

V de popa
menos
acentuado que
as concorrentes

Dois motores
Volvo (IPS ou
centro-rabeta),
totalizando
740 hp



Velocidade máxima
31,5 nós (a 3 220 rpm)

Velocidade de cruzeiro
26,6 nós (a 2 800 rpm)

Aceleração
17,1 s (até 20 nós)

Autonomia
226 milhas (a 2 800 rpm)

Potência
740 hp (no virabrequim)

ECOMARINER 380 FLY

Novo nome, nova versão

A ex-Ferretti 38 virou Ecomariner 380 Fly, mas continua oferecendo uma cabine altamente elogiável, além de novas opções de motorização

O leitor mais atento vai notar que este barco não é, exatamente, um lançamento. Ao contrário. A Ecomariner 380 Fly é apenas a evolução de uma lancha consagrada e não mais fabricada na sua versão original: a extinta Ferretti 38, que, ao ter suas formas

negociadas com o estaleiro pernambucano Ecomariner, primeiro ganhou o nome de White Spirit e, agora, Ecomariner 380 Fly — um barco, enfim, que existe no mercado brasileiro há mais de sete anos, mas, que, além de novo nome, ganhou uma evolução de fato.



Joystick para manobras, instalado nos dois postos de comando

Dois camarotes, com banheiros, e interior espaçoso

Casco da extinta Ferretti 38, mas com nova laminação

FERRETTI EVOLUÍDA

A Ecomariner 380 Fly herdou o casco da Spirit Ferretti 38, mas aprimorou o acabamento e ganhou novas opções de motorização

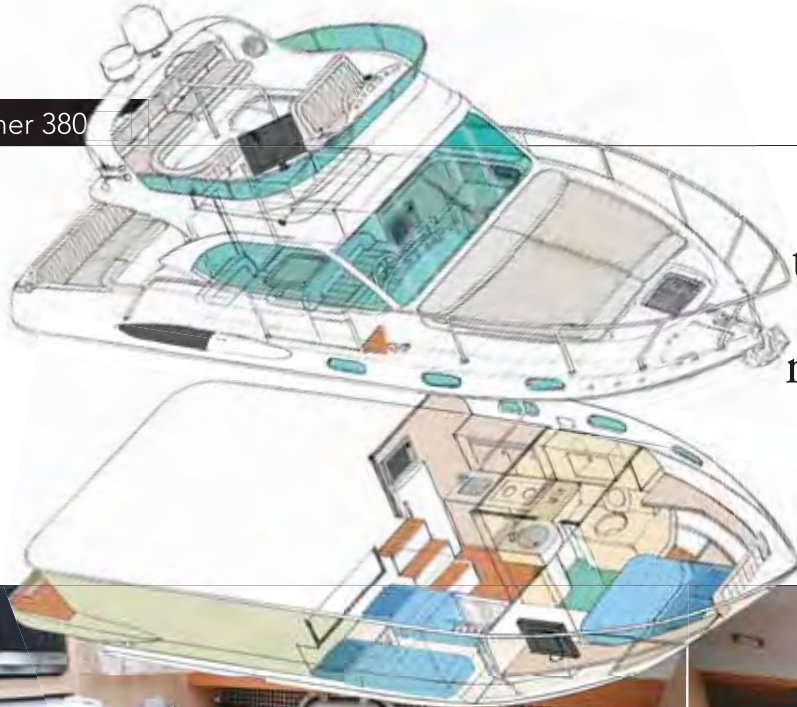
A troca da propulsão é uma das novidades. No lugar dos motores com eixo e pé-de-galinha do passado (sistema de propulsão para o qual este casco foi originalmente projetado), a Ecomariner 380 agora usa dois motores Volvo Penta, com sistema IPS, ou centro-rabeta — o comprador escolhe. A mudança diminuiu bastante o nível de ruído a bordo e, também, a vibração no casco, embora não necessariamente tenha aumentado sua performance. Já a laminação tornou o casco mais leve. E, dentro da cabine, coube à tradicional empresa Kitchens projetar os novos móveis de bordo, que, além de bem bolados, agora também podem ser escolhidos pelo proprietário.

De resto, contudo, a Ecomariner 380, que custa exatos R\$ 1 420 000 com qualquer versão de motorização, mantém

o principal atrativo que sempre acompanhou este barco: o excelente aproveitamento do espaço a bordo, além de ser, junto com a Azimut 38, a menor lancha com flybridge do mercado brasileiro equipada com duas suítes completas e não apenas dois camarotes — como são a maioria das lanchas deste tipo e porte. Uma destas suítes tem cama de casal, e a outra, duas camas de solteiro. Os banheiros também são bem espaçosos, embora sem boxes fechados para banhos, o que ainda carece de melhoramentos. Já a cozinha é tão ampla que acomoda até uma geladeira de porte doméstico, além de ficar bem debaixo do grande para-brisa da cabine, o que lhe garante uma espetacular luminosidade.

Mas nem tudo são elogios neste barco, que, pelo seu histórico, já é bem consagrado. Confira.

Giovanni Nejar



A Ecomariner 380 tem casco com linhas clássicas e é uma das menores da categoria. Mas tem duas suítes e uma cozinha quase doméstica a bordo



COZINHA E BANHO

Os móveis agora são projetados por uma empresa especializada, o que resultou numa cozinha ainda mais funcional, com, inclusive, geladeira de tamanho doméstico. Também os dois banheiros agradam bastante

Como ela é

O estilo da Ecomariner 380 Fly é clássico e já bastante conhecido dos brasileiros. Se os barcos concorrentes desta faixa de tamanho apresentam linhas mais ousadas (nas janelas, por exemplo), apenas um deles — o da Azimut 38 — também oferece o conforto de ter duas suítes. E este é mesmo o principal atrativo deste barco. Seu camarote de proa tem 1,93 m de altura e uma cama de bom tamanho (1,90 m X 1,57 m), além de armários muito bem dimensionados. A outra suíte, à meia-nau, é um pouco mais baixa (1,83 m) e tem duas camas de solteiro (contudo, mais estreitas do que o ideal, com apenas 55 centímetros de largura), mas que podem ser postas lado a lado, acomodando outro casal, com relativo conforto.

O aproveitamento do espaço segue nos banheiros

(o de meia-nau serve também à área social) e na cozinha. Vale o mesmo para a sala, que tem dois gostosos sofás, um em cada bordo, mesa de centro e amplas janelas laterais. Mesmo assim, como sempre acontece nesse tipo de barco, o cômodo mais desejado a bordo é mesmo o flybridge — que na Ecomariner não decepciona. Tem acomodações para cinco pessoas, incluindo um solário ao lado do posto de comando. É bem mais agradável navegar ali do que na popa, por exemplo, onde, a despeito da troca de motores, o nível de ruído ainda é mais alto do que o desejado, chegando a 91 decibéis na velocidade de cruzeiro. Nada de tão incomum assim em se tratando de uma lancha equipada com dois poderosos motores (no caso do barco testado, dois Volvo, de 370 hp cada). Mas, ainda assim, a acústica poderia ser melhor resolvida.

COM QUEM CONCORRE

A Ecomariner 380 Fly concorre com cinco lanchas entre 38 e 41 pés com flybridge. São elas:



Real Top 40

É maior, tem bom acabamento e arranjo interno também com duas suítes. Seu casco é estável e corta bem as ondas. E tem flybridge para até dez pessoas.



Phantom 385

É bem construída, tem dois camarotes e bom flybridge. A área envidraçada também se destaca, tanto pela visibilidade para o piloto quanto pelo design.



Max 380 Full

Excelente projeto e com camas para seis pessoas. Tem, também, cabine para um tripulante. Mas o banheiro é um só, ainda que de bom tamanho.



Azimut 38

A menor lancha da Azimut tem grande área envidraçada, acabamento de primeira linha e um projeto inteligente de cabine, também com duas suítes.



Cimitarra 410 Fly

Tem duas suítes. O acesso ao fly não é ideal, mas esta lancha navega bem, apesar do acabamento básico. Oferece um ótimo custo-benefício.

Fotos Divulgação e Arq. NAÚTICA



VIDA A BORDO

Além da sala, com bons sofás e um ambiente agradável (ao lado), outro grande destaque desta lancha é a distribuição dos camarotes, ambos fechados: um à meia-nau e outro (acima) com cama de casal e altura de 1,93 m na entrada (foto abaixo). Os dois têm banheiros próprios



EM AÇÃO

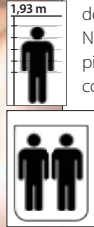
Com a nova motorização, o casco passou a exigir certa atenção na navegação em dias de mar mais agitado e o nível de ruído na popa, embora melhorado, continua um pouco mais alto que o desejado. Mas a Ecomariner 380 Fly está longe de ser uma má escolha. Pelo contrário



RESUMO



cabine



Com duas boas suítes e cozinha completa e bem iluminada, é destaque na categoria. Não há área social neste piso, apenas na sala e cockpit, resultado do aproveitamento benfeito dos camarotes com boas camas e dois banheiros.

desempenho

Chegou a 31,5 nós de velocidade máxima, com quatro pessoas e 800 litros de líquidos a bordo, o que é modesto, mas dentro da média da categoria. A marca de 17,1 segundos de aceleração da marcha lenta aos 20 nós foi, também, razoável. Mas chamou a atenção pelos bons números de consumo.

pilotagem



Boa em cima e muito boa embaixo. Mas o posto de comando no fly é um pouco apertado. Já, na sala, apenas à noite a visibilidade é prejudicada. Vibra pouco e no flybridge apresentou baixo nível de ruído. É leve e macia em mares calmos, porém mais sensível em mares picados.

cockpit



Tem 1,90 m de altura na sala e bom espaço para cinco pessoas, em sofás nos dois bordos. Na popa, um sofá para quatro e espaço para uma mesa não muito grande complementam a área de convivência no convés.

motor



Os IPS diminuem bem a trepidação e melhoram a navegabilidade. Com dois IPS 500, de 370 hp cada, o ponto alto deste barco foi a relação peso/potência, para navegação de cruzeiro. Como alternativa, o estaleiro oferece uma parrelha de Volvo D6, com rabeta e joystick, com 740 hp no total.

hidráulica



Há um tanque de água de 320 litros, o que limita o uso para cerca de cinco pessoas em um fim de semana. Já as mais de 200 milhas de autonomia vêm de dois tanques de aço, com 450 litros cada. O encanamento é bem montado, mas faltou a identificação de cada cano.

construção



Laminação tradicional, com resinas estervinilica e isofitânica (contra osmose) e tecidos biaxiais. O fundo é de fibra de vidro maciça. Já o costado e o convés, de sanduíche de fibra de vidro e espuma de pvc rígida, para reduzir peso.

ferragens



Há seis cunhos nos bordos e mais um extra, no paiol de âncora, para a amarração. O guarda-mancebo tem altura razoável, mas é firme. Todas as peças são em aço inox 316, resistente à corrosão. Há pegadores e corrimãos nos convéses laterais e entrada da cabine, mas opcionais.

elétrica



As chaves e baterias têm acesso fácil e estão bem acondicionadas. Mas o painel elétrico, no pé do piloto, no comando interno, não é bem localizado. O barco estava equipado com gerador de 5KVA, condizente com seu tamanho e equipamentos.

paióis



Há bons armários na cabine. Já os paióis propriamente ditos estão distribuídos no posto de comando interno, embaixo do banco do cockpit e, na proa, há um bom espaço para cabos e âncora, além de outra reserva.



AO AR LIVRE

O flybridge tem lugar para cinco pessoas, incluindo o solário, que fica ao lado do posto de comando. Na praça de popa (ao lado), ficam um bom sofá e a escada de acesso ao fly, que é larga e tem bons degraus, moldados na própria casaria



O casco é ágil e gostoso de pilotar. Sensação que fica ainda mais prazerosa no flybridge

de pilotagem pudesse ser mais amplo e com a base dos manetes mais distantes do volante.

No nosso teste, a Ecomariner 380 estava equipada com dois motores Volvo IPS 500, de 370 hp cada, e com o conforto de joystick para manobras, nos dois postos de comando. E não foi nada mal. Para sair do repouso e chegar aos 20 nós de velocidade, levou 17,1 segundos. Não chega a ser uma marca entusiasmante, é verdade, mas equivale a das concorrentes. E todas as vezes que os motores foram exigidos, responderam bem. Tanto que a velocidade máxima ficou dentro do esperado: 31,5 nós (a 3 220 rpm) e 26,6 nós em regime de cruzeiro (a 2 800 rpm). O que, no entanto, mais chamou a atenção nos números foi a autonomia. Em sua nova versão de motorização, esta lancha mostrou-se bem mais econômica do que no passado. Gastou apenas 94 litros/hora, em velocidade de cruzeiro, o que, projetado, equivale a 226 milhas de alcance com um tanque. Ou seja, dá para ir de Santos ao Rio, sem escalas para reabastecimento. E isso é realmente louvável.

Como navega

O casco da Ecomariner 380 tem V pouco pronunciado na popa, com apenas 14 graus. Isso favorece a estabilidade, mas reduz um pouco a capacidade de cortar ondas, deixando-a sensível a mares mais agitados. Mesmo que as ondulações sejam pequenas, convém diminuir a velocidade, para evitar batidas mais secas do casco, justamente por causa do V mais raso — o que, por outro lado, permite um pouco mais de espaço a bordo. Feita esta ressalva, pode-se dizer que este é um barco fácil e macio de conduzir. E, se não responde com tanta agilidade assim às manobras mais rápidas, mantém boa velocidade, mesmo nas curvas acentuadas. É, também, gostoso — e, neste caso, sim, silencioso — comandá-lo do flybridge, embora este posto

DICA DE QUEM TESTOU

Embora tenha sido projetado originalmente para usar propulsão com eixo e pé-de-galinha, este casco não vai mal com o sistema IPS, que é melhor do que o centro-rabeta, tanto na manobrabilidade quanto nas vibrações do casco, que todo barco tem



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Guarujá, SP
- **CONDIÇÕES:** mar calmo, com ondulação de até meio metro de altura e ventos de 11 nós, com alguma agitação na água.
- **A BORDO:** 4 pessoas, 600 litros de combustível e 200 litros de água doce.
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 x Volvo IPS 500, diesel, com 370 hp cada. Relação de transmissão de 1,9:1 e hélices de nibral modelo T4.

QUEM FAZ

O estaleiro Ecomariner fica em Recife e tem longa tradição — desde sua criação, em 1996, já fabricou mais de 1 300 barcos. Já a Ecomariner 380 Fly começou a ser produzida em 2009. Desde então, seis unidades já foram vendidas. Para saber mais, ligue para 81/2137-8744 ou acesse www.ecomariner.com.br

ECOMARINER 380 FLY



Pontos altos

- Comando duplo, com joystick
- Tem duas suítes completas
- É estável e gostosa de pilotar



Pontos baixos

- Posto de comando no fly apertado
- Aceleração um pouco fraca
- Bate duro com mar agitado

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
1300	8,2	16,3	0,5	2,0	408	50
1800	10,2	46	0,22	4,51	179	18
2300	18	75,0	0,24	4,17	194	11
2800	26,3	94,0	0,28	3,58	226	9
3220	31,3	127,0	0,25	4,06	200	6

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

Principais equipamentos

Boiler 40l • ar-refrigerado 12 000 btu • tapete interno • tv lcd 19" c/ suporte • carregador de baterias 50 A • bimini no fly • guincho elétrico 1000 w • fogão elétrico • flapes hidráulicos com indicador digital • forno micro-ondas • cd/mp3 c/ 4 alto-falantes • sonda c/ gps Raymarine A70D • gerador 5kVA • rádio vhf c/ antena e suporte • amplificador de som c/ módulo de potência • tv lcd 26" c/ suporte • home theater.

Principais opcionais

Luzes submersas na popa • inversor • capa externa para transporte • capota com fechamento total • transformador para cais 220 v • churrasqueira elétrica c/ móvel • tapete externo • antena de tv • costados em pintura personalizada • geladeira inox • geladeira externa • kit completo teca • ice maker • cd/dvd/mp3 c/ 4 alto-falantes • controle de som no painel • eletrônico c90w Raymarine (radar/gps/sonda) • strobo (par) • banco e capô elétricos.

Quanto custa



R\$ 1 420 000

(com qualquer das duas motorizações disponíveis)



É assim

■ Comprimento total	11,84 m
■ Boca	3,75 m
■ Calado com propulsão	0,90 m
■ Borda-livre na proa	1,15 m
■ Borda-livre na popa	1,20 m
■ Altura na sala	1,90 m
■ Altura no camarote principal	1,93 m
■ Altura no banheiro principal	1,88 m
■ Combustível	900 l (2 X 450)
■ Água	320 l
■ Peso sem motores	8 226 kg
■ Peso dos motores	1 774 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	11/4 pessoas
■ Projeto	Ferretti Group

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

