

# Sucesso Reeditado

**TESTE NAUTICA**  
**FIGHTER 32 V**  
**VELOCIDADE MÁXIMA:**  
29,5 nós a 2.800 rpm  
**VELOCIDADE DE CRUZEIRO:**  
22,2 nós a 2.200 rpm  
**ACELERAÇÃO:**  
de 0 a 20 nós em 7,4 s  
**AUTONOMIA:**  
207 milhas a 2.200 rpm  
**POTÊNCIA:**  
545 hp (nos hélices)



**A Fighter 32 V — quinta versão da Carbrasmar 32 — tem bom acabamento, casco de primeira e interior arejado que acomoda até 4 adultos em pernoite**

Por Marcio Dottori — Fotos Lang



**Painel** Espaço para instrumentação básica e um eletrônico compacto







**Interior** Tem sofás, mesa de centro e um bom espaço para circulação. A visibilidade é boa para o piloto



**Salão** O móvel para TV e equipamento de som é um acessório opcional

Poucos barcos criaram raízes tão profundas na náutica brasileira quanto a Carbrasmar 32. Projetada pelo mestre Joachim Küsters e lançada em 1971, esta elegante lancha tornou-se rapidamente uma referência devido à sua capacidade de navegar bem em mar grosso. Por muito tempo, foi a menor das lanchas cabinadas com *flybridge* que acomodavam uma pequena família e possibilitava um cruzeiro seguro e confortável em qualquer lugar da costa brasileira. Daí a razão de este barco ter vendido 716 unidades até março de 1989 (segundo dados da antiga Carbrasmar).

Construída atualmente em São Paulo pela Estaleiros Fighter, sob o nome de Fighter 32 V, ela continua com o mesmo casco marinho com 23 graus de "V" na popa que fez tão famosas as suas

## Teste 632



**Popa** Portinhola e sofá bipartido facilitam a passagem da plataforma de ré para o *cockpit*, e vice-versa

versões anteriores, mas usando a moderna tecnologia — como a resina esterilizada nas primeiras camadas da laminação, para proteção contra osmose. Já a superestrutura ganhou formas mais arredondadas, novas janelas de vidro e vigias ovais, em forma de olho, no lugar da janela escura na parte de vante da cabine. Para manter a estabilidade desta lancha com casco de 10,42 m (34,2 pés), o *flybridge* é pequeno e sem solário.

No painel do posto de pilotagem superior, o espaço é restrito, mas pode-se instalar os relógios da motorização, um rádio VHF e um eletrônico compacto (tipo GPS/*chartplotter*, sonda e radar no mesmo aparelho). Há suporte para os pés, mas o timão e os manetes de controle dos motores ficam um tanto baixos para um piloto de estatura mé-

dia. O tradicional e prático lançador de âncora na proa em forma de bico de pato permacece, obviamente, nesta versão. Herdado do molde da antiga Carbrasmarmar 32, o piso antiderrapante do convés não é lá muito eficiente.

Na popa, o *cockpit* — equipado com dois sofás e uma mesa de centro removível (opcionais) — é adequado à principal finalidade desta lancha, que é passear. Uma portinhola no meio do espelho de popa facilita a passagem entre a plataforma de ré e o *cockpit* — entre os sofás, existe um corredor para este fim. E quem sai do mar conta ainda com a comodidade de um chuveiro para tirar o sal do corpo.

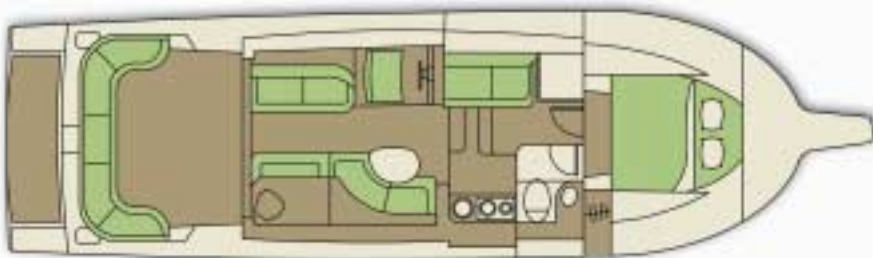
A Fighter 32 V vem com modificações importantes no arranjo interior. A dinete, a boreste, foi substituída por um so-

fá com uma mesa de centro para pequenas refeições. Deste mesmo lado fica o móvel da televisão (acessório opcional). No bordo oposto há outro sofá, atrás do posto de comando inferior, cujo espaço para os relógios da motorização e instrumentos eletrônicos de navegação é limitado. A visibilidade para o piloto é boa.

A cozinha é interna e localizada num convés mais baixo do que o salão — nas primeiras Carbrasmarmar 32, a cozinha ficava fora da cabine. Em frente a ela, a bombordo, encontra-se mais um sofá, que pode ser usado como cama. E sobre ele é possível armar uma cama para mais um adulto. Este novo arranjo deixou o interior mais amplo. Na proa fica um camarote com cama de casal e armário com cabideiro.

Como nos outros barcos cabinados





## FICHA TÉCNICA

<b>Modelo</b> .....	Fighter 32 V	<b>Pé-direito no banheiro</b> .....	1,75 m
<b>Comp. máximo</b> .....	12,34 m	<b>Pé-direito no camarote de proa</b> .....	1,78 m
<b>Comp.do casco</b> .....	10,42 m	<b>Ângulo do "V" na popa</b> .....	23 graus
<b>Boca</b> .....	3,34 m	<b>Combustível/Água</b> .....	600/200 litros
<b>Calado com propulsão</b> .....	0,85 m	<b>Peso da motorização</b> .....	1.200 kg
<b>Borda-livre na proa/popa</b> .....	0,75/0,40 m	<b>Peso sem motorização</b> .....	4.500 kg
<b>Pé-direito no salão (entrada)</b> .....	1,75 m	<b>Passageiros (dia)</b> .....	12
<b>Pé-direito no salão (comando)</b> .....	1,93 m	<b>Pernoite</b> .....	4
<b>Pé-direito na cozinha</b> .....	2,07 m	<b>Projeto</b> .....	Joachim Küsters

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre. Opcionalmente, pode-se instalar um tanque de maior capacidade.



da Fighter, que investe continuamente no aprimoramento de suas embarcações, o acabamento geral do interior e a qualidade do material empregado nesta lancha são bons. Vale ressaltar também a qualidade do quadro elétrico, montado no próprio estaleiro, com todos os circuitos identificados e eletronicamente protegidos contra curtos-circuitos.

Navegamos com a Fighter 32 V nas imediações da Baía de Santos (SP), em dia de céu azul e ondas baixas, condições aquém do potencial deste excelente casco. Em boa parte do tempo procuramos cortar as marolas de outras lanchas para avaliar sua capacidade de amortecimento. Como em suas antecessoras, o casco continua ótimo neste aspecto, cortando as vagas com se tivesse uma faca afiada na carena. A manobrabilidade é boa em baixa e em média aceleração.

Equipada com dois motores a diesel

de 6 cilindros Mercedes Benz 366 com 281 hp no virabrequim cada preparados pela Megatech Dumon, a Fighter 32 V foi da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h) num tempo muito bom: 7,4 segundos (apenas 2 segundos a mais que a média da maioria das lanchas equipadas com motor de popa). Com os motores na rotação máxima, chegamos a 29,5 nós (54,6 km/h), desempenho adequado a este conjunto. A Fighter 32 V obviamente poderia ser equipada com motores mais potentes (como os Mercedes 366 de 320 cv), mas seria um desperdício de reais e de cavalos, pois esta lancha não foi projetada para motores de alta potência. Como referência, as primeiras lanchas Carbrasmair 32 saíam da fábrica com dois motores Mercedes Benz 352 com 153 hp cada e atingiam cerca de 18 nós (33 km/h). Limitando a potência de cada motor em 281 hp como neste barco, por exemplo, paga-se menos pe-

los propulsores e também no momento de abastecer. A 2.200 rpm pode-se navegar cerca de 207 milhas (383 km) — o suficiente para ir de Santos (São Paulo) a Angra dos Reis (no Rio de Janeiro), sem reabastecer — mantendo a confortável velocidade de 22,2 nós (41,1 km/h).

O acesso aos motores — mais fácil a bombordo, já que o móvel opcional da televisão dificulta esta operação no motor de boreste — é feito removendo-se os assentos dos sofás. Os lemes e a barra de ligação entre eles podem ser alcançados sem muita dificuldade.

Elegante e bem construída, esta nova versão da Fighter 32 V é um exemplo a ser seguido: traz à tona os bons barcos do passado com os recursos que a tecnologia naval do século 21 permite. ⚓

Informações: Estaleiros Fighter – R. Masato Misawa, 440, CEP 08260-020, São Paulo (SP), tel. (11) 6521.7890, site [www.estaleirosfighter.com.br](http://www.estaleirosfighter.com.br)



**CASCO** Projetado pelo mestre Joachim Küsters com 23 graus de “V” na popa, tem excelente capacidade para cortar ondas






**O QUE VEM COM O BARCO** (itens principais): ■ Cunhos ■ guarda-mancebo (com porta-defensas) em aço inox ■ luzes de navegação ■ plataforma de popa com escada em aço inox ■ bombas de porão ■ caixa de águas servidas ■ lançador de âncora ■ iluminação indireta no cockpit de popa ■ bússola ■ relógios para indicar o nível dos tanques de combustível e água ■ vaso sanitário elétrico ■ 1 gaiúta ■ 4 vigias ■ 1 bateria para serviço ■ 2 baterias para partida dos motores. **OPCIONAIS:** ■ gerador ■ ar-condicionado ■ eletrônicos (GPS/chartplotter, sonda, rádio VHF com antena, radar) ■ capota conversível com estrutura de aço inox ■ âncora com 3 m de corrente e 50 m de cabo ■ banco de popa ■ mesa de popa ■ buzina a ar ■ carreta de encaixe de ferro ■ defensas ■ farol de proa com controle remoto ■ flapes hidráulicos ■ forno de microondas ■ guincho elétrico para âncora ■ identificação da embarcação (adesivos) ■ sistema de água quente (boiler) ■ tapetes na praça de popa e no convés do flybridge ■ cadeira de pesca ■ fechamento do salão em vidro ■ documentação ■ transporte.

**MOTORIZAÇÃO UTILIZADA:** 2 motores a diesel Megatech Dumon 366 de 6 cilindros, 6 litros e 281 hp no virabrequim cada, acoplados a reversores ZF 220 A1, com relação de transmissão de 1,53:1 e hélices Person de nibral (4 pás) de 19" x 23".

**OPCIONAIS:** 2 motores a diesel de centro de 247 a 316 hp cada.

**CONSTRUÇÃO:** gelcoat isofáltico com proteção contra os raios ultravioleta do sol e também contra a osmose. As duas primeiras camadas do casco, depois do gelcoat, são laminadas com resina esterevinilica; nas demais camadas é utilizada resina ortofáltica. Costado, antepeços (4) e convés são laminados em estrutura sanduíche com núcleo de espuma de PVC rígida (Divinycell). O porão é revestido com gelcoat. O chassi é formado por 7 covernas e 4 longarinas.

## VELOCIDADE E AUTONOMIA

 rpm	 dB-A	 nós	 L/h	 aut. (M)
1.400	-	10,2	11	501
1.600	-	12	16	405
1.800	-	15,2	26	316
2.000	-	18,1	40	244
2.200	-	22,2	58	207
2.400	-	25,1	76	178
2.600	-	27,1	90	163
2.800	-	29,5	115	139

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e o consumo é estimado. 3) Medições feitas com 5 adultos a bordo, 550 litros de óleo diesel e 300 litros de água.