



<b>Velocidade máxima</b>	85,3 nós (a 6 000 rpm)
<b>Velocidade de cruzeiro</b>	51,8 nós (a 4 000 rpm)
<b>Aceleração</b>	2,8 s (até 20 nós)
<b>Autonomia</b>	194 milhas (a 4 000 rpm)
<b>Potência</b>	1 504 hp (nos hélices)



# G 1.600 KEVLAR

## Desempenho de arrepiar

Com incríveis 98 mph, a G 1600 Kevlar é a primeira lancha nacional a (quase) quebrar a barreira das 100 milhas. E ela pode mesmo chegar lá!



**BRINQUEDO DE HOMEM**  
Pouco espaço e muita potência: como nas melhores superesportivas, a prioridade na Force One G 1.600 são os motores

Para os apaixonados por velocidade e lanchas velozes, a notícia não poderia ser mais excitante: o estaleiro Force One, recém-criado no Guarujá, anunciou a produção de uma lancha superesportiva, com capacidade de “voar” na água, a 100 mph ou 160 km/h! — maior velocidade entre as lanchas de série, construídas no Brasil. Barco pronto, fomos para a água conferir se ela cumpria o que prometia. E quase deu isso mesmo! Logo na primeira acelerada, os motores — dois potentíssimos V8 a gasolina, de 8,2 litros, alimentados por compressor, e com 800 hp cada — nos deram a certeza: passar algum tempo no comando da G 1.600 Kevlar é como pilotar uma Ferrari numa pista de corridas. Pura adrenalina. Para ela merecer o título de “Ferrari dos mares”, faltam, porém, pequenos ajustes na propulsão, um banho de loja no acabamento em geral e um grafismo mais à altura da sua performance. Mas o principal, que é o casco com capacidade de navegar com extrema velocidade, ela tem. O casamento de motores tão potentes assim com um casco bem leve (3 500 kg, já com os motores) e esguio (apenas 2,60 metros de boca por 12 metros, ou 40 pés, de comprimento) só foi

possível graças à engenharia aplicada pelo projetista Ovid Duncan. Para se ter uma idéia da formidável relação peso potência alcançada por ele, basta lembrar que um avião bimotor King Air, na sua versão mais potente, tem dois motores de 750 hp cada e pesa 4 500 kg, ou seja, relação peso potência de 3,0 kg por hp, contra apenas 2,2 kg por hp da G 1.600. Quer dizer, se alguém colocar um par de asas nesta lancha e virar as rabetas para cima, é capaz de ela sair voando!

A má notícia é que, para ter um foguete desses, não basta gostar de velocidade. É preciso, também, ter uma boa conta bancária. Na versão mais potente, com dois motores de 800 hp, a G 1.600 custa nada menos que US\$ 650 mil — mais de R\$ 1,2 milhão. Já na versão com dois motores diesel Megatech, de 400 hp cada, custa pouco mais que a metade disso. Nesse caso, porém, a lancha perde seu maior encanto, que é a altíssima velocidade, já que ela cairá para a casa dos 55 mph ou 48 nós. Há ainda duas outras versões intermediárias: uma com dois motores de 425 hp a gasolina e outra com dois de 500 hp, a diesel. Só o casco custa US\$ 250 mil, sem os motores.



Marcio Dottori

#### RELOJOARIA

Para monitorar o coração da máquina (ou seja, os motores), o painel tem nada menos que 15 instrumentos!

#### BEM DOSADA

A cabine da G 1.600 é até confortável, para o padrão de uma superesportiva



## Como ela é

A G 1.600 é uma lancha para navegar com pouca gente a bordo e para passeios não necessariamente curtos, pois um percurso de 60 milhas (entre o Guarujá e Ilhabela, por exemplo) pode ser feito em apenas uma hora, se o mar não estiver agitado — só depende do consumo dela, que é bem alto. Em relação às acomodações, porém, a F1 é meio espartana. No seu cockpit cabem apenas o piloto, o acompanhante e mais três pessoas no banco de trás. Já na cabine, há um banheiro fechado com pé-direito de 1,74 metro (ponto mais alto da cabine), uma bancada (que pode ser transformada em minibar), dois sofás para até cinco pessoas e uma cama de casal na proa, que é aberta para o salão. Ou seja, só dorme um casal. Gerador e ar-condicionado? Esqueça! O propósito da F1 é navegar rápido e peso (além de consumo de energia) não combina com velocidade. Para ser ter uma idéia da filosofia do projeto, na G 1.600 Kevlar não há sequer paiol de âncora na proa, para aliviar o peso e evitar o risco de ele abrir com a velocidade e lançar a tampa na cabeça de alguém, no cockpit. E, acredite, isso já aconteceu no exterior, com barcos semelhantes.

## Como navega

Nenhuma lancha superesportiva (ou “offshore”, para os saudosistas) será realmente rápida se o seu casco não for como uma faca, cortando a água. E a G 1.600 é assim. No dia do teste, em busca das tais 100 mph (que o estaleiro garante ser possível e que nós, depois de pilotá-la, chegando a 98 mph com o mar sem condições ideais, endossamos!), o casco mostrou-se obediente, sem derrapar nenhuma vez. Navegando contra as ondas, que chegavam a dois metros de altura, ela atingiu 50 nós. E em nenhum momento o casco bateu duro ou embicou. A estabilidade também é um ponto notável na G 1.600. Nada de caturro, comportamento

comum a muitas lanchas desse tipo. Isso se deve, sobretudo, à presença de duas séries de pequenos degraus no fundo do casco, que provocam a entrada de ar e diminuem o atrito com a água. Compressores injetam ar nesses degraus, baseados na tecnologia dos barcos que disputam o Mundial de offshore. Esse recurso também evita que, em curvas fechadas, em alta velocidade, a lancha dê um cavalo de pau. Até 3 000 rpm, os dois motores V8 dão uma estilingada, levando-nos a 20 nós em apenas 2,8 segundos — menos tempo do que você levou para ler esta frase! Aceleração semelhante, só em alguns (e bem poucos) jets. De 3 000 a 3 300 rpm, os hélices cavitam (borbulham) e não conseguem passar a potência dos motores para a água. Então, é preciso aliviar um pouco os manetes e deixar que ela passe. A 4 000 rpm, regime de cruzeiro “econômico” para a G 1.600, a velocidade já é de quase 52 nós! E a partir dos 5 000 rpm, quando a maioria dos motores V8 já não tem mais fôlego algum, a G 1.600 ainda dá outra estilingada. Quem não estiver bem seguro no cockpit é, inevitavelmente, arremessado para trás. Acima de 5 000 rpm, a velocidade sobe rapidamente para 69, 75 e, finalmente, 85,3 nós, o equivalente a 158 km/h ou 98,2 milhas terrestres por hora, que foi o máximo que conseguimos, naquele dia. Ainda assim, velocidade para piloto algum botar defeito! Com tantos cavalos a bordo, os motores só podiam mesmo ser beberrões. A 52 nós, a G 1 600 bebe 204 litros por hora.

## Com quem concorre

A G 1.600 não tem concorrentes diretas no Brasil. No quesito “performance”, ela só pode ser comparada com algumas lanchas offshore dos EUA, como os modelos Apache, Baja, Cigarette, Fountain e Hustler. No Brasil, a lancha desta categoria que chegou mais perto desse desempenho durante um teste foi a Scarab 38, da Intermarine, quando equipada com dois motores diesel Megatech, de 500 hp cada. Mesmo assim, sua velocidade ficou em “apenas” 69 mph, enquanto a G 1 600 bateu em 98 mph — e teria mesmo sido acima de 100 mph, não fosse o mar. Convém não duvidar.

#### DICA DE QUEM TESTOU

“Para sentir todo o potencial deste casco, a motorização ideal é a idêntica à deste teste. Mas é preciso treinar bastante, antes de acelerar tudo”



## Quem faz? A

G 1.600 Kevlar é construída pelo estaleiro F1 Force One, em atividade desde 2005 num dos galpões da Porto Marina Astúrias, no Guarujá. Até o momento, há um casco na água e três em produção. Ele também faz outras versões, com motores menos potentes. Para saber mais, ligue para o tel. 11/7466-8936 ou entre no site [www.forceoneboats.com](http://www.forceoneboats.com).



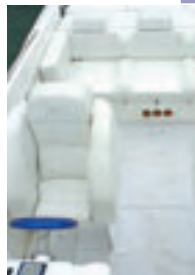
Marcio Dottori

## Onde e como testamos

A G 1.600 foi testada duas vezes, ambas na Baía de Santos. Na primeira, as ondas estavam altas demais e o vento, a 8 nós. Na segunda, as vagas diminuíram para menos de um metro e o vento soprava a 15 nós. A bordo, havia dois adultos, 500 litros de combustível e nada de água. Os motores usados foram dois V8 a gasolina, de 8,2 litros, com compressor, e as rabetas Teague Platinum tinham relação de transmissão de 1,5:1 e hélice de aço inox de cinco pás, com passo de 30 polegadas.

# Resumo

## cockpit



Pequeno e na medida para cinco pessoas, sendo duas na frente, em bancos individuais, e três atrás. Os próximos modelos deverão ter uma mesa de centro, de embutir, junto a uma das laterais do cockpit.

## motor



Os dois V8 usados no teste foram preparados nos EUA, por um especialista em motores de competição. São montados desalinhados, um ligeiramente na frente do outro, para que as rabetas fiquem próximas.



## desempenho

É o ponto forte desta lancha. Em apenas 2,8 segundos, chegou a 20 nós e, mesmo depois das 5 000 rpm, sua aceleração foi brutal. Com os motores a 6 000 rpm, chegou a 85,3 nós ou 98,2 mph de máxima, durante o teste. Sua velocidade “econômica” de cruzeiro é de 51,8 nós, o dobro da maioria das lanchas.

## posição de pilotagem



Volante e manetes estão bem à mão do piloto. Mas os bancos deveriam ser mais anatômicos. O condutor tem suporte para os pés, mas a melhor posição para pilotar é em pé.

## construção



O casco é laminado com fibras de kevlar, para ter mais resistência e leveza. Assim, pesa apenas 2 500 kg, sem os motores. Já a série de degraus no fundo do casco elimina o caturro e diminui a resistência do casco na água.

## cabine




É baixa e estreita, com apenas 1,67 metro de altura na entrada, mas tem banheiro, dois sofás e cama de casal de bom tamanho. Não é tão espaçosa para um barco de 40 pés, mas bem coerente para a proposta desta lancha.



**FERRARI DO MAR**  
Obediente, sem derrapar, o casco desta lancha corta a água como uma faca



**VOADORA**  
Ao atingir  
80 mph, com o  
mar ondulado, a  
G 1.600 deixou  
apenas as  
rabetas na água.  
Parecia estar  
decolando



TORPEDO  
Casco esguio e  
V profundo:  
perfil  
obrigatório  
para cortar  
ondas em alta  
velocidade

A partir das 5 000 rpm, quando a maioria dos motores V8 já não tem fôlego algum, a G 1.600 ainda dá outra estilingada



# G 1.600 Kevlar



## Pontos altos

Altíssimo desempenho

Ótima estabilidade

Casco leve, mas forte

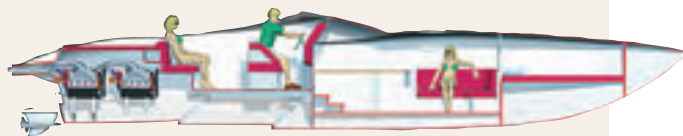


## Pontos baixos

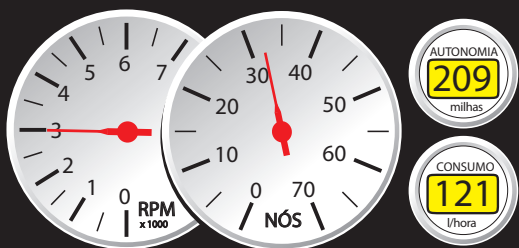
Acabamento bem simples

Cabine estreita e baixa

Preço alto, pelos motores



## Melhor aproveitamento



rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 500	8,1	59	0,14	7,28	105
2 000	16,7	70	0,24	4,19	183
2 500	21,6	86	0,25	3,98	192
3 000	33	121	0,27	3,67	209
3 500	44,3	173	0,26	3,91	196
4 000	51,8	204	0,25	3,94	194
4 500	60,5	254	0,24	4,20	182
5 000	69,1	403	0,17	5,83	131
5 500	75,1	475	0,16	6,32	121
6 000	85,3	547	0,16	6,41	119

## Como ela é

■ Comprimento	<b>12,19 m</b>
■ Boca	<b>2,60 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,90 m</b>
■ Ângulo do "V" na popa	<b>24 graus</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,20 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>0,68 m</b>
■ Pé-direito na cabine (entrada)	<b>1,67m</b>
■ Pé-direito no banheiro	<b>1,74 m</b>
■ Pé-direito no camarote proa	<b>1,37 m</b>
■ Combustível	<b>850 litros</b>
■ Água	<b>200 litros</b>
■ Peso sem a motorização	<b>2 500 kg</b>
■ Peso da motorização	<b>900 kg</b>
■ Capacidade	<b>6 pessoas</b>
■ Pernoite	<b>2 pessoas</b>
■ Projeto	<b>Ovid Duncan e Marta Lopes</b>

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

## Principais equipamentos

Casco laminado com fibras de kevlar • resina estervinílica Derakane e núcleo com material leve • motores V8 a gasolina da Teague Custom Marine de 800 hp cada • instrumentação dos motores Livorsi • relógio com GPS no painel • flaps hidráulicos • indicadores mecânicos da posição dos flaps e das rabetas • hélices de aço inox • vaso sanitário elétrico • escapamentos de aço inox • gaiúta circular de 45 cm.

## Principais opcionais

Material de salvatagem • som • carregador de bateria • eletrônicos para navegação.

