potência entre 300 e 370 cv cada. O padrão desta lancha são os motores eletrônicos Volvo D6 de 370 cv cada. Mesmo montados atrás dos reversores — o que desloca o centro de gravidade mais para a popa e libera mais espaço para as cabines —, estes motores proporcionaram excelente performance. Da marcha lenta aos 20 nós, registrei 9,7 segundos. Ou seja, a arrancada da Phantom 375 é pelo menos 30% mais rápida que a maioria das lanchas concorrentes, equipadas com motorização tipo eixo e pé-de-galinha. A velocidade final, de 32,5 nós, também foi uma boa marca, principalmente porque eu estava com cinco pessoas a bordo e tanques de combustível e água quase cheios.

Já nas manobras, o raio de giro da Phantom 375 é de acordo com o uso padrão desta lancha, que são os passeios, mas melhor que muitas lanchas deste porte. O espaço para manutenção no compartimento dos motores é suficiente para a verificação periódica e sem muito esforço de nível de água, óleo lubrificante, correias, filtros e rotores das bombas d'água.

## A nossa conclusão

A Phantom 375 é mais conservadora nas linhas que sua irmã maior, a Phantom 470. Mas, apesar de ser um projeto mais tradicional, agrada bastante. Tem capacidade para até 12 pessoas a bordo, mas oferece um bom nível de conforto, tanto em passeios diurnos quanto com pernoites, já que tem gerador, ar condicionado, e ampla área no salão. Além disso, seu rico acabamento em madeira, a cozinha bem projetada, os estofados de qualidade e o bom espaço dos camarotes, demonstram a preocupação do fabricante com o bem estar dos passageiros. A inclusão de espuma de PVC rígido e tecido biaxial na laminação, o uso de duas abraçadeiras de aço inox nas válvulas abaixo da linha d'água e a qualidade da fiação estanhada, são detalhes que revelam a intenção de que a Phantom 375 também seja segura e dure bastante. ■

### Quem faz?

Schaefer Yachts, [www.schaeferyachts.com.br](http://www.schaeferyachts.com.br), tel. 48/2106-0001.




### Onde e como testamos

A Phantom 375 foi testada em Santa Catarina por duas vezes: com mar pouco agitado e calmo.

### Dica de quem testou

Guarde as defensas na popa, pois se colocá-las no suporte do guarda-mancebo na proa o piloto perderá visibilidade à frente





**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**



Cozinha



Camarote principal



Banheiro



Fogão elétrico



Casco cortador de ondas



Ampla salão



# Phantom 375

**BROCKER NÁUTICA**



## Pontos altos

Vem bem equipada de fábrica  
Bom conjunto casco/motorização  
Construção com materiais de primeira



## Pontos baixos

As caixas das baterias não tem ventilação  
Na desaceleração rápida, molha a popa  
Falta trava para a corrente do guincho



## Com quem ela concorre

A Phantom 375 concorre com a **Intermarine 380 Full**, **Sedna 38**, **Spirit Ferretti 38** e **Antares 36**, (com exceção da Sedna 38, todas estas outras lanchas já foram testadas por Náutica). A Sedna 38 é a maior das cinco lanchas com flybridge desta faixa. Já a Spirit Ferretti 38 tem dois banheiros e uma maior capacidade de combustível: 1 100 litros. A Intermarine 380 Full é a que tem o desenho de superestrutura mais arrojado. E a Antares 36 também é equipada com dois banheiros. É uma escolha difícil.



I. Cornelisen/ Aq. Náutica

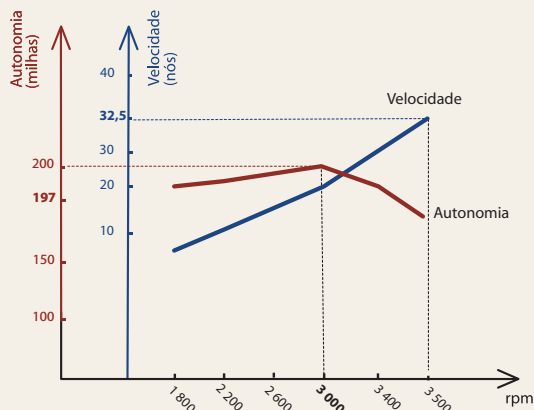
## Como ela é

■ Comprimento	<b>11,45 m</b>
■ Boca	<b>3,75 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,90 m</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,33 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>1,23 m</b>
■ Pé-direito na entrada da cabine	<b>1,93 m</b>
■ Pé-direito na cozinha	<b>2,44 m</b>
■ Pé-direito nos banheiros (mínimo)	<b>1,88 m</b>
■ Pé-direito no camarote de proa	<b>1,87 m</b>
■ Combustível	<b>800 litros</b>
■ Água	<b>300 litros</b>
■ Peso sem a motorização	<b>7 700 kg</b>
■ Peso da motorização	<b>1 600 kg</b>
■ Ângulo do "V" na popa	<b>18 graus</b>
■ Capacidade	<b>12 pessoas</b>
■ Pernoite	<b>4 pessoas</b>
■ Projeto	<b>Gino Gandino/ Marcio Schaefer</b>

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

## Como ela navega

rpm	ruído (dB-A)	velocidade (nós)	consumo (litros/h)	autonomia (milhas)
1 800	74	9,7	44	159
2 200	77	13,7	61	162
2 600	81	20,1	82	176
3 000	84	26,8	98	197
3 400	86	30,9	137	162
3 560	87	32,5	154	152



Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h). 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo fornecido pelo instrumento da motorização. 3) Medições feitas no mar com cinco pessoas a bordo, 750 litros de óleo diesel e 370 litros de água. 4) Motores Volvo D6 com 350 cv cada, acoplados a reversores ZF HS 80 IV (V-drive), com relação de transmissão de 2,5:1 e hélices Hoffmann de quatro pás de 600 x 612 mm".

## Principais equipamentos

Microondas • fogão elétrico com duas bocas • freezer e geladeira de 110 litros cada • geleira no flybridge • sistema de pressurização de água quente e fria • TV LCD de 15 polegadas com DVD no salão • sistema de som • mesa no cockpit • vasos sanitários elétricos • sistema de tratamento de esgoto • gerador de 8 kVA • sistema de ar condicionado de 24 000 BTU • nove cunhos de aço inox • duas baterias de 180 Ah cada • sistema de pressurização de água doce • três bombas de porão com acionamento automático • revestimento termo-acústico no compartimento dos motores • convés com estrutura sanduíche com núcleo de espuma de PVC rígida (Divinycell) • sistema elétrico com painel de disjuntores e fiação estanhada • luzes de navegação • guincho elétrico para âncora com 60 metros de corrente • flapes hidráulicos • capota tipo bimini top no flybridge.

## Principais opcionais

Motorização • eletrônicos para navegação • madeira teca no convés • capa • carreta de encalhe • passarela de embarque • turco • suporte para defensas na popa.