

ARTH 380

Uma boa surpresa



Velocidade máxima
37,4 nós (a 3 850 rpm)

Velocidade de cruzeiro
27,1 nós (a 3 000 rpm)

Aceleração
10,6 s (até 20 nós)

Autonomia
307 milhas (a 3 000 rpm)

Potência
540 hp (no virabrequim)

JEITO DE OFFSHORE

A proa bem lançada dá à Arth 360 certo ar esportivo. Mas vai além da simples aparência

Esta cabinada de 38 pés navega bem até com motorização menor do que a recomendável e já vem repleta de itens de fábrica

Eis um típico caso de (boa) ousadia. A Arthmarine abriu as portas há apenas cinco anos, colocando no mercado uma lanchinha de 16 pés — uma estreia, portanto, modesta, como geralmente acontece com os novos estaleiros. Mas, ao completar cinco anos

de vida, foi bem além do que se poderia prever e lançou esta lancha, a Arth 380, uma cabinada de 38 pés, que chamou bastante a atenção no último São Paulo Boat Show. E, de fato, é uma lancha com linhas bem arrojadas e ambiciosas.

Seu espaçoso (e recuado) cockpit é completado



Casco com perfil que lembra as offshore

Cabine alta com camarote fechado

Cockpit recuado, protegido de vento e água

Targa com janelas integradas

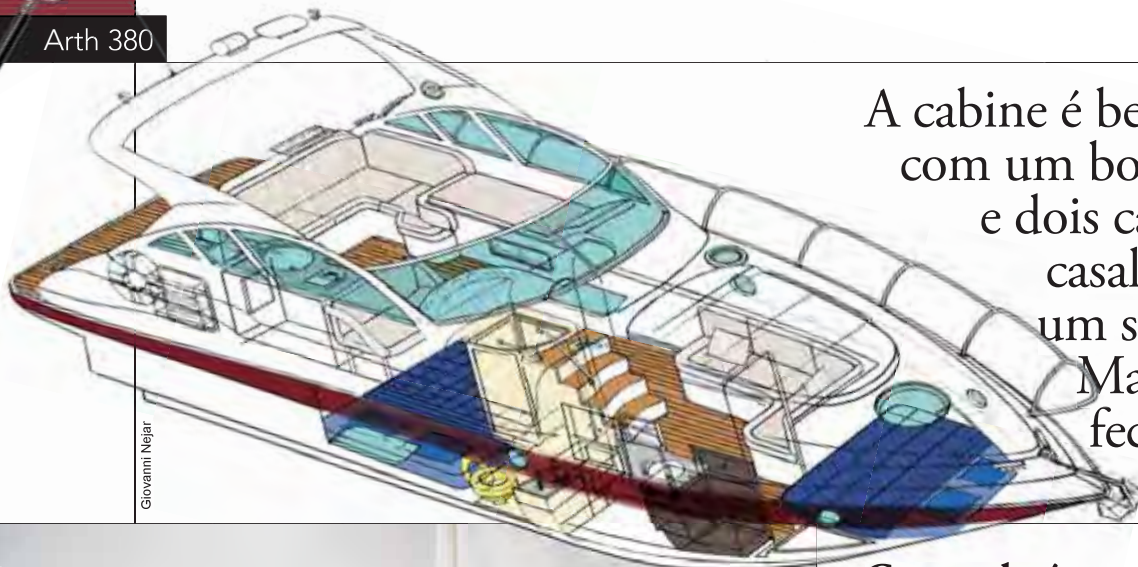
Plataforma de popa com cerca de 3 m² de área

por um costado alto e uma moderna estrutura na targa, arranjo que o protege muito bem do vento e da água. O casco, por sua vez, tem um estilo que lembra o das offshore, com a proa bem lançada. Mas esta aparência, digamos, meio “esportiva”, não é apenas perfumaria. Seu desempenho revelou-se realmente excelente e a navegação muito firme, mesmo estando na ocasião deste teste equipada com uma motorização menos potente do que a recomendável.

No mercado, a Arth 380 chega para concorrer em um segmento bastante acirrado: o das open

cruisers entre 36 e 40 pés. Por isso, ela oferece acomodações para quatro pessoas à noite, em dois camarotes bem isolados, com privacidade (um deles com porta, embora o outro pudesse ter isso também) e nada menos que 14 passageiros durante o dia.

Seu preço gira em torno dos R\$ 650 000 e a seu favor tem muitos itens de série, que, quase sempre, só aparecem como opcionais nas lanchas da sua faixa. Como, por exemplo, ar refrigerado, gerador, sistema de som e ice maker. Mais uma ousadia deste jovem estaleiro paulista.



Giovanni Nejar

A cabine é bem dividida, com um bom banheiro e dois camarotes de casal, embora só um seja fechado. Mas daria para fechar o outro também



Como ela é

A Arth 380 é uma lancha sem luxos, mas bem construída e com um acabamento correto, embora não chegue a ser primoroso. É, também, bastante espaçosa, confortável e com várias vantagens, a começar pelo preço, que, para uma embarcação deste porte, não assusta. Sobretudo se levado em conta que já sai de fábrica bem completa. Este é um dos seus apelos mais fortes! Outro é a sua navegabilidade.

Mas vale destacar também o cockpit, muito bem protegido do vento e água e isolado da plataforma de popa por degraus, o que é sempre uma proteção a mais. Tem, também, dupla posição de pilotagem, com banco rebatível e excelentes paióis, especialmente debaixo de um confortável banco em forma de "J", para até seis pessoas, sem apertos, além de um solário com mais de dois metros de comprimento na proa e uma plataforma de popa bem generosa, com mais de 3 m² de área. A ligação entre estas duas áreas é feita por boas passagens laterais no convés, embora falte um corrimão para se locomover quando o barco estiver navegando.

Na cabine, que tem ambientes espaçosos, mas simples, destaque para o (bom) banheiro e para os camarotes, especialmente o que fica à meia-nau (com boas janelas laterais), embora lhe falte uma porta para dar ainda mais privacidade ao casal. Já a cozinha é modesta, a despeito de ser equipada com geladeira de bom tamanho e micro-ondas. Ela agrega uma tv de 26 polegadas, bem diante do sofá da saleta, o que, no entanto, não é a melhor disposição, porque, se alguém estiver cozinhando, a visão da tela será comprometida.

ALTOS E BAIXOS

A cozinha, modesta, não tem fogão, mas sim micro-ondas, além de geladeira de bom tamanho. Já o banheiro é completo e espaçoso, além de bem alto: mede 1,91 m



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Nas águas de Santos
- **CONDIÇÕES:** ventos de Sudoeste, entre 9 e 11 nós, e ondas de meio metro
- **A BORDO:** 4 pessoas, 350 litros de combustível e 75 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 Mercruiser diesel, de 270 hp cada, rabeta duoprop Bravo III, hélices contra-rotantes de aço inox de 3 pás, com passo de 24 polegadas e relação de transmissão de 1.81:1

QUEM FAZ

O jovem estaleiro Arthmarine abriu as portas em 2005, nos arredores de São Paulo. Além da Arth 380, produz modelos de 24 pés (com proa aberta) e 25 (cabinada). Para saber mais, acesse www.arthmarine.com.br ou ligue 11/4148 6681.





BOA MAS NÃO IDEAL

O sofá da sala é confortável, mas a televisão, sobre a bancada da cozinha, atrapalha a visão



VISTA PARA O MAR

Uma gostosa e generosa janela no costado ilumina bem a cama de casal do quase camarote à meia-nau



UM LUGAR À FRENTE

Além de bem ventilada e iluminada, a cabine de proa tem dimensões confortáveis



Algumas qualidades: ela corta ondas sem bater, faz curvas sem derrapar e a visibilidade do piloto é bem ampla



SOLUÇÃO LEGAL

Há um bom divã no cockpit (abaixo) e o tampo da "mesinha", ao lado dele, quando aberto, revela uma pia e ice maker



BOM ESPAÇO

Embora tenha casco esguio, a Arth 360 possui uma plataforma de popa de respeito, com mais de 3 m² de área




DICA DE QUEM TESTOU

A Arth 380 navegou muito bem com a (fraca) motorização testada. Mas, se equipada com motores de 300 hp, certamente navegará ainda mais fácil e até com menos combustível

Como navega

No dia do nosso teste, a Arth 380 estava equipada com sua motorização mínima, ou seja, dois motores Mercruiser QSD 4.2 diesel, de 270 hp cada, com comandos mecânicos. Pelo potencial da lancha, seriam muito bem-vindos pelo menos uns 60 hp a mais. Mas, mesmo com motorização menor do que a aconselhável, ela revelou seu maior predicado: a boa navegação. Foi muito bem no teste e navegou firme, cortando ondas de forma exemplar, sem jamais bater forte e fazendo curvas — mesmo as mais fechadas — sem derrapar. Transmitiu, enfim, muita segurança ao piloto, que ainda conta com boa visibilidade e pode navegar em pé, sem nenhum desconforto.

As condições do dia não eram ruins, mas o mar estava bem picado, com ondas de meio metro de altura e ventos de cerca de 10 nós. Mesmo assim, quando colocada para navegar contra o vento e a ondulação (ou mesmo de bordo para ambos), a Arth 380 manteve a estabilidade, apesar de estar sem flaps, que é um dos seus raros equipamentos opcionais. Sua velocidade máxima (a despeito da motorização fraca) foi de 37,4 nós e ela também surpreendeu na aceleração: chegou a 20 nós em apenas 10,6 segundos — marcas que revelam que o estilo meio esportivo da Arth 380 não é apenas aparência. 

COM QUEM CONCORRE

Há quatro lanchas semelhantes a Arth 380, na faixa entre 36 e 38 pés. São elas:



Real Top 38

Além de veloz, navega bem até em mar agitado. Sua cabine também oferece duas camas de casal, mas sem camarote fechado. Com cockpit espaçoso.



Royal Mariner 360

Tem ótimo desempenho, mesmo em águas não abrigadas. Mas sua cabine é bem simples, com apenas uma cama de casal, cozinha e banheiro fechado.



Ecomariner 36

É uma versão da Cigarrete 360, uma das esportivas mais conhecidas no mercado. Tem cockpit grande, mas cabine baixa, com 1,55 m de altura. Navega bem.



Coral 38

Pontos fortes: cockpit e banheiro amplos e a altura da cabine (1,85 m). Se o desempenho não é tão bom quanto o das concorrentes, também não faz feio.

Fotos: Arq. NAÚTICA

RESUMO

cabine



Interessante, mas sem luxos. Destaca-se pela boa altura geral, que chega a 1,91 m no banheiro — com boxe bem espaçoso, por sinal. Já, na saleta e no camarote de proa, diminui para 1,70 m. Tem dois bons camarotes, mas faltam mais armários.



desempenho

Surpreendente, com boa aceleração e velocidade final maior que a esperada. E pode melhorar mais, se usar motorização mais potente. É muito rápida e estável, mesmo nas manobras bruscas ou contra as ondulações, o que é uma das suas maiores virtudes.

pilotagem



Chega a empolgar. O posto de comando tem banco duplo, assento rebatível e visibilidade ótima. Há espaço no painel para todos os instrumentos, monitor de sete polegadas, vhf e disjuntores. Já o comando mecânico dos motores estava um pouco duro demais.

cockpit



Recuado, agradável e com bom espaço. Seu maior mérito é estar bem isolado, até mesmo da plataforma de popa, e protegido — tanto do vento quanto da chuva e dos respingos do mar. Ajuda muito nisso o formato da targa, com laterais largas e envidraçadas.

motor



Admite motores entre 260 hp e 375 hp. A unidade testada estava com um par de 270 hp, diesel. Apesar de um pouco fraco, o conjunto funcionou muito bem e mostrou que o projeto é bem balanceado. Um par de 300 ou 330 hp a deixaria melhor ainda.

hidráulica



O tanque de combustível, de 600 litros, é suficiente para cerca de 300 milhas, com a motorização testada, o que é muito bom. Já o de água, na proa, tem 300 litros e poderia ser maior. As instalações hidráulicas são bem feitas, mas algo confusas na casa de máquinas.

construção



É laminada manualmente, sendo que no fundo do casco é reforçada por tecidos multiaxiais, e o costado tem sanduíche de fibra de vidro e espuma de pvc. Destaque para a estrutura de reforço, construída em peça integral e, depois, laminada no casco.

ferragens



Se fosse mais alto, o guarda-mancebo seria melhor. Já os cunhos são de primeira, feitos de inox 316L, que resiste bem à corrosão. Mas faltam os de meia-nau. A capota do cockpit é grande, firme e segura. Serve até como corrimão para o convés lateral.

elétrica



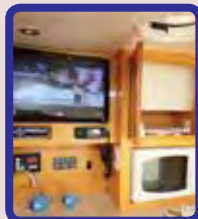
A fiação é codificada, mas não estanhada, embora use dutos e calhas elétricas apropriadas. Todas as luzes a bordo são de leds. O painel elétrico é bom e fica na cabine. Vem com quatro baterias de 150 Ah cada, mas não tão bem protegidas da água.

paiois



Se faltam armários na cabine, no cockpit tudo muda: há quatro ótimos paiois autodrenantes debaixo do sofá, que podem servir até como caixa de gelo. Na proa, o paioil para corrente e cabo de âncora é bem espaçoso.

ARTH 380



Pontos altos

Já vem bem equipada

Navega muito bem

Tem dois camarotes



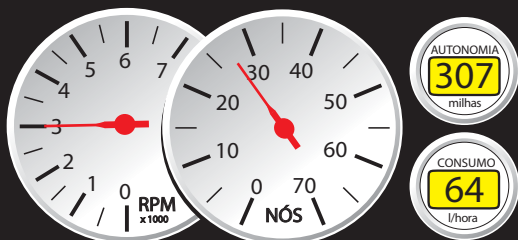
Pontos baixos

Baterias mal localizadas

Faltam cunhos a meia-nau

Fiação não é estanhada

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
1700	8,8	23	0,39	2,57	280	32
2200	13,7	42	0,33	3,08	235	17
2700	22,1	52	0,43	2,35	307	14
3000	27,1	64	0,43	2,35	307	11
3350	31,3	81	0,39	2,59	278	9
3850	37,4	105	0,36	2,81	256	7

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

Principais equipamentos

Tomada de cais • inversor 2.000 W • ar refrigerado 12.000 Btus • CD/DVD com seis alto-falantes marinizados • guincho elétrico • antena de tv • âncora inox • 4 Baterias • boiler de 30l • bússola de embutir • capota • carpete antimofa lavável • carregador de baterias • farol de milha direcional c/ controle remoto • micro-ondas • geladeira de 80l • gerador 4.0 kva diesel • gps e fishfinder coloridos e integrados • televisor LCD 19" c/ suporte.

Principais opcionais

Carreta de encaixe em madeira • acabamento em teka • foção elétrico • comando eletrônico dos motores • pintura personalizada no costado • flaps hidráulicos.

Quanto custa

a partir de R\$ **650 000** (com dois motores Mercruiser de 270 hp e muitos equipamentos de série)



É assim

Comprimento total	11,66 m
Boca	3,50 m
Calado com propulsão	0,60 m
Borda-livre na proa	1,15 m
Borda-livre na popa	1,20 m
Altura na cabine (entrada)	1,80 m
Altura no camarote	1,70 m
Altura no banheiro	1,91 m
Combustível	600 litros
Água	300 litros
Peso sem motores	4 500 kg
Peso dos motores	920 kg
Pessoas (dia/pernoite)	14/4
Projeto	Estaleiro Arthmarine

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

