

520 FULL GOLD

Design irretocável, recheada de acessórios e bem-acabada, esta nova lancha da Intermarine tem soluções de peso também no item conforto

**Por Marcio Dottori
Fotos Bruno Castaing**





TESTE 660

NAUTICA

520 FULL GOLD

VELOCIDADE MÁXIMA

30,9 nós a 2.300 rpm

VELOCIDADE DE CRUZEIRO

25,1 nós a 2.000 rpm

ACELERAÇÃO

15 s até 20 nós

AUTONOMIA

214 milhas a 2.000 rpm

POTÊNCIA

1.310 hp (nos hélices)



Confesso que tomo um susto toda vez que conheço um lançamento da Intermarine. Quando acho que o tradicional fabricante paulista já atingiu o auge no item *design*, ele lança um novo barco com linhas ainda mais belas e arrojadas que os modelos anteriores. A 520 Full Gold faz parte desta rotina de projetos felizes. Com o casco derivado da carena da 500 Full, a nova lancha cabinada com *flybridge* é um barco que tem feitiço. Eu mesmo não consegui subir a bordo sem antes gastar alguns minutos contemplando a bela silhueta deste barco de 15,85 m (52 pés de comprimento máximo), flutuando soberana nas águas da Marina da Glória durante o Rio Boat Show 2004. Da mesma maneira que os outros barcos gerados

na prancheta do italiano Stefano Righini — *designer* das lanchas Azimut —, as linhas da superestrutura da 520 Full Gold esbanjam harmonia e beleza, atributos perfeitamente integrados a seu casco bem-laminado.

Motores aquecidos e tripulação pronta, subi no *flybridge* e assumi o comando da lancha, que foi saindo lentamente, com o sol da manhã deixando tudo iluminado e preguiçoso. Dois motores Volvo da série D12, de 675 hp cada, roncavam macios à meia-nau. Fora do quebra-mar da marina, empurrei gradualmente os manetes eletrônicos que controlam a aceleração dos motores e a rotação nos propulsores subi rapidamente. Gastei 15 s para chegar aos 20 nós (37 km/h), deixando uma larga esteira branca na popa. O mar era calmo e o

vento, fraco, criando condições agradáveis de navegação, mas insuficientes para pôr à prova a capacidade de amortecimento do casco contra as ondas. Deixando o Pão de Açúcar pelo través, manobrei para desviar dos barcos que dividiam comigo a bela paisagem do mar carioca. Avaliei a capacidade do casco de amortecer o impacto contra as vagas cruzando a própria marola da lancha. Em nenhum momento, a 520 Full Gold bateu duro contra as ondas, indício de sua boa navegabilidade em águas agitadas.

Durante as manobras confesso que também fiquei positivamente impressionado com a agilidade da lancha nas curvas. Virando o timão para bombordo ou para boreste em velocidade baixa ou mesmo em velocidade de cruzeiro, as 20 toneladas (peso



À esq., a 520 Full Gold mostra as linhas arrojadas do projetista Stefano Righini

Acima, o sistema completo de som (TV com tela plana, vídeo e DVD), que é equipamento padrão

Abaixo, o salão, que além de ser decorado com materiais de qualidade, tem uma boa iluminação natural





A lancha tem autonomia de 214 milhas em velocidade de cruzeiro de 25 nós

aproximado) da 520 Full Gold seguem fielmente os desejos do piloto. Resultado do bom trabalho da equipe técnica e dos fornecedores dos sistemas de leme e propulsão, este acerto torna a pilotagem prazerosa e a lancha mais segura, já que permite fugir com facilidade dos objetos flutuantes. Com os motores na rotação máxima (2.300 rpm), chegamos a 30,9 nós (57 km/h). Me dou por satisfeito quando um barco deste porte chega aos 30 nós (55,6 km/h), pois, por melhor que seja um casco, raramente as condições de mar possibilitam navegar com conforto a mais de 25 nós (46,3 km/h).

Depois de me contentar com o desempenho da lancha, passei o comando e comecei a análise da lancha pela popa, onde a engenharia da Intermarine fez um arranjo na medida para o clima brasileiro. A começar pela plataforma de ré que, com 1,20 m de largura (dimensão suficiente para transportar um jet ou um bote inflável), facilita o embarque das pessoas. A portinhola de acesso ao *cockpit* fica a bombordo, assim como a escada que leva ao *flybridge*, evitando desta forma o fluxo cruzado de pessoas, inconveniente comum quando a portinhola do espelho de popa que leva ao convés superior fica no bordo oposto ao da escada. O arranjo permite aproveitar melhor o espaço em uma das partes mais nobres da lancha, onde estão importantes itens de conforto — bancada com pia, tábua para cortar petiscos, geladeira e lixeira. Mais: o convés deste ambiente é forrado com teca, a melhor madeira que existe para revestir a parte externa das embarcações.

O arranjo no convés superior segue o estilo das linhas curvas presente nos detalhes de Righini e é composto por três ambientes: solário (estrategicamente colocado a ré); sofá em "U" bipartido, cuja passagem garante o acesso ao solário; e o posto de comando a bombordo para duas



Os banheiros têm boxes fechados e água quente e fria nas torneiras



Localizado na proa da lancha, o camarote principal tem uma ampla cama de casal, mais banheiro privativo e closet

peças. Mesa de centro e móvel com *icemaker* (ou geladeira), pia, lixeira, bancada e churrasqueira elétrica (um opcional altamente recomendável) completam outra parte importante da lancha. É ali que normalmente se passa boa parte do tempo a bordo, seja contemplando o panorama, seja preparando frutos do mar na grelha acompanhado de um bom vinho. Em dias quentes, uma capota protege tripulantes e passageiros do sol. No posto de comando (um pouco apertado para os joelhos de um piloto de estatura grande), o painel acomoda bússola, relógios da motorização, quadro de disjuntores, rádio VHF e um eletrônico com tela de sete polegadas que pode ser utilizado para o GPS/*chartplotter*, o radar e a sonda.

Na parte de ré do salão — com acabamento caprichado assim como o restante do interior da embarcação —, encontram-se dois sofás com mesa de centro e o posto de comando a boreste (a lancha que testei estava com o painel de instrumentos antigo). Sistema de som, TV, vídeo e

DVD fazem parte do longo rol de equipamentos padrão da embarcação. A visibilidade no comando é boa em todas as direções, sendo possível conduzir o barco do passadiço com segurança. No entanto, se a parte superior do painel for branca como na lancha testada, é recomendável usar uma capa escura sobre ele ao navegar contra o sol. Integrada ao salão, embora localizada no convés inferior, a cozinha já vem de fábrica com duas geladeiras (ou uma geladeira e um *freezer*), fogão elétrico de duas bocas, forno de microondas e duas cubas de bom tamanho, que possibilitam deixar pratos, talheres e panelas acondicionados em seu interior até a chegada à marina ou a um lugar de águas calmas para serem lavados. O ambiente é ventilado por uma minicoifa e uma vigia. Nichos para pratos e copos foram bem resolvidos, mas falta espaço para panelas. Talheres são guardados no salão e a lixeira deve ser do tipo portátil.

Em relação às acomodações para pernoite, a 520 Full Gold pode

ser encomendada com dois ou três camarotes. Na versão com três camarotes obviamente não existe o mesmo espaço e conforto nas cabines como na versão com dois camarotes. Em compensação, ganham-se mais dois leitos, o que para quem viaja com família numerosa ou com dois casais de amigos pode ser boa opção. Tanto o camarote de hóspedes a bombordo quanto a cabine para convidados a boreste têm ar climatizado. Um banheiro, com box fechado, serve aos dois ambientes. Já o camarote do proprietário, localizado na proa, é equipado com banheiro privativo e um pequeno *closet*, com cabideiro, sapateira e gaveteiro. Som e TV com tela de 14 polegadas é padrão. A climatização (totalizando 52 mil BTUs) pode ser natural ou forçada nos camarotes, com regulagem individual em cada ambiente. Em relação à tripulação, é importante lembrar que, localizado na popa, o camarote para um marinheiro também pode ter ar-condicionado.

No compartimento dos motores há pouco espaço para a manutenção



No espaçoso e bem-resolvido *flybridge*, é possível instalar uma churrasqueira elétrica no minibar existente atrás do banco do piloto

O QUE VEM COM O BARCO (Itens principais):






direção hidráulica ■ manetes eletrônicas de comando dos motores ■ piloto automático ■ flapes hidráulicos ■ GPS/chartplotter/radar com tela de 7" e repetidora ■ sonda ■ 2 rádios VHF ■ ponte de popa hidráulica com controle remoto ■ guincho elétrico ■ luzes de navegação ■ âncora tipo Bruce de 20 kg ■ 80 m de cabo ■ 4 defensas ■ tomada de cais ■ carregador de bateria e rede interna de 110/220 VCA ■ grupos de baterias ■ gerador de 15,5 kW ■ vasos sanitários elétricos ■ sistema de ar-condicionado de 52 mil BTU ■ sistema de som no salão e no camarote principal ■ 2 TVs com vídeo ■ DVD-player ■ sistema de som no salão e no camarote de proa ■ máquina de gelo (*icemaker*) ■ fogão elétrico ■ forno de microondas ■ 4 geladeiras ■ freezer ■ sistema de pressurização de água quente e fria ■ dessalinizador ■ filtros de combustível para motores e geradores ■ filtros de água salgada para motores e geradores ■ sistema de tratamento de esgoto ■ capota para *flybridge* ■ jogos de roupa de cama. **OPCIONAIS:** (itens principais): jet ou bote inflável com motor de popa ■ churrasqueira elétrica no *flybridge* ■ propulsor de manobra (*bow thruster*) na proa ■ material de salvatagem.

MOTORIZAÇÃO UTILIZADA: 2 motores a diesel Volvo D12700, de 6 cilindros em linha, 12 litros e 675 hp, acoplados a reversores ZF 311 A, com relação de transmissão de 1,5:1 e hélices Hoffmann (4 pás de Nibral) de 640 mm x 800 mm.

CONSTRUÇÃO: laminada com gelcoat neopentilico isofitilico com proteção contra os raios solares e também contra a osmose. No convés, superestrutura e anteparas, é utilizada espuma de PVC rígida (Divinycell). A laminação é feita com resinas resistentes à osmose e tecidos de fibra de vidro multiaxial. Os hélices trabalham em semitúncis.

Dados fornecidos pelo fabricante.

VELOCIDADE E AUTONOMIA

 rpm	 dB-A	 nós	 L/h	 aut. (M)
1.200	77	10,8	55	318
1.400	78	13	85	248
1.600	79	17,7	118	243
1.800	80	21,6	150	230
2.000	81	25,1	190	214
2.200	83	29	225	209
2.300	86	30,0	250	200

Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 M = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h); 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, com medidor Floscan; 3) As medições foram feitas com 3 adultos a bordo, 100 litros de gasolina e 30 litros de água.



Acima, a cozinha: bom acabamento e pé-direito de 3,05 m. Abaixo, o compartimento dos motores: acesso também pelo salão

FICHA TÉCNICA

Modelo	Intermarine 520 Full Gold
Comprimento máximo	15,85 m
Comprimento do casco	15,50 m
Boca	4,42 m
Calado	1 m
Borda-livre na proa	1,53 m
Borda-livre na popa	1,19 m
Pé-direito no salão (entrada)	1,89 m
Pé-direito no salão (comando)	1,60 m
Pé-direito na cozinha	3,05 m
Pé-direito nos camarotes	1,92 a 1,96 m
Pé-direito nos banheiros	1,91 a 1,92 m
Peso sem a motorização	14.800 kg
Peso da motorização	3.600 kg
Ângulo do "V" na popa	19 graus
Combustível	1.800 litros
Água	500 litros
Passageiros	16
Pernoite	6 + 1
Projeto	Azimet Itália / Stefano Righini

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.



nas máquinas e nos equipamentos. Este compartimento pode ser acessado tanto pelo salão como por uma tampa no *cockpit* de popa. Um gerador de 15,5 kW fornece energia para os equipamentos de bordo. Estação de tratamento de esgoto é equipamento padrão. Enfim, construída por um estaleiro que já fabricou mais de

3.500 lanchas de médio e grande porte, a 520 Full tem no *design*, qualidade de construção e manobrabilidade de seus pontos fortes. Além, é claro, do charme e da elegância. ⚓

Outras informações com Intermarine: Avenida Marechal Rondon, 1.368, CEP 06093-010, Osasco (SP), tel. (11) 3652.5252 e site www.intermarine.com.br.