

	
COEFICIENTE DE POTÊNCIA (*)	4,74
RELAÇÃO DESLOCAMENTO/ ÁREA VÉLICA (**)	47,77 kg/m <sup>2</sup>
RELAÇÃO LASTRO/ DESLOCAMENTO	0,46
VELOCIDADE A MOTOR (***)	5,5 nós a 2 500 rpm
AUTONOMIA (***)	59 milhas

Obs.: (\*) Quanto maior este valor, que em barcos de regata é maior que 5, maior a tendência para a velocidade.  
 (\*\*) Com mestra e buja.  
 (\*\*\*) Valores estimados, com motor Yanmar de 14 hp e 90% da capacidade de combustível do tanque.



Por Ricardo Lebeiro

Fotos Paulo Scheuenstuhl

**DESFILANDO  
CHARME**  
O K8 tem casco de desenho elegante, com proa lançada, linhas suaves e curvas longas

# Kalmar K8

## Um novo clássico

De antigo, o novo K8 tem apenas o estilo elegante dos pequenos veleiros do passado

Ao longo de seus 23 anos, o estaleiro catarinense Kalmar, de Itajaí, ganhou o respeito do mercado pelo capricho com que constrói seus barcos, especialmente em madeira. E um belo exemplo disso é este barco, o novo K8, um veleiro de oito metros de comprimento, ou 26 pés, criado há cerca de três anos sob encomenda para um cliente, que buscava um barco clássico parecido com o famoso 26 pés *Victoria*, que John F. Kennedy ganhou dos pais na sua adolescência e usou, inclusive, para ensinar a esposa, Jacqueline, a velejar. Portanto, um modelo histórico. Porém, o barco encomendado à Kalmar deveria ser mais veloz que o original, uma exigência que implicou na construção e linhas mais modernas que as do velho *Victoria*. O projeto foi, então, passado ao estúdio Carabelli, especialista em cascos de competição. E quando ficou pronto, há dois anos, o barco — também conhecido como Clássico 8 Metros — agradou tanto que outros clientes também se interessaram em ter um igual. Hoje, já há cinco K8 na água e eu tive o privilégio de velejar no mais novo da série, o *Helena*. Veja como foi.

### Ele é assim

A primeira coisa que chamou minha atenção neste barco de linhas suaves e com proa lançada, tal qual um barco de época, foi a qualidade da sua construção. O casco é de madeira laminada, revestida com tecido de fibra de vidro impregnada com resina epóxi, que impermeabiliza e aumenta a resistência contra pancadas, além de proporcionar uma superfície bem lisa. O costado é de cedro, enquanto a sustentação da quilha e os cavernames são de louro-vermelho, uma madeira não tão leve, porém bem resistente. Já o convés é de teca frisada, o que dá ainda mais charme a este barco de estética impecável.

**CAPRICHOS  
ARTESANAL**  
O convés do K8 é em teca frisada, detalhe que faz toda a diferença num barco com visual de época







**CONFORTO NO COMANDO**  
O leme do K8 é bem leve e o banco do timoneiro é bastante confortável, com encosto na braçola e boa visão da proa

## O projeto do K8 nasceu da encomenda de um cliente, que desejava um barco parecido com o de John F. Kennedy

Visto de lado, ele lembra os antigos e elegantes veleiros das classes soling olímpico e dragão, porém, com quilha de desenho moderno, de espessura bem fina, sem bulbo. O leme é igualmente fino, além de estreito, o que quer dizer leve de timonear, e isto é uma vantagem. Mas, em andamento muito lento, ou seja, sem vento e com o barco quase parado, o leme estreito não funciona, caso seja necessário fazer algumas manobras — nesta situação, um leme mais largo atua como um remo e até movimenta o barco.

A bordo, o timoneiro é privilegiado, pois tem um banco bem confortável só para ele, com total visão da proa, um bom apoio na braçola, e liberdade para alcançar a catraca da genoa e o motor, que fica no centro do barco. Já o assento da tripulação fica bem na frente do timoneiro e isto impede a passagem dele, caso precise deixar o leme por alguns instantes. Este, porém, é um detalhe que pode ser melhor adaptado. Já o cockpit, em forma de U, permite boa mobilidade na passagem de um bordo para o outro, além de ser bem aproveitado, com dois paióis que podem guardar uma caixa térmica portátil. O motor diesel de centro (que é opcional) é muito simples de usar. As manetes da marcha e do acelerador ficam perto dele, numa caixa com proteção de ruído.

### Como ele veleja

No K8, a vela de proa é uma buja de enrolar no próprio estai e a mestra fica dobrada sobre a retranca. Por isso, para partir, basta subir a vela grande e desenrolar a buja. Tudo muito fácil — num barco destes, ninguém nem vai lembrar da existência do motor. Assim, logo eu estava velejando e percebendo a leveza do leme nas manobras. Muito bom! Durante o teste, o vento vinha do sul, com 12 nós, e o mar estava praticamente liso. Navegando em contravento, com a proa a 45 graus em relação ao vento, o GPS registrou entre 5,1 e 5,5 nós, o que é uma boa velocidade para um barco deste tipo, já que todos estavam acomodados nos assentos e não na borda, fazendo contrapeso para endireitar o veleiro e, assim, melhorar o seu desempenho.

Quando arribei e o *Helena* passou a receber o vento pelo través (a 90 graus em relação à proa), a velocidade saltou para 6,5 nós e isto sem a vela balão. Fui movendo a proa até 180 graus em relação ao vento e, aí sim, na empopada, colocamos a vela balão, que levou o barco a 6,9 nós. Sem tirá-la, orcei, ou seja, levei a proa para o través forçado. Foi neste instante que o K8 atingiu sua melhor velocidade: 7,4 nós, marca que poderia ser ainda maior se houvesse ondas surfáveis durante a avaliação. Todas as ma-

nobras com as velas foram feitas sem grande esforço nem complicações, mas com uma ressalva: como este barco não tem guarda-mancebo na proa, o enrolador da buja deveria ser um equipamento padrão, já que, em determinadas condições, a locomoção para manusear a buja pode ser um pouco arriscada.

Ao final do teste, verifiquei o comportamento do veleiro com o motor, que no *Helena* era um Yanmar de dois cilindros e 14 hp. O painel fica sob a borda do barco, porém o timoneiro pode alcançá-lo sem qualquer dificuldade. Para acelerar ou engrenar as marchas, é preciso levantar uma pequena janela e alcançar os controles dentro da caixa que protege o motor, um procedimento que não chega a ser complicado, mas pode tornar-se difícil numa emergência. Acelerando até 2 500 rpm, o GPS registrou 5,5 nós, uma boa velocidade para um casco do porte do K8. Mas senti um pouco de vibração, talvez por causa de algum problema no hélice, pois o sistema com rabeta não costuma incomodar. No entanto, nada que não se possa corrigir.

### A nossa conclusão

Se o que você quiser for apenas velejar com prazer e sem nenhuma pretensão de cruzeirar — porque, afinal, trata-se de um veleiro pequeno, aberto e sem cabine — o K8 não vai decepcionar. Ele é agradável de navegar e, também, seco e seguro, por ter compartimentos estanques tanto na proa quanto na popa. A leveza do seu leme e facilidade nas manobras permitem que seja conduzido facilmente por apenas uma pessoa. Mais: trata-se de um barco de construção e acabamento primorosos, onde, de antigo, há apenas o estilo da época, já que quilha, leme e mastreação (esta em alumínio) são bem modernos, justamente para, junto com uma boa área vélica, fazer dele um barco veloz, como desejava aquele primeiro cliente.

#### Quem faz?

Kalmar, [www.kalmar.com.br](http://www.kalmar.com.br), tel. 47/3348-2916.



### Onde e como testamos

Avaliamos o K8 na Baía de Guanabara, com vento do quadrante sul, com 12 nós, e mar sem ondas, tendo a bordo duas pessoas e um motor de centro diesel Yanmar de 14 hp.

### Dica de quem testou

☞ Não abra mão nem do enrolador da buja nem do burro telescópico, para a retranca não cair, caso a adriça da mestra se solte ☜



Muita madeira: cedro no costado, louro-vermelho na estrutura e teca nos bancos



Motor: no centro do barco, bem fácil de alcançar



Cockpit: o poço, bem rebaixado, deixa a retranca longe da cabeça dos tripulantes



Painel do motor e toca-CDs: sob a borda do barco



Paio de popa: espaço para uma pequena bagagem



Acesso aos controles do motor: não tão fácil





# Kalmar K8

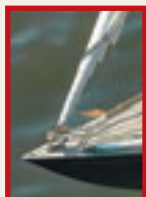


## Pontos altos

Acabamento impecável

Leme bastante leve

Conforto para o timoneiro

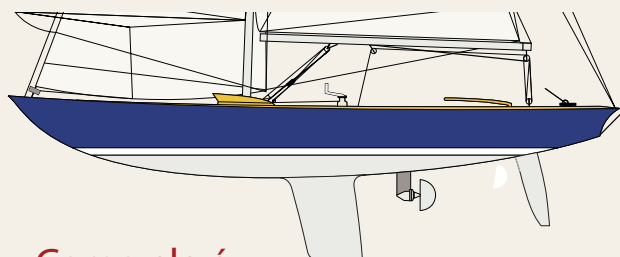
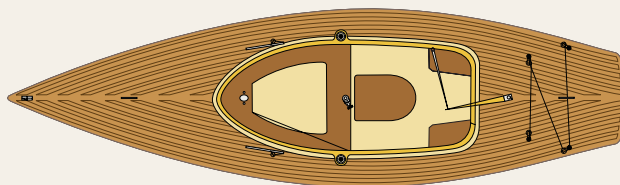


## Pontos baixos

Má posição do banco da tripulação

Má localização dos controles do motor

O enrolador da buja não é de série



### BOM DE VELA

O K8 tem boa área vélica, além de quilha e leme que facilitam a navegação, mas pode ficar ainda melhor com opcionais como o burro telescópico (ao lado)

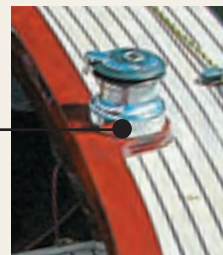
## Como ele é

▪ Comprimento total	8,05m
▪ Comprimento na linha d'água	5,75m
▪ Boca	2,28m
▪ Calado	1,50 m
▪ Deslocamento	1 242 kg
▪ Lastro	566 kg
▪ Área vélica	26 m <sup>2</sup>
▪ Combustível	20 litros
▪ Capacidade	6 pessoas
▪ Projeto	Carabelli

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

## Principais equipamentos

- Bombas de porão manual e elétrica c/ acionamento automático
- 2 catracas
- painel elétrico c/ 4 chaves
- luz de navegação
- tomada de 12 V
- 2 cunhos de amarração
- 2 passa-cabos
- porta-bandeira
- ferragens
- moitões.



## Principais opcionais

- Controle de escota da vela grande c/ traveller
- enrolador da buja
- quilha móvel
- moitões de aço inox
- indicador de vento
- velas
- motor diesel de centro p/ auxiliar nas manobras
- burro telescópico
- capa de convés
- carreta de encalhe ou rodoviária
- escada de acesso
- material de salvatagem.

