



Velocidade máxima
31,8 nós (a 3 500 rpm)

Velocidade de cruzeiro
27,4 nós (a 3 200 rpm)

Aceleração
9,9 s (até 20 nós)

Autonomia
219 milhas (a 3 200 rpm)


Potência
700 hp (nos hélices)



CIMITARRA 500 FLY

Espaçosa até no teto

Baseada na já generosa versão hard top, a Cimitarra 500 com flybridge ficou maior ainda. Não é perfeita, mas pode agradar até no preço



SÓ ELA É ASSIM

Para navegar razoavelmente rápido, ela só precisa de um par de motores de 370 hp. E é até maior do que 50 pés

Recentemente, o estaleiro gaúcho Cimitarra, um dos que mais crescem no Brasil, resolveu ampliar sua linha de lanchas, estreando no segmento das confortáveis cabinadas com flybridge — aquele tipo de barco com um agradabilíssimo espaço extra na parte mais desejada pelos usuários. Sua primeira lancha da série comando duplo foi a Cimitarra 410, já testada por NÁUTICA. No ano passado, durante o São Paulo Boat Show, veio o modelo seguinte, esta 500 Fly.

Ela é baseada na 500 HT e preserva as melhores características da versão hard top — leia-se cabine impressionante na altura e no espaço interno, além de preço muito interessante para uma lancha deste porte. Tem três camarotes, dois banheiros, boa cozinha e dois salões, um no convés dos camarotes, outro no nível aci-

ma, e este com uma área tão generosa que acomoda, com folga, quase uma dúzia de pessoas sentadas.

Outro ponto que merece ser destacado nesta lancha de comando duplo (um na cabine, outro no flybridge), é que, apesar de seus quase 51 pés de comprimento, ela pode usar motores de centro-rabeta, algo raro em embarcações deste porte. E, com a exigência de menos cavalos a bordo, seu custo final desce ainda mais. O modelo testado, por exemplo, estava equipado com dois motores Volvo D6 centro-rabeta de apenas 370 hp cada, e por isso custa pouco: cerca de R\$ 1 600 000, já com ar-condicionado, gerador e cozinha completa — preço equivalente ao de uma lancha com fly de apenas 40 pés. A diferença é que suas concorrentes diretas na faixa dos 50 pés só costumam usar motores bem mais potentes e ainda têm acabamento mais luxuoso e requintado.



Espaço não é problema nesta lancha nem dentro da cabine, que tem mais de 2,40 m de altura

Como ela é

Ao contrário do que fazem alguns estaleiros, que usam as plataformas de popa de seus barcos para os fazerem "crescer" de tamanho, a Cimitarra não considera esta extensão dos cockpit na hora de medir suas lanchas. Assim sendo, a 500 Fly tem 50 pés de casco de verdade — até um pouco mais que isso, já que soma 18 metros. E, se fossem incluídos a plataforma de popa e o lançador de âncora, seu "comprimento" saltaria para 59 pés! É, disparado, a maior lancha da sua categoria. E isso, aliado a um costado bem alto, resulta em muito espaço interno, tanto no cockpit quanto, principalmente, na cabine.

Seu cockpit é idêntico ao da 500 Hard Top, com um grande sofá em U na popa, uma mesa de centro na qual cabem seis pessoas sentadas e uma bancada de uma minicozinha, com espaço para fogão e geladeira. Ao lado do banco (duplo) do piloto, há outro sofá, com acomodação para mais cinco pessoas. O painel do comando interno é enorme, com lugar de sobra para os relógios dos motores e os eletrônicos, além de uma tampa de acrílico para guardar cartas náuticas. Sob o solário de popa (que é enorme, por sinal, com quase 2x2 m), é possível adaptar uma boa cabine de marinheiro ou simplesmente usar esse espaço como garagem para um bote inflável ou jet ski.

Na cabine, que permanece igual à da versão hard top, com incríveis 2,42 metros de altura na entrada, há dois camarotes com camas de casal e um terceiro, com duas camas de solteiro sobrepostas. O banheiro do camarote de popa não é lá muito grande. O segundo, na proa, é um pouco maior do que ele. Nenhum dos dois, porém, tem boxe para banho, o que faz falta num barco deste porte. E mais: os vasos sanitários são todos portáteis e químicos (é preciso levá-los para fora do barco e esvaziá-los na marina, por exemplo), como é característica dos barcos desta marca. Por sua vez, a cozinha, também no piso inferior, tem boa bancada e já vem com forno micro-ondas e fogão a gás de duas bocas.

Estranhamente, porém, a maior novidade do modelo, o flybridge, não é tão espaçoso quanto o restante desta lancha. Ainda mais se comparado a outros modelos do mesmo porte. Isso se deve ao fato de se tratar de uma adaptação da 500 HT, na qual o para-brisa fica bem no meio do barco, não permitindo assim que o fly avance em direção à proa. Ainda assim, ele acomoda bem oito pessoas em um bom sofá em U e um divã, além do banco (igualmente duplo) de pilotagem. Outro ponto delicado é que o acesso a ele, por dentro do salão, precisa ser melhorado, pois o último degrau fica a 60 centímetros do fly, o que exige certo esforço e cuidado para não cair.

DICA DE QUEM TESTOU

O sistema de joystick da Volvo não é um IPS, mas também ajuda bastante nas manobras e não representa nem 2% no preço final deste barco. Vale a pena tê-lo.

COM QUEM CONCORRE

A Cimitarra 500 Fly concorre com seis lanchas na faixa entre 47 e 50 pés. São elas:



Azimut 47

Importada, chama a atenção pelo design moderno e pela boa iluminação natural do salão e da suíte de proa. A cozinha fica num piso mais baixo, o que é uma tendência.



Ferretti 47

Destaca-se pelas grandes janelas laterais do salão e pela ventilada cozinha junto à praça de popa. Tem duas suítes de casal e um terceiro camarote, com duas camas.



White Spirit 500

É a ex-Spirit Ferretti 500, hoje construída em Pernambuco. Tem um grande para-brisa, cozinha um degrau abaixo em relação ao salão e fly bem espaçoso.



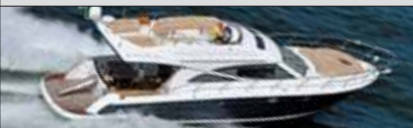
Intermarine 480 Full

Ainda originalmente projetada pela Azimut, tem duas suítes e ótimo espaço interno. A motorização é IPS 600, o fly bem grande e a praça de popa, maior ainda.



Phantom 500

A 50 pés da Schaefer Yachts tem cabine muito bem aproveitada, com três camarotes e dois banheiros. Tanto o fly quanto a plataforma de popa são enormes.



Segue 48 Fly

Importada da Argentina, esta 48 pés navega muito bem e já vem equipada com o sistema Volvo IPS. Tem bom acabamento, mas o terceiro camarote é pequeno.



Sem luxos, mas com conforto



CABINE FAMÍLIA

A receita interna é a mesma da versão hard top: uma grande sala, boa cozinha, dois camarotes com camas de casal e um terceiro, com duas de solteiro, além de dois banheiros, sem boxe para banho. Não há requintes. Só muito espaço





DE ALTO A BAIXO

O fly tem divã, sofá e banco duplo para o piloto, mas não é tão grande quanto o de outros barcos do mesmo porte. Seu acesso é por uma escada interna (à dir.). Debaixo do solário (à esq.) pode haver uma cama para o marinheiro



Como navega

A Cimitarra 500 Fly foi avaliada num dia de mar calmo e ventos fracos. Nestas condições, a única maneira de verificar a capacidade de amortecimento do seu casco foi cruzando várias vezes a própria esteira ou as marolas de outros barcos. Na versão testada, ela não chegou a ser uma lancha "veloz", e nem poderia, com suas quase 14 toneladas de deslocamento. Ainda assim, equipada com dois motores de apenas 370 hp cada (potência equivalente à de uma lancha convencional de 38 pés com fly), chegou a 31,8 nós de máxima, velocidade condizente com a média das lanchas com flybridge vendidas no Brasil. Já na aceleração, esta 50 pés foi bem rápida: precisou de apenas 9,9 segundos para ir de 0 a 20 nós. E deu um pequeno show nas manobras, mostrando, naturalmente, bem mais agilidade do que lanchas equipadas com motores de centro. Para melhorar mais ainda, em baixa velocidade é

O flybridge não é grande. Mas acomoda até oito pessoas

possível instalar o sistema de joystick da Volvo, o que possibilita bom controle do barco nos procedimentos de atracação. No entanto, este sistema não chega a ser comparável ao IPS, porque, pelo porte desta lancha, e pelo fato de as rabetas estarem na popa e não no fundo do casco, as reações do joystick não são tão rápidas quanto às do sistema mais moderno da Volvo. Mesmo assim, a agilidade que se ganha com ele vale o investimento a mais.

Resumindo: pode não ser a melhor lancha com flybridge do mercado, mas tem suas virtudes. ⚓

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** baía de Santos
- **CONDIÇÕES:** mar calmo, ondas de meio metro de altura e ventos fracos
- **A BORDO:** 3 pessoas, 1 100 litros de combustível e 320 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** dois Volvo de centro-rabeta D6, de 375 hp cada, com rabeta Duoprop e hélices contra-rotantes G4 e relação de transmissão de 1,63:1

QUEM FAZ

O estaleiro Cimitarra fica em Vera Cruz, no interior do Rio Grande do Sul, onde iniciou suas atividades há 11 anos. De lá para cá, já produziu cerca de 1 000 lanchas, de 27 a 50 pés. A Cimitarra 500 tem uma versão hard top. Para saber mais, acesse www.cimitarra.com.br ou ligue 51/3388-4444.



RESUMO



cabine



A versão padrão tem duas suítes com camas de casal de bom tamanho e um terceiro camarote, com beliche duplo, além de sala e cozinha com ótima altura.

Já os banheiros, com vasos sanitários químicos, não são lá muito grandes nem têm boxes para banho.

desempenho

Navegou a 31,9 nós de velocidade final e acelerou de 0 a 20 nós em apenas 9,9 segundos — e com apenas 700 hp de potência. Além disso, destaque para o baixo consumo e a boa autonomia na velocidade de cruzeiro, que foi de 27,4 nós.

pilotagem



O banco do piloto no salão é bem confortável, com lugar para dois adultos e uma base de fibra de vidro no piso para apoio dos pés. Mas, como a ventilação natural ali deixa a desejar, é preciso ar-condicionado, que é item de série. No flybridge, a visibilidade é boa.

salão



É o mesmo da versão HT, com acomodações para 11 pessoas e destaque para o grande sofá em U. Tem também uma minicozinha com bancada de madeira e mais dois pequenos sofás. Porém, falta uma janela para ventilação natural. Na popa, há um grande solário.

flybridge



A principal novidade deste modelo fica um pouco a dever no tamanho em relação às concorrentes, como consequência de ter sido adaptado da versão HT. Além disso, o acesso a ele é ruim. Mesmo assim, acomoda oito pessoas em um bom sofá em U e um divã.

ferragens



Os cunhos de popa e proa são bem grandes e presos com chapas metálicas na parte interna, o que torna as amarrações mais seguras. Já o cunho da meia-nau fica muito exposto e, com isso, pode causar danos ao costado, caso enrosque em um outro barco.

motores



O padrão é um par de motores diesel de centro-rabeta da Volvo, modelo D6, com 370 hp cada, que faz um casamento perfeito com o casco, tendo como ponto forte a economia. Opcionalmente, pode vir com dois motores de centro, com potência total de até 1100 hp.

construção



Usa espuma de pvc rígida no casco (até abaixo da linha d'água) e no convés, o que deixa o barco menos pesado. O chassi é composto por oito cavernas e quatro longarinas de proa à popa, assegurando a resistência necessária para a navegação fora da costa.

elétrica



A fiação elétrica segue as normas técnicas brasileiras e americanas e tem certificação europeia. As luminárias da cabine usam lâmpadas de led, que são mais econômicas e esquentam menos do que as dicróicas. O quadro elétrico fica em lugar de fácil acesso.

paiois



O solário de popa esconde um imenso paiol, que pode ser usado como garagem ou mesmo como cabine para o marinheiro. Ao lado, há outro paiol, para objetos que podem ser molhados. Já a cabine tem armários na medida, com exceção do camarote de solteiro.

hidráulica



O tanque de combustível, de 1 100 litros, oferece autonomia para 220 milhas, com motores de rabeta de baixa potência. Contudo, o tanque não permite verificar o nível do combustível externamente, o que é ruim, caso o marcador pare de funcionar.

CIMITARRA 500 FLY



Pontos altos

Grande espaço interno

Ótima relação custo/benefício

Vai bem com motores pequenos

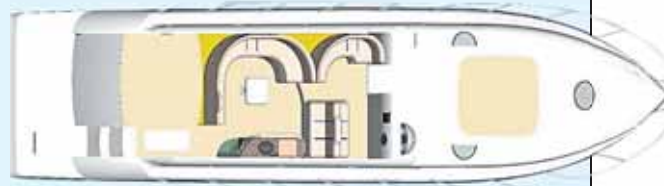


Pontos baixos

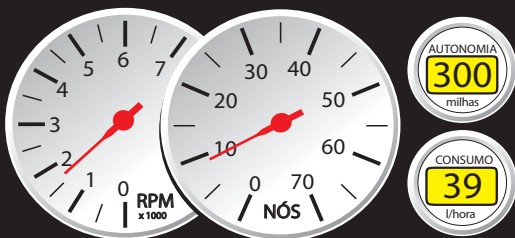
Acesso ao fly é ruim

O fly poderia ser maior

Falta ventilação no salão



Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 600	9,7	39	0,30	3,30	300
2 000	11,8	49	0,24	4,15	238
2 400	16,5	72	0,23	4,36	227
2 800	22,0	98	0,22	4,45	222
3 200	27,4	124	0,22	4,53	219
3 500	31,8	145	0,21	4,56	217

Obs: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km/h). 2) As velocidades foram obtidas com gps e o consumo, estimado.

Principais equipamentos

Bombas de porão com dispositivo de acionamento automático • sistema hidráulico • sistema elétrico • chaves para baterias • painel elétrico • solário de proa e de popa • ar-condicionado • gerador • vasos sanitários químicos • escada de aço inox com quatro degraus • luzes de navegação • microondas • fogão a gás de duas bocas • geladeira • seis cunhos de aço inox.

Principais opcionais

Guincho para âncora • aquecedor de água doce (boiler) • bússola • capota • capa • carreta semirrodoviária com três eixos • farol com controle remoto • gps/chartplotter • sonda • radar • rádio vhf • joystick Volvo • fogão elétrico • isolamento acústico no compartimento dos motores • inversor de 2 000 W • tv lcd • home theater • carpete externo • propulsor de manobra (bow thruster) na proa • capota para fechamento total • turco elétrico e hidráulico • revestimento de madeira teca.

É assim

Comprimento	18,00 m
Boca	4,10 m
Calado com propulsão	1,10 m
Ângulo do "V" na popa	17 graus
Borda-livre na proa	2,00 m
Borda-livre na popa	1,78 m
Altura na cabine (entrada)	2,16 m
Altura no banheiro proa	2,40 m
Altura no camarote proa	2,32 m
Combustível	1 100 l
Água	320 l
Peso sem a motorização	12 000 kg
Peso da motorização	1 540 kg
Capacidade (dia/pernoite)	18/6 pessoas
Projeto	Cimitarra/ Steinberg Suécia

*Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e as alturas da cabine, dos camarotes e dos banheiros.

