

ATLANTIS 58



Esta lancha com hard top e teto solar não é apenas moderna e bonita. É, também, convidativa e empolgante no desempenho



Casco com estilo bem esportivo

Solários grandes na proa e na popa

Cabine com dois ou três camarotes

Atlantis 58 chegou ao Brasil cerca de um ano depois de ser lançada na Europa, mas como uma das grandes apostas do grupo italiano Azimut-Benetti no nosso país. A empresa já produz algumas de suas lanchas da linha Azimut numa fábrica em Santa Catarina, mas todos os modelos da marca Atlantis são importados da Itália.

As características mais marcantes desses barcos, criados a partir da aquisição do estaleiro italiano Gobbi pelo grupo, há cerca de uma década, são a capota rígida com teto solar cobrindo todo o cockpit e o perfil bem esportivo, com grandes áreas abertas ao sol, mas sem sacrifício do espaço nem do conforto a bordo.

A Atlantis 58 é a maior lancha dessa linha (que começa nos 34 pés) e agrada, também, pela inte-



Hard top
com teto solar

Dois **motores** de centro com
propulsão pé-de-galinha

Garagem ou opção de
cabine para marinheiro

ESTILO TÍPICO

A Atlantis 58 é o maior modelo da sua linha, que tem como características o hard top com teto solar, grandes solários e perfil bem esportivo, que se reconhece de longe

ligência no aproveitamento dos espaços internos, bom acabamento geral e velocidade empolgante, como a alcançada no nosso teste, com uma unidade equipada com dois motores de 1 200 hp cada, maior potência oferecida pelo estaleiro — sua motorização, sempre com propulsão por eixo tipo pé-de-galinha, começa a partir dos 1 000 hp cada.

Com frete e todas as taxas e impostos de importação, custa cerca de R\$ 5 milhões, na versão

com motores de 1 200 hp, e tem como principais concorrentes no nosso mercado, nessa faixa de lanchas hard top com quase 60 pés, só outras importadas. Como a americana Sea Ray 580 Sundancer, a também italiana Pershing 58 e as inglesas Fairline 58 GT e Princess V 57, que igualmente usam dois motores de centro com eixo direto, além da francesa Prestige 550 S e a argentina Segue 58 HT, que usam propulsão IPS e Zeus, respectivamente.



JANELAS

Várias grandes janelas na superestrutura e nos costados fazem da Atlantis 58 uma lancha com muita luminosidade natural no interior do cockpit e da cabine

COMO ELA É

O projeto dessa lancha permite diferentes configurações, à escolha do comprador, que pode encomendá-la com porta de vidro para fechamento total do cockpit, com duas suítes e um camarote de solteiro ou com apenas duas suítes — neste caso, com espaço para uma espécie de escritório a bordo. É possível ainda optar por uma garagem para um jet ou bote de apoio, na popa, ou, em vez disso, um bom camarote para marinheiro, como na lancha testada, que ainda tinha três dormitórios e cockpit fechado com a tal porta de vidro.

Além da grande plataforma de popa, com 4,45 m x 1,26 m, o que primeiro chama atenção nessa lancha é o seu igualmente bom solário, quase quadrado, com 1,85 m. O cockpit, que é ao mesmo tempo sala, tem janelas panorâmicas que o deixam bem arejado, mesmo com a porta e o teto fechados. Tem, também, uma boa espreguiçadeira bem debaixo do teto solar, o que é o ideal, porque a transforma quase em outro solário.

Na cabine, sala e cozinha dividem o mesmo ambiente e há espelhos e vários armários em todos os camarotes. A suíte de proa tem boa cama, janelas laterais razoavelmente grandes e uma gaiuta com abertura para a popa — portanto, no sentido inverso —, que não ventila o ambiente tão bem com o barco fundeado. Esta abertura “ao contrário” serviria para evitar uma eventual entrada de água durante a navegação, mas parece meio exagerada, porque o convés da lancha é bem resguardado da água. É um bom dormitório. Mas a suíte principal, à meia-nau, é muito melhor, com cama maior, frigobar e banheiro oculto por um grande espelho deslizante, com o boxe do chuveiro e o vaso sanitário separados por portas de vidro. Um interior bem interessante.



Divulgação

SUÍTE PRINCIPAL

O dormitório maior fica à meia-nau, ocupando toda a largura do casco e tem um banheiro excelente (ao lado), atrás de um espelho deslizante, com a pia, o sanitário e o boxe separados por portas de vidro



As suítes são iguais em qualquer versão da lancha, que pode ou não ter um terceiro camarote



Divulgação



SUÍTE E SALA

A suíte de proa tem espelhos e vários armários e, na sala, em frente à cozinha, o sofá vira cama



TERCEIRO CAMAROTE

O terceiro camarote (abaixo), pode dar lugar a um escritório





COMO NAVEGA

No dia do teste, o mar, com ondulações menores de meio metro e ventos que não chegavam a seis nós, estava excepcionalmente favorável à navegação — mas não tão bom para uma avaliação. Por isso, nos servimos das marolas dos outros barcos. Naquelas condições, a Atlantis 58 navegou com muita suavidade, a ponto de parecer que sua velocidade era inferior à marcada. Sua resposta aos comandos também agradou bastante e, nas curvas fechadas, em velocidade de cruzeiro, navegou com firmeza. No entanto, na velocidade máxima, o casco mostrou tendência a adernar em curvas mais forçadas, mas isso pode ser evitado com pequenas compensações no esterçamento do timão. Na prova de aceleração de zero a 20 nós, a média foi de 21,3 segundos, um tempo muito longo, mas que, segundo representantes do estaleiro, se deve à configuração dos componentes eletrônicos da motorização, que pode ser alterada para um padrão mais agressivo de pilotagem. Já a velocidade máxima, de 39,7 nós, a 2 250 rpm, foi excelente e a de cruzeiro, de 30 nós, a 1 800 rpm, também foi muito boa, comprovando o caráter esportivo desta lancha com espírito jovem. Com os motores de 1 200 hp do conjunto testado, o consumo em velocidade de cruzeiro ficou em 250 litros/hora. Ou seja, com os tanques totalmente cheios (3 000 litros de combustível), sua autonomia seria de cerca de 12 horas de navegação ou 360 milhas, o que daria para ir de Santos ao Rio e de lá voltar a Ilhabela sem reabastecer. É um consumo que está dentro da normalidade, mas que só acentua as virtudes de uma lancha, acima de tudo, moderna e bonita.



COCKPIT

As janelas laterais deixam o cockpit bem ventilado e o teto solar cobre e descobre o posto de pilotagem, que tem uma espreguiçadeira bem ao lado



ENTRADA

A entrada do cockpit pode ter uma porta de vidro, que é opcional e permite usar o ar-refrigerado nesse ambiente, que tem altura variando entre 1,96 m e ótimos 2,20 m no posto de comando



A Atlantis 58 atinge quase 40 nós e navega com muita suavidade e firmeza nas curvas



ALMA ESPORTIVA

A aceleração foi lenta, mas depois, os motores "acordaram" e a lancha foi fácil até os 39,7 nós



POPA

As escadas são bem seguras e o solário, muito espaçoso. Sob ele, pode haver um camarote de marinheiro ou uma garagem para o bote de apoio ou jet



COMO TESTAMOS

ONDE: Dentro e fora da Baía de Santos

CONDIÇÕES: ventos de menos de 6 nós e mar com ondas de menos de 0,5 m

A BORDO: 4 pessoas, 1 700 litros de combustível e 650 de água

MOTORIZAÇÃO: dois motores de centro Man de 1 200 hp cada, com eixo direto e hélices de bronze de cinco pás.

QUEM FAZ

O estaleiro Atlantis, que faz parte do grupo Azimut-Benetti, é um dos mais atuantes da Itália. No Brasil, a marca é distribuída pela First Yacht (www.firstyacht.com.br) e pela Yacht Collection (www.yachtcollection.com.br).



RESUMO



PONTOS ALTOS

Navega firme e bem
Tem bons camarotes
Estilo bem moderno



PONTOS BAIXOS

Casa de máquinas baixa
Má ventilação na cama de proa
Arrancada lenta demais



OS NÚMEROS DA ATLANTIS 58



Comprimento total	18,89 m
Boca	4,89 m
Calado com propulsão	1,40 m
Borda-livre na proa	1,90 m
Borda-livre na popa	1,50 m
Altura da cabine	1,96 m
Altura no banheiro principal	2,00 m
Combustível	3 000 litros
Água	650 litros
Peso sem motores	22 000 kg
Peso dos motores	3 800 kg
Pessoas (dia/pernoite)	14/5
Projeto	Neo Design

DESEMPENHO (com dois motores de 1 200 hp)

	CRUZEIRO ECONÔMICO	CRUZEIRO RÁPIDO	VELOCIDADE MAXIMA
Rotações	1 700 rpm	1 800 rpm	2 250 rpm
Velocidade	25 nós	30 nós	39,7 nós
Consumo	214 l/h	250 l/h	482 l/h
Milhas/litro	0,11 m/l	0,12 m/l	0,08 m/l
Autonomia (90%)	12h45	10h45	5h30

Aceleração de 0 a 20 nós: 21,38 segundos



PILOTAGEM

Os instrumentos ficam bem à mão e o volante tem altura confortável em qualquer posição de pilotagem. O assento é rebatível, há apoio para os pés e o piloto tem visão de praticamente 360 graus.



CABINE

É alta e seu padrão de acabamento é ótimo. Pode ter dois ou três dormitórios, sempre com duas suítes. A sala é conjugada com a cozinha, e o sofá vira uma cama extra.

1,96m



COCKPIT

A circulação é fácil e janelas panorâmicas garantem boa visão e ventilação. A versão com cockpit fechado com porta de vidro permite o uso de ar-refrigerado também no cockpit.



CONSTRUÇÃO

De boa qualidade, com casco de sanduíche de fibra de vidro, laminado por infusão.



PAIÓIS

São vários, espalhados por todo o barco. No piso do convés inferior, há um bem grande, que pode ser usado como despensa para mantimentos.



MOTORES

Podem ser dois de centro de 1 000 ou 1 200 hp cada, com eixo direto, tipo pé-de-galinha. Exceto na arrancada, que foi lenta, teve desempenho muito bom com motores de 1 200 hp.



QUANTO CUSTA

Cerca de **R\$ 5 milhões** (com motores de 1 200 hp)