



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®



RÁPIDA POR VOCAÇÃO

Com projeto original da Cigarette americana, a Top Gun 38 é o barco certo para quem quer uma lancha esportiva, econômica e com boa performance

Por Marcio Dottori - Fotos Lang



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

NAUTICA
TOP GUN 38

VELOCIDADE MÁXIMA
46,1 nós a 3.700 rpm

VELOCIDADE DE CRUZEIRO
35,4 nós a 3.000 rpm

ACELERAÇÃO
9,5 s até os 20 nós

AUTONOMIA
215 milhas a 3.000 rpm

POTÊNCIA
564 hp (no hélice)



Esguias e arrojadas no *design*, as lanchas esportivas (*offshore*) têm um mérito indiscutível: navegam rápido e bem, mesmo em águas agitadas por ondas baixas. A Top Gun 38 — construída no Brasil pela Top Gun Performance Boats — faz parte dessa estirpe, embora em sua versão padrão o fabricante tenha optado por oferecer uma motorização mecanicamente confiável — dois robustos motores diesel Yanmar de seis cilindros em linha e 4,2 litros, acoplados a rabetas Bravo 1 da Mercruiser —, mas aquém do potencial do casco. Ainda assim, eles podem levar a lancha a 46,1 nós (85,4 km/h), velocidade que, comparada à da maioria das lanchas cabinadas (equipadas com *flybridge* ou com comando aberto do mercado), pode ser considerada ótima, pois mesmo no regime de cruzeiro econômico — motores a 3.000 rpm (35,4 nós ou 65,6 km/h) — o



Painel Para acomodar a vasta instrumentação dos motores, os relógios se espalham pelos dois bordos



BROCKER NÁUTICA YACHTS®



desempenho da Top Gun 38 é bem superior ao das lanchas com *flybridge*, que alcançam, normalmente, 30 nós (56 km/h) com os manetes dos aceleradores totalmente para vante. Porém, sabendo-se que o casco da Top Gun 38 pode navegar a 60 nós (111 km/h) ou mais, fica aquela vontade de liberar a adrenalina reprimida pilotando a lancha com a motorização padrão. Claro que é possível inverter o quadro: basta pedir o barco com a motorização mais potente — dois motores V8 a gasolina com 500 hp cada

— que o estaleiro oferece como opcional. Neste caso, a capacidade dos tanques passa de 500 litros para 1.000 litros, já que os dois grandes V8 devem beber, em regime de cruzeiro a 3.500 rpm, por volta de 200 L/h. Mas mesmo neste regime considerado “manso”, o ponteiro do velocímetro poderá bater nos 50 nós (93 km/h). Vale lembrar, porém, que a qualidade da nossa gasolina deixa a desejar para os motores de alta potência, mais sensíveis ao combustível do que os propulsores de média e de baixa po-

tência. Daí a principal razão do estaleiro oferecer os Yanmar de 300 hp como motorização padrão, podendo-se usar também os novos Volvo KAD 300 DP-G (seis cilindros diesel de 3,6 litros e 270 hp no hélice).

O teste foi efetuado nas proximidades da Baía de Santos (SP), com ondas baixas, que foram solenemente ignoradas pelo casco cortante da Top Gun 38. Saindo da marcha lenta até atingir nossa velocidade de referência para a prova de aceleração (20 nós ou 37 km/h), cronometramos 9,5 segundos. A mano-



Cockpit Bancos anatômicos dão conforto ao piloto e ao acompanhante para um navegar mais esportivo

brabilidade é boa tanto na média quanto na alta velocidade, com a lancha guiando rápido e sob controle para ambos os bordos. Como a posição das rabetas, controladas pelo dispositivo chamado *power trim*, pouco influem no desempenho desta lancha, o fabricante optou por deixar o comando dos flapes nos manetes (na montagem tradicional o comando da inclinação da rabetas fica junto aos manetes do acelerador). Aprovei a mudança, pois o controle dos flapes neste caso é feito com muito mais frequência do que o *power trim*.

Notável no painel da Top Gun 38 é o grande número de relógios da motorização que avançam até o bordo do acompanhante. Pessoalmente, embora existam alarmes sonoros que disparam quando a temperatura da água de arrefecimento sube ou se a pressão do óleo lubrificante abaixa muito, prefiro instalar os relógios bem aos olhos do piloto, pois é desconfortável ter de virar o pescoço constantemente para monitorar os motores. Existe espaço no painel para os eletrônicos (o ideal é utilizar um GPS/chartplotter/sonda tipo ►

Teste 591



Motorização Os dois motores Yanmar de 6 cilindros são montados com capricho. Há um bom espaço ao redor dos propulsores para a manutenção de rotina

“três em um”), para a bússola e para o rádio VHF. Para uma pilotagem mais esportiva, os assentos dos bancos dianteiros rebatem, possibilitando que piloto e acompanhante fiquem de pé. O acabamento geral do barco é bom, com destaque para o compartimento dos motores, onde a montagem é no capricho: espelho de acrílico sob a tampa, suporte de apoio dos motores no casco em alumínio, gelcoat em toda a praça de máquinas e curvas do escapamento em inox polido. Bonito de ver! Baterias, correias, filtros e varetas de verificação do nível de óleo lubrificante têm fácil acesso. Opcionalmente o estaleiro oferece um sistema de levantamento elétrico da tampa do compartimento dos motores.

Na cabine a Top Gun 38 tem banheiro fechado (com 1,39 m de pé-direito), bar, dois sofás laterais (um com 2,17 m e o outro com 1,73 m) e uma

cama de casal na proa. A ventilação natural (feita por duas gaiútas de 40 cm x 50 cm) é deficiente para o volume da cabine, mas as acomodações embaixo do convés não são mesmo o ponto forte das lanchas esportivas deste porte. Em prol da estética, o convés é liso (sem superfície antiderrapante) e há somente um corrimão de inox no centro. Portanto, para se

chegar até a proa deve-se tomar cuidado para não escorregar. Um calçado tipo *dockside* é aconselhável ao se aventurar por lá. Para colaborar na estética do barco e não atrapalhar quando não estiverem em uso, os seis cunhos são de embutir. ⚓

Outras informações com Top Gun Performance Boats, Rua Funchal, 1.140, Guarujá - SP, tel. (13) 3358-4663 e internet www.topgunboats.com.br

FICHA TÉCNICA

Modelo	Top Gun 38
Comp. máximo	12,50 m
Comp. do casco	11,60 m
Boca	2,45 m
Calado com propulsão	0,95 m
Borda-livre na proa	1,03 m
Borda-livre na popa	0,74 m
Ângulo do “V” na popa	22 graus
Pé-direito salão (entrada)	1,25 m
Pé-direito banheiro	1,39 m
Combustível/Água	500/100 L
Peso da motorização	1.032 kg
Peso sem motor	2.400 kg
Passageiros dia	10 pessoas
Projeto	Cigarette EUA

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre

VELOCIDADE E AUTONOMIA

rpm	dB-A	nós	L/h	aut. (M)
1.500	-	11	32	155
2.000	-	17,6	40	198
2.500	-	27,4	57	216
3.000	-	35,4	74	215
3.500	-	42,4	98	195
3.700	-	46,1	122	170

Obs: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1M = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e o consumo é estimado. 3) Medições feitas com três adultos a bordo e 275 litros de óleo diesel e 100 litros de água.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 2 motores diesel Yanmar modelo 6LP-STZE de 4,2 litros, seis cilindros em linha, 282 hp no hélice cada, acoplados a rabelas Mercruiser Bravo 1, com relação de transmissão de 1,5:1 e hélices de inox de três pás de 14,25" x 28". Opcional: 2 motores diesel Volvo KAD 300 DP-G (270 hp no hélice cada), ou 2 motores a gasolina Mercruiser de 500 hp cada.

O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): ■ seis cunhos ■ dois passa-cabos ■ plataforma de popa com escada ■ verdugo em inox ■ duas gaiútas de 40 cm x 50 cm ■ dois bocais (agulheiros) para abastecimento de óleo diesel ■ um bocal para abastecimento de água ■ luzes de navegação ■ mastro para bandeira ■ chuveiro para água doce na popa ■ duas geleiras ■

bancos para piloto e acompanhante importados com assento rebatível ■ capota ■ som rádio/CD com quatro alto-falantes ■ dois extintores de incêndio ■ mesa de cockpit rebatível ■ dois apoios para os pés do piloto e do acompanhante ■ velocímetro ■ buzina ■ bússola ■ quatro porta-copos ■ estofamento completo ■ quadro de disjuntores ■ vaso sanitário ■ pia e chuveiro no banheiro ■ isolamento termoacústico e iluminação no compartimento dos motores ■ duas baterias ■ chave geral ■ bombas de porão elétrica e manual ■ sistema de pressurização de água doce. (opcionais): ■ motorização ■ CD player com disqueteira ■ rádio VHF ■ filtros de água salgada ■ carregador de bateria de 30 A ■ GPS tipo chartplotter com sonda ■ tomada 12 V ■ tomada de cais ■ timão ■ flapes ■ indicador de flapes ■ sistema elétrico de

levantamento da tampa do compartimento dos motores ■ comando (acelerador/reversor) dos motores ■ bomba de porão de 2000 GPH ■ relógios completos dos motores
CONSTRUÇÃO: Laminada manualmente com gelcoat isofitálico Norpol (com proteção contra raios ultravioleta) e resina ortofitálica nas demais camadas. Espelho de popa de compensado naval (2 x 40 mm). É utilizada espuma de PVC rígido (Divinycell) no costado e no convés. As anteparas, as cavernas e as longarinas são feitas com sanduiche de compensado naval. Para reforçar o fundo do casco, é usado tecido de fibra de vidro tipo biaxial