

Satisfação

Com estilo arrojado e know-how da gigante italiana Azimut, a nova Intermarine 380 Full substitui com vantagens a veterana Oceanic 32

Por Marcio Dottori – Fotos Lang



No futebol, Brasil e Itália são velhos rivais. No mar, porém, os dois jogam do mesmo lado. Exemplo disso é a parceria da Intermarine — o maior estaleiro nacional — com a Azimut, um megaconglomerado náutico da Terra Nostra. O resultado é a esbelta Intermarine 380 Full (36 pés de casco), cujo projeto e acessórios básicos de montagem, como ferragens e esquadrias, são fornecidos pelo parceiro europeu. ▶

Garantida



TESTE NAUTICA

INTERMARINE 380 FULL

VELOCIDADE MÁXIMA
32,9 nós a 2.850 rpm

VELOCIDADE DE CRUZEIRO
23 nós a 2.200 rpm

ACELERAÇÃO
19,5 s até 20 nós

AUTONOMIA
233 milhas a 2.200 rpm

POTÊNCIA
710 hp (nos hélices)



SALÃO

Banco duplo de pilotagem e dois sofás podem acomodar até 8 pessoas, num ambiente nobremente decorado com móveis em

Por fora, a 380 Full retrata o que existe de mais novo em termos de *design* do mestre Stefano Righini. Responsável pelos projetos arquitetônicos do estaleiro italiano, Righini conseguiu harmonia e praticidade

nas linhas da 380 Full, mesmo usando no arrojado. Nota-se total integridade entre os vários elementos da lancha. Por exemplo, a parte de ré do guarda-mancebo combina com a dupla janela curvilínea da superes-

trutura, uma marca registrada da Azimut. A gaiúta de proa é circular, enquanto as vigias no costado (laterais do casco) são ovaladas. Ou seja, as formas arredondadas chegaram também nos detalhes, consagrando a 380 Full como uma espécie de modelo nesse início de milênio.

Por dentro, a lancha tem dois camarotes — um com cama de casal na proa e pé-direito de 1,83 m; outro com duas camas de solteiro à meia-noite e pé-direito de 1,99 m. Opcionalmente, a 380 Full pode ser equipada com gerador e ar climatizado, equipamentos recomendáveis para o verão brasileiro. O banheiro tem box de banho com porta circular de acrílico e vaso sanitário elétrico (equipa-



PAINEL

Bom espaço para os relógios dos motores, radar, sonda, GPS/chartplotter e rádio VHF

Teste 537

de tal porte. Uma trava na porta, no entanto, seria recomendável para garantir que a mesma não abra quando a navegação for em mar agitado. O salão é aconchegante e convenientemente decorado com madeira. Na lancha testada, existe largo emprego de madeira teca tanto no convés do cockpit na popa quanto na plataforma de ré de 90 cm e também nos degraus de acesso ao *flybridge*, o que dá um charme extra ao barco.

CONVÉS SUPERIOR — A escada de acesso ao *flybridge* é embutida na própria superestrutura, o que, além de facilitar o acesso ao convés superior, soma pontos à privilegiada estética da nova lancha da Intermarine. Nessa nobre área, os passageiros contam com um sofá a bombordo e um solário na parte de ré. Seis relógios pequenos e dois conta-giros cabem com folga no painel de comando do *flybridge*, que ainda tem espaço para um compacto eletrônico do tipo 3 em 1 (GPS, sonda e *chartplotter*). Existe ainda espaço para rádio VHF abaixo do comando dos motores. No comando interno no salão, mais espaço para instrumentos como o radar, embora a visibilidade à vante — como acontece com toda lancha de pára-brisa inclinado e de tonalidade escura — fique prejudicada, principalmente a noite.

Para impulsionar as 9 toneladas da 380 Full, a Intermarine oferece três opções de motorização, todas com

um show de harmonia e praticidade

mento padrão) para servir os dois camarotes. O principal destaque na cozinha é a geladeira elétrica vertical de 230 litros, prática e útil numa lancha



MOTORIZAÇÃO

Além de deixar mais espaço para as acomodações, o arranjo "V" drive facilita também a manutenção dos dois Volvo TAMD63P (6 cilindros), cada um com 355 hp nos hélices



CASCO

Cortando as próprias marolas, a carena amortece bem o choque contra as ondas

propulsão de eixo e pé-de-galinha no sistema V drive (reversor à frente do motor formando um V com o eixo que sai para trás e por baixo do motor). É um arranjo mecânico que possibilita posicionar os motores mais para trás, aumentando assim o espaço na cabine e facilitando a manutenção dos propulsores. A lancha do teste estava equipada com dois Volvo TAMD63P (a opção mais potente), cada um com 355 hp no hélice. Com o acelerador no máximo, alcançamos 32,9 nós (61 km/h), o que é uma boa performance. Mantendo os motores a 2.200 rpm (regime de cruzeiro), é

FICHA TÉCNICA

Modelo	Intermarine 380 Full	Ângulo do "V" na popa	16 graus
Comp. casco	10,95 m	Combustível/Água	800/300 L
Comp. total	11,70 m	Peso sem motor	7.300 kg
Boca	3,76 m	Peso da motorização	1.700 kg
Calado c/ propulsão	1,00 m	Passageiros dia	8
Borda-livre na proa	1,27 m	Pernoite	4
Borda-livre na popa	1,24 m	Projeto	Azimut e Stefano Righini

Dados fornecidos pelo fabricante (exceto a borda-livre).

PÉ-DIREITO

Salão (entrada)	1,95 m	Banheiro	1,88 m
Salão (comando)	1,43 m	Camarote de proa	1,83 m
Cozinha	2,90 m	Camarote a meia-nau	1,99 m

ACELERAÇÃO

Até 20 nós (37 km/h)  19,5 s
 Sem flaps.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: Dois motores diesel Volvo Penta TAMD63P com 355 hp na hélice cada, acoplados a reversores ZF-8M 220A, com relação de transmissão de 1,885:1 e hélices Hoffmann (nitrat) de quatro pás de 25" x 28". **OPCIONAL:** dois motores diesel Volvo Penta TAMD63L com 305 hp cada, ou dois Mercedes-Benz Dumont 366 com 320 hp cada.

O QUE VEM COM O BARCO: transformador ■ isolador de bateria de serviço ■ direção hidráulica ■ vaso sanitário elétrico ■ filtros de água salgada e combustível ■ âncora e amarra ■ 1 bomba de porão ■ capota ■ capas ■ 4 defensas ■ tarel manual com três tomadas ■ TV 14" com vídeo ■ limpador de pára-brisa ■ medidor de água e combustível ■ supor-

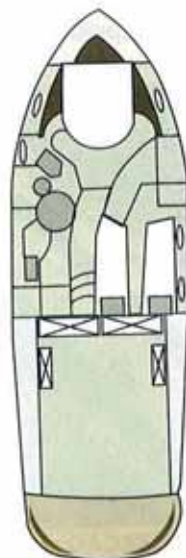
te para motor de popa ■ fogão elétrico de 2 bocas ■ forno de microondas ■ geladeira elétrica de 230 litros ■ cafeteira elétrica ■ conjunto de ferramentas **OPCIONAIS:** ■ gerador Kohler de 8 kVA ■ ar-condicionado de 23 mil BTU ■ guincho elétrico para âncora ■ carregador de baterias com inversor 12VCC/110VCA ■ flaps hidráulicos ■ sistema de água quente ■ sistema de som com amplificador ■ GPS ■ sonda ■ chartplotter ■ rádios VHF ■ passarela de popa com controle remoto.

CONSTRUÇÃO: Gelcoat isotático com proteção contra raios ultravioletas e resina ortotática nas demais camadas da laminação. No convés e nas antepeças, sanduíche de espuma de PVC rígido (tipo Divinycell) para assegurar resistência com peso reduzido.

VELOCIDADE E AUTONOMIA

rpm	dB-A	nós	L/h	aut. (M)
1.600	85	11,7	34	248
1.800	82	14,8	44	242
2.000	82	18,2	55	238
2.200	86	23	71	233
2.400	87	26,1	85	221
2.600	89	30,6	107	206
2.850	89	32,9	140	169

Obs: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1M = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e o consumo é estimado. 3) Medições feitas com três adultos a bordo, 200 litros de diesel e 300 litros de água.



Teste 537

possível navegar da cidade de Santos (SP) ao Rio de Janeiro (RJ), em dias de mar calmo, sem necessidade de reabastecimento. Quanto à manobrabilidade, a lancha testada necessita de uma regulagem nos lemes, pois o raio de giro mostrou-se maior que o ideal. Cruzando a própria marola — já que as águas ao redor do Guarujá/SP estavam calmas no dia do teste —, o casco mostrou boa capacidade de amortecimento.

Charmosa, rápida e bem-acabada, a 380 Full entra em campo como a mascote das lanchas cabinadas e também com a responsabilidade de provocar o mesma satisfação nos usuários como aconteceu com sua antecessora tão famosa, a Oceanic 32. O teste mostrou que tal objetivo não será difícil de alcançar. ⚓

Outras informações com Intermarine, Av. Professora Ida Kolb, 513, São Paulo, SP, CEP 02510-000, tel. (11) 3961-3939, fax (11) 857-3848 e site www.intermarine.com.br



CAMAROTE

Conforto com 1,88 m de pé-direito na entrada, armários com cabideiros e ar climatizado