

ELEGÂNCIA TROPICAL



T E S T E

NAUTICA

SPIDER 250 SS

VELOCIDADE MÁXIMA:

41 nós a 4.600 rpm

VELOCIDADE DE CRUZEIRO:

30,8 nós a 3.500 rpm

ACELERAÇÃO:

de 0 a 20 nós em 7,6 s

AUTONOMIA:

110 milhas a 3.500 rpm

POTÊNCIA:

260 hp (no hélice)

Equipada com banheiro, motorização Mercruiser 5.0 V8 de 260 hp e até mesmo um GPS/chartplotter, a Spider 250 SS, da D'José, custa R\$ 110 mil já pronta para navegar

Por Marcio Dottori - Fotos Lang



Clássica nas linhas e rica em detalhes, a paranaense Spider 250 SS tem *pedigree*. Seu "pai", Mário Márcio Guimarães, foi quem iniciou a fabricação das lanchas Ventura — barcos que ficaram na história da náutica brasileira pelo acabamento e conforto inédito para a época (anos 80). E a Spider 250 SS é uma versão atualizada da Ventura 25, lancha cujo estilo ainda hoje é atraente. De proa aberta e equipada com pára-brisa de vidro temperado, a maior lancha da D'José (estaleiro localizado nas redondezas de Curitiba) tem detalhes que agradam: plataforma de ré que facilita tanto o embarque quanto a prática de esportes náuticos; solário convidativo na popa; amplo painel de instrumentos (com espaço para nove relógios, bússola, sonda, GPS/chartplotter compacto, rádio VHF e lugar para um aparelho de CD); pias (dentro e fora do toailete); e um pequeno banheiro sem vigia para ventilação, localizado sob o console de boreste e equipado com vaso sanitário manual. Todos esses itens fazem parte do rol de equipamentos considerados padrão, que incluem ainda estofado de bom gosto, feito com tecido sintético antimoho em três cores claras. ▶

Teste 648



Em frente ao passageiro, pia e porta-copos, são equipamentos de fábrica



Capricho: até mesmo o compartimento do motor é revestido com gelcoat



Os cunhos de aço inox e as luzes de bordos de embutir evitam enroscos



Disjuntores, toca-CD e equipamentos de navegação estão bem acessíveis



A 250 SS tem banheiro, plataforma, solário e espaço para oito pessoas

Alguns detalhes na construção são destaques na lancha. No paiol da âncora, no espaço abaixo do banco traseiro e também no compartimento do motor há contramoldes de fibra e acabamento de gelcoat. Para evitar enroscos e deixar as linhas do barco mais limpas, a luz de bordos na proa e os cunhos de aço inox são de embutir. Até mesmo o pegador de aço inox ao redor do sofá em "U" na proa é rebaixado para somar pontos à estética sem prejuízo na segurança dos passageiros neste local.

Meu contato com a Spider 250 SS aconteceu nas águas limpas da Represa de Atibainha, em Nazaré Paulista, no interior de São Paulo, em um dia de sol e sem vento. Nas provas de aceleração, o motor V8 a gasolina de 5 litros da Mercury (260 hp no hélice) gastou 7,6 segundos para levar o barco da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h). Com o motor em 4.600 rpm (rotação máxima), registrei 41 nós (76 km/h). Esses números significam que se pode utilizar a lancha, folgadoamente, para a prática do wakeboard ou do esqui, além, é claro, de passeios em qualquer lago, rio e represa do território brasileiro e ainda em mar com águas parcialmente protegidas, ou mesmo em pequenos cruzeiros costeiros.

Testei a carena da Spider 250 SS cortando a onda da própria marola produzida pelo barco, cujo casco amorteceu eficientemente o embate contra as pequenas vagas. Já em relação à autonomia, dá para navegar 110 milhas (204 km) a 30,8 nós (57 km/h),

com o motor a 3.500 rpm, se as condições da água permitirem. Aliviando um pouco o manete do acelerador para 3.000 rpm a velocidade cai para 26,1 nós (48 km/h), mas a autonomia aumenta em 7 milhas (13 km).

O espaço para a manutenção básica no motor é bom. Ou seja, não há dificuldade para a verificação do nível do óleo lubrificante, filtros correias e bateria. A bomba de porão desta lancha estava fixada na frente do motor, o que facilita a manutenção, embora não possibilite que se escoe toda a água do porão. Falta um isolamento acústico e iluminação neste compartimento, e também deveria haver uma canaleta embaixo da tampa para evitar que a água proveniente de respingos ou chuva atinja o motor ou caia no porão (uma junta de neoprene no local pode resolver).

Para guardar os coletes de segurança, defensas e cabos de amarração, os espaços sob os estofados (assentos) e no console de bombordo são suficientes. A bóia salva-vidas tem lugar próprio debaixo do estofado do banco de popa. A capota é do tipo bimini top targa (fica armada, embora se possa desmontá-la e guardá-la dentro do compartimento do motor). Enfim, bem-feita, elegante e confortável para até oito pessoas, a Spider 250 SS é mais um barco de qualidade produzido pela indústria náutica brasileira. ⚓

Outras informações: D'José (construção), tel. (41) 278.7433, ou Viper (vendas), tel. (11) 5183.7236 e site www.vipermotores.com.br



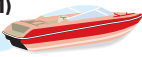
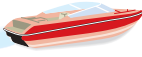
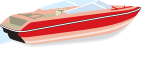
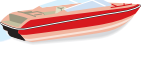
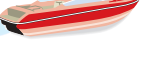
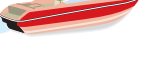
A Spider é uma lancha que tem agilidade nas manobras e um bom desempenho com motor V8 a gasolina de 260 hp

FICHA TÉCNICA

MODELO	Spider 250 SS
COMPRIMENTO	7,49 m
BOCA	2,6 m
CALADO	0,90 m
BORDA-LIVRE NA PROA	0,78 m
BORDA-LIVRE NA POPA	0,58 m
ÂNGULO DO "V" NA POPA	12 graus
COMBUSTÍVEL	170 litros
ÁGUA	80 litros
PESO DA MOTORIZAÇÃO	433 kg
PESO SEM A MOTORIZAÇÃO	1.380 kg
PASSEGEIROS	7+1
PROJETO	Mário Márcio Guimarães

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre.

VELOCIDADE E AUTONOMIA

rpm	dB-A	nós	L/h	aut. (M)	
2.000	-	10	17,5	87	
2.500	-	18,2	23,5	118	
3.000	-	26,1	34	117	
3.500	-	30,8	43	110	
4.000	-	35,1	55	98	
4.600	-	41	73	86	

Obs: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e o consumo, com Floscan; 3) Medições feitas com três adultos, 50 litros de gasolina e 20 litros de água a bordo.

O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): estofados antimfofo ■ 3 cunhos de aço inox retráteis ■ suporte para motor auxiliar ■ pára-brisa de vidro temperado ■ bússola de 5" ■ luzes de bordos escamoteáveis ■ luz circular na popa ■ capota tipo bimini top ■ capa para fechamento da proa ■ escada de popa ■ 2 luzes de cortesia ■ 4 porta-copos ■ bomba para água doce de 2,8 gpm ■ 2 torneiras ■ vaso sanitário manual ■ chuveiro na popa ■ tomada 12 V no painel ■ olhal para esqui ■ luminária no banheiro ■ extintor de 1 kg com suporte de aço inox ■ GPS/chartplotter

■ rádio VHF com antena ■ toca-CD com alto-falantes ■ bomba de porão de 2.000 gph ■ capa de cobertura ■ tapete removível (Nomad) ■ carreta de encaixe. **OPCIONAL:** (itens principais): ■ material de salvatagem.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 1 motor Mercruiser 5.0 MPI (V8 a gasolina com de 5 litros) de 260 hp no hélice, acoplado a rabeta Alpha, com relação de transmissão de 1,62:1, e hélice Mirage Plus (aço inox de 3 pás) de passo 19". **OPCIONAL** 1 motor de centro-rabeta gasolina ou diesel com potência entre 250 e 320 hp.

CONSTRUÇÃO: casco e convés laminados com gelcoat isofáltico branco e resina orlofáltica nas demais camadas. A fixação das cavernas é reforçada com duas camadas de laminação. Nas partes ocas do fundo do casco, é injetada espuma de poliuretano expandida para assegurar flutuação positiva em caso de alagamento. Pára-brisa de vidro temperado com estrutura de alumínio anodizado. O compartimento do motor tem revestimento de gelcoat polido para facilitar a limpeza e melhorar o acabamento. *Dados fornecidos pelo fabricante.*