

AZIMUT 48



Esta lancha italiana, que já está sendo fabricada também no Brasil, tem o tamanho certo para começar a levar a família para passear no mar com bom espaço e conforto



Suíte principal fica na proa, apesar dos janelões à meia-nau

Cabine com sala, cozinha, dois banheiros e três camarotes

Flybridge bem espaçoso para o tamanho do casco

Lançada há dois anos, na Itália, a Azimut 48 começou este mês a ser produzida também no Brasil, na fábrica que a marca está implantando em Santa Catarina — e onde já vem montando os modelos de 43, 60 e 70 pés. Não se trata, portanto, da menor lancha da linha Flybridge da Azimut (título que cabe ao modelo de 43 pés), mas não deixa de ser um dos primeiros

degraus na escala de quem sonha em ter uma grande lancha dessa famosa marca italiana. A Azimut 48 não é tão acanhada quanto a 43 pés, mas, com preço a partir de R\$ 3,4 milhões, é bem mais em conta do que os modelos maiores. É, portanto, uma boa lancha intermediária, tanto no custo quanto no tamanho. E agrada em cheio para os passeios com a família.

Ela acompanha o design habitual dos demais modelos Azimut, mas oferece um diferencial que o brasileiro



PONTO ALTO

A Azimut 48 é um bom meio termo entre a 43 e a 60 e tem no tamanho do flybridge um dos seus principais destaques

Estilo habitual da linha Azimut, com muitas janelas

Motor única opção são dois de 600 hp



admira bastante: o flybridge generoso e confortável, maior trunfo desse barco. É o melhor local a bordo, embora a cabine não fique muito atrás disso. Além de uma sala aconchegante e de uma cozinha muito bem localizada, bem debaixo do para-brisa, o que lhe assegura altura e luminosidade excepcionais, ela oferece três camarotes, sendo um deles uma suíte de bom tamanho para o porte desse casco. Já, na navegação, com dois motores Cummins de 600 hp cada (única op-

ção disponível), atingiu 32,4 nós de velocidade máxima neste nosso teste, com desempenho igualmente satisfatório nas curvas e retomadas. No Brasil, apesar da variação de potência, a Azimut 48 chega para brigar com algumas outras boas lanchas desse porte com flybridge, como a brasileira Phantom 500 Fly, a inglesa Fairline Squadron 50, as francesas Prestige 450 e Bénéteau Flyer GT 49 e a italiana Sessa F45, todas do mesmo nível de qualidade e preço.



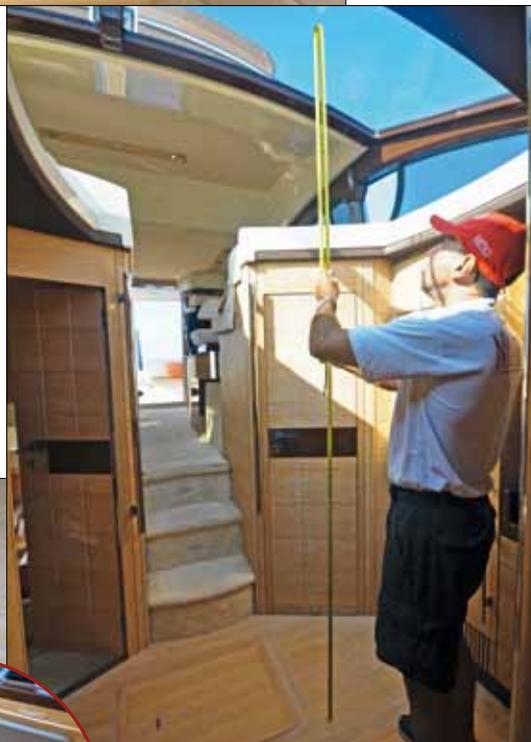
SALA AMPLA

O design da sala facilita a integração entre passageiros e piloto, mas a altura e a posição no posto de comando são críticas



ABERTO OU FECHADO

Uma boa porta de vidro separa (mas não muito, o que é o ideal) a sala da praça de popa. Se a pessoa quiser, vira um só ambiente, meio aberto, meio fechado



ACIMA DOS PADRÕES

O lobby de acesso aos camarotes e a cozinha fica bem debaixo do para-brisa, o que permite uma incrível altura de 2,75 m



ALTA E BOA

A cozinha é bem equipada, tem ótima altura, porque fica debaixo do para-brisa, e até um paiol extra no piso



PARA DORMIR

O camarote principal, na proa (ao lado), é uma ótima suíte, há outros dois (abaixo) que podem vir com uma ou duas camas

COMO ELA É

Ao entrar na cabine da Azimut 48, a impressão é a de estar na sala de um pequeno apartamento. Os sofás, com uma mesa ao centro, acomodam cerca de sete pessoas. Muitas áreas envidraçadas, madeira e tecidos em tons suaves compõem o ambiente. Em um nível um pouco acima, há uma dinette para quatro pessoas e só se nota a referência a um barco porque, ao fundo, há o posto de comando interno — e o segundo fica no flybridge. Ele é bem completo, mas a altura da cabine naquele ponto é um tanto baixa (1,74 m) e os instrumentos (acima do para-brisa) dificultam a pilotagem em pé. Sentado, a visibilidade também não é das melhores. Melhor, enfim, optar por pilotar no flybridge.

Por outro lado, ao descer a escada para o deque inferior há uma ótima cozinha e camarotes com altura de 2,75 m, bem acima dos padrões. O camarote principal, na proa, é uma suíte e os dois outros podem vir com uma cama de casal ou duas de solteiro, como na versão testada, neste caso com um banheiro com portas duplas, para atender também a cabine.

Do lado de fora, o solário de proa é bem amplo, mas a praça de popa é um pouco acanhada. Tem um sofá e uma mesa, que não é fixa, e a movimentação fica difícil ao se acrescentar uma cadeira. A plataforma de popa também poderia ser um pouco maior. Mas nada que comprometa demais o conforto.

De qualquer forma, a maior estrela da Azimut 48 é mesmo o flybridge. Ele tem ótimo solário, sofá para cerca de mais sete pessoas, mesa e outras comodidades. O conforto e a ergonomia no posto de comando são excepcionais. O banco, em forma de concha, mantém o corpo firme. E o volante, a 45 graus, permite que os braços fiquem semiflexionados e relaxados, com controles e manetes bem à mão. Ou seja, não poderia ser melhor.

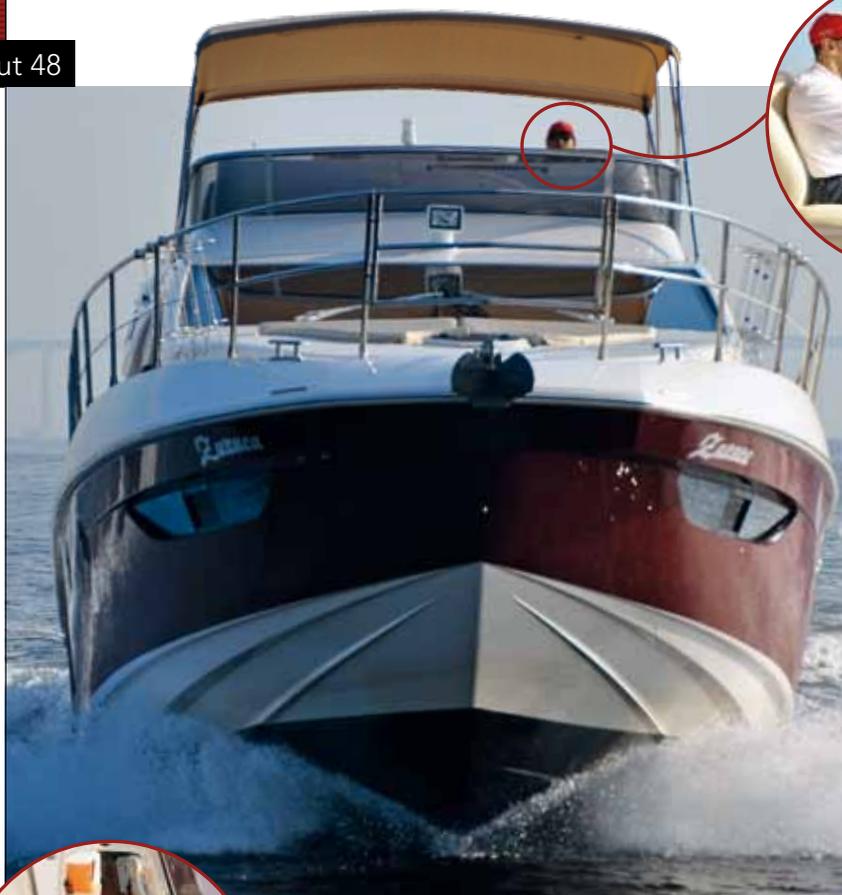


A cabine tem bons camarotes, com altura a partir de 1,96 m. Mas não no posto de comando



BANHO E BANHEIRO

O banheiro é bem razoável, e o chuveiro tem boxe de vidro abaulado, para aumentar o espaço dentro e fora dele



PONTO ALTO

O flybridge não é excepcional apenas no tamanho mas também na posição de pilotagem, que é bastante confortável



SOLUÇÕES

O fly tem um leve desnível na entrada, que pode gerar tropeções, mas, por dentro, impressiona bastante, com um móvel com cooktop e freezer embutidos



COMO TESTAMOS

ONDE: Baía de Guanabara

CONDIÇÕES: mar tranquilo e ventos inferiores a 6 nós

A BORDO: 3 pessoas, 1 000 litros de diesel e 300 de água

MOTORIZAÇÃO: 2 Cummins QSC 8.3, de 600 hp cada

QUEM FAZ

O grupo italiano Azimut-Benetti é um dos gigantes do setor náutico mundial. No Brasil, tem fábrica em Santa Catarina e representação comercial da First Yacht (www.firstyacht.com.br), para Sul e São Paulo e Yacht Collection (www.yachtcollection.com.br), para Rio, Minas e Nordeste.



COMO NAVEGA

Testamos a Azimut 48 em um dia de mar calmo, dentro e fora da Baía de Guanabara. Porém, em algumas ondas mais encorpadas, demonstrou o que pode fazer em mares menos amistosos. No geral, apresentou boa estabilidade, inclusive nas curvas mais forçadas em velocidade de cruzeiro, não escorregando de proa nem adernando além da conta. No entanto, nas acelerações rápidas, mostrou certa tendência de erguer a proa de forma mais acentuada, permanecendo assim por alguns segundos, mesmo usando os flaps para diminuir essa característica. Quando sentado no posto de comando interno, a visibilidade fica bem prejudicada nesses momentos. Mas com uma aceleração gradual nada disso acontece. E a partir do planeio, tudo se estabiliza e a navegação torna-se bem suave, segura e confortável.

Pelo seu porte e peso (quase 20 toneladas), a Azimut 48 mostrou bom desempenho no teste. Atingiu elogiáveis 32,4 nós de velocidade máxima a 3 000 rpm. E seu cruzeiro econômico ficou em 20,4 nós, com motores girando a tranquilos 2 100 rpm. Apesar da tendência de erguer a proa, foi ágil na aceleração, gastando apenas 12,5 segundos para ir de 0 a 20 nós.

Seu casco provou, na prática, que casa bem com a única motorização disponível. Os dois Cummins QSC 8.3, de 600 hp cada, apresentaram um consumo em torno dos 134 l/hora em velocidade econômica, e 160 l/h em cruzeiro rápido. Isso significa uma autonomia segura (usando 90% do tanque e deixando 10% para emergência) de mais de 13 horas de navegação, ou 270 milhas, quando navegando em velocidade de cruzeiro econômico. É o equivalente a ir de Santos ao Rio de Janeiro e retornar a Angra dos Reis sem precisar reabastecer. E — acredite! — com uma lancha dessas você terá vontade de fazer isso ou outros cruzeiros igualmente longos.

BOA PRAÇA

A praça de popa é ampla, tem acesso também lateral e painel elétrico com regulador até da temperatura do chuveirinho de popa (*detalhe*)



SOBE E DESCE

A plataforma de popa mergulha para embarque do bote e tem acionamento elétrico

A praça e a plataforma de popa são elogiáveis, mas acabam ofuscadas pelo tamanho do fly

RESUMO



PONTOS ALTOS

O espaço no flybridge

Navegação suave e eficiente

Muitas áreas envidraçadas



PONTOS BAIXOS

Desnível na escada do fly

Posição de pilotagem na cabine

Proa ergue na aceleração rápida



OS NÚMEROS DA AZIMUT 48



Comprimento total	14,90 m
Boca	4,75 m
Calado com propulsão	1,35 m
Borda-livre na proa	1,40 m
Borda-livre na popa	1,70 m
Altura da cabine	1,96 m
Altura no banheiro principal	2,00 m
Combustível	2 000 litros
Água	590 litros
Peso sem motores	17 700 kg
Peso dos motores	1 800 kg
Pessoas (dia/pernoite)	10/7
Projeto	Stefano Righini

DESEMPENHO (com dois motores de 1 200 hp)

	CRUZEIRO ECONÔMICO	CRUZEIRO RÁPIDO	VELOCIDADE MAXIMA
Rotações	2 100 rpm	2 400 rpm	3 000 rpm
Velocidade	20,4 nós	22,6 nós	32,4 nós
Consumo	134 l/h	160 l/h	242 l/h
Milhas/litro	0,152 m/l	0,141 m/l	0,133 m/l
Autonomia (90%)	13h25	11h05	7h30

Aceleração de 0 a 20 nós: 12,5 segundos



PILOTAGEM

No flybridge o conforto é excepcional. O banco anatómico mantém o corpo firme e o volante deixa os braços semiflexionados e relaxados. Mas o mesmo não se pode dizer do comando interno.



CABINE

Excelente acabamento, muitos armários e áreas envidraçadas com bastante conforto. A altura também é ótima, varia de 1,96 m a 2,57 m nas suítes e 2,00 m nos banheiros.



COCKPIT

Bem aconchegante, iluminado e confortável. Mas a posição de pilotagem, em pé ou sentado, a altura e a visibilidade não chegam nem perto da do flybridge.



CONSTRUÇÃO

Casco em fibra de vidro laminado por infusão de muito boa qualidade. A fábrica brasileira mantém o mesmo padrão da matriz italiana.



PAIÓIS

Boa quantidade de paióis por todo o barco. O de amarras e âncora é bem espaçoso e há um na cozinha que até pode ser usado como despensa.



MOTORES

Só há uma opção: dois Cummins de 600 hp cada, com propulsão tipo pé-de-galinha, e hélices de quatro pás, de 730 x 890 mm. No entanto, geram uma velocidade de cruzeiro adequada, e bom consumo.



QUANTO CUSTA

A partir de **R\$3,4 milhões** (com dois motores de 600 hp cada)