



Velocidade máxima
29,9 nós (a 3 350 rpm)

Velocidade de cruzeiro
25,5 nós (a 3 000 rpm)

Aceleração
10,6 s (até 20 nós)

Autonomia
218 milhas (a 3 000 rpm)

Potência
700 hp (nos hélices)

CIMITARRA 500

Com cabine e cockpit espaçosos, mas econômica tanto no luxo quanto na potência, a Cimitarra 500 é uma 50 pés com porte de lancha maior e preço de uma bem menor

A Cimitarra 500 Hard-Top, feita no Rio Grande do Sul pelo estaleiro Cimitarra, é uma lancha de 50 pés bem volumosa e com um preço imbatível na sua categoria. Tem capota rígida com teto solar, mas não vem com nenhum eletrodoméstico de série, nem eletrônicos, gerador ou ar-condicionado — o que explica, em parte, o seu preço em torno de R\$ 980 000, equivalente ao de uma lancha bem equipada de 41 pés. E mesmo com todos esses acessórios ela não passa de R\$ 1,1 milhão, a metade do preço de outras lanchas deste porte, com motores bem mais potentes e acabamento mais luxuoso. Lançada no último São Paulo Boat Show, a Cimitarra deu o que falar justamente por causa do preço atraente.

Mas, mesmo bem mais simples no acabamento e mais básica nos equipamentos do que suas concorrentes, a Cimitarra 500 Hard-Top está longe de desagradar. Tem, por exemplo, madeira no interior da cabine e mármore nas bancadas das minicozinhas na cabine e no cockpit. Sua cabine (bem alta, como, aliás, os demais modelos da marca) tem sala, cozinha, dois banheiros e pode ter dois ou três camarotes, dependendo da vontade do

cliente. Já seu cockpit acomoda 11 pessoas sentadas, ou até mais, se houver crianças a bordo. E seus 50 pés são, na verdade, 50,8 pés, pois são medidos pelo padrão americano e referem-se apenas ao comprimento do casco. Com a (grande) plataforma de popa mais o lançador de âncora, seu comprimento pularia para 59 pés! Outro ponto positivo (ou negativo, dependendo da expectativa do comprador) são os motores. Na sua configuração padrão, ela vem com dois Volvo diesel, D6 centro-rabeta, de apenas 370 hp cada — que custam menos e consomem pouco, mas derrubam seu desempenho (como opção, o estaleiro oferece um par de Volvo IPS 600, que custa cerca de 30% mais, mas promete aumentar a velocidade em 10%). Neste teste, a Cimitarra 500 Hard-Top não passou de 29,9 nós com três adultos e tanques quase vazios a bordo. Não é muito para esse tipo de lancha, mas não há outro barco de 50 pés à venda no Brasil com motorização de apenas 740 hp, o que é bom para o bolso. Além disso, se sua velocidade final não é lá muito alta, sua velocidade de cruzeiro, que foi de 25,5 nós, é bem interessante, considerando-se o porte desta lancha e a potência dos seus motores.

BEM NAS CURVAS

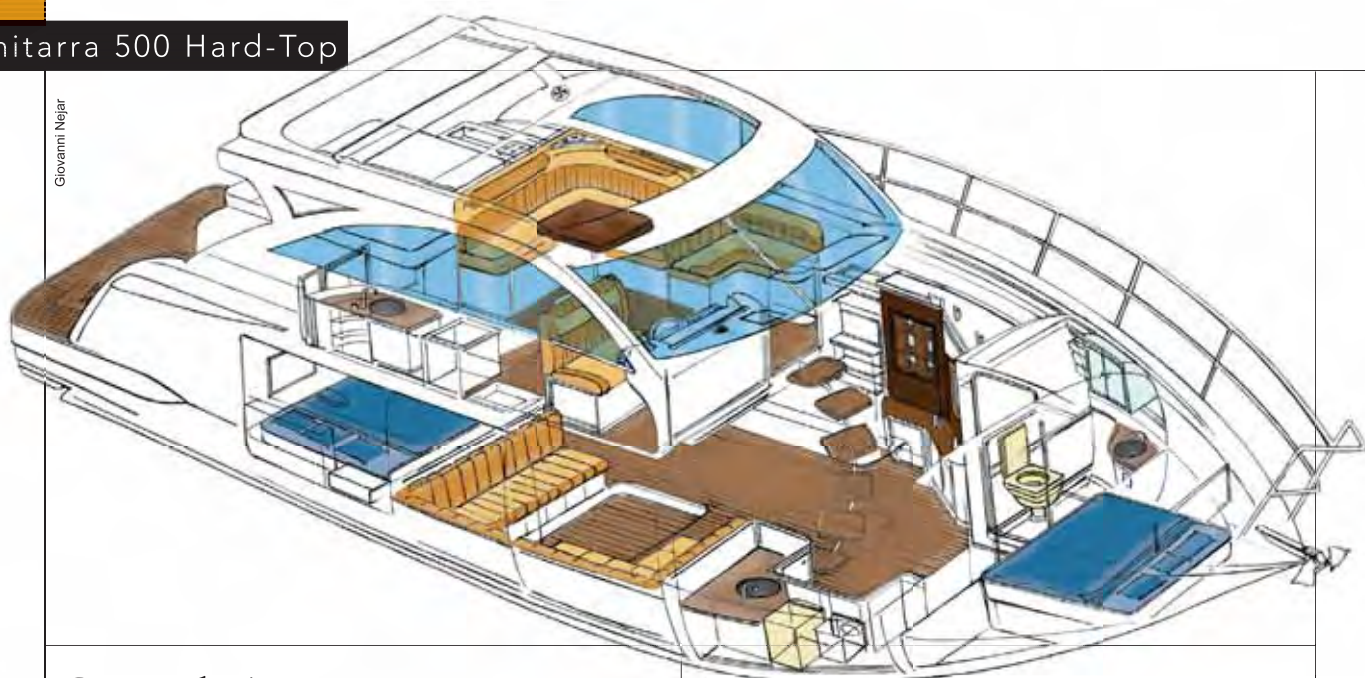
Embora não tenha motores muito potentes, o que prejudica sua velocidade final, a Cimitarra 500 é bastante ágil nas manobras

HARD-TOP

Só não é grande no preço



Giovanni Mejar



Como ela é

Na popa, a Cimitarra 500 Hard-Top chama a atenção pela plataforma generosa, com 1,54 m de comprimento por 3,80 m de largura — só um pouco menor do que a boca máxima desta lancha, que é de 4,10 metros. Seu solário (com quase 2x2 m), esconde um imenso paiol, que na verdade é uma garagem para um bote inflável ou para um jet de grande porte. Embaixo da garagem ficam os motores, mas com acesso descomplicado, embora na lancha que testamos a iluminação na sala de máquinas ainda não estivesse completa.

O ponto central do seu cockpit é um grande sofá em U, com uma mesa de centro. Nele cabem seis adultos. Outros cinco (mais crianças, apertando um pouquinho) ficam em dois sofás menores e no banco de pilotagem. Ao lado de um dos sofás há uma bancada de minicozinha, com espaço para fogão e geladeira (também opcionais). O estaleiro pode instalar um suporte no piso em função da altura do condutor, para a pilotagem em pé. Já para pilotar com a capota fechada é preciso ter um ar-condicionado só para o cockpit, porque ele é quente e a ventilação natural não dá conta do recado. O painel tem bom espaço para os relógios dos motores e eletrônicos, além de um rebaixo, com tampa de acrílico, para guardar cartas náuticas.

Na cabine, o que chama a atenção é a altura, com 2,42 m na entrada. A lancha que testamos tinha apenas dois camarotes, a pedido do proprietário, mas no arranjo padrão a Cimitarra 500 Hard-Top sai de fábrica com três, dois com cama de casal e um com duas camas de solteiro sobrepostas. A opção por dois camarotes deixa o salão enorme, com dois sofás para sete pessoas, no total, e vista para o mar — são três janelas em cada bordo. Há espaço ainda para uma TV de 50 polegadas, um dos opcionais oferecidos pelo estaleiro, assim com home theater.

A cabine, alta e espaçosa, pode ter dois ou três camarotes. Mas são poucos os acessórios de série

A cozinha, bem decorada com madeira, faz parte do salão, mas os eletrodomésticos e a mesa de centro são opcionais. Na proa, o camarote de casal tem 2,27 m de altura na entrada, boa ventilação natural e cama de 1,90 m por 1,70 m. Não há muito lugar para guardar roupas, é verdade, mas um dos armários tem cabideiro. Esse camarote tem acesso direto ao banheiro, que não é muito grande, mas que também se comunica com o salão. O vaso sanitário deste banheiro, assim como o da suíte à meia-nau, é químico, evitando o lançamento de resíduos na água, mas gerando o trabalho extra de esvaziá-los na marina. Esse tipo de sanitário é uma exigência, por questões ecológicas, do governo da Suécia, onde esta lancha foi projetada e para onde deverá ser exportada, em breve. Já a suíte à meia-nau tem menos altura, por ficar debaixo do cockpit: 1,92 m na entrada e 1,60 m junto à cama. Não tem muitos armários, mas é um local grande, com vários nichos para deixar bolsas.

Onde e como testamos

A Cimitarra 500 Hard-Top foi testada nas imediações da Baía de Santos, num dia de mar calmo, com ondas de meio metro e ventos de seis nós. A bordo havia três pessoas, 100 litros de óleo diesel e 100 de água. Estava equipada com dois motores Volvo D6/370, de 370 hp no virabrequim cada, acoplados a rabetas com hélices contrarotantes G4 e relação de transmissão de 1,63:1.



Quem faz O Cimitarra é um estaleiro de Vera Cruz, no interior do Rio Grande do Sul, e iniciou suas atividades em 1999 — não confundir com a empresa homônima, que existiu no passado, no Nordeste. Vem crescendo bastante e já produziu 940 lanchas, de 27 a 50 pés, sendo sete unidades da 500 Hard-Top. Para saber mais, www.cimitarra.com.br ou tel. 51/3388-4444.



PARA FICAR À VONTADE

A altura da cabine (2,42 metros) é de dar inveja a muitos apartamentos. E a opção por dois camarotes deixa o salão enorme, com dois sofás para sete pessoas e espaço de sobra para a circulação



CONFORTO SEM LUXO

A suíte à meianau (acima) é mais espaçosa que a da proa (ao lado). Os banheiros têm vasos químicos, pouco práticos, por causa da legislação ambiental da Suécia, de onde vem o projeto. A cozinha tem bons armários, mas os equipamentos são opcionais





Com velocidade de cruzeiro acima dos 25 nós, pode navegar 218 milhas sem reabastecer

GARAGEM NA POPA

O cockpit acomoda bem 11 adultos e inclui uma minicozinha. A popa tem plataforma generosa e paiol capaz de abrigar um jet




DICA DE QUEM TESTOU

“Vale a pena encomendar a lancha já com gerador e ar-condicionado. Eles são necessários e saem bem mais baratos se instalados pelo estaleiro”

Como navega

O mar, fora da barra do porto de Santos, estava muito tranquilo no dia do teste. Assim, para avaliar o casco da Cimitarra 500 Hard-Top saímos à caça de ondulações levantadas por outros barcos e também cruzamos nossas próprias marolas, várias vezes. E em nenhuma ocasião seu casco bateu duro. Nas manobras em curvas com raio fechado, ela também se saiu bem, demonstrando que pode desviar rapidamente de um objeto flutuante, por exemplo. Parte da explicação para essa agilidade é a propulsão do tipo rabetta, onde os hélices viram como as rodas dianteiras de um automóvel. Em lanchas com eixo e pé-de-galinha,

os hélices são fixos e apenas os lemes determinam a mudança de direção, o que dificulta as curvas com raio de giro curto.

A Cimitarra 500 Hard-Top não é uma lancha rápida — e nem poderia ser, com suas quase 14 toneladas de peso e dois motores de apenas 370 hp cada. No teste, não passou dos 29,9 nós de máxima. Mas ela fez bonito na velocidade de cruzeiro, navegando a 25,5 nós, a 3 000 rpm. Neste regime, os dois Volvo D6/370 gastam apenas 116 litros por hora, garantindo assim uma autonomia de 218 milhas, mais do que suficiente para ir do Rio a Angra e voltar, por exemplo. 

Com quem concorre No preço, ela praticamente não tem concorrentes. Mas, no resto, o páreo é duro.



Ecomariner 55

É uma esportiva que usa dois motores de 575 a 720 hp cada. A cabine acomoda dois casais em dois camarotes fechados, servidos por um banheiro. Seu forte é a velocidade.



Phantom 500 HT

Tem ótimo padrão de acabamento, grande aproveitamento de espaço a bordo e cabine com três camarotes. Tem também teto solar e design bem bonito. Mas custa bem mais do que a Cimitarra 500.



Intermarine 48S

Tem projeto italiano e acabamento de ótimo nível. Sua cabine tem dois camarotes, sendo um de casal e outro com duas camas de solteiro. Pode também usar propulsão IPS, o que melhora seu desempenho. Custa bem mais.

RESUMO



cockpit



É bem grande, com destaque para o sofá em U e a mesa de centro, revestida de madeira. Tem ainda minicozinha e dois sofás. A maior parte do cockpit é coberto, mas há um generoso solário na popa, para os banhos de sol.

desempenho

Definitivamente, não é o ponto forte desta lancha. Mas, com a configuração padrão, seus motores são econômicos e garantem a boa velocidade de cruzeiro de 25,5 nós, a 3 000 rpm.

pilotagem



O banco do piloto é bem amplo para duas pessoas. O estaleiro fornece uma base de fibra no piso para se adaptar a pilotos de diferentes alturas. Com a capota fechada, o ambiente é quente e exige ar-condicionado, item opcional, assim como o gerador.

construção



Usa espuma de PVC no convés e no casco, até abaixo da linha d'água, o que deixa o barco mais leve. O chassi tem oito cavernas e quatro longarinas de proa a popa. E a fiação elétrica segue tanto as normas brasileiras quanto as americanas.

cabine



A versão padrão tem duas suítes com camas de casal e um camarote com um beliche. Na lancha testada, porém, este último camarote foi eliminado, para aumentar o tamanho do salão, que é bastante alto. Nas duas versões a cozinha é idêntica.

ferragens



Os cunhos de popa e de proa são bem grandes e presos com chapas metálicas por dentro, o que torna as amarrações mais seguras. No barco testado ainda não haviam sido instalados os cunhos à meia-nau, falha já corrigida nos modelos recentes.

cozinha



Tem 2,38 m de altura e bastante espaço nos armários. Mas fogão elétrico, geladeira, micro-ondas e mesa de refeições são itens opcionais, embora praticamente obrigatórios em uma lancha desse porte.

banheiros



São dois, ambos equipados com sanitários químicos portáteis. O menor, com 1,74 m de altura, é exclusivo para o camarote à meia-nau. Já o outro tem 2,35 m de pé-direito e se comunica tanto com o camarote da proa quanto com o salão.

motor



O padrão é um par de motores de centro-rabeta da Volvo, modelo D6, com 370 hp cada, bem econômicos. Com dois motores Volvo IPS 600, de 435 hp cada, a motorização fica 30% mais cara e a velocidade, 10% mais alta.

paioís



O grande destaque é o paiol debaixo do solário na popa, onde cabe até um jet. Outro paiol muito prático fica ao lado desse mesmo solário, para guardar objetos que podem ser molhados, como equipamentos de mergulho.

elétrica



As chaves gerais, facilmente acessadas e protegidas ficam bem localizadas, no corredor de entrada. Mas o quadro de disjuntores, ao lado das chaves gerais, é baixo e pode ser atingido pela água. Segundo o estaleiro, isso já foi corrigido.



CIMITARRA 500 HARD-TOP



Pontos altos

Ótima altura na cabine

Preço muito atraente

É bem econômica



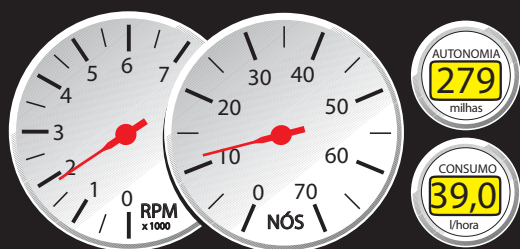
Pontos baixos

Não é uma lancha veloz

Falta ventilação no comando

O acabamento é básico

Melhor aproveitamento



rpm	ruído (dB-A)	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 800	75	11	39	0,28	3,55	279
2 000	76	12,4	49	0,25	3,95	251
2 200	78	14,5	59	0,25	4,07	243
2 400	81	17,5	72	0,24	4,11	241
2 600	78	19,6	83	0,24	4,23	234
2 800	79	23,1	98	0,24	4,24	233
3 000	81	25,5	116	0,22	4,55	218
3 200	83	27,8	130	0,21	4,68	212
3 300	84	29,9	145	0,21	4,85	204



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, com a instrumentação dos motores.



Ela é assim

■ Comprimento	18 m
■ Boca	4,10 m
■ Calado com propulsão	1,10 m
■ Ângulo do "V" na popa	17 graus
■ Borda-livre na proa	1,93 m
■ Borda-livre na popa	1,89 m
■ Altura na cabine (entrada)	2,42 m
■ Altura na cozinha	2,38 m
■ Altura no banheiro proa	2,35 m
■ Altura no camarote proa	2,27 m
■ Combustível	1 100 l
■ Água	400 l
■ Peso sem a motorização	12 000 kg
■ Peso da motorização	1 540 kg
■ Capacidade	18 pessoas
■ Pernoite	6/4 pessoas
■ Projeto	Cimitarra/ Steinberg Suécia

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

Principais equipamentos

Bombas de porão • sistema hidráulico • sistema elétrico • chaves para baterias • painel elétrico • solário de proa • capota rígida (hard top) com teto solar • vasos sanitários químicos • para-brisa de vidro laminado • escada de aço inox com quatro degraus • luzes de navegação • gaiuta • vigias • targa • seis cunhos de aço inox • para-brisa com abertura central • paiol (garagem) com acionamento elétrico e hidráulico.

Principais opcionais

Guincho para âncora • ar-condicionado • aquecedor de água • bússola • capota • capa • carreta • farol com controle remoto • GPS/chartplotter • sonda • radar • rádio VHF • fogão elétrico • micro-ondas • geladeira • gerador • inversor de 2 000 w • TV LCD • home theater • armário com TV • tapete • bow thruster • capota para fechamento traseiro do cockpit • turco elétrico e hidráulico • revestimento de madeira teca no cockpit, na plataforma de popa e no convés da cabine.