



**NAUTICA**  
INTERMARINE 580 FULL

**VELOCIDADE MÁXIMA**  
32,9 nós a 2.300 rpm

**VELOCIDADE DE CRUZEIRO**  
24,9 nós a 1.900 rpm

**ACELERAÇÃO**  
12 s até os 20 nós

**AUTONOMIA**  
316 milhas a 1.900 rpm

**POTÊNCIA**  
1.552 hp (nos hélices)



## Teste 605

# ESTILO: Completo



**Painel** Tem poltrona com regulagem elétrica de posição e instrumentação completa

**Arrojada no *design*, bem-acabada e com tecnologia italiana da Azimut, a 580 Full, da Intermarine, marca uma nova era nas lanchas cabinadas com *flybridge* made in Brazil**

**Por Alvaro Otranto – Fotos Lang**

Um a um, os competidores da tradicional Regata Santos – Rio (*leia reportagem sobre a disputa nesta edição*) iam deixando as águas turvas do Canal de Santos rumo à linha de largada. E nós também deixávamos para trás o tráfego de navios e veleiros, tendo sob os pés uma das lanchas mais bonitas do mercado brasileiro. Sem sombra de dúvida, a 580 Full, da Intermarine, é um dos barcos cabinados com *flybridge* de linha esportiva que mais chamam a atenção no litoral brasileiro.

Produzida no país sob licença exclusiva do estaleiro italiano Azimut, a lanchona tem formas arrojadas que transmitem — como poucas embarcações no mundo são capazes de fazer — uma sensação dinâmica de modernidade e requinte. As três vigias verticais do camarote principal, por exemplo, são um detalhe antes visto somente em alguns barcos de grande porte,

como sua irmã mais velha, a 740 Full. Se o leitor tiver a oportunidade de examinar esta mesma embarcação na Itália, vai notar que na versão brasileira a praça de popa é maior, modificação necessária para adaptar o barco ao clima tropical. Lembra da Oceanic 32 “popa longa”, lancha da Intermarine que fez grande sucesso no Brasil nos anos 80 e 90? Pois é. Também naquele caso, o *designer* da Oceanic 32 adequou seu projeto às características do clima brasileiro, permitindo que o convés de popa se tornasse uma área de convivência e não apenas uma continuação do salão, como é comum nos barcos europeus. Além disso, tal mudança possibilita transportar um bote ou mesmo uma motoaquática, embarcações necessárias para apoio ou lazer dos passageiros.

Internamente, a decoração quase espacial da 580 Full aumentam a sensação de espaço, enquanto suas formas ►



**Salão** Localizada à esquerda do posto de comando central, a cozinha é integrada ao ambiente da sala de jantar

de linhas curvas transmitem um volume interno raro em embarcações de mesmo porte. Outro ponto que contribui para a sensação de amplitude é o fato de a cozinha ser integrada ao salão e não restrita a um minúsculo cubículo (geralmente num nível inferior), no qual o cozinheiro fica escondido de todos. Na 580 Full, ao contrário, ele não só participa, como pode ser até o foco das atenções. Além de tudo, a cozinha é superequipada: geladeira duplex, *freezer*, microondas, fogão elétrico em vitrocerâmica e pia de duas cubas, que formam um conjunto só com a bancada de bar situada em frente da mesa oval para até seis pessoas. Tudo panorâmico e muito bem arranjado. Ah, o salão é confortável e tem todos os recursos eletrônicos do entretenimento moderno.

Na posição central, a vante, encontramos o comando interno com todos os instrumentos e painéis necessários a uma navegação quase segura, digo quase, pois o reflexo do revestimento do painel do comando — por necessidade estética, branco no barco testado — sobre o magnífico pára-brisa de cristal temperado impedia uma boa visibilidade interna. Desculpe-me se sou ortodoxo, mas a segurança deve preceder a estética em alguns pontos. Para visualizar a proa é necessário, por isso, colocar uma toalha escura em cima do painel. Por outro lado, a poltrona de pilotagem com ajuste eletrônico é tão confortável quanto a de um carro de alto luxo, com a diferença que se pode curtir uma paisagem exuberante a mais de 30 nós (55,6 km/h).

Descendo poucos degraus encontramos três camarotes.



Diferente do arranjo tradicional, o camarote da proa, equipado com cama de casal, não é o principal, mas ainda assim tem todo o conforto e acabamento de primeira, embora divida o banheiro de duas portas com o camarote de boreste (equipado com duas camas de solteiro). Encontramos finalmente à meia-nau uma máster suíte como poucas — espaçosa, confortável e iluminadíssima pelas vigias verticais (já mencionadas). Sua localização no meio do barco é mais confortável, pois está mais próxima do centro geométrico do barco e, portanto, oscila menos. Outra vantagem deste arranjo é que o silêncio da manhã não é prejudicado pelo barulhinho provocado pelas marolas batendo na quina do bojo no casco, o que costuma atrapalhar o sono dos passageiros.

## Teste 605



**Camarote** Mesmo sem o espaço da máster suíte, os convidados tem tratamento vip no quarto da proa



**Cozinha** Tem geladeira duplex, microondas fogão elétrico, freezer e cafeteira



**Banheiro** Tem decoração luxuosa e é equipado com boxe fechado para banho

Na praça dos motores, encontramos dois robustos motores MAN D2848 de 8 cilindros em "V" e 800 cavalos cada. As instalações elétrica, mecânica e hidráulica seguem rígidos padrões da indústria naval. Não existe espaço para coisas mal-feitas no barco. O único gerador mantém a ►



### FICHA TÉCNICA

Modelo .....	Intermarine 580 Full
Comp. máximo .....	17,70 m
Comp. do casco.....	16,20 m
Boca.....	4,80 m
Calado com propulsão .....	1,30 m
Borda-livre na proa.....	1,66 m
Borda-livre na popa .....	1,74 m
Pé-direito do salão (entrada) .....	1,94 m
Pé-direito da cozinha .....	2,08 m
Pé-direito do camarote principal .....	1,88 m
Pé-direito do banheiro principal .....	1,91 m
Ângulo do "V" na popa .....	16 graus
Combustível/Água .....	2.600/900 L
Peso sem motorização.....	18.400 kg
Peso da motorização .....	3.600 kg
Passageiros dia.....	14 pessoas
Pernoite .....	6 pessoas
Projeto .....	Azimut Itália/Stefano Righini

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre

### VELOCIDADE E AUTONOMIA

rpm	dB-A	nós	L/h	aut. (M)
1.600	74	17,8	116	359
1.700	75	19,9	136	342
1.800	76	22,2	158	328
1.900	77	24,9	184	316
2.000	78	27,5	212	304
2.100	78	29,7	242	287
2.200	79	31,0	274	265
2.300	81	32,9	320	242

Obs: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1M = 1,852 Km/h e um nó = 1,852 Km/h); 2) As velocidades foram obtidas com radar e o consumo é estimado. 3) Medições feitas com 4 adultos a bordo, 1.200 litros de diesel e 800 litros de água.

#### O QUE VEM COM O BARCO (itens principais):

■ luzes de navegação ■ 1 gerador com caixa acústica ■ sistema de ar climatizado quente e frio (inclusive nos camarotes da tripulação) ■ GPS/Chartplotter ■ radar ■ sonda ■ 2 rádios VHF ■ intercomunicador flybridge/salão ■ piloto automático ■ ponte de popa hidráulica e controle remoto ■ dessalinizador ■ guincho elétrico com 75 m de corrente e âncora tipo Bruce ■ flapes hidráulicos ■ sistema de pressurização de água quente e fria ■ manetes de comando dos motores eletrônicos ■ direção hidráulica ■ banco do piloto no passadiço com regulagem elétrica de altura e distância ■ tomada de cais ■ carregador de bateria e rede interna de 110/220 VCA ■ grupos de baterias ■ vasos

sanitários elétricos ■ sistema de som Pioneer para salão ■ TV ■ DVD ■ máquina de gelo ■ microondas ■ geladeira ■ freezer ■ máquina de lavar louça ■ fogão elétrico ■ filtros de combustível para motores e geradores ■ filtros de água salgada para motores e geradores ■ capota para flybridge ■ duas geladeiras ■ grelha elétrica para flybridge ■ farol manual ■ caixa de ferramentas ■ âncora de reserva tipo Bruce em inox ■ cafeteira elétrica ■ jogos de roupa de cama ■ quatro defensas ■ mesa para convés de popa ■ decoração. **Opcionais:** ■ bote inflável ■ jet ■ material de salvatagem

**MOTORIZAÇÃO UTILIZADA:** 2 motores MAN D2848

de 776 cv no hélice cada (800 cv no virabrequim), acoplados a reversores ZF, modelo IRH 350 A2, com relação de transmissão de 2:1 e hélices Hoffmann de cinco pás (nibral) de 760 mm x 1.050 mm. **OPCIONAL:** não há

**CONSTRUÇÃO:** laminada com gelcoat neopentílico isofenólico de alta resistência ao envelhecimento pelos raios ultravioleta do sol e proteção contra osmose. É utilizado espuma de PVC rígida (Divinycell) no convés, superestrutura e anteparas. A laminação é feita com resinas resistentes a osmose e tecidos de fibra de vidro multiaxial.

Obs.: dados fornecido pelo fabricante



**Estilo** O talento do projetista Stefano Righini produziu uma das lanchas mais bonitas da indústria náutica nacional



**Decoração** O arrojo no design se completa com a utilização de materiais nobres e soluções práticas

hotelaria de bordo, da cozinha a ar-condicionado, funcionando o tempo todo. Particularmente sigo a regra de que "num barco, quem tem dois, tem um". Daí, sinto necessidade de ter um equipamento vital de reserva sempre à disposição. Infelizmente não me sinto ainda à vontade para confiar nas instalações elétricas de nossas marinas e prefiro manter o barco totalmente independente das mesmas.

Aplicado no casco, convés e superestrutura, o gel de tonalidade branco polar (importado da Noruega) dá um acabamento impecável à lancha. As ferragens são robustas e projetadas corretamente. Os cunhos são bem posicionados e quase superdimensionados. No *flybridge* (comando superior), encontramos todos os equipamentos necessários, porém não há um acesso direto do salão para o convés superior: o piloto terá de dar a volta, passando por dentro do salão, toda vez que precisar ir de um posto de pilotagem a outro. No *fly* também encontramos um sofá semicircular e um pequeno console com geladeira, pia e churrasqueira, além de um solário que pode ser utilizado para instalar um bote ou um colchão. Desse ambiente a visibilidade é total, assim como o prazer de navegar.

Quando largamos do Píer 26, no Guarujá (SP), o sudoeste fraco daquela manhã levantou um pouco de marolas, o bastante para verificar o comportamento marinho da 580 Full. Devo chamar a atenção do leitor para uma peculiaridade do par de motores MAN D2848 (muito requisitados hoje em trawlers): na baixa rotação, na casa dos 1.200 rpm, percebe-se uma vibração que não se-

ria considerada normal. Isto ocorre porque neste regime apenas 4 dos 8 cilindros recebem combustível em cada motor. Deixando minúcias mecânicas à parte, o que ocorre é que nesta rotação o consumo cai para 62 L/h, quase quatro vezes menos que o registrado quando em cruzeiro rápido a 2.100 rpm (242 L/h).

Seguimos com nossa navegação e medições ao longo das praias de Santos sem registrar borrifos ou quaisquer anomalias que pudessem ser consideradas como defeitos de navegação. Nossa melhor passagem chegou perto dos 33 nós (61 km/h) e a aceleração – da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h) ficou na casa dos 12 segundos. A estabilidade de rumo com mar de través foi um pouco prejudicada por algumas "cabeçadas" (essa pequena guinada é praticamente inevitável neste tipo de casco). As curvas precisas e com raio de giro reduzido não resultaram em perda significativa de velocidade. A lancha manteve boa dirigibilidade por todo o tempo de nosso teste.

Após esta análise cheguei à conclusão que a Intermarine 580 Full chegou para se tornar um dos barcos mais completos do mercado brasileiro, quer seja por seu estilo e esportividade, quer seja pela qualidade de sua construção e por suas características marinheiras. É uma lancha que pode ser utilizada para passeios rápidos com muito conforto, proporcionando uma convivência a bordo com todas as características de um longo cruzeiro. ⊕

Outras informações com a Intermarine, Av. Casa Verde, 2531, São Paulo, SP, CEP 02519-200, tel. (11) 3961.3939 e internet [www.intermarine.com.br](http://www.intermarine.com.br)

