

# CD 23

## Simple, mas gostosa

A Costa Dourada 230 é uma lancha sem maiores requintes e, por isso mesmo, com preço acessível. E navega a 41 nós



**Velocidade máxima**  
41,2 nós (a 5 100 rpm)

**Velocidade de cruzeiro**  
26,8 nós (a 3 500 rpm)

**Aceleração**  
4,9 s (até 20 nós)

**Autonomia**  
202 milhas (a 3 000 rpm)

**Potência**  
200 hp (nos hélices)



O posto de primeira lancha da família tem uma nova candidata no concorrido segmento das 23 pés. Lançada durante o último São Paulo Boat Show, a Costa Dourada 230 — ou apenas CD 230, como o estaleiro alagoano Costa Dourada prefere chamar o seu barco de estreia no mercado brasileiro — não apresenta muitos dos requintes incorporados por outras lanchas de proa aberta deste porte, como, por exemplo, solário e banheiro embutido. É, digamos, um barco mais simples. Contudo, é exatamente esta simplicidade uma de suas maio-

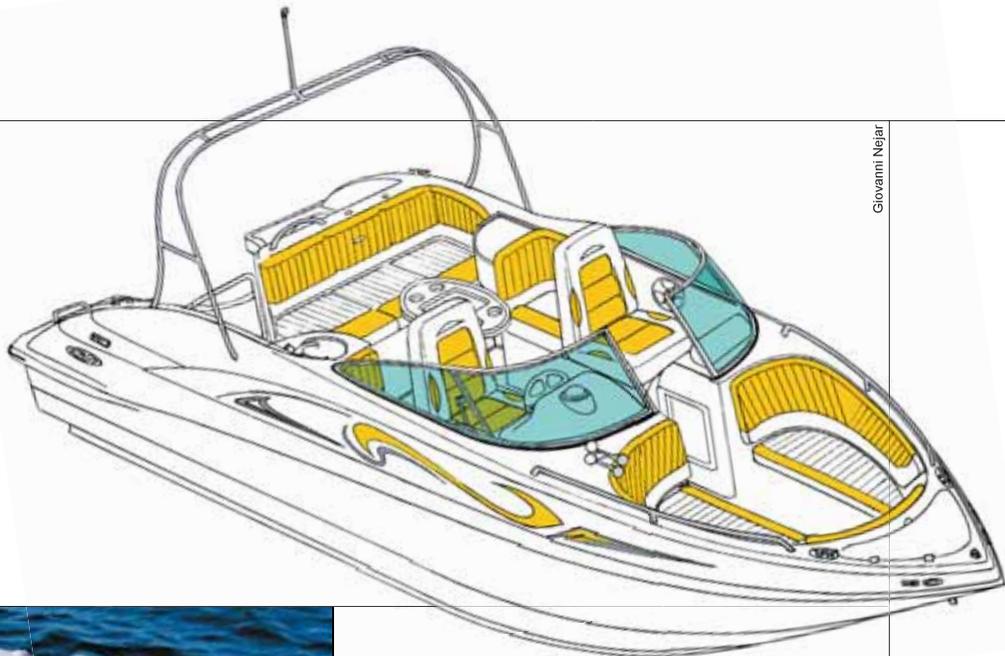
res virtudes, já que isso faz dela uma lancha bem acessível no preço, o que é algo significativo em um segmento em que os cifrões fazem bastante diferença. Com um motor de 150 hp, a CD 230 custa cerca de R\$ 57 000, o que faz dela uma das 23 pés mais baratas do mercado. Já com um motor de 200 hp, com injeção direta, sobe para cerca de R\$ 65 000, ainda assim bem em conta para uma lancha tão esperta quanto ela. Mas esta 23 pés alagoana tem outras virtudes, além do preço. Seu casco, bem veloz e bom de mar, dá, por exemplo, real prazer ao pilotar. Confira mais.

## BOA DE MAR

Um dos pontos fortes da nova CD 23 é o casco. Com um motor de 200 hp, já garante velocidade quase esportiva



O cockpit surpreende pela boa distribuição do espaço. Tem um corredor central bem livre e acomoda dez pessoas sentadas



Giovanni Nejar



### Como é

A CD 230 é uma lancha de proa aberta, tipo de barco que permite melhor aproveitamento do espaço no cockpit, já que não há cabine. E ele não é nada apertado em relação às demais lanchas desse porte, muito pelo contrário. É bem largo, o que resulta num ótimo espaço a bordo. Acomoda até dez pessoas sentadas sem qualquer aperto, principalmente por conta do grande corredor central, completamente livre, com nada menos que quatro metros de comprimento por 60 centímetros de largura, sem obstáculos. Sua configuração, no entanto, é um pouco diferente da mais usual. O sofá de popa, por exemplo, é em linha, em vez de U, como ocorre na maioria das lanchas de proa aberta. Mais à frente, há dois bancos individuais, ao lado de uma pia e de uma caixa de gelo. Esta disposição permite que haja uma entrada lateral — algo raro neste porte de lancha —, sem que isso implique em perda de lugar para sentar. Contudo, tanto o sofá quanto os bancos não têm boa inclinação no encosto, o que gera certo incômodo, depois de algum tempo navegando. Já o posto de comando, com dois bancos, e a proa, com um sofá em U, seguem o figurino básico. O convés tem muitos drenos, o que é bom para uma lancha de proa aberta, sempre sujeita até a eventuais alagamentos, por conta das ondas. No entanto, neste caso, toda a água escoava para o porão, em vez de ser jogada para fora do casco, o que não é bom. Lá atrás, a plataforma de popa (dividida ao meio, por causa do motor de popa) tem bom tamanho para uma 23 pés e facilita bastante a entrada e a saída do vasto cockpit.

### SEM APERTOS

Como a boca é larga, o espaço a bordo é bem generoso. O corredor central, com quatro metros de extensão, é bem livre e a mesa de centro, desmontável



### DICA DE QUEM TESTOU

Um motor de 150 hp já é suficiente para andar acima dos 30 nós, com a vantagem de não gastar tanto combustível

### COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Baía de Guanabara
- **CONDIÇÕES:** mar agitado, com ondas de até um metro de altura e ventos fracos
- **A BORDO:** 2 pessoas, 100 litros de combustível e 30 litros de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 1 popa Mercury 200 Optimax, V6, 3,0 litros de 200 hp, relação de transmissão 1,75:1 e hélice de aço inox de passo 19 pol

### QUEM FAZ

O Costa Dourada Boats é um estaleiro alagoano, com sede em Barra de Santo Antônio, que está estreando no mercado. De sua linha de produção já saem duas lanchas de proa aberta, de 23 e 26 pés, além de duas jangadinhas de fibra de vidro, muito usadas no Nordeste. Para saber mais, acesse [www.costadouradaboats.com.br](http://www.costadouradaboats.com.br) ou ligue 82/3291-1503.

# RESUMO



## cockpit



Tem boa distribuição, com um sofá de popa, dois bancos individuais na lateral e mais dois bancos para piloto e acompanhante, além do sofá de proa. Acomoda até dez pessoas sem qualquer aperto. Tem ainda uma pia e caixa de gelo. As plataformas de popa têm bom tamanho, considerando que a motorização é de popa.

## desempenho

Foi muito bem neste teste, tanto na velocidade — a máxima foi de 41,2 nós com um motor de 200 hp — quanto enfrentando o mar, quando se mostrou bem segura, cortando ondas com bastante suavidade, mesmo ao abusarmos da velocidade. Na aceleração, foi de 0 a 20 nós em ótimos 4,9 segundos, e sem estar com o hélice bem regulado.

## pilotagem



O banco do piloto não tem qualquer regulagem. Ainda assim, é confortável para pilotar sentado e não atrapalha quando em pé no volante. Em compensação, o para-brisa atrapalha um pouco a visão do piloto. Já o manete do acelerador fica muito próximo do para-brisa lateral, o que dificulta o seu manuseio.

## construção



O acabamento é simples, mas a construção bem forte e a laminação de boa qualidade. Mesmo enfrentando ondas de mais de um metro de altura, não torceu nem rangeu em nenhum momento. O gel usado tem proteção contra osmose, assim como a resina, e filtro contra raios ultravioleta.

## ferragens



Os quatro cunhos têm bom tamanho e estão bem afixados ao casco. Porém, como o casco tem mais de sete metros, um par a mais de cunhos à meia-nau seria bem-vindo. Já na proa há um corrimão em cada bordo, o que é uma boa ajuda para quem está no sofá da frente.

## paiois



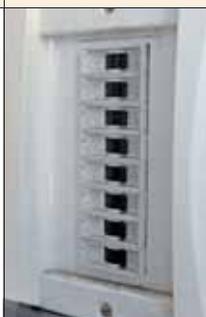
Há uma boa quantidade espalhada por todo o cockpit, sob os sofás. Destaque para dois grandes paiois localizados embaixo dos consoles, que acomodam praticamente todo o material de salvatagem, com exceção da boia circular, que fica presa perto da popa, o que facilita seu uso.

## motor



Usa um popa de 150 a 225 hp, sendo que um de 200 hp, como o que equipava o barco neste teste, é suficiente para um desempenho praticamente esportivo. Para aqueles que não fazem questão de velocidade nem pretendem usar este barco para esquiar, um motor de 150 hp — mais barato e econômico — é suficiente.

## elétrica



Tem painel com disjuntores sob o console e chave geral na popa, em um local bem protegido contra respingos de água. A instalação foi muito benfeita, com fiação estanhada. O proprietário recebe até o mapeamento da fiação elétrica, o que é raro em lanchas deste porte.

## hidráulica



No barco testado, faltava uma tampa de inspeção no tanque de combustível, falha que o estaleiro se comprometeu a resolver nas próximas unidades. O tanque de gasolina tem 200 litros, o que é muito bom para o porte deste barco, garantindo muitas horas de passeio, mesmo com motores mais potentes.



Na água, foi muito bem. Mesmo contra ondas de bom tamanho, manteve-se acima dos 30 nós,



**BOA DE MAR**

Mesmo encarando ondas que, por vezes, passaram de um metro de altura, o casco da CD pouco se abalou. Mas a altura do para-brisa prejudica um pouco a visão do piloto

**Como navega**

Junto com o preço atraente, a boa navegação é a maior qualidade da CD 230. Seu casco não deixa nada a desejar em termos de navegabilidade a certas lanchas maiores, a começar pela velocidade, quase esportiva. No nosso teste, equipada com um motor de injeção direta de 200 hp, esta 23 pés chegou a ótimos 41,2 nós de máxima, com duas pessoas a bordo. Além disso, se mostrou ágil e eficiente nas manobras, com respostas rápidas às investidas no manete. Na aceleração, outra boa marca: 0 a 20 nós em apenas 4,9 segundos. E poderia até ter andado mais rápido, diminuindo-se um pouco o passo do hélice, já que o motor estava trabalhando a 5 100 rpm, no máximo — rotação bem próxima do limite mínimo recomendado pelo fabricante. Com mais pessoas a bordo, a rotação deve cair e ficar abaixo do recomendado, o que não fará muito bem para aquele motor.

Mas, foi navegando contra as ondas que a CD 230 mais chamou a nossa atenção. Encarando marolas

de mais de um metro de altura e o mar bem agitado, ela pouco se abalou. Atravessou as vagas sem grandes impactos, mesmo quando mergulhamos em uma marola que praticamente lavou todo o convés. Mas vale lembrar que, apesar de boa de mar, esta lancha não é recomendada para passeios longe da costa, por causa do seu porte e da proa aberta.

Resumindo: na distribuição dos espaços e no preço acessível, ela é uma ótima opção para passeios rápidos ou até mesmo para esquiar. E ainda tem o benefício extra de, na hora de acelerar, extrapolar o esperado, o que a deixa ainda mais divertida. ⚓

**COM QUEM CONCORRE**

A CD 230 disputa mercado com quatro lanchas de proa aberta, entre 23 e 24 pés. São elas:



**Focker 240,**

Esta lancha do estaleiro Fibrafort tem ótimo padrão de acabamento, bom casco e uma grande quantidade de acessórios, como pia e vaso sanitário.



**Real 24 Class**

A 24 pés do estaleiro Real se destaca principalmente pelo casco com ótimo desempenho em mar agitado. Seu cockpit é simples mas espaçoso.



**Tempest 239**

Tem um bom equilíbrio entre espaço e conforto com lugar para dez pessoas. Seu cockpit tem espreguiçadeira e um móvel multiuso.



**Arth 24**

Tem acabamento mais simples, mas seu casco tem bom desempenho em mar agitado e borda-livre bem alta, o que reflete em segurança.



**Ventura 230**

Recém-reformada, é uma das lanchas de maior sucesso do estaleiro Ventura. Seus destaques são o casco veloz e o grande solário na popa.



**Phoenix 230 Plus**

Tem uma boa relação custo-benefício, com casco bom de mar e cockpit confortável e com bom espaço. Mas o acabamento é simples.

Fotos: Arquivo NAUTICA

# COSTA DOURADA 23



## Pontos altos

É rápida e navega bem

Tem preço bem acessível

Boa plataforma de popa



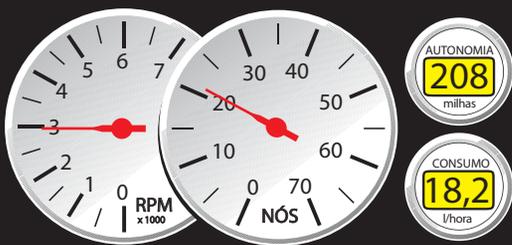
## Pontos baixos

Má posição dos comandos

É bem simples no acabamento

Sofá de popa cansa um pouco

## Melhor aproveitamento



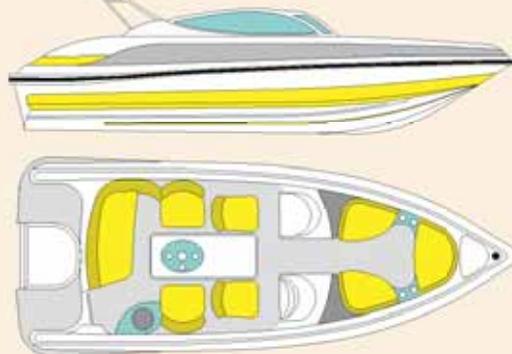
rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
2 000	8,6	14,0	0,61	1,63	111
2 500	11,6	15,5	0,75	1,34	135
3 000	21,0	18,2	1,16	0,87	208
3 500	26,8	23,8	1,12	0,89	202
4 000	30,9	28,4	1,09	0,92	196
4 500	35,5	36,3	0,98	1,02	176
5 000	39,2	46,2	0,85	1,18	153
5 100	41,2	51,1	0,81	1,24	145

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



## Quanto custa

a partir de R\$ **57 000**  
(já com um motor de 150 hp)



## É assim

■ Comprimento total	<b>7,08 m</b>
■ Boca máxima	<b>2,55 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,85 m</b>
■ Ângulo de V na popa	<b>22 graus</b>
■ Borda-livre na proa	<b>0,75 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>0,80 m</b>
■ Combustível	<b>200 litros</b>
■ Água	<b>55 litros</b>
■ Peso sem motor	<b>850 kg</b>
■ Peso do motor	<b>225 kg</b>
■ Capacidade	<b>12 pessoas</b>
■ Projeto	<b>Costa Dourada Boats</b>

\* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as borda-livres.



## Principais equipamentos

Targa • escada de inox • pia com torneira de inox • caixa térmica • 4 cunhos de amarração • guarda-mancebo de inox • porta-copos • para-brisa de acrílico • painel elétrico e chicote elétrico • bomba de porão • estofamento interno • sistema de água pressurizada • 2 armários no console • bateria • chave geral • mesa de centro.

## Principais Opcionais

Rádio vhf • material de salvatagem • capota • carreta de encaixe ou rodoviária • tapete • gps • lona de cobertura • sistema de som.