



Velocidade máxima
22,5 nós (a 2 600 rpm)

Velocidade de cruzeiro
16,2 nós (a 2 200 rpm)

Aceleração
13,7 s (até 20 nós)

Autonomia
145 milhas
(a 2 200 rpm)

Potência
310 hp (nos hélices)



Comando externo
no flybridge

Para-brisa
com janelas
que se abrem

Casco estreito e
profundo abaixo
da linha d'água

Duas camas
de solteiro
na entrada
da cabine

Camarote
fechado com
cama de casal

CARBASMAR 32

Ainda muito apreciada

A célebre Carbrasmarmar 32 teve mais de 700 unidades produzidas e, graças ao seu casco bom de mar, coleciona fiéis admiradores até hoje

A Carbrasmarmar 32 foi lançada nos anos 60, teve mais de 700 unidades produzidas e, mesmo hoje, mais de quatro décadas depois, ainda é frequentemente chamada de a “Queridinha do Brasil”. Seus fãs são principalmente os que navegaram bastante com ela no passado e, agora, levam os filhos

ou netos juntos para o mar. Houve, também, uma versão especial para pescadores esportivos, com propulsão de centro e eixo direto (na original o motor tinha propulsão V-drive), cockpit mais baixo e amurada mais alta. Mas o grande sucesso deste robusto e bem construído barco se

deve, sobretudo, ao excelente projeto, de autoria de Joachim Küsters, um nome que virou sinônimo de lanchas que navegam bem em qualquer tipo de mar e que deixou sua marca também em muitos outros modelos a partir de 29 pés do antigo estaleiro Carbrasmarmar — que, apesar do nome idêntico, não é o mesmo de hoje em dia. Seus principais atributos eram o conforto, excelente para os barcos da época, e a segurança, já que navegava bem em qualquer condição de tempo e mar.

A concepção deste projeto era simples, mas muito eficiente. A ideia era aproveitar ao máximo o casco, que, também, é bem elegante, por sinal. Abaixo da linha d'água, a boca é estreita e o V, bastante acentuado, para enfrentar melhor as ondas. Já na altura do convés, o costado faz uma curva para fora, a fim de ampliar o espaço interno, roubado pela configuração do fundo. O cockpit era — e continua sendo... — muito bom e a cabine também: tem um camarote fechado de casal, duas camas de solteiro, um bom banheiro e cozinha na sala, perto do posto de comando interno. Além deste, há um segundo comando, no flybridge — e flybridge não era (nem é até hoje...) algo comum em lanchas deste porte. No total, a Carbrasmarmar 32 teve quatro versões e, por possuir qualidades admiradas até hoje, tornou-se um ícone de sua época e uma campeã de revenda no mercado de usados, no qual hoje pode ser encontrada por preços que variam entre R\$ 120 000 e R\$ 190 000. Relativamente pouco para o que este barco oferece, até hoje.

BOA ATÉ HOJE

Um dos principais atributos da Carbrasmarmar 32 é o flybridge com um segundo posto de comando, comodidade rara ainda hoje em barcos do seu porte





1

A cabine da Carbrasmr 32 tem boas acomodações e lugar para pernoite de até quatro pessoas, sendo duas em um camarote fechado, na proa, e outras duas em um beliche no pequeno hall, na entrada da cabine, em frente ao banheiro. O tamanho das camas é bem razoável: a do camarote mede 1,80 m x 1,58 m e o beliche, no hall, 1,89 m x 0,77 m. O banheiro não tem boxe fechado, mas permite banhos sem apertados, apesar de ter dois defeitos: o tanque de água do barco tem capacidade para apenas 100 litros e a água do banho escorre direto para o porão, e não para fora do barco ou para uma caixa de retenção de água usada, que seria a melhor solução. Isso significa que a água usada precisa ser retirada do casco por meio de uma bomba de porão — algo pouco prático e que aumenta o peso a bordo.

Já a cozinha fica na sala, ao lado do posto de comando, e tem caixa para gelo (que pode receber

DICA DE QUEM TESTOU

"Considere a possibilidade de instalar um inversor-carregador de baterias e alguns equipamentos, como uma sonda, por exemplo. Este barco merece"



2



3

- 1 CAMAROTE** fechado, com janelas grandes e ventilado por uma gaiuta
- 2 BELICHE** para duas pessoas, no hall
- 3 BANHEIRO** completo e alto, mas a água do banho escorre direto para o porão
- 4 SALA** conjugada com a cozinha e o posto de pilotagem

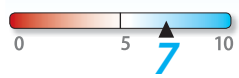
placa refrigeradora e virar geladeira de verdade), pia com cuba grande e fogão de duas bocas — detalhe interessante: o botijão de gás fica no flybridge, debaixo do painel, para evitar vazamentos na cabine. A integração de vários ambientes na sala facilita o convívio a bordo e costuma ser bastante lembrada pelos admiradores desse barco. O cockpit também agrada muito, seja pelo espaço, bem

PROVA DOS 9

1 - DESEMPENHO



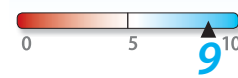
Levou 13,7 segundos até os 20 nós, ótima marca para o conjunto. A máxima, de 22,5 nós, foi bem aceitável, considerando que admite dois motores de até 275 hp cada e os do teste tinham só 155 hp. Já a velocidade de cruzeiro, que deveria ficar em torno de 18 nós, mal passou de 16 nós.



2 - CONVÉS



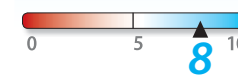
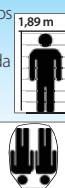
A sala, que agrega o posto de comando interno e a cozinha, tem espaço bem livre para a circulação e uma distribuição que favorece o convívio a bordo. Mas o local mais agradável do barco é mesmo o cockpit, que é espaçoso, bem protegido e tem uma mesa e um sofá com cinco lugares.



3 - CABINE



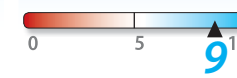
Tem um camarote de casal na proa, um hall com mesa, armário, um beliche para duas pessoas e banheiro completo, este com bom espaço para banhos e ventilado por uma janela de correr. A escada de acesso à cabine é larga e com degraus grandes, bem melhor do que em muitos barcos modernos.



4 - CONSTRUÇÃO



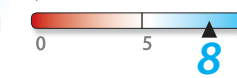
Casco robusto, de fibra de vidro maciça, com grandes longarinas até o espelho de popa. O projeto é antigo e saiu de linha há anos, mas ainda há modelos que são derivados dele, em especial os do estaleiro que comprou a marca Carbrasmr.



5 - MANUTENÇÃO



No piso do cockpit, há painéis para inspeção e manutenção das baterias e do sistema de direção e tanques. Mas o acesso aos motores é muito difícil. Há, também, algumas tampas de inspeção para os reversores, tanque de água e instalações elétricas do painel de instrumentos.





4

Dentro, o melhor lugar é a sala, que integra vários ambientes e facilita bastante o convívio a bordo

generoso para uma lancha de apenas 32 pés, ou pelo sofá, onde cabem cinco pessoas numa boa, além de ter uma pequena mesa. O acesso externo a ele é feito por meio de duas portinholas, uma em cada bordo, onde se encaixa uma escadinha de madeira. Há, também, uma plataforma de popa, mas ela é bem estreita mesmo (afinal, trata-se de um projeto antigo, quando isso não era levado muito em conta) e mais usada para embarcar e desem-

barcar quem chega no bote de apoio, que, por sinal, quando fora de uso, fica suspenso por meio de turcos. Já o flybridge comporta só quatro pessoas. Mas, mesmo assim, é digno de elogios, pois, como já se disse, é algo raríssimo em lanchas deste tamanho. Além disso, seu posto de comando, ainda que sem luxo algum, é grande o bastante para dar a qualquer um o prazer de pilotar um barco que mesmo hoje ainda agrada em cheio.

6 - PILOTAGEM



Tem um posto de comando interno e outro no flybridge, ambos com timão e manetes um pouco distantes do assento. O melhor lugar para pilotar é no flybridge, porque a visão no comando interno não é das melhores. É, aliás, um dos poucos pontos baixos deste belo barco.



7 - CASCO



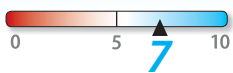
Por seu projeto ter privilegiado a navegação em mar aberto, seu casco é muito bom para condições adversas. É um pouco pesado e não tem perfil para navegar a mais de 25 nós de velocidade máxima, mas é firme e estável, mesmo com ondulações de través.



8 - PAIÓIS



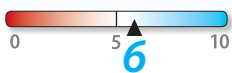
Apesar de a cabine possuir vários armários, não há muitos paióis externos, a exemplo do que ocorre com outros barcos da mesma época. Já o compartimento da âncora é muito bom e compatível com o tamanho e tipo de uso desta lancha.



9 - TANQUES



São dois tanques de combustível, de 300 litros, interligados, à meia-nau, o que não é mal. Mas só há um de água, de apenas 100 litros, o que é pouco para um final de semana com quatro pessoas a bordo.



MÉDIA GERAL **7,5**

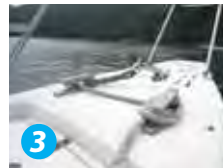
A velha Carbrasmár 32 se saiu muito bem também neste teste, com destaque para o excelente projeto do casco (bom até hoje!), convés e sistema de construção, que mereceram as maiores notas. Sua média geral só não foi maior por conta da posição desconfortável e da visibilidade ruim no posto de comando interno, do tanque de água pequeno e do desempenho em cruzeiro, que ficou um pouco abaixo do esperado. Mas continua sendo um bom barco.



1



2



3

1 **COCKPIT:** o lugar mais agradável a bordo

2 **FLYBRIDGE** com comando: melhor para pilotar o barco

3 **PAIOL** da âncora bom para o tamanho do barco

4 **COMANDO INTERNO:** pouca visão para o piloto

5 **ACESSO LATERAL** pelo guarda-mancebo

Apesar de já quase cinqüentona, esta lancha tem bom valor de revenda, sinal de que o projeto não envelheceu

Também neste teste, a velha Carbrasmarmar 32 confirmou sua fama de boa navegadora. Navegamos com uma lancha da versão 32.II, ou 32 B, como alguns preferem, equipada com um conjunto de propulsão muito empregado nos barcos deste modelo: dois motores diesel Mercedes Benz, marinizados pela MTU, modelo 352, turbinados, de 155 hp cada, acoplados a reversores V-drive ZF. No dia, de ventos fracos a moderados soprando a cerca de 12 nós, o mar estava razoavelmente picado, mas isso não foi problema algum para um barco pesado como este, com 6 300 quilos só o casco, e mais cerca de 1 200 quilos da motorização. Mesmo assim, sua aceleração foi rápida. Para ir de 0 a 20 nós, levou 13,7 segundos, o que é uma ótima marca para uma embarcação com estas características. Cortando as ondas sem castigar ninguém a bordo com pancadas no casco, a Carbrasmarmar 32 navegou com suavidade e boa resposta nas manobras. Mas com a tendência



4

OUTRAS OPÇÕES



DM Status 32 Tão antiga quanto a Carbrasmarmar, também fez muito sucesso no passado. Mas o aproveitamento do seu espaço interno não é tão bom. Tem casco bem reforçado, porém pesado e lento, mas muito estável, mesmo com mar ruim.



Cobra 32 Capri Fly Tem projeto dos anos 80, com inovações de design e acabamento mais elaborado. Navega bem, mas não é tão estável quanto suas concorrentes, porque fica com a popa um pouco afundada e tende a balançar lateralmente em ondas mais fortes.



Intermarine Oceanic 32 Tem ótima construção e, entre suas concorrentes de época, disparado o melhor acabamento. É também a de projeto mais recente. Navega bem e é rápida, mas não é tão estável quanto suas concorrentes. Também fez grande sucesso no passado.



5



JÁ VIROU CLÁSSICO

A Carbrasmar 32 é robusta e bem construída. Mas sua plataforma de popa é pequena, como as dos demais barcos da época. Mesmo assim, entre os seus fãs, é chamada de a "Queridinha do Brasil"

DE USADO



de exigir mais esforço no timão nas guinadas a boreste, provavelmente por alguma influência do sentido do giro dos hélices. Já a velocidade foi apenas mediana. Em regime de cruzeiro ficou em apenas 16,2 nós e a máxima não passou de 22,5 nós, o que, se não é de todo ruim, poderia, com certeza, ter sido um pouco melhor, assim como a sua autonomia, que, a 2 200 rpm, ficou em apenas 145 milhas, o que significa cerca de nove horas de navegação (são dois tanques, de 300 litros cada).

Mas, para o que este barco se propõe, que é navegar bem, sem muita pressa, seu desempenho geral foi bom. Nossa conclusão é que, embora não seja uma lancha veloz, a Carbrasmarmar 32 continua sendo reconhecidamente robusta e segura, para enfrentar águas nem sempre calmas. Além disso, apesar da idade do seu projeto, continua tendo intensa procura no mercado de usados. Ou seja, é um bom barco também na hora de vendê-lo, o que é uma tranquilidade a mais para quem o compra. ⚓

SEM PRESSA

No teste, a Carbrasmarmar 32 teve boa arrancada, mas não alcançou grandes velocidades. No entanto, foi suave e segura na navegação contra as ondas e provou que tem mesmo casco bom para qualquer tipo de mar

QUE DIZ O DONO

Esta lancha, a Morena, foi fabricada em 1986 e está comigo há 20 anos. Mesmo assim, sou seu segundo dono. Já peguei mares muito ruins com ela e nunca tive problemas. É, de longe, o casco mais marinheiro que já pilotei, melhor até do que muitas esportivas. Até hoje, as únicas alterações que fiz foram a troca do carpete e dos estofados, uma abertura no guarda-mancebo de popa, para facilitar a passagem para a plataforma, e a instalação de um tanque extra de água doce, de 200 litros, além de mais uma bateria de serviço, porque minha família é bem grande e, por isso, o consumo de energia a bordo idem. Costumo dizer que a Morena é como o seu dono: velhinha, mas bem conservada”.



Carlos Libretti já usou muito a sua Morena, para pescar e mergulhar

CARBRASMAR 32



PONTOS ALTOS

Tem flybridge

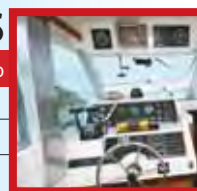
- Cabine bem dividida
- Casco navega muito bem



PONTOS BAIXOS

Visão ruim no comando interno

- Tanque de água pequeno
- Poucos paíóis fora da cabine



QUANTO CUSTA

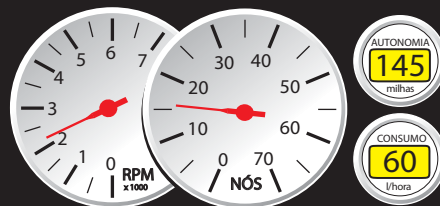
Entre R\$ 120 000 e R\$ 190 000

(dependendo do ano de fabricação, estado de conservação, motorização e equipamentos)

ELA É ASSIM

■ COMPRIMENTO	10,54 m
■ BOCA	3,30 m
■ CALADO COM PROPULSÃO	0,80 m
■ ALTURA NO SALÃO	1,89 m
■ ALTURA NA ENTRADA DA CABINE	1,89 m
■ ALTURA NO BANHEIRO	1,79 m
■ ALTURA NO CAMAROTE DE POPA	1,76 m
■ BORDA-LIVRE NA PROA	1,03 m
■ BORDA-LIVRE NA POPA	0,74 m
■ COMBUSTÍVEL	600 litros
■ ÁGUA	100 litros
■ PESO SEM MOTOR	6 300 kg
■ PESO DOS MOTORES	1 260 kg
■ PESSOAS (dia/pernoite)	10/4
■ PROJETO	Joachim Küsters

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
1 200	7,4	20	0,37	2,70	199	27
1 500	8,8	30	0,29	3,40	158	18
1 900	12,2	45	0,27	3,68	146	12
2 200	16,2	60	0,27	3,70	145	9
2 600	22,5	85	0,26	3,77	143	6

Arquivo Pessoal