



Boa iluminação interna

Banco do piloto giratório

Cockpit bem equipado

Sofá vira solário

Cabine pequena, mas com cama

Bom acabamento geral

Grande paiol debaixo do cockpit

Plataforma de popa livre do motor

Fotos: Ito Cornelisen

Teste 790
NAUTICA
 Focker 215i

Velocidade máxima
 31,3 nós (a 4 400 rpm)

Velocidade de cruzeiro
 24,2 nós (a 3 600 rpm)

Autonomia
 128 milhas (a 3 600 rpm)

FOCKER 215i

Em nova versão

A Focker 215, que só usava motor de popa, agora pode ter centro-rabeta. E ganhou uma grande plataforma

Até pouco tempo atrás, a Fibrafort, maior fabricante de lanchas de fibra de vidro do país, só produzia barcos para uso com motores de popa, que são mais baratos, mas roubam um precioso espaço na plataforma de embarque. Aos poucos, porém, o estaleiro catarinense foi se convencendo dos benefícios da motorização de centro-rabeta (que, inclusive, permite motores diesel, que geram maior autonomia e economia no abastecimento, embora custem mais caro) e lançou a Focker 215i — versão da bem-sucedida Focker 215, em que o “i” significa justamente “inboard”, ou “motor de centro”. É a única diferença entre os dois modelos, já que o casco é exatamente igual, salvo pela plataforma de popa, que, graças ao motor embutido, ficou totalmente livre para os passageiros. Ou seja, melhor ainda. De resto, trata-se de uma lanchinha cabinada que se destaca pelo

bom acabamento e por algumas soluções práticas, como o sofá traseiro que se transforma em solário. A diferença de preço entre as duas versões nem é tão grande assim: com um motor de popa Yamaha de quatro tempos e 150 hp, ela custa cerca de R\$ 70 mil, enquanto que com um motor centro-rabeta diesel, Mercuriuser 1.7 l, de 120 hp (como o usado neste teste), sai por volta de R\$ 83 mil. Já se o centro-rabeta for um V6 a gasolina, de 220 hp, o valor cai para uns R\$ 80 mil — apenas R\$ 10 mil a mais que a versão com motor de popa.

Como ela é

A Focker 215i manteve todas as boas características do (bem bolado) cockpit da Focker 215: bancos giratórios com regulagens de distância e altura no posto de comando, abertura para embarque no espelho de popa, minicozinha

DICA DE QUEM TESTOU

Se for usar esta lancha para esquiar, o motor V6 a gasolina, de 220 hp, é bem melhor que o diesel de 120 hp

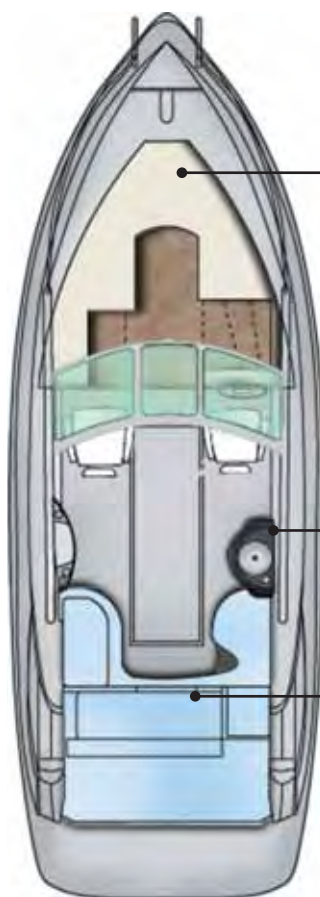
(com pia, porta-copos, mesa de centro removível e lugar para caixa térmica), além de um sofá a ré que vira solário. Só o espaço para guardar objetos no cockpit diminuiu, porque a área livre embaixo do sofá passou a ser ocupada pelo motor. Mas sobraram os paíóis sob os bancos laterais e outro, de bom tamanho, debaixo do piso do cockpit. Sem nenhum motor à vista, a aparência da Focker 215i tornou-se mais “limpa” e os passageiros ganharam o aproveitamento total da plataforma de popa. Quanto à cabine, porém, continuou pequena, sem banheiro fechado (apenas com um vaso sanitário, opcional) e com uma “cama” que talvez não faça jus ao nome, pelo menos no comprimento. Mas é compreensível. Afinal, trata-se de uma lancha de apenas 21 pés.

Como navega

Com o motor de centro-rabeta, o casco da Focker 215i ficou mais pesado e com uma distribuição de peso diferente da sua irmã com motor de popa. Mas, apesar disso, continuou navegando igualmente bem, sem pancadas secas nem respingos nos ocupantes. No entanto, há diferenças sensíveis no desempenho entre os conjuntos. Com um motor de popa de quatro tempos e 150 hp (como o testado na edição de abril de 2006), ela teve um melhor desempenho, tanto na arrancada quanto na velocidade final: foi da marcha lenta aos 20 nós em 5,4 segundos e atingiu 38,3 nós de máxima. Já na versão com centro-rabeta, arrancou em 8,1 segundos e fez 31,3 nós na máxima — uma diferença significativa, mas esperada, dadas as características diferentes entre os dois motores. Em compensação, no quesito autonomia, a situação foi inversa e saltou de 87 para 129 milhas com o centro-rabeta diesel! — quase 50% a mais. Ou seja, dependendo de qual for a sua prioridade (se velocidade ou autonomia, por exemplo), a nova versão com motor centro-rabeta pode, ou não, valer a pena. Já todo o resto de lancha continua sendo um bom negócio.

Quem faz?

Fibrafort, www.fibrafort.com.br, tel. 47/3249-9966.



CABINE Tem uma pequena cama e a opção de vaso sanitário portátil



COCKPIT Vem com pia de aço inox, armário e caixa térmica



POPA O sofá tem encosto rebatível e vira um bom solário

Fotos: Marco Dufreanc

Resumo



Melhor rendimento

rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2 400	8,9	7	1,27	0,79	114
2 800	14	10	1,40	0,71	126
3 200	20,1	14	1,44	0,70	129
3 600	24,2	17	1,42	0,70	128
4 000	27,7	20,5	1,35	0,74	122
4 400	31,3	24	1,30	0,77	117

Autonomia (90% do tanque cheio) em milhas náuticas. Velocidades obtidas com GPS e consumo estimado. Teste feito com um motor Mercruiser centro-rabeta diesel, de 1,7 litro, quatro cilindros e rabeta Alpha One, com relação de transmissão de 2:1 e hélice de aço inox de três pás e passo 19".

Já vem com

Bocal de abastecimento externo • sofá com encosto que vira solário • pia em aço inox no convés e caixa térmica de 24 litros • guarda-mancebo de aço inox • banco giratório regulável e com assento dobrável para o piloto.



MOTOR EMBUTIDO

Na Focker 215i, o paioi debaixo do sofá de popa agora abriga o motor

Ela é assim

Comprimento/boca: 6,39/2,40 m	Peso sem a motorização: 630 kg
Calado com propulsão: 0,90 m	Peso da motorização: 296 kg
Borda-livre proa/popa: 0,77/0,73 m	Motor centro-rabeta: 120/220 hp
Pé-direito na cabine: 1,27 m	Pessoas dia/pernoite: 6/2
Ângulo do V na popa: 19 graus	Projeto: Fibrafort
Combustível/água: 100/28 litros	

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.



PONTOS ALTOS

- > A plataforma de popa fica livre
- > Permite a opção de motor diesel
- > O visual da lancha está mais bonito



PONTOS BAIXOS

- > Motor de centro custa mais
- > O desempenho caiu um pouco
- > A cabine continua pequena