



# ANGRA 28

**SOLÁRIO NA PORTA**  
Na proa, a espreguiçadeira de bombordo é, também, a "porta" de entrada da cabine (acima e no detalhe)

## Duas em uma

A Angra 28 tem proa aberta e cabine, ao mesmo tempo

O projeto da Angra 28 surgiu quando Leonardo Chiavacczoli, dono do estaleiro Coral, descobriu que a grande maioria dos seus clientes raramente usava a cabine de suas lanchas. Então, ele bolou um modelo com aproveitamento máximo da área externa do casco (ou seja, com proa aberta) e se certificou que, mesmo assim, o barco poderia ter uma cabine, se aumentasse um pouco a altura do casco. Assim começou a história de sucesso da Angra 28, uma lancha que desde seu lançamento, no Rio Boat Show do ano passado, tornou-se campeã de vendas do estaleiro.

Não fosse, porém, pelo seu costado alto e as três vigias no casco, a Angra 28 jamais seria percebida com uma lancha cabinada. Afinal, ela tem um aproveitamento total do convés, com dois sofás tipo espreguiçadeira na proa, outra espreguiçadeira ao lado do banco (duplo) do piloto e um grande sofá em L na parte traseira, que, ao todo, oferecem bom conforto para sete pessoas. Mas seu diferencial é mesmo o fato de ter uma cabine (com cama de casal, banheiro fechado e uma espécie de saleta) "escondida" sob o cockpit, quase à meia-nau, e que acomoda muito bem duas pessoas em pernoite. Ela ocupa inteligentemente todo o espaço "oco" entre o convés e o fundo do casco e sua entrada é "camuflada" por uma porta basculante, que nada mais é do que uma espreguiçadeira da proa aberta, que se ergue e baixa por uma alça. Um truque sensacional e uma aula de aproveitamento de espaço a bordo.

A Angra 28, que mede 8,61 m (ou 28,2 pés de comprimento, incluindo a plataforma de popa que é incorporada ao casco) é disponível em três versões. A mais simples, identifi-

cada apenas como Angra 28 mesmo, vem de fábrica com chave geral, duas baterias, bomba de porão e carreta de encalhe, entre alguns outros poucos acessórios. Já a versão L sai do estaleiro com vários equipamentos extras, incluindo vaso sanitário e bússola. E a versão Full, como a que testei, é a mais bem equipada, com completo material de salvatagem e sanitário elétrico.

### Como ela é

A Angra 28 Full tem plataforma de popa espaçosa, com praticamente um metro de comprimento, que é um excelente apoio para embarcar e, também, para quem sai da água. Nela, há dois paíóis que servem para guardar pequenos objetos que possam ser molhados, como o ancorote de popa e os cabos de amarração. Uma portinhola facilita o acesso ao cockpit, cuja principal característica é a amplidão: na parte central, entre a popa e a bancada do minibar há uma área livre com 2,56 m<sup>2</sup>, excelente espaço para levar equipamentos de mergulho, por exemplo, quando a mesa de centro for removida. Para proteger os passageiros contra o sol, a lancha, nas suas versões L e Full, já vem de fábrica com capota, que, opcionalmente, pode ter até fechamento total.

Na parte esquerda do cockpit, fica o sofá em L, onde quatro adultos se acomodam sem bater os cotovelos e, sob ele, mais dois paíóis para guardar defensas, material de limpeza e outras tralhas. Dentro de um desses paíóis, está a chave geral, que, no entanto, tem um problema: como fica perto da tampa, pode ser molhada durante a lavagem dos estofados, por exemplo. Atrás do banco de pilotagem, que é duplo, há uma grande bancada, equipada com lixeira, pia (com tampa), fogão a gás (opcional), caixa térmica, porta-copos e um armário de tamanho suficiente para guardar panelas, pratos, talheres e alguns mantimentos. Já a espreguiçadeira ao lado do piloto serve como solário.

O posto de comando é confortável, com suporte para os pés e assento rebatível, com trava. No painel, há um bom espaço para os relógios da motorização, mesmo sendo dois motores. Ali também cabem, com folga, um eletrônico do tipo 3 em 1



**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**

UM BARCO INTELIGENTE A Angra 28 é a primeira lancha brasileira de proa aberta com cabine, o que se percebe pela existência de vigias no costado, que, por isso mesmo, é bem alto



**VELOCIDADE MÁXIMA**  
37,3 nós (a 5 000 rpm)

**VELOCIDADE DE CRUZEIRO**  
28 nós (a 4 000 rpm)

**AUTONOMIA**  
126 milhas (a 4 000 rpm)

**ACELERAÇÃO**  
6,3 s (até 20 nós)

**POTÊNCIA**  
300 hp (nos hélices)

Por Marcio Dottori

Fotos Bruno Castaing



Âncora: sob a proa



Proa: a espreguiçadeira de bombordo é uma porta difarçada



Cockpit: gaiúta da cabine protegida pelo pára-brisa

# BROCKER NÁUTICA YACHTS®

## FORA DA VISTA

A âncora fica encoberta pelo casco da lancha, o que é mais bonito, mas obriga ir até a proa para enxergá-la, mesmo com o uso de guincho



Cabine: pernoite para dois, sem aperto

## COMODIDADE CAMUFLADA

A Angra 28 tem casco com estrutura reforçada e agrada pelo conforto do convés e cabine, que tem cama de casal, saleta e é ventilada por duas vigias e uma gaiúta protegida do vento pelo pára-brisa ao lado do comando (*no alto, à dir.*).

Para entrar, basta puxar uma alça, na lateral de uma das espreguiçadeiras que ficam na proa (*acima*)



Casco: reforçado e com bom acabamento

# A entrada da cabine fica escondida debaixo de uma das espreguiçadeiras

## BROCKER NÁUTICA

## YACHTS®

### Como ela navega

(GPS/chartplotter e sonda), com tela de 6 polegadas, rádio VHF e quadro de disjuntores. Na proa, fica o guincho da âncora, que é opcional. Detalhe: o ferro fica embutido e, portanto fora da vista do piloto. É mais bonito, porém mais trabalhoso, porque é necessário ir até a proa para enxergar a âncora na operação de lançá-la ou recolhê-la da água. O paiol do ferro é bem profundo, o que é ótimo para o funcionamento do guincho, mas falta uma mangueira de água salgada para lavar a amarra e a âncora antes de guardá-las.

Já o acesso à cabine é feito através da espreguiçadeira de bombordo, que funciona como “porta” e tem uma alça embutida para levantá-la, o que é difícil de fazer de dentro da cabine, principalmente para mulheres e crianças. Na cabine, porém, a primeira impressão é a surpresa com o tamanho do ambiente, que tem um pequeno sofá, uma cama de casal em L bem espaçosa (com 2,04 metros de comprimento por 1,34 metro num lado e 1,81 metro no outro), banheiro, armários e até forno de microondas — este, opcional. O pé-direito na cabine é razoável: 1,70 metro na entrada e 1,77 metro no banheiro, cujo ponto fraco é a porta, de apenas 85 centímetros de altura. Para resolver este inconveniente, o estaleiro está desenvolvendo um acesso direto do cockpit para o banheiro, que será feito da mesma maneira que a entrada para a cabine: erguendo-se a espreguiçadeira do outro bordo da proa.

A ventilação natural interna é feita por uma gaiúta (que fica sob o pára-brisa e, portanto, pode permanecer aberta mesmo com o barco navegando) e duas vigias a bombordo. E é boa. Já o banheiro tem uma vigia própria para ventilação. Se o barco estiver parado e as águas estiverem calmas, dá para deixar a entrada da cabine aberta, o que aumenta bastante a ventilação interior. Mas, em movimento, não, porque a tal espreguiçadeira teria que ficar em pé, o que é impossível nessa situação. Opcionalmente, o estaleiro oferece gerador e ar-refrigerado.

Internamente, a Angra 28 Full é bem construída. A resina ortofáltica usada no casco é de qualidade e as longarinas principais, ou vigas no sentido proa-popa, são superdimensionadas (dariam para ser usadas numa lancha de 35 pés!) e laminadas diretamente no espelho de popa, o que deixa a estrutura mais forte.

Testei a Angra 28 Full nas águas calmas da Baía da Ilha Grande, com ondas baixas e vento de 10 nós. Durante as seis horas que estive a bordo, o casco não deu nenhuma pancada forte contra as ondas, mesmo cruzando a esteira de lanchas bem maiores. Navegando contra o vento, também não fui atingido por respingos. Nas manobras, o costado (altura do casco acima da linha d'água) alto oferece alguma resistência ao vento de través, o que significa que a lancha tem bastante deriva lateral. Isto exige cuidado nas atracações com vento de través. Uma rabeta de hélices contra-rotantes Bravo III elimina a tendência da popa em ir para o bordo que o hélice gira, característica comum nas rabetas monoélices em marcha a ré, mas é preciso acelerar para fazer a lancha girar a contento nas manobras, pois o ângulo de giro da rabeta é pequeno. Como o casco, que usa o mesmo fundo da Angra 32, é alto e tem V profundo, aconselho usar um par de flapes (acessório opcional) para estabilizar a lancha, principalmente se houver muita gente no sofá de bombordo.

## E o motor?

Testei a Angra 28 Full com um motor de centro-rabeta V8 a gasolina, da Mercuriser (Mag 350 Magnum), com 300 hp e rabeta de hélices contra-rotantes, Bravo III. Na ocasião experimentei, também, outra Angra 28, esta equipada com um Mercuriser diesel seis cilindros, de 230 hp, também com rabeta de hélices contra-rotantes. A diferença na aceleração é muito grande: enquanto a lancha com motor a gasolina levou 6,3 segundos para ir da marcha lenta aos 20 nós, a lancha com motor diesel fez o mesmo em 13,6 segundos — mais que o dobro do tempo! No nível de ruído, o motor a gasolina também é melhor, pois é mais silencioso e vibra menos. Na velocidade máxima, a maior potência do motor a gasolina resultou num desempenho 10% melhor: 37,3 nós, contra 33, 8 nós, registrados pela Angra 28 com o diesel de 230 hp.

Mas, no quesito autonomia, a vantagem é para o diesel, que pode navegar 185 milhas com um tanque cheio, mantendo uma velocidade de 28 nós, enquanto que o motor a gasolina faz apenas 126 milhas, nas mesmas condições. Além da maior autonomia, o combustível diesel é cerca de 30%



### ACESSO PELA PROA

O único porém da entrada da cabine é o peso desse tipo de “porta”. Para entrar, não tem problema. Já para sair, é preciso usar um pouco de força

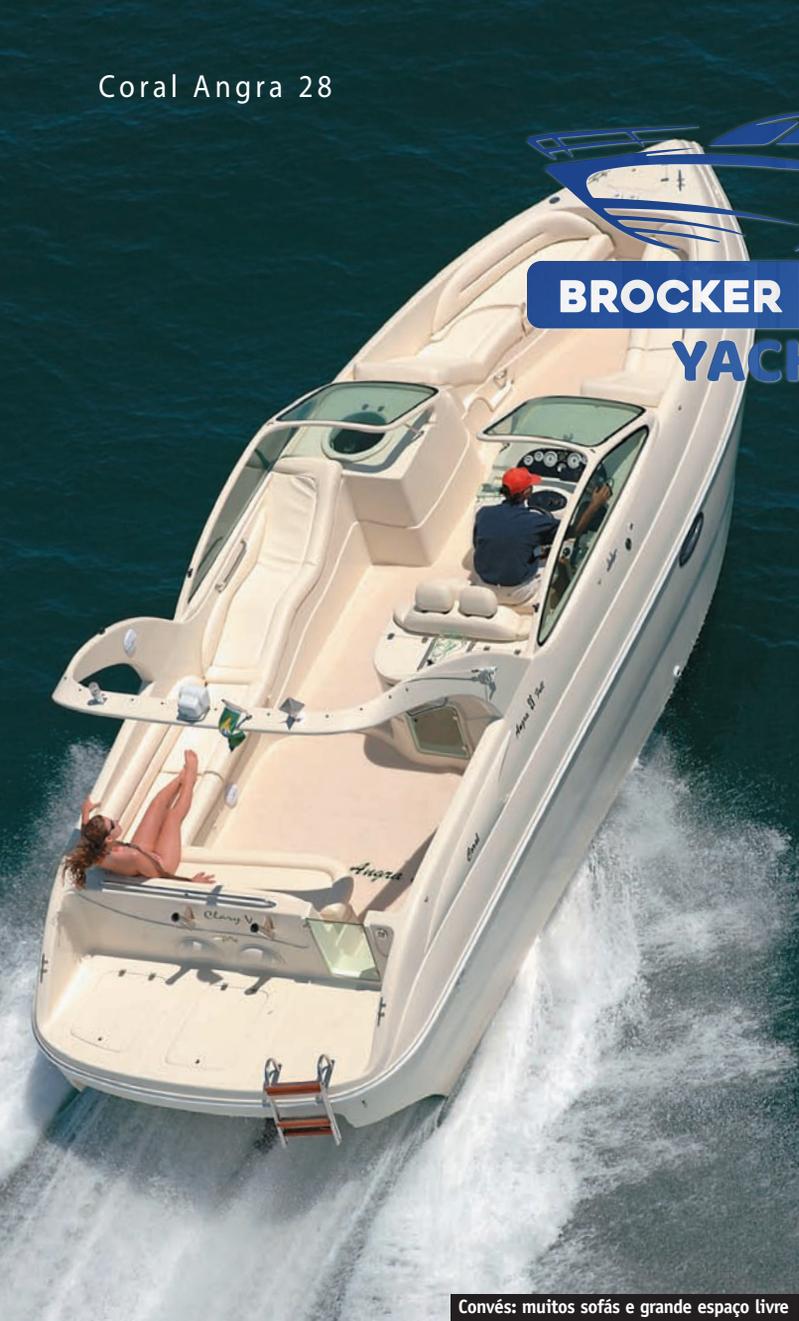
### Dica de quem testou

Esperamos até o estaleiro lançar esta lancha com acesso externo, também, ao banheiro porque ficará bem melhor



## Onde e como testamos

A Angra 28 Full foi testada na Baía da Ilha Grande, em Angra dos Reis, com ondas de 30 centímetros de altura e ventos de 10 nós. A bordo, duas pessoas, 50 litros de combustível, 190 litros de água e um motor Mercuriser Mag 350 MPI (V8 a gasolina, 5,7 litros, com 300 hp no hélice), acoplado a uma rabeta Bravo III, com relação de transmissão de 2,2:1 e hélice de aço inox de passo 22”



Convés: muitos sofás e grande espaço livre



Minibar: pia, porta-copos, caixa de gelo, lixeira e armário

**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**

O cockpit tem ótimo aproveitamento de espaço e sofás por todo lado. No total, cabem sete pessoas

mais barato que a gasolina. Por outro lado, um motor diesel custa bem mais caro e também suas revisões são mais onerosas. O estaleiro também oferece outras opções de motorização para a Angra 28. A gasolina, pode-se usar dois motores V6 de 220 hp cada ou, então, um V8 de 250 a 500 hp. Já com diesel, as opções com dois motores são de 1.7 litro (com 120 hp cada) até 2.8 litros, de 200 hp cada. Para quem prefere apenas um motor diesel, a Angra 28 pode ser equipada com um seis cilindros de 4.2 litros, de 200 a 320 hp.

### Com quem ela concorre

Tecnicamente, a Angra 28 não tem concorrentes diretos, pois é a única lancha no mercado brasileiro com proa aberta e, ainda assim, uma cabine completa. Mas, se a analisarmos apenas pelo seu porte, pode ser equiparada à Futura 28 Sport Fishing, da Tecnoboats, que tem console central com uma minicabine (bem menor que a cabine da Angra 28) sob ele, com vaso sanitário, pia e duas camas de solteiro que podem ser convertidas em uma cama de casal.

### A nossa conclusão

A Angra 28 é pioneira de um novo segmento no mercado: o das lanchas de proa aberta com cabine integral, e reúne alguns pontos positivos tanto de uma quanto de outra. Não fica nada a dever a outras lanchas de proa aberta na faixa dos 28 pés, mas, em relação à cabine, tem só a metade da capacidade de pernoite da maioria das lanchas cabinadas do mesmo porte — justamente por causa do espaço “perdido” com a proa aberta, que, no entanto, permite um outro tipo de uso para o barco. Quer dizer: você perde por um lado, mas ganha no outro.

#### ESPAÇO PARA O PRAZER

A Angra 28 tem uma ótima plataforma de popa e convés desimpedido e bem equipado com paióis, sofás e uma grande bancada, que reúne pia, porta-copos e caixa de gelo (ao lado)

Já seu costado mais alto — necessário para permitir um pé-direito satisfatório na cabine —, exige alguns cuidados, como o uso de defensas grandes nas manobras de atracação, mas não compromete nem a estética do barco. E esta lancha vai ficar ainda melhor quando for lançada sua versão com entrada exclusiva para o banheiro, o que deverá acontecer ainda no início deste ano.

**Quem faz?** Lanchas Coral, [www.lanchascoral.com.br](http://www.lanchascoral.com.br), tel. 21/3448-4763, Rio de Janeiro, RJ.

# Coral Angra 28



**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**



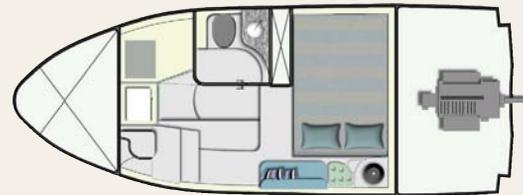
## Pontos altos

A plataforma de popa é grande  
Tem proa aberta e cabine  
O cockpit é bem espaçoso

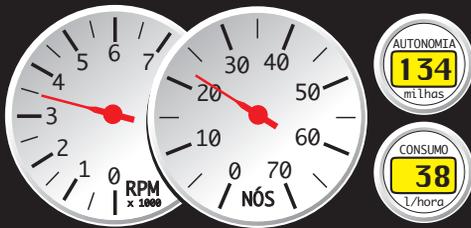


## Pontos baixos

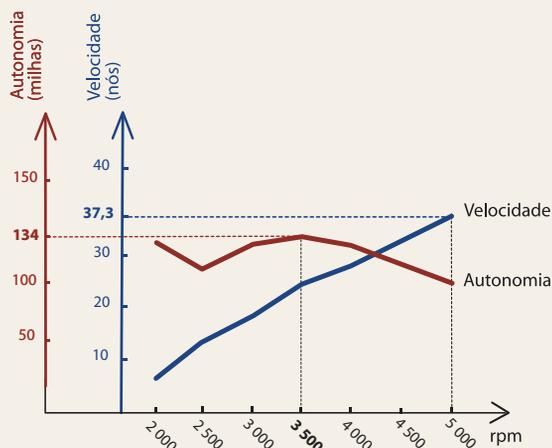
A entrada para o banheiro é apertada  
A porta da cabine é pesada  
O costado alto dificulta manobras com vento



## Melhor aproveitamento



| rpm   | vel. (nós) | cons. (litros/h) | rendimento (milhas/litro) | rendimento (litros/milha) | autonomia (milhas) |
|-------|------------|------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| 2 000 | 8          | 15               | 0,53                      | 1,88                      | 120                |
| 2 500 | 10,7       | 23               | 0,47                      | 2,15                      | 105                |
| 3 000 | 18         | 32               | 0,56                      | 1,78                      | 127                |
| 3 500 | 22,7       | 38               | 0,60                      | 1,67                      | 134                |
| 4 000 | 28         | 50               | 0,56                      | 1,79                      | 126                |
| 4 500 | 32         | 65               | 0,49                      | 2,03                      | 111                |
| 5 000 | 37,3       | 86               | 0,43                      | 2,31                      | 98                 |



## Como ela é

|                          |                    |
|--------------------------|--------------------|
| ▪ Comprimento            | 8,61 m             |
| ▪ Boca                   | 2,95 m             |
| ▪ Calado com propulsão   | 0,95 m             |
| ▪ Ângulo do V da popa    | 24 graus           |
| ▪ Borda-livre na proa    | 1,27 m             |
| ▪ Borda-livre na popa    | 1,28 m             |
| ▪ Combustível            | 250 litros         |
| ▪ Água                   | 190 litros         |
| ▪ Peso sem a motorização | 1 700 kg           |
| ▪ Peso da motorização    | 460 kg             |
| ▪ Capacidade             | 8 pessoas (584 kg) |
| ▪ Projeto                | Coral              |

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.

## Principais equipamentos

Volante • chave geral • 2 baterias • sistema de pressurização de água doce • 2 bombas de porão c/ acionamento automático • carreta semi-rodoviária • 3 extintores de 1 kg • material de salvatagem • indicador de combustível • rádio VHF c/ antena • guarda-mancebo • sistema de som com 4 alto-falantes • bússola • tapete • toldo • móvel c/ pia • armário • geladeira • lixeira • mesa de centro • painel em fibra de carbono • vaso sanitário elétrico • 2 cunhos à meia-nau.



## Principais opcionais

Sistema TV/DVD • tomada de cais • capa • carregador de bateria • complemento da capota para fechamento total do cockpit • farol c/ controle remoto • flapes • GPS • guincho elétrico • forno de microondas • geladeira • porta-caniços • revestimento de madeira teca no cockpit • 2 ventiladores na cabine • sistema de levantamento elétrico do capô do motor • churrasqueira • gerador • ar-condicionado.

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo é estimado.