

Ventura 230

Construída pelo Estaleiro Nova Ventura, ela é uma lancha que, aprimorada, se mantém como um produto de ponta no concorrido segmento das lanchas de proa aberta de 23 pés

Por Marcio Dottori - Fotos Mozart Latorre



TESTE 665

NAÚTICA

VENTURA 230

VELOCIDADE MÁXIMA

47,1 nós a 5.500 rpm

VELOCIDADE DE CRUZEIRO

29,9 nós a 3.500 rpm

ACELERAÇÃO:

Até 20 nós em 5,5 s

AUTONOMIA

184 milhas a 3.500 rpm

POTÊNCIA

200 hp (no hélice)



Bancos do piloto e acompanhante são giratórios e a mesa de centro, removível

Assim como a Ventura 20, a Ventura 23 marcou para sempre a indústria náutica brasileira. O estilo arrojado e a qualidade de acabamento destas lanchas mudaram o conceito nacional em relação aos barcos de passeio diurno de proa aberta. É verdade que, até meados de 2003, o Estaleiro Ventura deixou um pouco a desejar nos itens que eram justamente seus pontos fortes. Com a mudança de direção — agora as lanchas Ventura são construídas pelo Estaleiro Nova Ventura, da cidade mineira de Capitólio, junto à bela represa de Furnas —, a qualidade construtiva original voltou com toda força. Foi o que confirmei durante minha visita ao estaleiro, ocasião em que avaliei o desempenho da nova Ventura 230. Antes deste teste, porém, tive oportunidade de experimentar, no mar, o mesmo modelo 230 da Nova Ventura, em dia de ressaca, quando foi possível testar suas qualidades de navegação. Naquela ocasião, a carena da Ventura 230 amorteceu bem o choque contra as vagas ao cruzar ondas desencontradas de 1 m de altura, o que mostra que o barco pode ser utilizado em água salgada sem problemas.

O teste de desempenho da Ventura 230 foi feito nas águas limpas do grande lago de Furnas, localizado cerca de 775 m acima do nível do mar. Com três pessoas a bordo, a Ventura 230, equipada com um Mercury 200 Optimax, surpreendeu. Com o conta- ▶



A montagem sobre cavalete deixa o motor mais exposto, porém melhora o desempenho e a manobrabilidade da lancha

giros a 5.500 rpm, o barco chegou a 47,1 nós (87,2 km/h). A superfície da água estava ligeiramente enrugada devido ao vento de 5 nós (9,3 km/h). Comparando: mesmo equipadas com motor de 225 hp, muitas lanchas de igual porte raramente passam dos 44 nós (81,5 km/h) no nível do mar. O ótimo desempenho do conjunto deve-se tanto à performance do motor de dois tempos Mercury 200 Optimax quanto à boa hidrodinâmica da carena da Ventura 230, além da montagem da motorização com cavalete. É um arranjo que proporciona velocidade final mais alta se comparado ao desempenho de um motor de popa fixado diretamente no espelho de ré. As manobras também são melhores em lanchas com cavaletes. As desvantagens do arranjo são uma menor aceleração e o fato de que o motor fica muito exposto, sendo lavado constantemente pela água da esteira, em especial quando a velocidade é redu-

zida bruscamente. Para quem utiliza o barco no mar, isto não é bom. Num outro dia, com cinco pessoas a bordo e vento de 12 nós (22 km/h) que deixava a superfície do lago ondulada, voltei a navegar com a Ventura 230. Nestas condições — ruins para lanchas pequenas ou botes de alumínio —, a lancha navegou macio, lembrando um confortável carrol de luxo.

Não posso terminar esta análise sem falar do padrão construtivo do estaleiro. Em relação à “pele” da lancha, o *gelcoat* Norpol que o Estaleiro Nova Ventura utiliza é um dos melhores do mercado. Resultado: superfície mais brilhante e com maior longevidade. Para evitar o risco de osmose (infiltração de água no laminado), é empregada uma camada de resina estervinilica após o *gelcoat*. O aço inox utilizado nas ferragens é o 316, mais resistente à corrosão que o padrão 304. É verdade que existem algumas mudanças que seriam bem-

vindas na Ventura 230, como o reposicionamento dos cunhos na popa para evitar que as espias de amarração danifiquem o *gelcoat*, a utilização de chapas de reforços (no lugar de arruelas) junto aos parafusos de fixação dos cunhos e, por fim, a fixação dos chicotes elétricos a cada 25 cm. Como o estaleiro está empenhado em aprimorar sempre seus produtos, acredito que as modificações já poderão ser vistas no São Paulo Boat Show, em outubro.

Uma dica: duvido muito que o estaleiro será capaz de manter por muito tempo o preço atual. Só a lancha, entregue em Capitólio, custava em julho, R\$ 27 mil; já o modelo todo equipado, como a embarcação testada, saía por R\$ 70 mil. ☎

Veja outros dados em www.nautica.com.br.

Outras informações com o Estaleiro Nova Ventura, Estrada do Capitólio, km 2, Capitólio (MG), CEP 37930-000, tel. (37) 3373.2124, site www.lanchasventura.com.br






O QUE VEM COM O BARCO (itens principais): estofamento completo em espuma de alta densidade e revestimento antimofa imitando couro = banco do piloto e acompanhante giratórios com base em aço inox = assento do banco do piloto rebatível = pára-brisa em vidro temperado de 6 mm com armação em alumínio anodizado = luzes de navegação = tanque de combustível de alumínio = chicle elétrico = pia com chuveiro = porta-luvas = lixeira = tanque de água = carreta de encaixe = bocal para abastecimento de combustível = 4 porta-copos = 4 cunhos de aço inox de 15 cm cada = mesa de centro portátil = chuveiro na popa = escada de popa em aço inox = tampa do solário com amortecedores a gás. **OPCIONAIS** (itens principais): motorização = bomba de porão com acionamento automático = sistema de pressurização de água doce = defensas = tripé para rebocar esquiador = tapete para o cockpit = caivete para motor de popa = capa = capota = carreta rodoviária = âncora e amarra = rádio VHF = sonda = GPS = toca-CD = bússola.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 1 motor de popa Mercury Optimax 200, V6, com 3.032 cm³ e 200 hp, relação de transmissão de 1,75:1 e hélice de aço ino (mirage Plus) de 3 pás e passo de 21". Opcional: 1 motor de popa com potência entre 150 e 225 hp, ou 1 motor centro-rabeta a gasolina de 245 hp ou ainda 1 motor de centro-rabeta a diesel de 165 hp.

CONSTRUÇÃO: casco laminado com fibra de vidro, gelcoat (Norpol) isofitálico e resina ortofitálica nas demais camadas. Para evitar a osmose, é aplicada resina estervinilica na primeira camada da laminação após o gelcoat. A estrutura do casco é composta por oito cavernas e duas longarinas de proa a popa, reforçadas com tecido de fibra de vidro de 800 g/m². No espelho de popa, é utilizado compensado naval. Todas as ferragens são em aço inox 316.

Obs.: Dados fornecidos pelo fabricante.

VELOCIDADE E AUTONOMIA

 rpm	 dB-A	 nós	 L/h	 aut. (M)
2.000	-	8,4	13,6	111
2.500	-	10	19,3	93
3.000	-	24,4	22,4	196
3.500	-	29,9	29,3	184
4.000	-	35	37,5	168
45.00	-	38,8	43,4	161
5.000	-	42,7	54	142
5.500	-	47,1	67,3	126

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 é estimado. 3) Medições feitas em água doce, com vento de 5 nós, numa altitude de 775 m, com 3 adultos a bordo, 200 litros de gasolina e 50 litros de água.



O acabamento do painel imita a rãdica

FICHA TÉCNICA

Modelo	Ventura 230 Solarium
Comprimento máximo	7,51 m
Comprimento do casco	6,94 m
Boca	2,53 m
Calado	0,70 m
Borda-livre na proa	0,80 m
Borda-livre na popa	0,77 m
Peso sem a motorização	850 kg
Peso da motorização	241 kg
Ângulo do "V" na popa	18 graus
Combustível	200 litros
Água	50 litros
Passageiros	7 + 1
Projeto	Nova Ventura

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.



Pegador embutido na proa, banco anatômico e acabamento diferenciado no paiol de popa