

CIMITARRA 410

Cabine grande, preço pequeno

QUASE DEQUE
A plataforma de popa é enorme. Mas o que mais chama a atenção nesta lancha é o pé-direito da sua cabine, uma consequência direta da altura do próprio casco

CASCO
EQUILIBRADO
O baixo centro
de gravidade
resultou
em maior
estabilidade,
apesar do
costado alto



A Cimitarra 410 tem
duas suítes fechadas, cabine
sensacional na altura e um
preço quase imbatível

A Cimitarra 410 é uma lancha cabinada de comando aberto, produzida no Rio Grande do Sul a partir de um projeto sueco que prioriza o espaço interno. Tal como os demais modelos da série Cimitarra (não confundir com a antiga Cimitarra, que era feita no Nordeste, da qual a atual marca só herdou o nome!), ela tem costado bem alto, o que se traduz em cabines sensacionais na altura e no espaço. São duas suítes com camas de casal, além de um sofá para três pessoas (numa espécie de saleta, debaixo da escada de acesso), que vira uma terceira cama, também para dois, o que eleva a capacidade de pernoite desta lancha para até seis pessoas, todas confortavelmente instaladas. A cabine é montada dentro uma caixa estaque laminada ao casco, o que resulta em maior segurança — se houver um acidente e furar apenas o casco, a água não passa para a cabine. Outro diferencial desta lancha é aceitar motores de baixa potência, outra característica dos barcos suecos, que priorizam o impacto do consumo elevado no meio ambiente, não o desempenho. Com isso, seu preço torna-se quase imbatível no Brasil. Quando equipada com dois motores Cummins Mercruiser diesel, de 230 hp cada, a Cimitarra 410 custa R\$ 520 000 — cerca de 50% a menos que uma similar do mesmo porte, mas com motor mais potente. Já com dois motores V6, a gasolina, de 245 hp cada, e equipada apenas com o equipamento mínimo para navegar, o preço cai ainda mais: R\$ 420 000. No entanto, para alcançar esses valores, a Cimitarra 410 vem apenas com os equipamentos básicos. Até o acabamento da suite de meia-nau e o isolamento termoacústico do compartimento dos motores são opcionais. Se ela for equipada com gerador, ar-condicionado marítimo, guincho, eletrônicos e outros equipamentos normalmente usados em lanchas deste porte, o preço sobe cerca de R\$ 100 000. Mesmo assim, continua muito atraente para o bolso.



Velocidade máxima
30,8 nós (a 3 900 rpm)

Velocidade de cruzeiro
22,1 nós (a 3 200 rpm)

Aceleração
13,1 s (até 20 nós)

Autonomia
172 milhas (a 3 200 rpm)

Potência
440 hp (nos hélices)



BOM DE PILOTAR
O assento do banco do piloto é rebatível, para maior conforto na condução em pé. O minibar fica em um móvel com bancada, pia e espaço para um frigobar



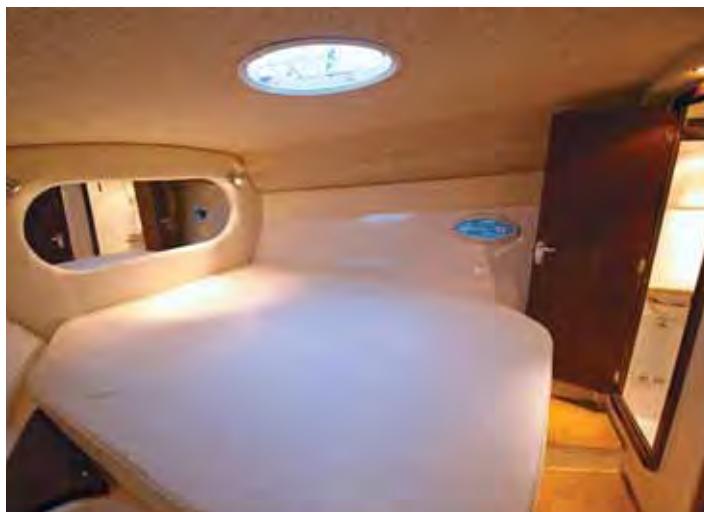
Como ela é

Por fora, a Cimitarra 410 se destaca pela borda-livre alta e pela imensa plataforma de popa, com dois metros de comprimento, desenhada para ser uma espécie de deque e que aceita até cadeiras de praia e um guarda-sol. Já o cockpit acomoda, com folga, dez pessoas sentadas. Tem uma espreguiçadeira, dois sofás, banco do piloto duplo, uma mesa de centro e um minibar. A geladeira é opcional, assim como o solário na proa. Como os móveis ficam encostados nas laterais, há um bom espaço livre para circulação. Mas, se esbanja área livre por fora, é por dentro que esta lancha dá ainda mais espetáculo. A altura da cabine tem incríveis 2,16 metros na entrada. Mesmo o banheiro de popa — o

ponto interno mais baixo desta lancha — passa do 1,80 metro de altura. Tem, também, duas suítes com cama de casal: uma na proa e outra à meia-nau, sob o cockpit. Quase embaixo da escada há um outro sofá, para três pessoas, que vira a terceira cama de casal. Assim, em pernoite, a Cimitarra 410 pode acomodar até três casais ou dois casais e várias crianças. Os dois banheiros têm ducha para banho e os vasos sanitários são químicos e portáteis, uma exigência dos suecos (para onde esta lancha é exportada, daí o seu projeto europeu) para não poluir o mar. O banheiro do camarote da proa, que é maior que o da meia-nau, tem porta também para o salão. No centro da cabine fica a sala, com sofá para quatro pessoas e mesa removível, além de uma cozinha, que é de bom tamanho para o porte da lancha. Trata-se de uma lancha para ser curtida por fora e por dentro, embora seu acabamento, em função do baixo preço, seja bem básico. Também a ventilação natural é apenas razoável, razão pela qual um ar-refrigerado é quase obrigatório na cabine.

Como navega

O mar estava relativamente tranquilo, com ondas de meio metro e ventos de 6 nós, quando fizemos este teste, fora da barra da Baía de Guanabara. A Cimitarra 410 estava equipada com dois motores Cummins Mercruiser QSD 2.8 diesel, com quatro cilindros, de 230 hp cada, e gerenciamento eletrônico de combustível. Navegando em mar aberto, a 22 nós (sua velocidade de cruzeiro), cruzamos várias vezes nossa própria marola e também a esteira de outras lanchas. Nessas condições, o casco desta 41 pés não deu nenhuma pancada mais dura e, na volta, navegando a favor das ondas, com os motores na rotação máxima, chegamos a quase 31 nós. Mesmo alto, o casco se mostrou bem estável. Aliás, quando se ouve falar em costado alto, muita gente liga logo o “desconfiômetro”, temerosa de que o barco possa ter problema de estabilidade. No caso da Cimitarra 410, essa desconfiança pode ser descartada. Neste teste, o barco aliou equilíbrio com estabilidade. O casco alto não comprometeu a estabilidade porque o centro de gravidade do barco é baixo — para quem não sabe, quanto mais baixo o centro de gravidade, maior a estabilidade. Já na aceleração, esta lancha levou 13,1 segundos para chegar aos 20 nós — um bom desempenho para uma não-esportiva. Na verdade, esses números equivalem ao de uma cabinada de 40 pés com flybridge, equipada com propulsão do tipo eixo e pé-de-galinha. Na hora de encher o tanque de combustível, porém, quanta diferença! Comparada, por exemplo, a uma lancha Perimar de 40 pés, equipada com dois motores diesel, de centro de 400 hp cada, a Cimitarra 410 gasta 50% menos combustível! Sem contar o seu baixo nível de ruído e a ausência de fumaça, proporcionados por um par de motores eletrônicos. No entanto, para garantir vida longa aos Mercruiser quatro cilindros, de apenas 2,8 litros, é preciso aliviar a mão nos aceleradores, evitando rotações acima de 3 600 rpm, principalmente se a lancha estiver carregada. Neste teste, os motores passaram 100 rpm da rotação máxima (que é de 3 800 rpm), o que indica que dá para aumentar um passo no hélice, desde que se tenha pouco peso a bordo. O estaleiro oferece outras duas opções de motor: um par de V6 a gasolina, da Mercruiser, ou dois Volvo a gasolina, com 245 hp cada, que barateiam o conjunto em cerca de R\$ 100 000. Porém, vale lembrar que o motor a gasolina gasta 50% mais e o preço do diesel é, em média, 30% menor.



“

A cabine tem muito espaço e 2,16 m de altura. É um barco feito para ser curtido também por dentro

”



**DESIGN
CAPRICHADO**

A suíte de proa (no alto) tem cama de casal e banheiro fechado — mas a principal fica na popa.

A escada de acesso à cabine tem degraus de madeira, mas falta um corrimão. Já navegando, mesmo alto, o casco foi bem estável



Giovanni Nejar



“
Aliviando os manetes,
ela gasta 50% menos
combustível que
uma lancha igual com
motor de centro
”

DICA DE QUEM TESTOU

“ O guincho é um acessório opcional praticamente obrigatório, mas o peça com, pelo menos, 60 metros de corrente, em vez dos 40 metros oferecidos pelo fabricante no pacote. ”



Quem faz? O Cimitarra é um estaleiro do interior do Rio Grande do Sul, que, embora tenha o mesmo nome da extinta Cimitarra, do Nordeste, é outra empresa, com outros barcos. Com nove anos de existência, produz lanchas de 27 a 41 pés e, até o final deste ano, deverá lançar um modelo de 50 pés. A Cimitarra 410 foi lançada em outubro do ano passado. Para saber mais, acesse www.cimitarra.com.br ou ligue para 51/3388-4444.

Com quem concorre

A concorrente direta da Cimitarra 410 é a Coral 410, derivada da Runner 410, que usa motores mais potentes e, por isso, é mais rápida. Porém, o casco da Cimitarra 410 navega um pouco melhor e, por dentro, leva vantagem, pois é maior e tem dois camarotes fechados. Já a Coral 410 possui duas camas de casal abertas, sendo que a de meia-nau pode ser fechada apenas por uma cortina, enquanto a da proa é, também, um sofá em U. Em relação aos banheiros, a Cimitarra 410 tem dois, contra apenas um da Coral 410 — embora este seja bem grande. Na aparência, porém, por ter borda livre mais baixa, o estilo da Coral é mais harmonioso. Além disso, ela possui um pequeno solário na popa, apesar de o cockpit da Cimitarra 410 ser maior. Mas sua maior vantagem está mesmo no preço. E este é imbatível.



Onde e como testamos A Cimitarra 410 foi testada nas imediações da Baía de Guanabara, num dia de mar calmo com ondas de meio metro e ventos de seis nós. A bordo havia duas pessoas, 180 litros de óleo diesel e 90 litros de água. A lancha estava equipada com dois motores Cummins Mercuriser QSD 2.8, de 230 hp no virabrequim cada, acoplados a rabetas Bravo 3, com relação de transmissão de 1,81:1 e hélices de passo 20”.

Resumo

cabine



Tem duas suítes com camas de casal. A de meia-nau tem três janelas de cada lado, para que, mesmo na cabine, não se perca o contato com o mar. Um sofá pode ser convertido em outra cama de casal, o que eleva a capacidade de pernoite para até seis adultos.



desempenho

É semelhante ao de uma lancha cabinada com flybridge de 40 pés, com dois motores diesel de centro de 400 hp cada, tanto em relação à arrancada quanto à velocidade final. No quesito consumo, porém, a Cimitarra 410, com dois Mercruiser diesel de 230 hp cada, é 50% mais econômica.

posição de pilotagem



Os relógios dos motores estão bem à vista, assim como o eletrônico multifunção, com monitor de até oito polegadas, que, no entanto, fica no lugar do porta-cartas de navegação.

cockpit



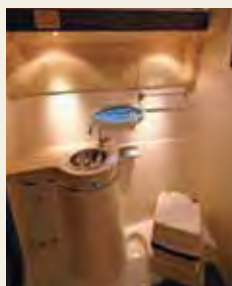
Para facilitar a circulação, os sofás e o minibar estão posicionados nas laterais. O minibar fica em um móvel com bancada, pia, armário do tipo cristaleira e tem lugar para uma geladeira (opcional). A plataforma de popa é imensa, com 3,40 x 2,00 metros.

construção



A Cimitarra 410 é totalmente laminada com fibra e núcleo de espuma de PVC rígida Divinycell, tanto no convés quanto no casco. A cabine é montada dentro uma caixa estanque laminada no casco, o que representa maior segurança.

banheiro



São dois, um para cada suíte, ambos equipados com sanitários químicos portáteis. O maior fica na proa e tem dois metros de altura — o outro, 1,82 metro. Os dois têm ventilação natural e ducha com chuveiro, mas o aquecedor de água é opcional.

cozinha



É de bom tamanho para o porte desta lancha e pode ser equipada com forno de microondas, geladeira elétrica e fogão a gás com duas bocas — todos os eletrodomésticos são opcionais. Tem vigia para ventilação natural e 2,08 metros de altura.

ferragens



O guarda-mancebo tem suporte para as defensas e, como é grande, protege bem quem estiver na proa. Opcionalmente, pode-se instalar guincho elétrico para a âncora, de 1 000 watts. Faltam dois cunhos na proa.

motores



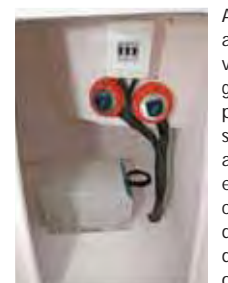
São três opções, tanto a gasolina quanto a diesel. Os mais baratos são os V6, com 245 hp cada. Já os diesel, tanto da Mercruiser quanto da Volvo, são de quatro cilindros e vão de 190 a 230 hp cada. Como os motores são pequenos, sobra espaço para a manutenção.

paiois



A quantidade de armários para guardar pertences pessoais é pequena, principalmente no camarote à meia-nau. Na popa, junto à plataforma, há um compartimento de bom tamanho para guardar cabos e material de limpeza.

elétrica



As baterias são bem acessíveis e têm boa ventilação. As chaves gerais estão bem protegidas da água e são fáceis de serem alcançadas. O quadro elétrico geral fica na cozinha e a salvo da curiosidade das crianças, o que é bom.



CIMITARRA 410



Pontos altos

Não exige motor potente

Cabine com espaço e altura

Preço muito atraente

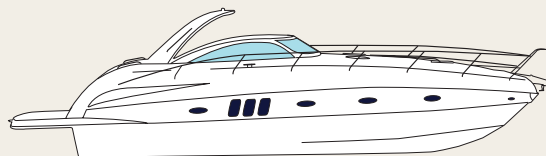


Pontos baixos

Escada da cabine com pouco apoio

Banheiro de popa apertado

Tanque de combustível pequeno

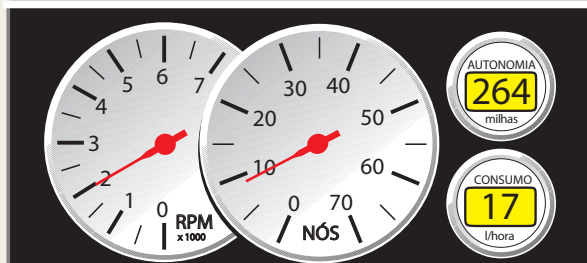


Ela é assim

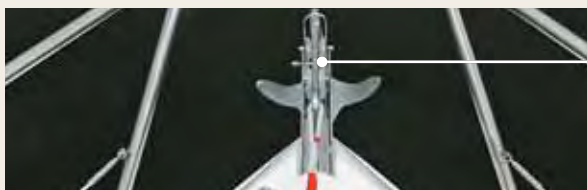
■ Comprimento	13,00 m
■ Boca	3,60 m
■ Calado com propulsão	0,95 m
■ Ângulo do "V" na popa	19 graus
■ Borda-livre na proa	1,47 m
■ Borda-livre na popa	1,34 m
■ Pé-direito na cabine (entrada)	2,16 m
■ Pé-direito na cozinha	2,08 m
■ Pé-direito no banheiro proa	2,00 m
■ Pé-direito no camarote proa	1,82 m
■ Combustível	500 l
■ Água	200 l
■ Peso sem a motorização	6 500 kg
■ Peso da motorização	976 kg
■ Capacidade	16 pessoas
■ Pernoite	6 pessoas
■ Projeto	Steinberg/Suécia

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto bordas-livres e dados da cabine

Melhor aproveitamento



rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2 000	9,6	17	0,56	1,77	264
2 400	12,7	28	0,45	2,20	212
2 800	17,2	42	0,41	2,44	192
3 200	22,1	60	0,37	2,71	172
3 600	26,7	85	0,31	3,18	147
3 900	30,8	107	0,29	3,47	135



Principais equipamentos

Dois vasos sanitários químicos • carreta de encalhe com rodízios • escada de aço inox com quatro degraus • pára-brisa com abertura central • luzes de navegação • gaiúta • vigias • targa • seis cunhos de aço inox.

Principais opcionais

Ar-condicionado marítimo de 16 000 BTU • aquecedor de água doce • bússola • farol com controle remoto • GPS/ chatplotter • sonda • radar • rádio VHF • fogão a gás de duas bocas • forno de microondas • geladeira elétrica de 80 litros • guincho para âncora de 1 000 W, com 40 metros de corrente e âncora de 10 kg • gerador a gasolina, de 2 kVA, ou a diesel, de 5 kVA • isolamento acústico no compartimento dos motores • inversor de 2 000 W, com duas baterias de 150 Ah • TV LCD de 26" ou 32" • capota • capa.

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