

**Bancos rebatíveis**  
na proa, mas sem encostos

**Bombardier**  
a bordo

**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**



**Velocidade máxima**  
34 nós (a 5 500 rpm)

**Velocidade de cruzeiro**  
24,9 nós (a 4 000 rpm)

**Aceleração**  
4,8 s (até 20 nós)

**Autonomia**  
123 milhas (a 4 000 rpm)

**Potência**  
90 hp (no hélice)

# PIONER 17

## Algo de novo nas águas

A nova Pioneer 17 tem casco de polietileno rotomoldado e alia o desempenho de uma lancha de fibra de vidro com a praticidade de um inflável

**A** Pioneer 17 é quase um marco na indústria náutica nacional. Trata-se da primeira lancha, feita aqui, com casco de polietileno rotomoldado, uma espécie de plástico muitíssimo resistente, usado também, por exemplo, nos tanques de combustível de alguns automóveis. Quem a constrói é a Smart Pier, tradicional fabricante de caiaques e equipamentos plásticos, que comprou o projeto da empresa norueguesa Cipax As, especialista no assunto e que já tem mais de 300 000 barcos desse tipo vendidos, apenas na Europa.

Quando foi apresentada ao nosso mercado, no último São Paulo Boat Show, a Pioneer 17 chamou bastante a atenção do público. Mas muitas pessoas torceram o nariz e a olharam com certo desdém. Afinal, uma lancha feita de plástico era mesmo muito diferente do que estamos acostumados. Mas não havia razão para desconfianças. A Pioneer, como bem mostrou neste teste, é bem resistente e, portanto, segura. Na Noruega, barcos desse tipo são usados até para descer corredeiras, como os mais bravos dos caiaques.

Ao contrário dos barcos de fibra de vidro, se a Pioneer bater numa laje, por exemplo, seu casco não sofrerá qualquer trinca ou lasca, garante a Smart Pier. Por isso, não é exagero afirmar que ela até permite certos erros de pilotagem ou, como pu-

demos comprovar neste teste, ancoragens direto na areia de praia — e sem nenhum arranhão no casco. Estes atributos a credenciam como uma excelente opção para quem está estreando no mundo náutico ou ainda não tem tanta experiência assim no assunto. A Pioneer 17 é à prova, digamos, de pequena barbearagens. E sem danos ao bolso.

A distribuição do cockpit e o desempenho da Pioneer lembram o de uma confortável lanchinha de passeio de proa aberta. Já sua praticidade e segurança comparam-se a de um inflável. São apenas 5,20 metros de comprimento, mas o espaço a bordo é bem amplo. Ela pode levar até oito pessoas sentadas, e ser equipada com um motorzinho de popa de 40 hp, ou maior (e bem mais recomendado), de 90 hp. É certo que não tem a mesma beleza estética de uma lancha de fibra de vidro e que, tampouco, é tão leve quanto seu material sugere — pesa o mesmo que uma lancha convencional do mesmo porte. Mas, entre suas vantagens, está o tempo de construção: no máximo, três miseráveis dias. Não à toa, a Smart Pier já está perto de comemorar a centésima Pioneer vendida. Não bastasse o apelo da segurança, a Pioneer ainda tem preço bem atraente: R\$ 29 000, sem o motor, ou cerca de R\$ 34 000, com um de popa, dois tempos, de 90 hp. Enfim, uma opção barata e segura, para ser a primeira lanchinha da família.



## BROCKER NÁUTICA YACHTS®

Casco de um tipo de plástico, sem emendas

Painel bem completo

Posto de comando na popa

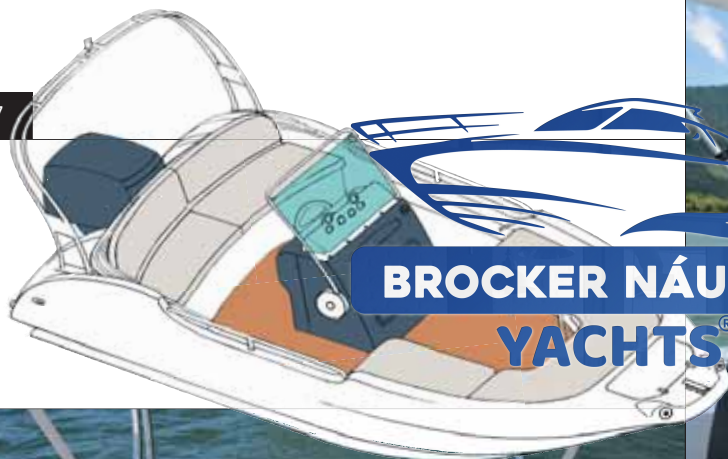
Vários paióis, de bom tamanho

### CASCO DE PLÁSTICO

A Pioneer 17 é a primeira lancha feita em série no Brasil com casco de plástico de alta resistência. Mas o projeto é norueguês







#### DE PONTA A PONTA

Na popa, o banco serve tanto para o piloto quanto para dois ocupantes, um de cada lado dele. Já a proa tem dois pequenos faróis



A Pioner tem a mesma capacidade de uma lancha de 22 pés. E a pilotagem é feita do seu banco de popa

#### Como ela é

A Pioner é bem mais espaçosa do que parece. Sua configuração interna privilegia o espaço livre, mais até do que em lanchas convencionais do mesmo porte. A começar pelo console central, que fica recuado e faz com que o piloto divida o banco de popa com outros dois passageiros — uma solução bem inteligente para poupar espaço. E isso em nada atrapalha a navegação ou restringe o conforto na pilotagem. Ao contrário. Com esta disposição atípica, a Pioner ainda ganhou uma área altamente elogiável à meia-nau — tanto que, aliada à sua (boa) boca interna, de 2,00 m, serve bem, também, aos pescadores, que sempre precisam de muito espaço para os arremessos. O único inconveniente é que o painel, embora

com espaço para todos os instrumentos necessários, rouba preciosos centímetros da passagem lateral.

Também na proa, outra novidade — esta, no entanto, com prós e contras. Para aumentar a capacidade de transporte de carga, os dois bancos laterais da proa (para duas pessoas cada) são rebateáveis. A proposta é bacana e prática, mas reduz o conforto, porque estes bancos, embora acolchoados, não têm encostos. E, sem isso, não há passeio que dure muito. Pelo espaço e material do casco, a Pioner pode levar até oito pessoas — mesma capacidade de uma lanchinha de 22 pés! Entretanto, para não haver aperto, apenas seis são recomendadas — metade delas sentadas na popa e o resto, na proa. Apesar dos bancos sem encosto.

#### COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Parati, Rio de Janeiro
- **CONDIÇÕES:** mar um pouco picado, com ondulações de meio metro e ventos de 7 nós.
- **A BORDO:** 2 pessoas e 50 litros de combustível
- **MOTORIZAÇÃO:** um popa Mercury, dois tempos, gasolina, de 90 hp, com relação de transmissão de 2,33:1 e hélices de inox e passo 19.

#### QUEM FAZ

A Smart Pier é especializada em polietileno e existe há 22 anos. Fabrica uma série de caiaques, pedalinhos, plataformas flutuantes, acessórios para barcos e, desde o ano passado, também a Pioner 17, que já contabiliza quase 100 unidades vendidas.



# RESUMO

**BROCKER NÁUTICA**

**YACHTS®**



## pilotagem



O comando fica bem recuado, na popa, mas oferece boa visibilidade geral. Apesar do porte pequeno do casco, o painel e o para-brisa são bem grandes, o que proporciona uma ótima sensação para quem a pilota. Já a direção, nas manobras mais bruscas, mostrou-se um pouco mais dura que o desejável.

## desempenho

É bem ágil. Com um motor de popa de 90 hp, cravou bons 34 nós de velocidade final e levou apenas 4,8 segundos para chegar aos 20 nós. Cruzando marolas de barcos maiores em velocidade de cruzeiro, seu casco foi firme e estável. Mas, acelerando mais forte contra as mesmas ondulações, sua estabilidade não foi tão boa assim.

## cockpit



Com exceção da apertada passagem ao redor do posto de comando, o espaço a bordo é bem agradável. Na popa, há um sofá para três pessoas, incluindo o piloto. Já na proa, lugar para mais cinco pessoas, embora o ideal, para não comprometer o conforto seja apenas três. O acesso na popa também agrada.

## construção



É benfeita. O casco é de polietileno rotomoldado, ou seja, sem emendas, um tipo de polímero sintético de alta resistência, e tem espessura entre 10 e 15 milímetros. Entre suas vantagens, está o fato de ser construído em monobloco, ou seja, uma só peça, sem junções ou remendos.

## motor



Aceita apenas motorização de popa, entre 40 e 90 hp, de dois ou quatro tempos. O projeto prevê, também, a possibilidade de um motor mais potente, de 115 hp. Mas, segundo o estaleiro, o desempenho cai bastante e o consumo aumenta, por causa do peso extra do motor.

## hidráulica



O tanque de combustível, de apenas 55 litros, fica sob o painel, dentro de um compartimento estanque, e é feito do mesmo material do casco. Já o de água, de 40 litros, é apenas opcional. Se optar por ele, instale-o, de preferência, na proa, para também servir de lastro e melhorar a navegação.

## ferragens



Tem três cunhos, mas apenas um de aço inox, na proa. Os outros dois, na popa, são moldados no próprio casco. A lista de ferragens de aço inclui uma targa, um corrimão no para-brisa e dois guarda-mancebos embutidos nas laterais. Tudo muito bem instalado, por sinal.

## elétrica



A instalação é bem simples, mas eficiente. Tem uma bateria, que fornece energia para a partida do motor, para dois faróis na proa, para as luzes de navegação e para o sistema de som. Ela está bem fixada num dos paíóis de popa e tem fácil acesso.

## paíóis



Ao todo, são cinco paíóis — e bem grandes para uma 17 pés. São dois na proa, com lugar para a âncora, defensas e coletes, e outro sob o painel, para objetos secos. Há ainda mais dois, debaixo dos bancos da popa, para mais coletes e até duas pequenas mochilas.



**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**



**SEM PROBLEMA**

O casco de plástico permite parar nas praias sem danos. E, na proa, uma solução interessante: os bancos são retráteis, para aumentar o espaço. Paióis também não faltam: são cinco a bordo



Seu casco é veloz, ágil e resistente. É, também, à prova de danos nas praias e pequenas barbeiragens

**DICA DE QUEM TESTOU**

“Como o posto de comando fica praticamente na popa, opte por um motor de quatro tempos, que é mais silencioso e não cheira tanto quanto os de dois tempos”

**Como navega**

A Pioneer 17 tem casco bem baixo, com, no máximo, meio metro de borda-livre, e, por isso, só é adequada para águas abrigadas. Mas, no nosso teste, mesmo enfrentando ondulações médias, surpreendeu sob quase todos os aspectos. Especialmente, na velocidade. Equipada com um motor de popa Mercury dois tempos, de 90 hp, atingiu o planeio em menos de 2,5 segundos! Depois, mostrou-se eficiente também na aceleração: apenas 4,8 segundos para ir de 0 a 20 nós. Mais ainda: com duas pessoas a bordo, sua velocidade final chegou aos 34 nós e teve consumo aproximado de 16 litros por hora, com autonomia de 105 milhas. Muito bom para um

tanque de apenas 55 litros. A autonomia foi ainda maior na velocidade de cruzeiro: 126 milhas.

Com V de 16 graus na popa, a Pioneer manteve-se estável quando enfrentou ondulações em manobras mais bruscas, embora a direção tenha ficado um tanto pesada. Já contra marolas laterais e navegando acima da velocidade de cruzeiro de 24,9 nós, foi preciso zerar o trim e baixar a proa, para não perder o equilíbrio e comprometer a navegação. No entanto, para o propósito que a Pioneer se destina — as águas tranquilas de uma baía ou represa — ela provou ter um casco mais do que eficiente. Ou seja, uma boa novidade mesmo.

# PIONER 17



**BROCKER NÁUTICA** custa

**YACHTS®**

Cerca de R\$ **29 000** só o casco

(ou por volta de R\$ 34 000 na versão básica, com um motor de popa dois tempos, de 90 hp)



## Pontos altos

Cockpit bem espaçoso

Casco prático e seguro

Bom custo/benefício



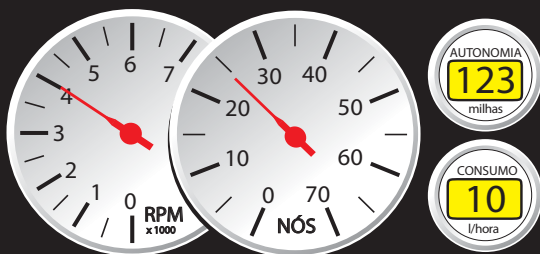
## Pontos baixos

Faltam encostos na proa

Tanque de água é opcional

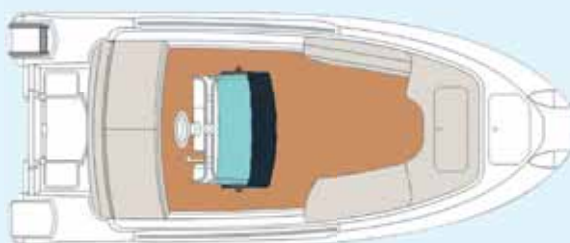
Instável em ondas laterais

## Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
2500	7,5	5	1,57	0,64	78	10
3000	16,1	7	2,38	0,42	118	7
3500	22	8	2,74	0,36	136	6
4000	24,9	10	2,49	0,40	123	5
3500	28,2	13	2,17	0,46	107	4
5500	34	16	2,12	0,47	105	3

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



## É assim

■ Comprimento total	<b>5,20 m</b>
■ Boca	<b>2,20 m</b>
■ Calado com propulsão-	<b>0,40 m</b>
■ Borda-livre na proa	<b>0,49 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>0,43 m</b>
■ Combustível	<b>55 litros</b>
■ Água (opcional)	<b>40 litros</b>
■ Peso sem motor	<b>420 kg</b>
■ Peso dos motores	<b>149 kg</b>
■ Pessoas	<b>8</b>
■ Projeto	<b>Cipax AS, Noruega</b>

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

## Principais equipamentos

Bocal de abastecimento com respiro • para-brisa • luzes de navegação • farol de alcance • chave de bateria • tapete de borracha • bomba de proa • porta objeto estanque no painel • paial para âncora • um cunho de inox na proa • assentos laterais basculantes • guarda-mancebo de inox • quatro alças internas • tanque de polietileno • escadinha de popa.

## Principais opcionais

Targa de inox • capota • bússola • almofadas para o banco da proa • marcador de combustível • fecho para tampas dos assentos • capa rodoviária azul • dois porta copos no painel • carreta rodoviária e de encalhe.

