

Teste 608



PREÇO BAIXO,

Para muitos, o binômio bom e barato simplesmente não existe. Não é o que acontece com a Sea Star 1900, da Fibrafort. Construída pelo estaleiro brasileiro que mais fabrica barcos de fibra para o lazer, essa lancha de 5,7 m de comprimento máximo agrada sob vários ângulos. Primeiro, por causa do acabamento, muito bom para o padrão nacional. Segundo, por seu arranjo convenientemente projetado para pequenos cruzeiros diurnos em águas parcialmente abrigadas.

A navegabilidade desse barco de proa aberta é boa. Embora o teste de **Náutica** tenha sido feito nas águas calmas da represa paulista de Igaratá, cruzamos várias vezes as marolas de outras lanchas e o casco amorteceu com

eficiência os choques. O último item que transforma a Sea Star 1900 em um objeto do desejo entre os usuários dessa faixa de barcos é o preço: sem motor e sem acessórios ela custa — preço médio de mercado em dezembro de 2002 — R\$ 16,5 mil. Equipada com um motor Yamaha 4T com 115 hp (como o conjunto que testamos), mais o material básico necessário à navegação, ela sai por aproximadamente R\$ 46,5 mil.

A Sea Star 1900 é quase idêntica a sua irmã mais popular — a Focker 190. As principais diferenças entre elas estão nos bancos (mais anatômicos), no grafismo e no formato dos pára-brisas (que em ambas funciona mais como um defletor do ar que incide sobre o *cockpit*). Enquanto a



NAUTICA	
SEA STAR 1900	
VELOCIDADE MÁXIMA	39,1 nós a 6.000 rpm
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	25,8 nós a 4.000 rpm
ACELERAÇÃO	6 s até os 20 nós
AUTONOMIA	88 milhas a 4.000 rpm
POTÊNCIA	115 hp (no hélice)

Com boa navegabilidade e econômica, a Sea Star 1900, da Fibrafort, custa R\$ 46 mil quando equipada com motor 4T Yamaha de 115 hp

Por Marcio Dottori
Fotos Lang

ALTO PRAZER



Painel Tem espaço para cinco relógios e quadro elétrico

Focker 190 tem pára-brisa com formato tradicional, a Sea Star 190 é mais arrojada, mostrando um pára-brisa em forma de bolha. A diferença de preço entre a Focker 190 e a Sea Star 190 é de apenas R\$ 400.

Vamos à análise detalhada da Sea Star 1900. Seu arranjo — com banco em “U” na proa e na popa, e dois consoles laterais, onde ficam os bancos do piloto e do acompanhante — pode ser considerado clássico entre as lanchas de passeio diurno de igual porte. Para guardar coletes salva-vidas (a lancha pode transportar até sete pessoas), defensas, espias e outros objetos, existem muitos paíóis sob os bancos. Falta somente providenciar uma caixa no paiol de popa para evitar que objetos aí colocados



Popa Tem um bom espaço para a guarda do material de salvatagem sob o assento e estofados com decoração sóbria



Cockpit O conforto é de série, com bancos anatômicos e um porta-luvas com revestimento térmico a bombordo

sejam molhados pela água que escoe pelo porão da embarcação. Para guardar esquis, o estaleiro oferece (item opcional) uma caixa central. O porta-luvas (localizado no console do acompanhante) tem revestimento térmico, o que possibilita usá-lo como geleira. Quatro bem-feitos cunhos de inox de 15 cm cada, espelho retrovisor e cinco porta-copos já vêm de fábrica com a lancha. O desenho ergonômico dos bancos e estofados são outros pontos positivos da lancha.

No painel de comando, o piloto tem espaço para dois relógios (da motorização) grandes e três pequenos, embora dois desses fiquem parcialmente encobertos pelo timão. A Sea Star 1900 carece de mais um pouco de espaço nessa área para a instalação, por exemplo, de um CD player ou mesmo um pequeno rádio VHF – equipamento não obrigatório, mas muito útil em qualquer barco.

Depois de um exame da lancha, passamos para as medições de desempenho e consumo. Antes dos resulta-

dos, cabe um breve comentário sobre o motor quatro tempos de 115 hp da Yamaha. Com quatro cilindros, 1.741 cm³ de capacidade volumétrica, injeção eletrônica multiponto de combustível e peso de 185 kg, é um propulsor que agrada principalmente pelo baixo nível de ruído e baixo consumo. A aceleração não é tão explosiva quanto a de um motor dois tempos da mesma potência, mas a velocidade final não fica nada a dever aos 2T. Portanto, com o conta-giros a 6.000 rpm, atingimos 39,1 nós (72,4 km/h). Confesso que esse valor nos surpreendeu positivamente, pois esperávamos uma velocidade final por volta dos 37 nós (68,5 km/h). Embora mais lentos na aceleração, os motores de popa de quatro tempos se equiparam aos dois tempos no item velocidade máxima.

Em relação à autonomia — mesmo com o pequeno volume do tanque de combustível da Sea Star 1900 que é de 65 litros —, é possível navegar um bom tempo antes de reabastecer. Por exemplo, a 4.000 rpm (velocidade de

FICHA TÉCNICA

Modelo	Sea Star 1900
Comp. total	5,7 m
Boca.....	2,20 m
Calado com propulsão	0,75 m
Borda-livre na proa.....	0,72 m
Borda-livre na popa.....	0,66 m
Ângulo do "V" na popa	18 graus
Combustível/Água	65/28 L
Peso sem motor	520 kg
Peso da motorização.....	185 kg
Passageiros/dia	7 pessoas
Projeto	Fibrafort

Dados fornecidos pelo fabricante (exceto a borda-livre).

VELOCIDADE E AUTONOMIA

rpm	dB-A	nós	L/h	aut. (M)
3.000	-	15,5	10,9	83
3.500	-	20,6	13,3	91
4.000	-	25,8	17,1	88
4.500	-	29,2	20,4	84
5.000	-	33,3	25,3	77
5.500	-	36,7	32,4	66
6.000	-	39,1	40,9	56

Obs: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1M = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e o consumo com Floscan. 3) Medições feitas com três adultos a bordo e 30 litros de gasolina.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 1 motor Yamaha F 115, quatro cilindros em linha, 1.741 cm³, com 115 hp na hélice, relação de transmissão de 2,15:1 e hélice de três pás (inox) de 14" x 19". **OPCIONAL:** Um motor de popa de 90 a 135 hp.

O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): luzes de navegação ■ 5 porta-copos ■ 4 cunhos de amarração de

inox de 15 cm ■ bancos giratórios reguláveis ■ olhal de proa para reboque ■ estofamento em courovin antimfo ■ quadro elétrico com quatro interruptores ■ chuveiro ■ escada de popa em inox ■ espelho retrovisor. **Opcionais:** capota conversível ■ capa de proteção ■ solário de proa ■ solário e mesa de popa ■ tapete emborrachado ■ fechamento central do pára-brisa ■ caixa para esquis ■ tanque e sistema de pressurização de água doce

CONSTRUÇÃO: laminada manualmente com *gelcoat* isolfático Norpol (com proteção contra raios ultravioleta) e resina ortofitálica nas demais camadas. Reforçada com fibra de vidro (cinco camadas de manta de 450 g/m² e camada de tecido de 600 g/m²) no fundo do casco e no costado. Cavernas e longarinas, feitas de fibra de vidro, formam uma estrutura única (chassis). Espelho de popa em compensado naval de 40 a 50 mm.

Teste 608

25,8 nós ou 48 km/h) pode-se navegar 88 milhas (163 km) antes de retornar ao posto. No regime de cruzeiro econômico (3.500 rpm), navegando a 20,6 nós ou 38,2 km/h, o alcance do conjunto é de 91 milhas (168,5 km) e o consumo de apenas 13,3 L/h. Nada mal, considerando que o litro da gasolina nos postos náuticos passa de R\$ 2. O único senão — talvez por causa do peso do motor Yamaha 115 4T — é que não foi possível manter o regime de planeio a menos de 3.000 rpm. Possivelmente a instalação de um hidrofólio na placa antiventilação (conhecida também como placa anticavitação) do motor melhoraria tal item. Coisa de menos, pois terminamos o teste satisfeitos com o desempenho da nova 19 pés da Fibrafort, retornando à



Estilo Costado alto, plataforma de popa incorporada ao casco e pára-brisa em arco

Marina da Glória convencidos, mais uma vez, de que a indústria nacional tem produtos de qualidade por um preço bem acessível. ⚓

Outras informações com Fibrafort, Rodovia Jorge Lacerda, km 5, Itajaí - SC, CEP 88.311-600, tel/fax (47) 346-2051 e e-mail www.fibrafort.com.br

Não vá para a
água
sem
ascot.

www.ascotsalvavidas.com.br

Rua Cônego Januário, 156 - Ipiranga - SP - Tel.: 11-6914.3166

ascot