

GARDA 22



Lancha de hoje, com jeito de ontem

Esta lancha é feita com fibra de vidro, em Santa Catarina, mas imita com perfeição os cascos de madeira das lanchas italianas dos anos 30

Atendendo aos apelos dos nostálgicos e de todos os que admiram os barcos clássicos, dois estaleiros catarinenses — o Brava, de Itajaí, e o Mastro D'Ascia, de Florianópolis, este especializado em cascos artesanais de madeira — decidiram criar esta lancha: a Garda 22, que começou a ser produzida há bem pouco tempo. O primeiro fez o casco, de fibra de vidro (mas que pode até receber reforços de kevlar), e o segundo montou o convés. O resultado foi uma lancha de linhas clássicas, mas com projeto próprio, ao contrário de outros barcos do gênero, geralmente réplicas de modelos famosos. O espírito, porém, é o da marca Riva, uma referência mundial em lanchas de madeira. E o nome "Garda", uma clara referência a um famoso lago do norte da Itália, onde nasceu

a própria Riva. Aqui, cada barco é montado e finalizado à mão, por um artesão de verdade, que trabalhou durante dez anos na Itália na confecção de instrumentos musicais — ele faz barcos com o mesmo rigor de um construtor de violinos! No final da montagem, cada unidade recebe uma placa com o número de série e mimos como o nome do proprietário. O mentor da Garda 22 foi o empresário Felipe Furquim, da rede de lojas Regatta, que teve participação ativa no projeto. Mas a produção está limitada a quatro unidades por ano, já que o estaleiro leva três meses para fazer uma lancha com este quilate. O preço desta jóia, já pronta para navegar e com motor de centro Mercruiser V8, a gasolina, de 315 hp, é R\$ 138 mil. Mas, para os saudosistas, vale cada centavo gasto.





Velocidade máxima
34,4 nós (a 5 000 rpm)

Velocidade de cruzeiro
29,1 nós (a 3 500 rpm)

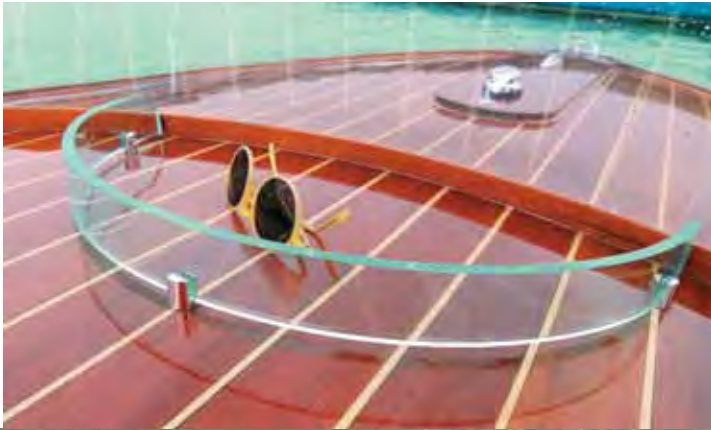
Aceleração
3,2 s (até 20 nós)

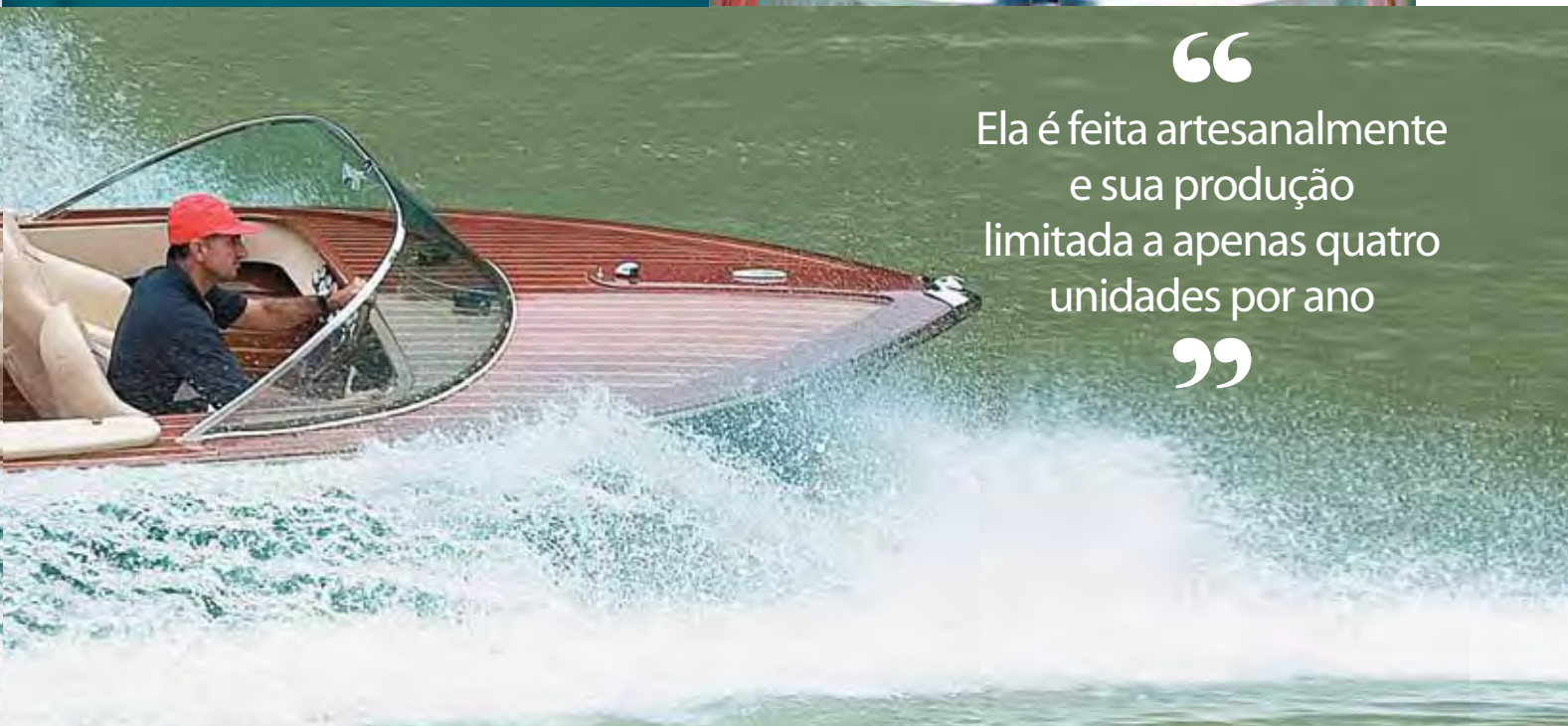
Autonomia
62 milhas (a 3 500 rpm)

Potência
306 hp (no hélice)



**AS APARÊNCIAS
ENGANAM**
O convés da
Garda 22 é de
madeira, mas
o casco é de
fibra de vidro
mesmo.
A união dos
dois materiais
é perfeita





“

Ela é feita artesanalmente
e sua produção
limitada a apenas quatro
unidades por ano

”





Cada Garda é montada, à mão, por um artesão que também constrói violinos. E ele aplica o mesmo rigor nas duas coisas

Como ela é

A Garda 22 é uma lancha de 22 pés de proa fechada, equipada com um típico antigo pára-brisa (só que agora de acrílico), que protege bem o piloto e os demais passageiros. Os bancos dianteiros são individuais, confortáveis, e giram 180 graus. Na parte traseira do cockpit, fica um banco inteiriço, para quatro pessoas. Em cima do compartimento do motor, que é de centro mas fica na popa, há um solário. E na extremidade da popa, a plataforma, bem ampla, com estilo (atenção para o detalhe retrô!) rabo-de-peixe. Sobre essa plataforma há um patamar que, além de servir de escada de acesso ao solário, conduz a um grande paiol para esquis — nada mais adequado, uma vez que o uso principal desta lancha é mesmo esqui. Ou apenas curtir águas abrigadas.

Como navega

A maneira como a Garda 22 navega não tem nada a ver com o comportamento das lanchas modernas. Seu casco, feito para águas abrigadas, tem “V” pronunciado na proa e suave na popa. Não há vincos, muito menos aba invertida na junção das laterais com o fundo do casco, arranjo encontrado em praticamente todas as lanchas produzidas dos anos 90 para cá. Por conta disso, respingos atingem os passageiros no banco traseiro na hora das curvas ou mesmo nas retas, basta que o vento esteja moderado. É o preço que se paga para navegar em um clássico! Em relação à sua capacidade de cortar ondas, por não ter muito “V” na popa, era de se esperar que o casco batesse duro. Ainda mais que, no dia do teste, havia marolas de quase meio metro na represa onde foi avaliada. Surpreendentemente, porém, a Garda 22 passou com galhardia pelas marolas, navegando com suavidade. Ponto positivo para o projeto. No teste de curva, a 30 nós, ela girou praticamente no próprio eixo, graças às duas quilhas existentes no fundo do casco. A conclusão é que esta lancha vai muito bem no esqui do tipo slalom, pois sua marola é baixa. Essa característica, no entanto, não é boa para o wakeboard, que exige marolas mais altas. Quanto ao motor, o Mercruiser V8 de 315 hp imprime uma aceleração muito forte (apenas 3,2 segundos de zero a 20 nós!) e a velocidade final, com hélice de força para esqui, foi de 34,4 nós. Não tão alta, mas suficiente para passear e esqui com igual prazer.

Com quem concorre

A Garda 22 navega praticamente sozinha em sua categoria. Suas únicas concorrentes são as lanchas de produção artesanal, sem marca, normalmente réplicas de antigos cascos Carbrasmarmar e Chris-Craft. O único barco de estilo clássico, de série, que ombreia com ela é o K24, da Kalmar, feito de madeira, também em Santa Catarina. Essa lancha, no entanto, é maior, usa motor de centro-rabeta e não foi feita para esqui, como a Garda 22. Lanchas de fibra de vidro, da Master Boat e da Esquimar, também não deixam de disputar clientes com a Garda 22, mas só pela vocação esquiadora. No quesito charme, ela simplesmente não tem concorrentes.

EXCLUSIVA
Tudo na Garda 22 remete à italiana Riva, mas o projeto é original, ao contrário de outras lanchas de linhas clássicas, geralmente réplicas de barcos famosos

Quem faz? A Garda 22 é feita em conjunto por dois estaleiros de Santa Catarina: o Brava e o Mastro D’Ascia. A produção começou em julho do ano passado e, até o fim deste ano, já tinham sido produzidas cinco unidades, de acordo com a proposta artesanal dos dois estaleiros. As vendas, porém, são exclusivas da loja Regatta, www.regatta.com.br, tel. 11/5538-3434.



DICA DE QUEM TESTOU

“A Garda 22 vai bem mesmo com um motor mais fraco, de 260 hp. Mas, com um propulsor mais potente, tem maior valor na hora da revenda”



Onde e como testamos

A Garda 22 foi testada nas águas das represas de Jaguari, no interior de São Paulo, em dia com ventos de cerca de 13 nós e ondas de 40 centímetros. A bordo, havia duas pessoas e 80 litros de combustível

Resumo

cockpit



Como o motor fica na popa, apesar de ser de centro, o espaço a bordo é bom para seis pessoas. Para facilitar o convívio quando a lancha está parada, os bancos do piloto e do carona são giratórios. Em dias de sol forte, pode-se armar a capota, que fica embutida atrás do banco traseiro.



desempenho

A velocidade máxima, de 34,4 nós, obtida com hélice próprio para esqui, não foi alta, mas suficiente para passear e puxar um adulto no slalom. Já a aceleração (3,2 segundos da marcha lenta aos 20 nós!) é fortíssima. Quando arranca, a Garda 22 parece um dragster boat.

posição de pilotagem



O banco é confortável e fica bem protegido pelo grande pára-brisa de acrílico. Timão e manete do acelerador estão à mão do piloto, assim como os instrumentos do motor. Detalhe: todos os relógios foram feitos especialmente para esta lancha.

ferragens



Os cunhos de aço inox são de embutir, para não atrapalhar a movimentação. Conchas para a ventilação no compartimento do motor estão estrategicamente posicionadas no convés. Atrás do banco traseiro, fica o mastro para esqui, que é removível.

construção



O casco é de fibra, mas pode receber reforço de kevlar. Nesse caso, não há a adição de um composto de cavernas e longarinas, exceto junto ao motor. Com isso, o conjunto fica 100 quilos mais leve. As madeiras do convés (jutaí) e do cockpit (cedro-rosa) são certificadas.

hidráulica



Os dois tanques de combustível, de 49,5 litros cada, são importados e certificados para este uso. A bomba de porão, com o dispositivo de acionamento automático, vem de fábrica e faz parte do equipamento-padrão. Já o tanque de água, de 45 litros, é opcional.

casco



A carena tem "V" acentuado na proa e suave na popa. Na meia-nau, há duas quilhas, que ajudam a fazer curvas radicais, como convém a uma lancha de esqui. Enfrentando marolas curtas, ela navegou sem bater, ao contrário da maioria das lanchas em estilo antigo.

motor



O ronco marrudo do Mercruiser 350 Magnum V8 a gasolina, de 5,7 litros, é música para os ouvidos dos amantes de lanchas. E a força dos 315 hp desse propulsor vem à tona na aceleração. Mesmo um motor menor, de 260 hp, é mais que suficiente para qualquer modalidade de esqui.

paióis



Ao lado do motor, existe muito espaço para guardar os esquis e o material de salvatagem. Para facilitar o acesso a esse compartimento, há uma prática abertura, junto ao espelho de popa, que permite alcançar os esquis sem ter de subir a bordo.



Garda 22



Pontos altos

O acabamento primoroso

A arrancada muito forte

O casco cortador de marolas

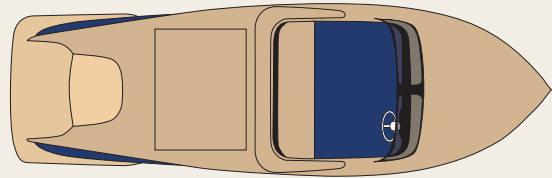
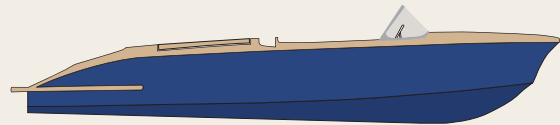


Pontos baixos

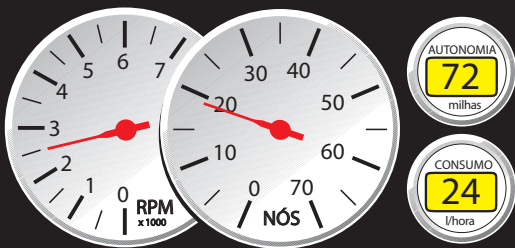
Respingos molham o sofá da popa

A velocidade final não é alta

Cabe pouco combustível nos tanques



Melhor aproveitamento



rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 500	11,8	16	0,74	1,36	66
2 000	15,3	20	0,77	1,31	68
2 500	19,5	24	0,81	1,23	72
3 000	24,3	33	0,74	1,36	66
3 500	29,1	42	0,69	1,44	62
4 000	31,3	53	0,59	1,69	53
4 500	32,6	66	0,49	2,02	44
5 000	34,4	88	0,39	2,56	35



Ela é assim

■ Comprimento	6,70 m
■ Boca	2,20 m
■ Calado com propulsão	0,60 m
■ Ângulo do "V" na popa	14 graus
■ Borda-livre na proa	0,70 m
■ Borda-livre na popa	0,50 m
■ Combustível	99 l
■ Água	45 l (*)
■ Peso sem motor	1 250 kg (**)
■ Peso do motor	369 kg
■ Capacidade	6 pessoas
■ Projeto	Regatta Yachts

Dados fornecidos pelo fabricante. (*) O tanque de água é opcional. (**) Peso com laminação de kevlar.

Principais equipamentos

Pára-brisa de acrílico • casco de fibra • convés e interior de madeira nobre • solário na popa • capota • tomada 12 volts • luz de cortesia no cockpit • luzes de navegação • espelho retrovisor • velocímetro • contadores • voltímetro • horímetro • indicadores de pressão do óleo e temperatura do motor • caixa de direção • cabos de direção e comando • volante de madeira • cunhos de embutir • chave geral • bateria • cabos elétricos estanhados • bomba de porão com automático • protetor do motor de acrílico.

Principais opcionais

Casco laminado com kevlar • estofamento em tecido especial Ultra Suede • capa • carreta rodoviária • rádio VHF • CD player • tanque de água doce de 45 litros com chuveiro e sistema de pressurização.

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