

Superboats V52

V52

A mais veloz

TORPEDO
Os apaixonados por velocidade não têm do que reclamar. A V52 é inquestionável no trinômio velocidade-estilo-navegação

Teste

Com três motores de 440 hp cada, a nova lancha a diesel mais rápida do Brasil passa fácil dos 110 km/h

Quem é apaixonado por velocidade vai adorar este barco. A boca estreita, o perfil esguio de uma legítima offshore, a ausência de pábrisa e as três rabetas com hélices de aço inox de seis pás não deixam dúvidas do propósito desta lancha: ser veloz. E ponto. Por isso, além da potência dos três motores de 440 hp cada, a V52 tem um casco especial, desenhado nos Estados Unidos. Um detalhe importante com relação à velocidade está na popa do casco: há quatro degraus, que diminuem o atrito com a água e aquelas indesejáveis "cavalgadas", mesmo em alta velocidade. O desenho arrojado e as entradas de ar salientes na popa, que lembram os carros esportivos, completam a vocação offshore desta lancha de 52 pés, criada para ser um foguete do mar. E feita aqui mesmo, no Brasil, pela Superboats.

Por Marcio Dottori

Fotos Mozart Latorre

|  | |
|---|-----------------------------|
| VELOCIDADE MÁXIMA | 60,1 nós (a 3 400 rpm) |
| VELOCIDADE DE CRUZEIRO | 48,3 nós (a 2 800 rpm) |
| ACELERAÇÃO | 13,3 s (até 20 nós) |
| AUTONOMIA | 160 milhas (a 2 800 rpm) |
| POTÊNCIA | 1 320 hp (nos virabrequins) |

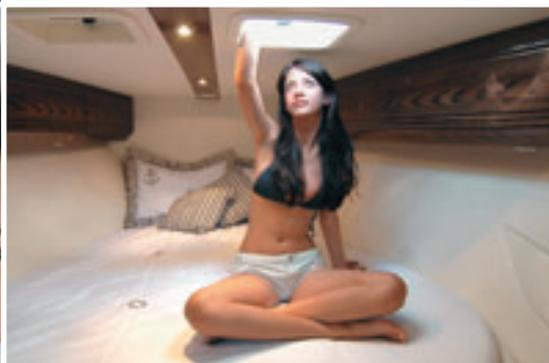


Superboats V52



Como ela é

Para proteger as rabetas na atracagem, a V52 tem uma grande plataforma de popa. Sobre os motores há o clássico solário e entre ele e a plataforma de popa, um compartimento para guardar objetos. Bancos individuais acomodam quatro pessoas na parte de trás do convés e, por isso, é preciso passar por cima deles para entrar no barco. No espaçoso cockpit ficam ainda mais dois bancos com assentos rebatíveis, móvel com pia, armário, lixeira, um prático compartimento para defensas e uma mesa de centro dobrável. No posto de pilotagem há dois bancos individuais bem acolchoados e com regulagem.



BEM ÚTEIS

No cockpit há um prático compartimento para defensas. Na cabine, as "portas" dos armários são de tecido e o camarote de popa e os sofás são bem confortáveis

Dica de quem testou

Para aumentar a autonomia, encomende a V52 com tanque de, pelo menos, 900 litros

O painel de instrumentos é um assunto à parte: são nada menos que 26 relógios, que orientam o piloto sobre tudo a bordo! Para chegar até a proa é preciso equilibrar-se nos degraus laminados no console. Detalhe: use um bom sapato antiderrapante, porque até a proa há apenas um corrimão bem baixo.

Já na cabine, há um móvel com minicozinha que divide o espaço com o banheiro, que é bem espaçoso. Dois sofás e o camarote fechado com cama de casal na proa completam as acomodações. A ventilação natural é feita por duas gaiútas na proa e duas no salão. Mas dá para comprar a lancha com ar-condicionado. Um detalhe interessante são os armários. No lugar de portas de madeira, a V52 usa "portas" de tecido presas com zíperes, que não correm o risco de se soltarem durante a navegação em mar agitado. Além disso, quando o barco estiver parado, pode-se deixar as "por-

tas" enroladas para ventilar o interior dos armários. Estes e outros detalhes tiveram a participação do desenhista brasileiro Fernando Kraljevic.

Como ela navega

Sem ondas para avaliar o casco esportivo, tivemos que cortar várias vezes a nossa própria marola. O único ponto negativo ficou no tipo de propulsão escolhida. Não que as rabetas americanas Arneson Drive ASD8 sejam ruins. Pelo contrário. A velocidade de 60,1 nós (0,2 nó a mais do que a Scarab 41, até então a lancha a diesel mais rápida do Brasil) é a prova do bom desempenho do conjunto casco, motor e propulsão. O problema é que, em alta velocidade, quase não se tem controle da V52, já que, quando se levanta as rabetas, o pequeno leme que há debaixo delas permanece com pouco contato com a água. Para resolver isso, as próximas unidades terão as rabetas Mondrive MZ600, que controlam melhor o ângulo de inclinação longitudinal (trim) da lancha.

Os três motores

Os motores a diesel de seis cilindros de 440 hp da Yanmar são referência entre as offshore. Eles são compactos, leves e muito confiáveis. E esta é a única motorização indicada pelo estaleiro Superboats para a V52. Porém, é possível usar motores a gasolina, assim como a maioria das lanchas offshore americanas. Mas, por causa dos três motores, o espaço para a manutenção do motor central é reduzido. Outro ponto negativo é a autonomia, que é pequena. Por isso, a capacidade de combustível deveria ser maior.

Com quem ela concorre

A lancha que mais se aproxima da V52 é a Pershing 52, da Ferretti, que é mais larga, bem maior por dentro e mais luxuosa. Já entre as verdadeiras offshore, a V52 pode ser comparada com as esportivas de 46 pés da Intermarine, Real Power Boats e com a maior lancha offshore brasileira, a Intermarine 55.

A nossa conclusão

Como é a primeira V52 construída pela Superboats, alguns detalhes, como a troca da propulsão, ainda precisam ser acertados. Mas o trinômio velocidade-estilo-navegação é inquestionável. E, apesar de não ser o seu objetivo, a V52 é bem espaçosa para uma offshore. ■

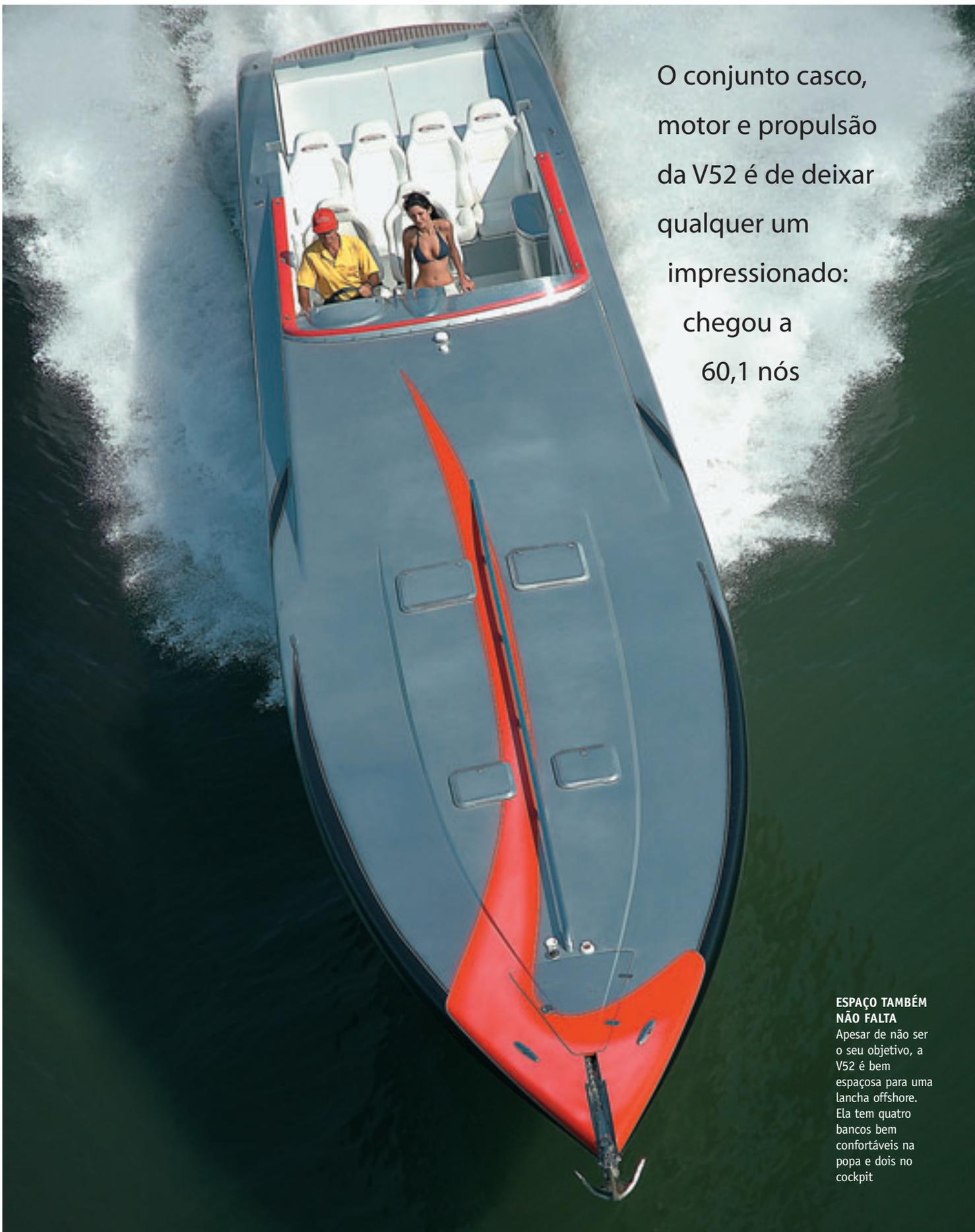
Quem faz?

Superboats, tel. 11/4789-6422 e superboats@terra.com.br



Onde e como testamos

A V52 da Superboats foi avaliada nas imediações da Baía de Santos, com mar calmo, ondas baixas e sem vento.



O conjunto casco,
motor e propulsão
da V52 é de deixar
qualquer um
impressionado:
chegou a
60,1 nós

**ESPAÇO TAMBÉM
NÃO FALTA**

Apesar de não ser o seu objetivo, a V52 é bem espaçosa para uma lancha offshore. Ela tem quatro bancos bem confortáveis na popa e dois no cockpit

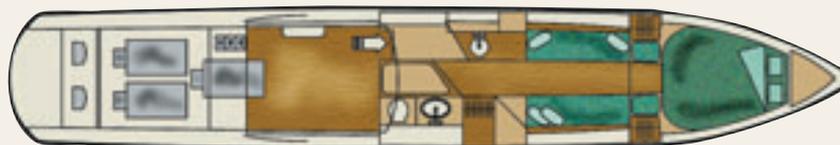


Superboats V52



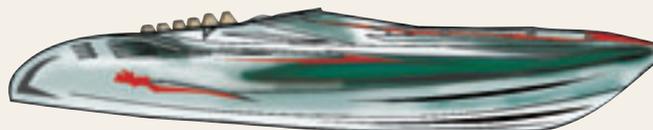
Pontos altos

Boa velocidade máxima
Estilo arrojado
Cockpit espaçoso



Pontos baixos

Falta pegador na plataforma de popa
Acesso complicado ao motor central
Chave geral com acesso difícil

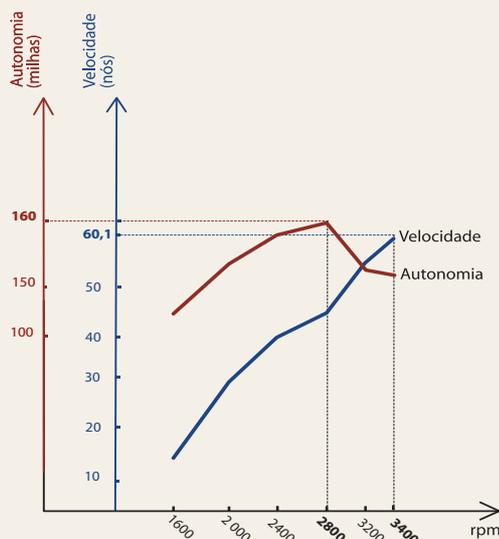


Principais opcionais

Gerador de 4,2 kVA • ar-condicionado • capa • carreta de encalhe • máquina de fazer gelo • carregador de bateria • sistema de lavagem do motor

Como ela navega

| rpm | velocidade (nós) | consumo (litros/h) | autonomia (milhas) |
|------|------------------|--------------------|--------------------|
| 1600 | 13,7 | 75 | 112 |
| 2000 | 31,2 | 139 | 137 |
| 2400 | 40,8 | 168 | 149 |
| 2800 | 48,3 | 185 | 160 |
| 3200 | 56,6 | 247 | 140 |
| 3400 | 60,1 | 270 | 136 |



Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com GPS e radar; o consumo é estimado. 3) Medições feitas com 3 adultos, 275 litros de gasolina e sem água a bordo.

Como ela é

| | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| ▪ Comprimento | 15,8 m |
| ▪ Comprimento do casco | 14,3 m |
| ▪ Boca | 2,90 m |
| ▪ Calado com propulsão | 0,95 m |
| ▪ Borda-livre na proa | 1,47 m |
| ▪ Borda-livre na popa | 0,89 m |
| ▪ Pé-direito na cabine (proa) | 1,70 m |
| ▪ Pé-direito na cabine (cozinha) | 1,88 m |
| ▪ Pé-direito no banheiro | 2,02 m |
| ▪ Pé-direito no camarote | 1,65 m |
| ▪ Ângulo do V na popa | 22 graus |
| ▪ Combustível | 680 litros |
| ▪ Água | 200 litros |
| ▪ Peso sem a motorização | 4 000 kg |
| ▪ Peso da motorização | 3 000 kg |
| ▪ Capacidade (dia/noite) | 10/3 pessoas |
| ▪ Projeto | Ivan Gracez e Fernando Kraljevic |

*Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.

Principais equipamentos

Relógios para três motores • 6 bancos Recaro • 8 cunhos de aço inox de embutir • 3 motores Yanmar de 440 hp cada • 3 rabetas Mondrive MZ600 • 3 hélices de aço inox Hering • direção hidráulica servoassistida • 3 baterias • luzes de navegação • painel elétrico • bomba de porão • GPS/chartplotter/sonda Garmin GPSmap 172 • rádio VHF • 4 gaiútas • flapes.