

# FS 230 SCAPPARE

## Pequena grande lancha

A FS 230 Scappare tem estilo moderno, muitos acessórios e bom padrão de construção



### MUDOU E MELHOROU

Da FS 220 High Class, da qual foi derivada, a nova lancha só manteve o casco. O cockpit foi todo reformulado e a cabine teve mudanças no banheiro

**L**ançada no início do ano passado, a FS 230 Scappare veio para substituir a 220 High Class, até então o modelo de ponta do estaleiro catarinense FS Boats. Mas a nova lancha herdou da anterior somente o casco, já que o cockpit ganhou um novo layout, com visual moderno, e a pequena cabine também foi reformulada. Entre as modificações que também saltam à vista estão o painel (que ficou maior e agora acomoda até um gps multifunção de cinco polegadas), a passagem de entrada (que ficou bem melhor) e o solário (que cresceu e já pode acomodar um casal). Na cabine, o vaso sanitário deixou de ser químico para ser manual — ou elétrico, se o dono desejar — e ganhou um espaço disfarçado de banco.

Uma série de modificações, enfim, que consolidam

a Scappare como uma evolução da 220 High Class, sem mexer na vocação da lancha, que continua sendo indicada para passeios curtos com a família, nas proximidades da costa, ou para a prática de esportes aquáticos como esqui ou wakeboard, em águas semiabrigadas. O preço também subiu um pouco, passando para cerca de R\$ 100 000, mas já com um motor de 220 hp. Ainda assim, está dentro da média das 23 pés cabinadas do mercado. Já quando equipada com acessórios como targa de fibra, vaso sanitário elétrico, revestimento de teca no piso e na plataforma de popa, careta de encaixe, som e gps — como o modelo usado neste teste —, o valor sobe para R\$ 118 000. A 230 Scappare tem ainda uma irmã de proa aberta, recém-lançada — a 230 Sirena —, que sai por cerca de R\$ 95 000, quando com o mesmo motor de 220 hp.



**Velocidade máxima**  
37,4 nós (a 5 000 rpm)

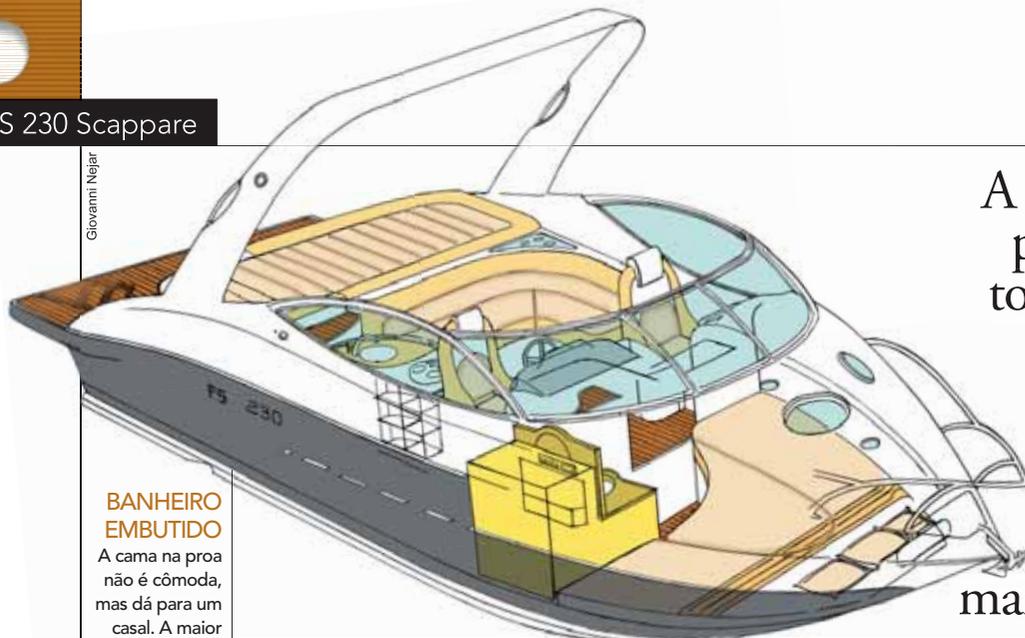
**Velocidade de cruzeiro**  
25,2 nós (a 4 500 rpm)

**Aceleração**  
6,3 s (até 20 nós)

**Autonomia**  
102 milhas (a 4 500 rpm)

**Potência**  
220 hp (nos hélices)





**BANHEIRO EMBUTIDO**

A cama na proa não é cômoda, mas dá para um casal. A maior mudança interna foi a troca do vaso químico por um manual



**Como é**

O cockpit da 230 Scappare é bem distribuído e tem um arranjo que resulta em bom espaço para a circulação. Um sofá em C, para quatro pessoas, fica deslocado para bombordo, o que facilita a entrada, que é feita por meio de uma escada. Contando com os dois bancos individuais, para o piloto e o acompanhante, o cockpit abriga seis pessoas sem apertos. Na popa, há um solário, com 1,75 metro de largura por 85 centímetros de comprimento, que serve bem, desde que usado de lado. Em um pequeno móvel, com bordas arredondadas, para facilitar a movimentação a bordo, há uma caixa de gelo, minibar e uma pequena pia com torneira de inox. Pena que a cuba desta pia seja tão peque-



A cabine, baixa e pequena, como toda 23 pés, é só para pernoites eventuais. Mas é bem ventilada e tem vaso manual embutido

na — mal dá para lavar as mãos. Já o painel tem espaço para todos os relógios do motor e um gps multifunção de cerca de cinco polegadas, o que não é muito comum em lanchas de 23 pés. A parte superior dele, no entanto, poderia ser mais escura, para evitar os reflexos do sol no para-brisa.

A cabine tem bom tamanho para uma 23 pés, mas sua altura não passa de 1,23 metro, um pouco abaixo da média das lanchas do mesmo porte disponíveis no mercado. Mesmo assim, dá para sentar no sofá (que pode ser convertido em cama) sem bater a cabeça no teto, o que diminui a sensação de clausura. Esta cama, apesar de ter 1,90 metro de largura, tem apenas 1,70 metro de comprimento, o que obriga quem for mais alto a dormir na diagonal e um pouco curvado. Já o banheiro é aberto, sem divisórias, e vem com vaso manual de série, que fica dentro de um paiol. Para ter alguma privacidade, é possível isolar essa área com uma persiana. Um grande problema é a falta de paióis na cabine. Segundo o estaleiro, por uma questão estrutural, não é possível ter paióis debaixo do sofá. Para compensar, pequenas prateleiras distribuídas pelas laterais e um armário ao lado do vaso sanitário comportam alguns mantimentos. É, enfim, uma lancha pequena, mas dá bem para uma pequena família passear e, eventualmente, um casal pernoitar a bordo.

**QUEM FAZ**



O estaleiro FS Boats fica em São José, nos arredores de Florianópolis, e é um dos mais tradicionais do país na construção de lanchas de pequeno e médio portes. Além de uma linha de sete lanchas, de 20 a 28 pés, recentemente adquiriu as formas das lanchas Evolution 310 e 335, que já estão sendo produzidas. Para saber mais, acesse [www.fsboats.com.br](http://www.fsboats.com.br) ou ligue 48/3258-6262.

**COMO TESTAMOS**

- **ONDE:** Lagoa da Conceição, Florianópolis
- **CONDIÇÕES:** águas agitadas, ondas de até 0,5 m, e ventos de 18 a 25 nós
- **A BORDO:** 2 pessoas, 50 litros de gasolina e 50 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 1 Mercuriuser 4.3 MPI, de 220 hp, V6, 4,3 litros, gasolina, com relação de transmissão de 2:1, rabeta Bravo III e hélices passo de 19 polegadas



# RESUMO



## cockpit



É espaçoso e confortável para seis pessoas. Vem com sofá de quatro lugares e móvel de formas arredondadas com pia, armário e caixa de gelo. O para-brisa tem a parte central móvel, o que facilita o acesso à proa. Também pode ter teca no piso.

## desempenho

Ao enfrentar águas (bem) agitadas, seu casco se mostrou um pouco duro. Mas teve bom desempenho. Com um motor de 220 hp, a velocidade final ficou em 37,4 nós. Acelerou de 0 a 20 nós em 6,4 segundos, uma boa marca para o conjunto.

## pilotagem



Apesar de não ter regulagem alguma, o banco do comando permite navegar sentado com conforto e boa visibilidade para todos os lados. O para-brisa protege bem o piloto. O único problema é que, com sol forte, a cor clara do console reflete no para-brisa.

## cabine



Tem só 1,23 m, mas permite sentar sem bater a cabeça no teto e é bem ventilada por duas vigias e uma grande gaiata. A cama de casal tem 1,90 m de largura, mas é curta. O vaso sanitário fica em local apropriado, dentro de um paiol.

## construção



É bem forte. O casco foi laminado da forma tradicional, com camadas de manta, tecido biaxial e triaxial e gelcoat isoftático, que é bem resistente à osmose. A laminação tem bom padrão de acabamento.

## motor



Usa um centro-rabeta de 120 a 225 hp, a diesel ou a gasolina. O compartimento do motor tem bom espaço para manutenção. A entrada e a saída de ar são um pouco pequenas, o que pode comprometer o funcionamento do motor.

## paiois



Há vários no cockpit, principalmente sob o sofá de popa. Porém, falta um local específico para guardar a boia circular, que estava solta no barco testado. A cabine tem um pequeno armário e duas prateleiras, mas nenhum paiol para a bagagem.

## ferragens



São todas de Inox 316 L, o mais apropriado para barcos, por ser mais resistente à corrosão. Os cunhos são bem dimensionados, mas faltam alguns à meianau, o que seria ideal para um barco com mais de sete metros de comprimento.

## elétrica



Não usa fiação elétrica estanhada, que resiste melhor à maresia, nem codificada, como seria o ideal, mas a instalação foi benfeita. A chave-geral fica bem protegida da água e em local de fácil acesso.

## hidráulica



O tanque de combustível de 150 litros permite navegar 75 milhas. Já o de água, de 60 litros, é apenas satisfatório. A tubulação da rede de combustível é feita com material apropriado, com exceção do respiro do tanque, que pode ser corroído pela gasolina.



**SEM APERTOS**

O cockpit acomoda bem seis pessoas e tem boa circulação, graças aos móveis, que têm formas arredondadas. O banco do piloto, apesar de não ter regulagem alguma, é confortável e permite boa visibilidade



**Como navega**

Navegamos com a FS 230 Scappare na Lagoa da Conceição, em Florianópolis, com ventos de 18 nós e rajadas de até 25 nós, que deixaram a água bem agitada, com muitas cristas e ondas desencontradas de até meio metro de altura. Nessas condições nada favoráveis, a 230 Scappare se mostrou um pouco dura ao navegar contra as ondas e, por causa do forte vento contra e dos borrifos d'água, respingou bastante no cockpit. Mas convenhamos que aquelas condições não eram nada adequadas para uma lanchinha tão pequena e seria esperar muito de um casco com pouca angulação na proa e que foi projetado para águas semiabrigadas.

O casco da Scappare não tem V profundo, apenas moderado, e por isso não é tão cortador de ondas. Em compensação, tem boa estabilidade e não exige muito do motor. Com certeza, navegaria confortavelmente em um pequeno cruzeiro pela costa, em dia de mar calmo. Isso porque, mesmo com águas agitadas, seu desempenho foi bom, com 37 nós de velocidade final, com um motor de centro-rabeta de 220 hp. Na aceleração, respondeu rápido, fazendo de 0 a 20 nós em apenas 6,3 segundos. Mostrou-se também bem ágil, o que a torna uma boa escolha para quem quiser esquiar ou praticar wakeboard.



**DICA DE QUEM TESTOU**

*"Se quiser que esta lancha já venha bem equipada de fábrica, opte pelo kit Gold, que reúne acessórios como gps e vhf, além de luxos como revestimento de teca, targa de fibra e som marinizado"*



Mesmo com mar agitado, chegou a 37 nós com um motor de centro-rabeta de 220 hp. Uma boa marca

**COM QUEM CONCORRE**

A FS 230 Scappare briga com quatro pequenas cabinadas com motor de centro-rabeta:



**Colonna 235 Cabin**  
Destaca-se pelo bom padrão de acabamento e pelo cockpit espaçoso. Sua cabine, apesar de pequena, tem banheiro fechado.



**Focker 215i**  
A versão para motor de centro-rabeta da Focker 215 tem bom acabamento e cockpit espaçoso, mas o banheiro é aberto.



**Millenium 240 Cabin**  
Tem uma das cabinas mais altas da categoria, com 1,44 metro, além de banheiro fechado e cockpit confortável.



**Triton 225**  
É a menor lancha cabinada com motor de centro-rabeta do mercado. Sua cabine é bem ventilada e tem até pia.

Fotos Arquivo NAUTICA

# FS 230 SCAPPARE



## Pontos altos

**Bom acabamento**

Bem equipada para uma 23 pés

Cockpit bem distribuído



## Pontos baixos

**Pia do cockpit é muito pequena**

Cabine mais baixa que a média

Faltam paióis na cabine

## Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2 000	8,8	14,9	0,59	1,69	80
2 500	13,7	20,9	0,66	1,53	88
3 000	20,1	26,8	0,75	1,33	101
3 500	24,1	29,9	0,81	1,24	109
4 000	28,1	35,9	0,78	1,28	106
4 500	33,7	43,5	0,77	1,29	105
5 000	37,4	49	0,76	1,31	103

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



## Quanto custa

**R\$ 85 500**

(já com um motor centro-rabeta de 135 hp)



## É assim

■ Comprimento total	<b>7,10 m</b>
■ Boca máxima	<b>2,50 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,85 m</b>
■ Ângulo de V na popa	<b>21 graus</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,10 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>0,90 m</b>
■ Altura na cabine	<b>1,23 m</b>
■ Combustível	<b>150 litros</b>
■ Água	<b>60 litros</b>
■ Peso sem motor	<b>880 kg</b>
■ Peso do motor	<b>419 kg</b>
■ Capacidade diurno	<b>8 pessoas</b>
■ Capacidade pernoite	<b>2 pessoas</b>
■ Projeto	<b>FS Boats</b>

\* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as borda-livres e as alturas.

## Principais equipamentos

Escada de aço inox • pia com torneira de aço inox • bateria de 105 Ah • chave-geral • 4 cunhos de amarração • guarda-mancebo de aço inox • para-brisa de vidro • painel e chicote elétricos • bomba de porão • estofamento interno • vaso sanitário manual • sistema de água pressurizada • buzina • armário para copos • lançador de âncora.

## Principais opcionais

Convés com madeira teca • material de salvatagem • capota • tapete • rádio vhf • gps • sonda • lona de cobertura • sistema de som • bússola • carreta de encalhe ou rodoviária • solário de proa • âncora • targa • vaso sanitário elétrico • churrasqueira • tv lcd 19 polegadas • dvd • guincho elétrico.