

Superboats V52



BROCKER NÁUTICA YACHTS® V52

A mais veloz

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



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



Teste



BROCKER NÁUTICA

...adorar este barco. A boca estreita, o perfil esguio e uma legítima offshore, a ausência de pára-brisa e três hélices 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)

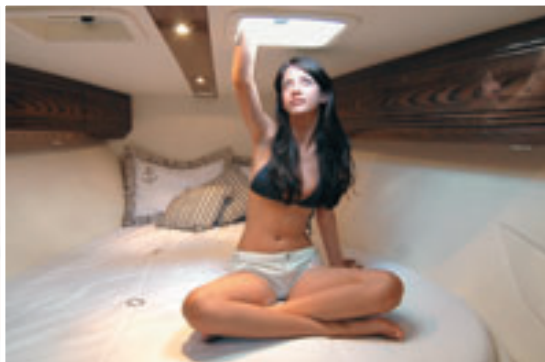
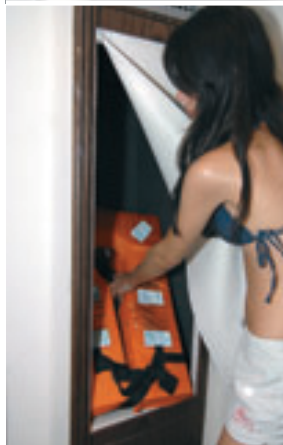


Superboats V52



Como ela é

Para proteger as portas dos armários, uma grande plataforma clássica solário e entre ele e a plataforma de popa, um compartimento para guardar objetos. Brocker Náutica 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 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.



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

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
lança offshore.
Ela tem quatro
bancos bem
confortáveis na
popa e dois no
cockpit



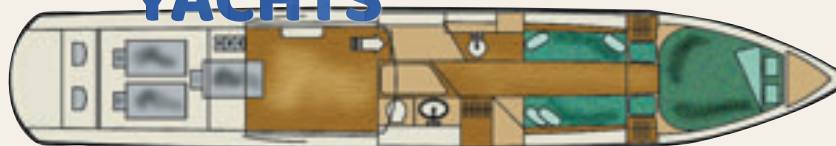
Supernats V52

BROCKER NÁUTICA

YACHTS®

↑ 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

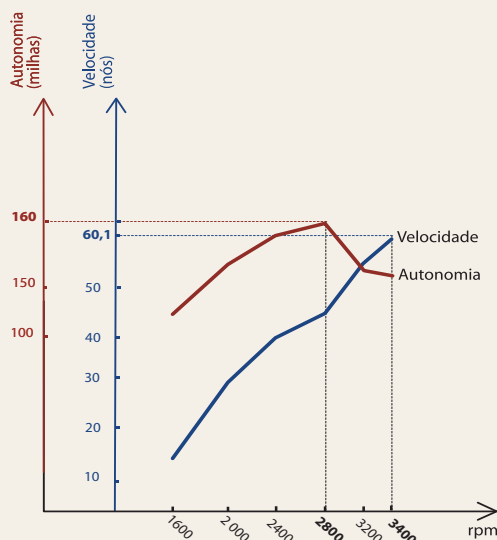


Principais opcionais

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



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.

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.