



**Velocidade máxima**  
37,8 nós (a 3 500 rpm)

**Velocidade de cruzeiro**  
27,8 nós (a 2 800 rpm)

**Aceleração**  
13,4 s (até 20 nós)

**Autonomia**  
170 milhas (a 2 800 rpm)

**Potência**  
634 hp (na hélice)

# CIMITARRA 410 FLY

## Flybridge para todos

Com preço quase imbatível, a Cimitarra 410 Fly é uma ótima opção para quem quer entrar no mundo das lanchas com dois comandos, mas não faz questão de muito luxo

## SURPRESA NA ÁGUA

Apesar do costado alto e da própria altura do flybridge, a 410 Fly navega bem e é mais estável do que se imagina

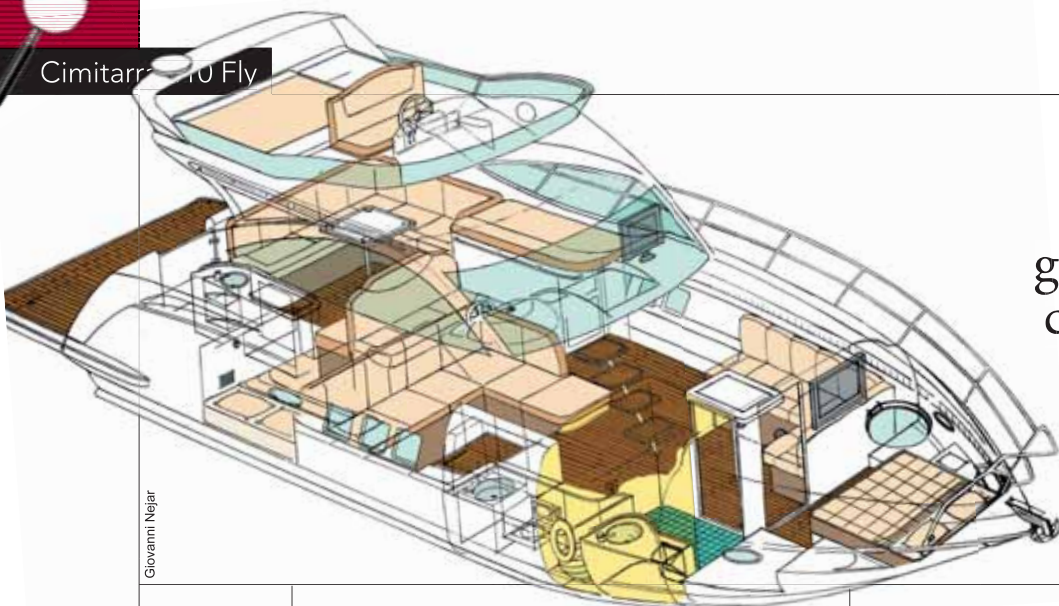


**B**rasileiros adoram lanchas com flybridge, mas compram bem menos embarcações desse tipo do que gostariam por conta de um único “detalhe”: o preço. Quase sempre inspiradas em modelos importados, as lanchas com fly vendidas no Brasil custam pelo menos 20% a mais que os barcos convencionais do mesmo porte, daí a retração dos compradores. Foi pensando nisso que o estaleiro gaúcho Cimitarra decidiu investir em uma lancha que tivesse comando duplo, mas preço acessível. Criou, assim, uma nova versão para uma família de lanchas produzidas sobre o mesmo casco, de 41 pés, da qual já fazem parte a 410, de comando aberto (testada por NÁUTICA na edição 239), e a 410 Hard Top, de comando fechado e teto solar.

Nasceu assim a Cimitarra 410 Fly, que apesar de não ter o mesmo padrão de acabamento das lanchas importadas, é bonita e com muitos pontos altos, além do próprio flybridge, claro. Com pouco mais de 42 pés de comprimento — conside-

rando a plataforma de popa, que por sinal é enorme, com 3,40 m de largura por 2,00 m de comprimento — tem duas suítes e duas salas, além de uma cabine com altura que passa dos 2,10 m — graças ao costado alto. Outra vantagem em relação às lanchas com fly do mercado é que a 410 usa um par de motores de centro-rabeta, em vez de centro e pé-de-galinha, como é mais comum. E neste nosso teste, equipada com dois motores de 330 hp cada, seu desempenho foi bem impressionante, quase esportivo mesmo, com excepcionais 37,8 nós de velocidade máxima, o que a classifica como a lancha com flybridge mais veloz já testada por NÁUTICA nessa faixa.

Além disso, ainda tem o atrativo do preço, bem interessante: cerca de R\$ 700 000 quando equipada com um par de motores diesel de 260 hp, valor equivalente ao de uma lancha de 36 pés de comando aberto, ou cerca de pouco mais da metade do de uma lancha com fly de 38 pés, modelo quase sempre de entrada nesse tipo de barco de dois andares.



Giovanni Nejar

Junto com o flybridge, ela ganhou um salão coberto na praça de popa. E a cabine manteve a mesma altura: ótimos 2,16 m

## Como é

Junto com o flybridge, que tem lugar para cinco pessoas, um grande solário e acesso por uma boa escada na popa, a Cimitarra 410 também ganhou um salão coberto, logo abaixo dele. A configuração desse salão é a mesma da versão dessa lancha com comando aberto, mas não há uma praça de popa, como acontece com a maioria das lanchas com fly. Nesse salão, há bom espaço para até dez pessoas

sentadas num grande sofá em L, dois bancos duplos e um divã. Mas, especialmente para quem fica no banco de comando, esse local é um tanto quente, por falta de ventilação natural — nenhuma das janelas abre. A única forma de resfriar esse ambiente nos dias mais quentes é instalando um ar refrigerado, que não vem de série.

Também para descer à cabine — que na versão fly é igual à do modelo de comando aberto —, é preciso um pouco de cuidado, pois a escada não tem corrimão. Mas, uma vez lá dentro, espaço é o que não falta nessa lancha. A sala é bem grande, com dois bons sofás, sendo que um deles, quase debaixo da escada, pode ser convertido em cama de casal. Há ainda duas suítes, o que amplia para seis a capacidade de pernoite. O mais impressionante, porém, é a altura da cabine, com quase 2,20 m, que aumenta mais ainda a sensação de conforto. Já a cozinha tem tamanho apenas razoável para o porte dessa lancha e, embora possa ser completa, todos os eletrodomésticos são itens opcionais e pagos à parte. Há dois banheiros, ambos com boa altura (mais de 1,80 m), mas nenhum deles com boxe fechado, e o da suíte de popa é bem acanhado na largura. Vasos sanitários elétricos, como os das fotos deste teste, foram instalados pelo dono do barco — os originais continuam sendo sanitários portáteis químicos, que, na visão do estaleiro, não poluem o meio ambiente.



## ALTOS E BAIXOS

O flybridge não é tão grande, é verdade. Mesmo assim, tem lugar para cinco pessoas e um bom solário de casal — mas seu acabamento deixa a desejar. E o banco de pilotagem é duplo



## QUEM FAZ



## COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Guarujá, SP
- **CONDIÇÕES:** mar um pouco agitado, com ondas de meio metro e ventos fracos
- **A BORDO:** 3 pessoas, 450 litros de combustível e 200 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 de centro-rabeta Volvo D6, de 330 hp cada, 6 cil., 5,5 l, diesel, com rabeta Duo Prop com relação de redução 1,76:1.

O estaleiro gaúcho Cimitarra já tem mais de dez anos no mercado e produz lanchas cabinadas de 27 a 50 pés. A 410 Fly pertence a uma família de barcos na qual se incluem, também, uma versão de comando aberto e uma hard top. Para saber mais, acesse [www.cimitarra.com.br](http://www.cimitarra.com.br) ou ligue para 51/3388-4444.

**ESPAÇOSA,  
MAS...**

A sala da cabine acomoda oito pessoas em dois sofás bem confortáveis, mas falta um corrimão na escada. E um dos sofás pode ser convertido em uma terceira cama de casal



**DUAS  
SUÍTES**

Os dois camarotes têm boas camas de casal, o que permite dormir a bordo sem apertos. O banheiro da suíte principal (acima) é ajeitadinho, mas não tem boxe. Há, também, uma pequena cozinha na cabine



**DENTRO E FORA**

O cockpit forma um salão com bom espaço para circulação e sofás confortáveis, incluindo um divã. Mas como nenhuma de suas janelas pode ser aberta, fica um pouco quente, especialmente no posto de comando interno. Mas navegando ela agrada bastante



**Como navega**

Apesar de seus 42 pés, a Cimitarra 410 Fly tem apenas 3,60 metros de boca, cerca de 20 a 30 centímetros menos que suas concorrentes menores até do que ela. Dito assim, pode parecer um casco instável. Mas não é. Por outro lado, essa característica — aliada à motorização de centro-rabeta e ao baixo peso do casco — garante à 410 Fly um ótimo desempenho sem a necessidade de motores potentes. Equipada com dois motores diesel de 330 hp cada, atingiu quase 38 nós de velocidade final neste nosso teste, uma marca invejável para uma lancha com flybridge — em geral, o desempenho de lanchas assim fica na casa dos 30 a 34 nós, mesmo com motorização mais potente. E o estaleiro ainda oferece a opção de dois motores de 370 hp, que devem garantir para essa lancha pelo menos 2 nós a mais. Já na aceleração, talvez devido ao peso dos motores, o resultado foi apenas razoável: 13,4 segundos para ir de 0 a 20 nós. Já na capacidade de fazer manobras, mais uma vez a 410 Fly levou boa vantagem sobre as concorrentes. Ágil, fez curvas fechadas quase sem inclinar, ao contrário do que se poderia esperar de uma lancha com costado alto. Contra as ondas, também foi bem, sem dar qualquer pancada forte, mesmo quando enfrentando as marolas de quase um metro de altura de outras lanchas. Enfim, uma boa opção para quem quer ter uma primeira lancha cabinada com fly, seja pelo preço tentador, seja pelo bom espaço a bordo ou pelo ótimo desempenho. ⚓

**DICA DE QUEM TESTOU**

“Ter uma capota no flybridge é uma boa ideia. Sua estrutura também servirá como complemento do guarda-mancebo, que é bem baixo nesta lancha”

**Empurrada por dois motores de 330 hp cada, chegou a 37,8 nós de máxima. Velocidade quase de esportiva**

**COM QUEM CONCORRE**

Pelo preço e acabamento, a 410 Fly não tem concorrentes entre as lanchas do seu porte. Só entre as de 38 a 40 pés:



**Real Top 40**  
Único barco com duplo comando do estaleiro Real, tem duas suítes e um bom fly. Seu casco é estável e corta bem as ondas.



**White Spirit 380**  
Menor lancha do mercado com duas suítes, tem no bom aproveitamento de espaço o seu ponto forte. Pode usar IPS.



**Intermarine 380 Full**  
Caçula da linha de lanchas com flybridge do estaleiro Intermarine, tem ótimo acabamento e vem bem completa de fábrica.



**Phantom 385**  
Muito leve e forte, já que é feita pelo método da infusão. A cabine tem dois camarotes e um banheiro, e é bem decorada.



**Sedna SF 38**  
Lancha de passeio que pode ser utilizada também para a pesca oceânica, já que tem praça de popa bem grande.



**Riostar 40 Antares**  
Versão para passeio da pescadora Riostar 40 Altair, vem com um bom flybridge e altura na cabine próxima dos 2 m.

Fotos: Arquivo NAÚTICA

# RESUMO

## cabine



Grande, com muito espaço livre e mais de 2,10 m de altura.

Acomoda oito pessoas em dois sofás, sendo que um deles pode virar uma cama de casal. A cozinha tem tamanho razoável, mas não vem equipada de série.



## desempenho

Pode ser considerado excelente, considerando que ela chegou a quase 38 nós durante este teste — marca invejável para uma lancha com fly. No mar, também não fez feio, encarando sem problemas marolas de mais de meio metro de altura. E apesar de ser bem alta, se mostrou muito estável.

## pilotagem



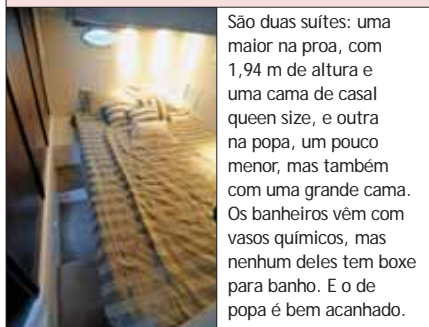
Do posto de comando interno dá para ver todos os bordos. O banco do piloto é rebatível para pilotar em pé e fica a uma distância adequada do volante. Já o console de comando do fly é bem baixo e o banco não tem qualquer regulagem, o que torna a pilotagem um pouco incômoda.

## cockpit



Não tem praça de popa. Em vez disso, toda a sua área é ocupada pelo salão, que tem um grande sofá em L, um outro do tipo divã e um pequeno móvel com pia e espaço para instalar uma geladeira, que é opcional. Na proa, falta antiderrapante nas bordas do convés, o que pode causar quedas.

## camarote



São duas suítes: uma maior na proa, com 1,94 m de altura e uma cama de casal queen size, e outra na popa, um pouco menor, mas também com uma grande cama. Os banheiros vêm com vasos químicos, mas nenhum deles tem boxe para banho. E o de popa é bem acanhado.

## flybridge



Não é tão grande quanto o da maioria das lanchas do mesmo porte, pois o desenho da 410 Fly prioriza o espaço interno. Mesmo assim, tem quase sete metros quadrados de área, banco de pilotagem duplo e abriga um ótimo solário, com 1,50 m de largura por 1,90 m de comprimento.

## motores



Pode usar dois centro-rabeta de 225 a 370 hp cada, sendo que um par de 330 hp é mais que o suficiente. Para quem não faz questão de velocidade, vale a pena escolher dois de 260 hp, que devem garantir um desempenho razoável, com mais autonomia e preço ainda mais baixo.

## elétrica



A instalação tem certificação europeia e é bem instalada, com fios estanhados e codificados. As chaves gerais estão bem acessíveis em um paiol na popa e protegidas de respingos de água. Na cabine há um grande painel elétrico, também bem acessível.

## ferragens



Tem apenas um único cunho na proa, quando o ideal seriam dois. Algumas ferragens já apresentavam pontos de ferrugem, o que indica que a liga usada não é tão resistente à corrosão. O guincho elétrico, apesar de bastante útil, é apenas opcional.

## hidráulica



O tanque de combustível, de 500 litros, é pequeno para o porte dessa lancha, que tem autonomia de apenas 100 milhas — de Santos a Ilhabela, por exemplo. Por sua vez, o tanque de água, de 200 litros, mal permite passar mais que um fim de semana a bordo.

# CIMITARRA 410 FLY



## Pontos altos

Cabine bem espaçosa

Ótimo desempenho

Preço bem em conta



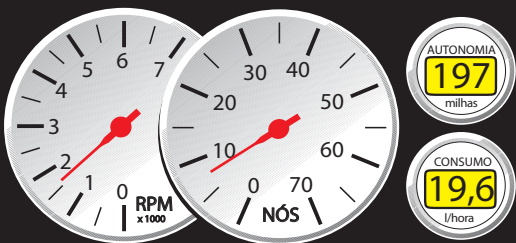
## Pontos baixos

Escada da cabine sem corrimão

Comando interno sem ventilação

Acabamento não tão caprichado

## Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 600	8,6	19,6	0,44	2,28	197
2 000	11,3	32	0,35	2,83	159
2 400	17,1	51	0,34	2,98	151
2 800	27,8	73,6	0,38	2,65	170
3 200	32,3	107	0,30	3,31	136
3 500	37,8	133	0,28	3,52	128

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com gps e o consumo, estimado.



## Quanto custa

A partir de R\$ **690 000**

(com um par de motores Mercruiser QSD 4.2 de 260 hp, mas sem qualquer acessório opcional)



## É assim

■ Comprimento total	<b>13,00 m</b>
■ Boca máxima	<b>3,60 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,95 m</b>
■ Ângulo de V na popa	<b>19 graus</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,78 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>1,20 m</b>
■ Altura na entrada da cabine	<b>2,16 m</b>
■ Altura do banheiro proa	<b>2,00 m</b>
■ Altura no camarote proa	<b>1,94 m</b>
■ Combustível	<b>500 litros</b>
■ Água	<b>200 litros</b>
■ Peso sem motor	<b>7 000 kg</b>
■ Peso dos motores	<b>1 500 kg</b>
■ Capacidade (diurno/pernoite)	<b>16/6 pessoas</b>
■ Projeto	<b>Steinberg/Cimitarra</b>

\* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e as alturas.

## Principais equipamentos

Instalação hidráulica completa • dois vasos sanitários químicos • escada de aço inox de quatro degraus • painel elétrico com 11 chaves • luzes de navegação • tomada 12V • tomada de cais • 2 baterias de 150 Ah • bomba de porão • cinco cunhos de inox • chave de bateria.

## Principais Opcionais

Gerador • geladeira • fogão elétrico • micro-ondas • bússola • capota • sistema de som • capota com fechamento total • gps • sonda • ar refrigerado • TV de LCD • rádio vhf • pintura no costado • revestimento de teca • churrasqueira de inox • inversor e baterias extra • sistema de água aquecida.