

TEMPEST 270

Mesma lancha, motores diferentes



Velocidade máxima

43 nós (popa, a 5 400 rpm)
36,6 nós (c.-rab., a 4 900 rpm)

Velocidade de cruzeiro

29,3 nós (popa, a 4 500 rpm)
24,7 nós (c.-rab., a 4 000 rpm)

Aceleração

6,6 s (popa) - 8,5 s (c.-rab.)

Autonomia

177 milhas (popa, a 4 500 rpm)
166 milhas (c.-rab., a 4 000 rpm)

Potência

300 hp (popa) - 260 hp (c.-rab.)

O que muda num barco quando só o que muda é a motorização? Embarcamos em duas Tempest 270 idênticas e fomos para a água descobrir



A dúvida é frequente: como ficaria uma mesma lancha com motorização diferente? Nós, também, queríamos saber. Então, pegamos duas Tempest 270, um dos modelos de lancha que permitem motor de popa ou centro-rabeta e fomos para as águas (naquele dia um pouco agitadas) de São Sebastião, no litoral paulista. As lanchas eram idênticas. Mas uma delas estava equipada com dois motores de

popa Yamaha, quatro tempos, com injeção eletrônica, de 150 hp cada (portanto, total de 300 hp), e a outra com um motor de centro-rabeta Mercruiser, a gasolina, de 260 hp. De resto, tudo igual — embora a Tempest 270 também possa usar um único motor de popa, neste caso de 250 hp. Vire a página e comece a descobrir o que concluímos neste interessante teste comparativo, de um tipo de motor contra o outro.



DOIS ESTILOS
Ao trocar o motor, o barco se transforma, a começar pela popa, que fica bem diferente



LADO A LADO

Do cockpit para a frente, a Tempest 270 não muda nada, seja com um ou outro tipo de motorização. Mas o espaço é melhor na versão com motor de centro-rabeta

A versatilidade na motorização (popa ou centro-rabeta) é um dos principais atributos da Tempest 270, uma lancha projetada para passeios diurnos, mas com cabine completa e camas para quatro pessoas dormirem (bem) a bordo. Assim, se você gosta de motores de popa, poderá escolher entre equipá-la com apenas um, de 250 hp, ou dois, entre 150 e 250 hp cada. Já, se preferir motor de centro-rabeta, terá que ser um só, mas com potência variando entre 230 e 320 hp, seja diesel ou gasolina. É um bom cardápio. E poder escolher é sempre algo melhor do que não ter opção.

Outro ponto a favor da Tempest 270 é a robustez do casco — que, não por acaso, pesa mais de 1.800 kg. Ele é bem construído pelo experiente estaleiro Aquaterra, de São Paulo, que deve parte de sua reputação por ter laminado centenas de lanchas de pesca da marca Fishing. Mas a variação de motorização obrigou o estaleiro a montar configurações distintas no desenho do casco. Embora estas diferenças se restrinjam ao trecho do cockpit que avança da meia-nau à popa, são bem relevantes. Especialmente no que diz respeito ao espaço nesta parte do barco. Ele não é tão bem aproveitado na versão com motores de popa, embora o estilo do sofá que a equipa, com assento rebatível, agrade quem quiser usar esta lancha também para pescar. Já, no caso da versão com motor de centro-rabeta, a história muda bastante — e este espaço melhora consideravelmente. O sofá, por exemplo, que passa a ficar sobre o motor, é maior e pode ser transformado em solário. E, como motor de centro não ocupa nada na plataforma de popa, ela fica totalmente livre para o lazer dos ocupantes.

Nas duas versões, o casco se comporta muito bem na água. E a cabine não muda

De resto, nada muda no design das duas versões da Tempest 270. Na proa, ambas têm um ótimo solário, com encostos de cabeça, e o cockpit — das duas — acomoda seis pessoas, com folga. A cabine é bastante simples, mas bem bolada. Sua altura (1,72 m na entrada e 1,60 m no banheiro) fica acima da média das lanchas da sua faixa e tem duas camas de casal, também com tamanho além do usual, mas sem nenhum camarote fechado, o que já seria pedir um pouco demais numa lancha de 27 pés. Não se trata de uma lancha requintada. Mas oferece bom conforto para até quatro pessoas dormirem a bordo.

Mesmo assim, seu nível de acabamento é satisfatório, embora possa (e deva) melhorar em certos detalhes. A qualidade de alguns metais e a localização e revestimento da fiação elétrica, por exemplo, deixam a desejar. Já a navegabilidade é outro dos seus pontos fortes. Seja com motor de popa ou centro-rabeta, a Tempest 270 tem casco que corta muito bem as ondas, mesmo em mares não tão tranquilos, e seu desempenho, tanto numa versão quanto na outra, jamais decepciona. Confira na página seguinte.

COMO TESTAMOS

As duas Tempest 270 foram avaliadas, lado a lado, nas águas de São Sebastião, em dia de mar um pouco agitado, com ondas de meio metro de altura e ventos de 8 nós.

QUEM FAZ

O estaleiro Aquaterra, nas imediações de São Paulo, existe desde 1997 e, além de barcos da própria marca, produziu cascos para a Fishing até 2006, quando passou a se de-

dicar somente às suas lanchas, que incluem os modelos da linha Tempest e o catamarã Waicat 270. Para saber mais, acesse www.aquaterra.com.br ou ligue 11/4777-0071.





BOM INTERIOR

A Tempest 270 não é luxuosa, mas agrada no conforto interno e externo. O cockpit só muda a partir da popa e a cabine é igual nas duas versões



BAIXO, MAS BOM

O banheiro tem só 1,60 m de altura, mas é completo. Já o camarote à meia-nau (abaixo) tem cama com tamanho acima da média para lanchas deste porte e janela



GRANDE DIFERENÇA

Na versão com motor de centro-rabeta, a plataforma de popa fica totalmente livre e o cockpit ganha um interessante sofá que se transforma em solário (ao lado)





MAIS VELOZ

Com a dupla motorização de popa, a Tempest 270 teve uma velocidade final surpreendente e também foi mais econômica em regime de cruzeiro

Neste comparativo, uma das Tempest 270 estava equipada com dois motores de popa Yamaha quatro tempos, com injeção eletrônica, de 150 hp cada, impulsionados por hélices de passo 19 polegadas. Já a outra tinha um único motor de centro-rabeta Mercruiser, a gasolina, de 260 hp, com hélices contrarotantes de passo 20 polegadas. Ambas continham exatamente a mesma quantidade de água e gasolina nos tanques — 80 e 350 litros respectivamente. O objetivo era um só: ver o que mudaria no comportamento do barco com um tipo e outro de motor.

Para isso, colocamos as duas lanchas lado a lado, nas mesmas condições de vento e mar, e repetimos exaustivamente as mesmas manobras. Os números obtidos nas medições provaram um bom desempenho e uma adequada relação peso/potência nas duas versões. As médias de velocidade de cruzeiro foram boas nos dois casos, com apenas 4,6 nós a mais para o par de popa, ou seja, uma diferença em torno de 5% e dentro do esperado — considerando, afinal, seus 40 hp a mais de potência total e 31 kg a menos de peso. O consumo também se mostrou satisfatório nos dois casos, mas igualmente com vantagem para a versão com motor de popa: 0,56 milha por litro, contra 0,52 da versão centro-rabeta, o que resulta em autonomias de 177 e 166 milhas, respectivamente. Esta vantagem de apenas quase 7% em favor da parrelha de popa parece pequena. Mas já

UMA SURPRESA

A motorização mais potente foi

2 X 150 HP, POPA

VELOCIDADE MÁXIMA	43 nós (a 5 400 rpm)
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	29,3 nós (a 4 500 rpm)
ACELERAÇÃO 0 A 20 NÓS	6,6 s
AUTONOMIA	177 milhas (a 4 500 rpm)
POTÊNCIA TOTAL	300 hp

faz alguma diferença no bolso, na hora de encher o tanque, que na Tempest 270 é de 350 litros: cerca de R\$ 73 a menos. Na velocidade final, os dois motores de popa também ficaram à frente. Na realidade, bem à frente, com vantagem de 6,4 nós a mais, ou 17%. Isto, sim, surpreendeu! A expectativa era de uma diferença de até 3,5 nós — ou cerca de 10%. A explicação para isso? Bem, além da natural diferença na potência total (300 contra 260 hp) e peso das motorizações, uma das razões pode ter sido a potência insuficiente do motor de centro-rabeta, que teria um desempenho bem melhor se tivesse 320 hp, ou seja, 20 hp a mais e não 40 a menos que a parrelha de popa testada. Além disso, motores de popa são, normalmente, mais rápidos que os de centro-rabeta de mesma potência.

Por outro lado, nas manobras rápidas, a Tempest 270 foi um pouco mais ágil com o motor de centro-rabeta, o que pode ser creditado ao fato de o propulsor ficar mais próximo ao centro de gravidade do barco do que os dois motores um de cada lado. Em contrapartida, a versão de popa mostrou-se ligeira-



MAIS ÁGIL

Com motor de centro-rabeta, a lancha foi mais ágil nas manobras rápidas, graças à localização da propulsão, mais próximo do centro de gravidade do casco

E UM FATO

mais econômica, embora mais cara

1 X 260 HP, CENTRO-RABETA

36,6 nós (a 4 900 rpm)	VELOCIDADE MÁXIMA
24,7 nós (a 4 000 rpm)	VELOCIDADE DE CRUZEIRO
8,5 s	ACELERAÇÃO 0 A 20 NÓS
166 milhas (a 4 000 rpm)	AUTONOMIA
260 hp	POTÊNCIA TOTAL

mente mais estável, devido a ter dois motores, que servem como pontos de apoio — a despeito de a estabilidade geral da Tempest 270 já ser muito boa. Seu casco tem proa alta, “V” de popa razoavelmente acentuado (21 graus) e, embora apresente uma tendência a “deitar” um pouco mais que o normal em curvas com o volante totalmente virado para um dos lados — o que pode ser amenizado com uso de flaps —, oferece navegação firme e segura, mesmo em mares mexidos. Daí ser indicada para passeios de até 20 milhas da costa. E, também neste aspecto, a dupla motorização leva vantagem. É uma questão de segurança: se um motor pifar, sempre restará o outro.

A pilotagem foi muito agradável em ambos os barcos, mas a rapidez de resposta dos motores de popa empolgou mais. O solário e a plataforma de popa da versão centro-rabeta são de fato um diferencial, mas, na hora de sair para o mar, o prazer da pilotagem falou mais alto. Dito assim, a motorização de popa parece mais indicada, certo? Mas convém lembrar que ela custará cerca de R\$ 20 000 mais caro. No entanto, isso representa 13% do valor do conjunto de

O motor de centro libera espaço no cockpit. Já a parelha de popa garante maior segurança

centro-rabeta, o que, para um barco de dimensões não tão vultosas, como este, não é muito. Mas, além de desempenho e economia, a escolha da motorização deve levar em conta o uso que se fará do barco. Se os passeios mais longe da costa estiverem fora de questão ou forem raros, o uso de dois motores pode ser desnecessário. Neste caso, um único motor de centro-rabeta fica bem mais interessante, até pelo aumento significativo no conforto a bordo que permite. É, enfim, uma questão de escolha.

Resta, ainda, a opção de equipar o barco com um único motor de popa de 250 hp, que, nas manobras rápidas, deve dar a esta lancha uma agilidade parecida com a do motor de centro-rabeta. Mas não seria uma boa troca, pois não traria nem os benefícios da plataforma de popa livre e o conforto a mais no cockpit que o centro-rabeta dá, nem a segurança de um motor a mais, no caso de uma parelha de popa. 

TEMPEST 270



Quanto custa

COM MOTOR DE CENTRO-RABETA



a partir de R\$ **160 000**

(com um motor centro-rabeta, de 260 hp)

COM MOTORES DE POPA



a partir de R\$ **180 000**

(com dois motores de popa 4t, de 150 hp cada)

É assim

■ Comprimento total	8,05 m
■ Boca	2,76 m
■ Calado com propulsão (c-rab./popa)	0,68 m / 0,60 m
■ Borda-livre na proa	1,15 m
■ Borda-livre na popa	1,20 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,72 m
■ Altura no banheiro	1,60 m
■ Combustível	350 litros
■ Água (c-rab./popa)	80 / 100 litros
■ Peso sem motor	1 880 kg
■ Peso dos motores (c-rab./popa)	463 kg / 432 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	10/4
■ Projeto	Estaleiro Aquaterra

* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e os pés-direitos.

COM MOTOR DE CENTRO-RABETA



Pontos altos

Plataforma de popa livre

Cockpit mais confortável

Solário também na popa



Pontos baixos

Perde espaço no porão

Menor estabilidade

Mais peso

COM MOTORES DE POPA



Pontos altos

Maior velocidade

Maior autonomia

Segurança de ter dois motores



Pontos baixos

Plataforma de popa menor

Menos ágil nas manobras

Custa mais caro

