



O painel tem espaço para bússola, rádio VHF, toca-CDs e um pequeno GPS

Impulsionado por motorização a diesel Megatech de 285 cv e propulsão de hidrojet, o JDX 240 da Aquatech tem bom desempenho e autonomia para navegar 270 km

**Por Marcio Dottori
Fotos Lang**



No console do acompanhante há um porta-luvas. Pegadores e porta-copos estão

**T
E
S
T
E**

NAUTICA

JDX 240

VELOCIDADE MÁXIMA:
38,8 nós a 3.780 rpm
VELOCIDADE DE CRUZEIRO:
27,6 nós a 3.000 rpm
ACELERAÇÃO:
7,2 s até 20 nós
AUTONOMIA:
147 milhas a 3.000 rpm
POTÊNCIA:
285 hp (no virabrequim)



potência a diesel

Um jetboat é uma lancha com design arrojado, propulsão de hidrojet, bancos anatômicos, motor a gasolina e desenhada para o público jovem. No caso do JDX 240, tudo isto confere, exceto por um item: o combustível do motor. Projetado e fabricado pela Aquatech — estaleiro do grupo Megatech Dumon —, este jetboat tem motor a diesel. Isto mesmo: um jetboat com diesel no tanque. Bem, a princípio não seria lógico usar em jetboats um motor que via de regra é mais pesado, mais barulhento e com menor desempenho do que um motor a gasolina. Mas vamos por partes. Neste teste, o JDX 240 chegou a 38,8 nós (71,9 km/h), uma boa performance pa-

ra um barco de 7,3 m (24 pés) de comprimento e 1.425 kg de peso (vazio), impulsionado por um motor de 285 cv. Barulhento? Não, o isolamento acústico na popa feito pela Aquatech abafou o ruído do motor e na marcha lenta medimos 77 dB-A. Tampouco detectei vibração que chegasse a incomodar. A maior diferença do JDX 240 em relação aos jetboats com motorização a gasolina diz respeito à aceleração e à retomada. Neste quesito, a esportividade da motorização a gasolina é inquestionável. O JDX 240 não faz feio na arrancada. Da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h), com duas pessoas a bordo, 70 litros de diesel e 30 litros de água doce nos tanques, regis-

estrategicamente colocados no cockpit





A plataforma de popa tem escada retrátil



Boa parte dos paíóis fica escondida debaixo dos estofados



É bom o desempenho com motorização Megatech a diesel de 285 cv

tramos 7,2 segundos. Lanchas equipadas com motorização de centro-rabeta a gasolina registram valores semelhantes. Mesmo com o barco carregado (sete adultos) a aceleração é rápida, mostrando o bom fôlego do propulsor Megatech de seis cilindros de 285 cv e o bom acerto do conjunto motor/propulsão. Outra diferença em relação aos jetboats com motorização a gasolina diz respeito à manobrabilidade. Em curvas mais fechadas, a bomba de hidrojato do JDX capta ar, afetando o desempenho. Segundo o fabricante, este barco não foi desenhado para fazer este tipo de manobra. Em curvas mais suaves ou em linha reta não há problema.

Em relação à navegabilidade, o casco do JDX 240 corta ondas com suavidade. Na primeira parte deste teste, cruzei sucessivamente as marolas de uma Cigarette 36 dentro da Baía de São Vicente (SP). Depois das medições, fomos para mar aberto e na saída da barra ondas curtas, de 70 cm, foram vencidas com facilidade.

Claro que nesta situação o uso dos flapes é importante, possibilitando abaixar a proa e utilizar a parte mais cortante da carena para quebrar as vagas. Flapes também são importantes para evitar o caturro e para manter o regime de planeio em rotação mais baixa.

Os bancos do piloto e acompanhante têm regulagem de altura e a posição de pilotagem é confortável. Tímão e controles do motor e da propulsão estão à mão do condutor. No painel cabem com folga um relógio grande e três pequenos. Quadro com quatro disjuntores, bússola de embutir (tipo disco), rádio VHF e um pequeno GPS têm espaço garantido, assim como o toca-CDs. Duas caixas térmicas localizadas sob os bancos instalados à frente dos consoles servem para guardar bebidas e refeições. A âncora tem paiol próprio e mais seis compartimentos possibilitam guardar coletes salva-vidas, espias, defensas, prancha de wakeboard e outros apetrechos. O porta-luvas deveria ser estanque.

No compartimento do motor, é

bom o acesso à vareta indicadora do nível de óleo lubrificante, bomba de porão e bateria, mas não é fácil trocar a correia do motor, que fica muito próximo à antepara dianteira. No barco que testamos, o cárter do motor está muito perto do fundo do barco, sendo portanto lavado pela água que circula no porão. É necessário isolar esta peça da água para evitar que ela seja corroída, principalmente se o barco for utilizado no mar.

Recheado de acessórios de fábrica e construído por uma equipe experiente, o JDX tem ainda outro ponto positivo: a autonomia. Considerando 90% da capacidade do tanque, pode-se navegar quase 150 milhas (288 km/h) em regime de cruzeiro sem reabastecer. E o melhor é na hora de pagar a conta. Além de render mais, o óleo diesel custa aproximadamente um terço menos que a gasolina. ⚓

Outras informações com a Aquatech, Av. Francisco Bendsorp, 942, São Vicente (SP), CEP 1350-011, tel. (13) 3463.4128 e site www.megatechpower.com.br








Com 7,3 m de comprimento máximo, o jbarco pode transportar com folga até sete passageiros e um tripulante

FICHA TÉCNICA

MODELO	JDX 240
COMPRIMENTO MÁXIMO	7,3 m
BOCA	2,5 m
CALADO COM PROPULSÃO	0,41 m
BORDA-LIVRE NA PROA	0,79 m
BORDA-LIVRE NA POPA	0,69 m
ÂNGULO DO "V" NA POPA	17 graus
COMBUSTÍVEL	180 litros
ÁGUA	30 litros
PESO DA MOTORIZAÇÃO	445 kg
PESO SEM A MOTORIZAÇÃO	980 kg
PESSOAS/DIA	8
PROJETO	Aquatech

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre.

VELOCIDADE E AUTONOMIA

 rpm	 dB-A	 nós	 L/h	 aut. (M)
2.400	-	16,2	16	164
2.600	-	20	20	162
2.800	-	25	25	162
3.000	-	27,6	30,5	147
3.200	-	30,7	37,5	133
3.400	-	34,4	45	124
3.600	-	37,1	53	113
3.780	-	38,8	59,5	106

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e GPS e o consumo é estimado. 3) Medições feitas com dois adultos a bordo, 70 litros de óleo diesel e 30 litros de água.

O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): ■ motorização Megatech 290 completa ■ direção hidráulica servoassistida ■ 4 disjuntores ■ conjunto de estofados em tecido Nautolex ■ bancos com regulagem de altura ■ bomba de porão com acionamento automático ■ sistema de pressurização de água doce ■ capota ■ olhal (alça) para esqui ■ escada de popa em aço inox ■ ferragens em aço inox 316 ■ carreta de encaixe ■ 7 pegadores em PVC ■ manete de comando para motor ■ conta-giros ■ horímetro ■ relógios indicadores da pressão do óleo lubrificante ■ temperatura do

motor e nível de combustível ■ mastro para bandeira retrátil com luz de navegação (tricolor) ■ extintor de incêndio ■ 6 poióis ■ porta-luvas ■ 2 caixas térmicas ■ olhais para reboque na proa e na popa ■ capa ■ 3 cunhos de amarração de 15 cm. **OPCIONAIS:** ■ flaps hidráulicos ■ buzina ■ carreta rodoviária ■ material de salvatagem ■ GPS ■ rádio VHF ■ tomada de 12 V no painel ■ toca-CDs e alto-falantes.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: Um motor Megatech 290 a diesel, de 4,2 litros, 285 cv no virabrequim a 3.500 rpm, acoplado a bomba de propulsão a hidrojato

Megatech JD 290, com rotor de aço inox com diâmetro de 215 mm (seis pás) e relação de transmissão de 1:1.

OPCIONAL: Não há.

CONSTRUÇÃO: A resina utilizada na primeira camada da laminação (gelcoat) é isofitálica e tem proteção especial contra osmose. Nas demais camadas é utilizada resina ortofitálica reforçada com tecido biaxial (especificação 1808) e manta de fibra de vidro. A estrutura de reforço do casco (chassi) é formado por oito cavernas e duas longarinas.

Dados fornecidos pelo fabricante