



Boa arrancada:
20 nós em 11,7 s

Tem duas camas de
casal e três sofás

A cabine tem
1,90 m de altura!

O acabamento
é bem básico

Banheiro com chuveiro
manual e vaso químico

As vigias e gaiútas
são pequenas

O costado é
bem alto

CIMITARRA 290

Muito por pouco

A nova 29 pés da Cimitarra mantém as características de ótimo espaço com preço baixo



Velocidade máxima
34,5 nós (a 4 700 rpm)
Velocidade de cruzeiro
28,2 nós (a 4 000 rpm)
Autonomia
91 milhas (a 4 000 rpm)

DICA DE QUEM TESTOU

Embora o estaleiro ofereça um motor diesel de apenas 190 hp, o ideal para o porte desta lancha é entre 300 hp e 320 hp

O nome Cimitarra é muito popular no Brasil. Nos anos 80, mais de 700 lanchas desta marca foram construídas por um estaleiro de Pernambuco, que não existe mais. Mas o nome ficou e hoje é usado por um estaleiro gaúcho (oposto, portanto, até na geografia...), que não tem nada a ver com o primeiro. Nem ele nem as lanchas agora produzidas, ainda que sob o mesmo nome. Mas ficou a confusão e um ou outro comentário maldoso do passado. As atuais Cimitarra seguem um inteligente projeto sueco, país para onde são exportadas. Todas são marcadas por costados bem altos, que geram cabines sensacionais na altura, motorização de pequeno porte, acabamento básico e, por isso mesmo, preços altamente atraentes se comparados aos da concorrência. É o que acontece com este modelo, o mais recente da marca, de 29 pés, que custa a partir de R\$ 150 mil (quando equipado

com um único motor centro-rabeta de 245 hp, a gasolina), R\$ 175 mil (diesel, 190 hp), ou, ainda, R\$ 165 mil (motor Volvo 5.7 a gasolina), como nesta versão testada.

Como ela é

A princípio, a Cimitarra 290 sugere uma versão maior do modelo 270, que custa R\$ 40 mil a menos, mas, na verdade, é uma versão menor da 340, que custa R\$ 50 mil a mais. Sua cabine (com nada menos que 1,90 metro de altura!) é bem ampla e possui duas camas de casal de excelente tamanho, três sofás (dois deles viram a tal segunda cama de casal, que fica debaixo do cockpit central), pia, mesa removível e banheiro, este com chuveiro manual e vaso sanitário químico, daqueles que você mesmo tem de jogar o conteúdo fora. Mas é melhor assim, porque 90% dos barcos com vasos fixos não possuem tratamento de esgoto, que vai

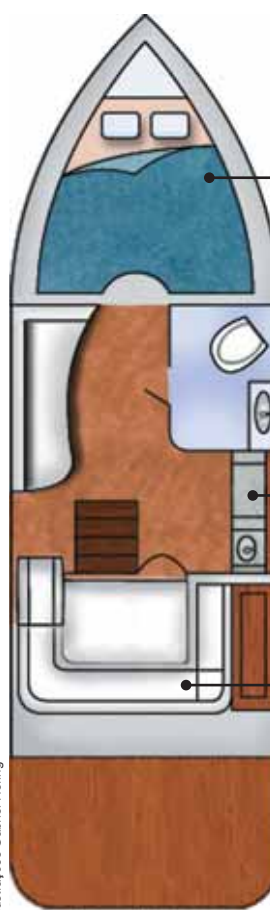
direto para a água em volta do próprio barco. Lamentável... É uma cabine bem espaçosa, segura (funciona como um segundo casco, superposto ao externo) e à prova de claustrofobia, mas, ainda assim, excessivamente fechada e com carência de vigias e gaiútas maiores — característica de barcos feitos para o frio clima europeu. Tanto que praticamente exige ar-condicionado — problema para o qual o estaleiro oferece (opcionalmente) um aparelho de uso doméstico, que, por outro lado, custa dez vezes menos que um similar náutico. Soluções econômicas assim também são adotadas no acabamento geral do barco, bem básico (como nos estofamentos, por exemplo), e na motorização, que no entanto, e por usar motor de pequeno porte e conseqüentemente mais leve, tem o mérito de gastar menos combustível, fazer o barco entrar rapidamente em planeio e navegar bem.

Como navega

Testamos a Cimitarra 290 nas proximidades da Baía de Guanabara, com ondas curtas e ventos de 10 nós. Nessas condições, digamos "chatas" para navegar com uma lancha deste porte, por conta das ondas em seqüência, ela avançou a 20 nós contra as ondas sem transmitir pancadas duras aos ocupantes e a 30 nós a favor das ondulações, com muita maciez. Isso mostra que seu casco é adequado para navegar em nossas águas costeiras. Nas manobras, em parte graças à rabeta com hélices contra-rotantes, também foi bem ágil, o mesmo acontecendo com a aceleração: gastamos 11,7 segundos para chegar aos 20 nós, o que é razoável, mas poderia ser melhor se os hélices fossem de passo mais curto. Nem mesmo o costado bem alto (muito acima da média em lanchas deste porte) comprometeu o equilíbrio do casco nas curvas. Ficou, assim, a boa impressão e a certeza de que, pelo que custa, a Cimitarra 290 tem uma das melhores relações custo/benefício do mercado.

Quem faz?

Cimitarra, www.cimitarra.com.br, tel. 51/3388-4444.



Ilustrações Gabriel Hering



CABINE É bem ampla e tem duas camas de casal, além de banheiro fechado



SALÃO Tem excelente pé-direito e cozinha bem espaçosa. A mesinha é desmontável



PERNOITE Os sofás debaixo do cockpit central viram uma segunda cama de casal

Fotos Fernando Monteiro



POUCOS CAVALOS

A Cimitarra vai bem com um motor de médio porte. Com isso, fica leve, gasta menos combustível e entra rápido em planeio

Resumo



Melhor rendimento

rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2 000	8,5	17	0,50	2,00	90
2 500	11,8	24	0,49	2,03	89
3 000	16,6	32	0,52	1,93	93
3 500	23,2	41	0,57	1,77	102
4 000	28,2	56	0,50	1,99	91
4 500	33,2	67	0,50	2,02	89
4 700	34,5	91	0,38	2,64	68

Autonomia (90% do tanque) em milhas náuticas. Velocidades obtidas com GPS e o consumo é estimado. Testada com um motor Volvo 5.7 GXi V8, centro-rabeta gasolina, de 320 hp, acoplado a rabeta DPS, com relação de transmissão de 1,78:1 e hélice de aço inox F4.

Já vem com

Mesas interna e externa de madeira • painel elétrico • luzes de navegação • pia no cockpit • vaso sanitário portátil • chuveiro no banheiro e chuveirinho na popa.

Ela é assim

Comprimento/boca: 9,70/3,00 m	Motor: centro-rabeta, 300/320 hp
Calado com propulsão: 0,95 m	Peso sem a motorização: 2550 kg
Borda-livre proa/popa: 1,05/1,33 m	Peso da motorização: 459 kg
Pé-direito na cabine: 1,77 a 1,90 m	Pessoas dia/pernoite: 9/4
Ângulo do V na popa: 20 graus	Projeto: Steinberg/Suécia
Combustível/água: 200/28 litros	

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres

↑ PONTOS ALTOS

- > Preço bem atraente
- > Altura excepcional da cabine
- > Cabine totalmente estanque

↓ PONTOS BAIXOS

- > Tanque de combustível pequeno
- > Pouca ventilação na cabine
- > Acabamento bem básico