



# INTERMARINE 680 FULL

## Dois ou quatro motores?

Comparamos as duas versões da Intermarine 680 e concluímos:  
tanto uma quanto a outra deixam qualquer um feliz

UM CASCO, DUAS  
MOTORIZAÇÕES  
A Intermarine  
680 Full já pode  
usar quatro  
motores em  
vez de apenas  
dois. E foi esta  
configuração  
que avalliamos

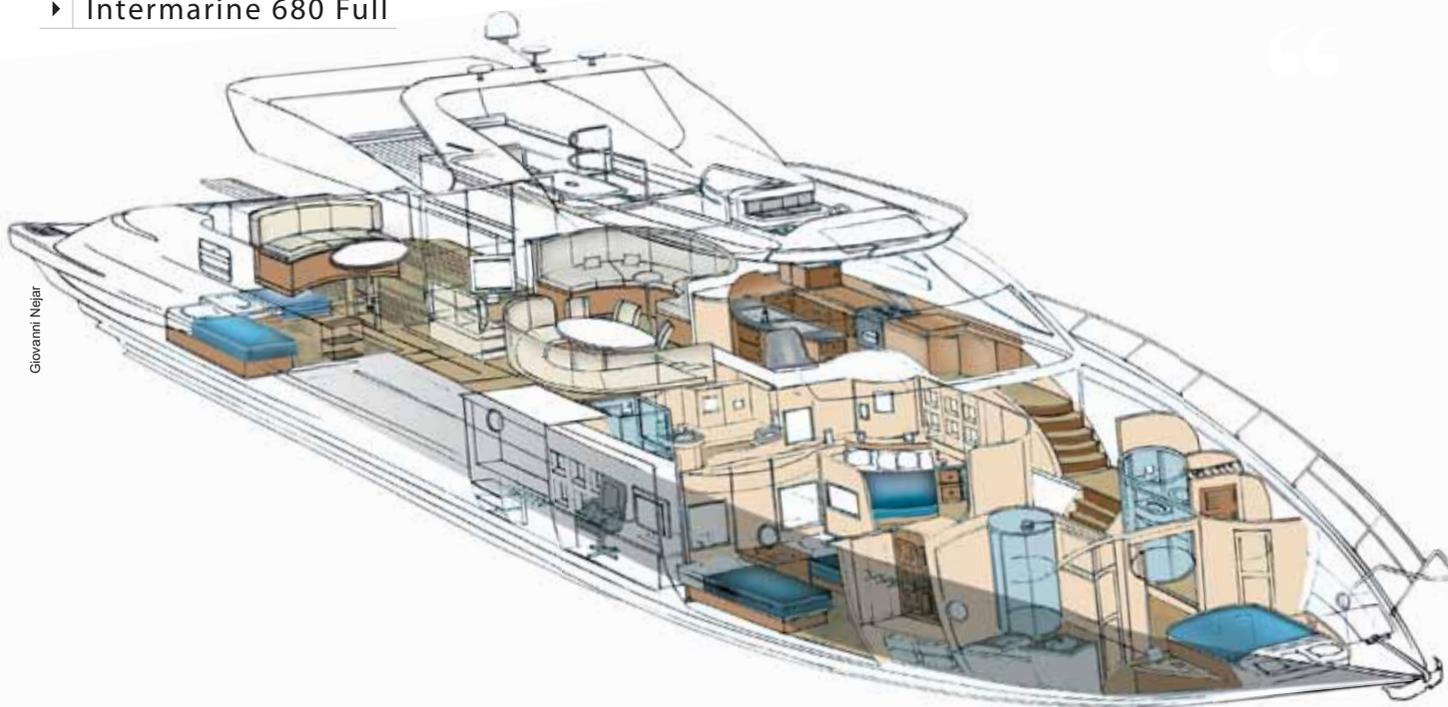


A Intermarine 680 Full, a segunda maior lancha do maior estaleiro brasileiro, ganhou uma versão com quatro (quatro!) motores Volvo IPS 600. Dois motores com a revolucionária propulsão IPS, na qual os hélices são invertidos, voltados para frente, como nos aviões, já são relativamente comuns no Brasil. Mas quatro ao mesmo tempo e, ainda por cima, em uma lancha com 68 pés e, no mínimo, inusitado por aqui. A inspiração veio da Lazzara 74, uma lancha pioneira no uso de quatro motores Volvo IPS 600, lançada em 2007, no salão náutico de Miami. Mas qual a vantagem de colocar quatro propulsores IPS 600, cujos motores têm apenas 435 hp, para substituir os dois

motores MTU, de 1 200 hp cada, que equipavam todas as Intermarine 680 Full, até então? Bem, para começar, se esta lancha fosse projetada exclusivamente para usar o IPS, poderia haver uma melhor distribuição dos motores e, com isso, a possibilidade de ganhar um camarote a mais a bordo. Não foi, porém, o que aconteceu com a 680 Full IPS brasileira. Originalmente desenhada para usar propulsão convencional, com eixo e pé-de-galinha, ela teve apenas o camarote da tripulação deslocado para frente, sem, contudo, gerar espaço suficiente para uma nova acomodação extra. Pena — embora, no futuro, isso possa mudar.



<b>Velocidade máxima</b> 29,5 nós (a 3 400 rpm)
<b>Velocidade de cruzeiro</b> 23,6 nós (a 3 000 rpm)
<b>Aceleração</b> 9,6 s (até 20 nós)
<b>Autonomia</b> 326 milhas (a 3000 rpm)
<b>Potência</b> 1 670 hp (nos hélices)



“  
A versão com dois MTU foi mais veloz que a 680 Full com quatro IPS. Mas consumiu 15% mais  
”

**SUTIL DIFERENÇA**

Para receber os quatro motores, a versão com IPS teve o camarote da tripulação deslocado cerca de dois metros para frente. Mas manteve-se a cama e o banheiro

Outra vantagem de se colocar quatro motores IPS de 435 hp no lugar de dois convencionais de 1 200 hp seria o preço dos motores, pois a potência deles é bem diferente — embora a quantidade também. Contudo, no caso da 680 Full, esta diferença no custo, embora favorável aos quatro motores, acabou não sendo lá muito significativa: o quarteto com IPS barateou o preço final do barco em apenas cerca de 2%. Portanto, quase nada. Mas há, ainda, a questão da vantagem na economia de combustível, já que por ser menos potente, o Volvo 600 bebe menos e o sistema IPS ainda o torna mais eficiente. Neste teste, navegando na velocidade de cruzeiro de 24 nós, a 680 Full IPS foi cerca de 15% mais econômica que a mesma lancha com os dois MTU de 1 200 hp. Esta sim uma vantagem e tanto.

Por outro lado, no desempenho, ao contrário das expectativas, a versão com quatro motores IPS navegou menos que a versão convencional, com apenas dois. Enquanto esta chegou a 32,5 nós de velocidade máxima, a nova versão estacionou nos 29,5 nós — uma perda no rendimento de 9%, o que é considerável. Na velocidade alta de cruzeiro, outra vitória do par de MTU: 29 nós contra 26 dos quatro IPS. Mas tudo isso tem uma explicação. Afinal, somados, os quatro Volvo 600 com IPS têm 660 hp a menos que os dois MTU, o que representa uma diferença de potência de 28%. Ou seja, neste caso, mesmo com 28% menos de potência, a nova versão perdeu apenas 9% de rendimento, o que pode ser interpretado como um bom resultado, desde que feito o raciocínio contrário. Já os que não abrem mão da velocidade poderiam questionar como, então, ficaria a 680 Full com quatro Volvo IPS 800 (no lugar dos 600), motores que estão em fase de lançamento. A resposta é: não se animem, pois estes motores não caberiam no casco desta lancha.

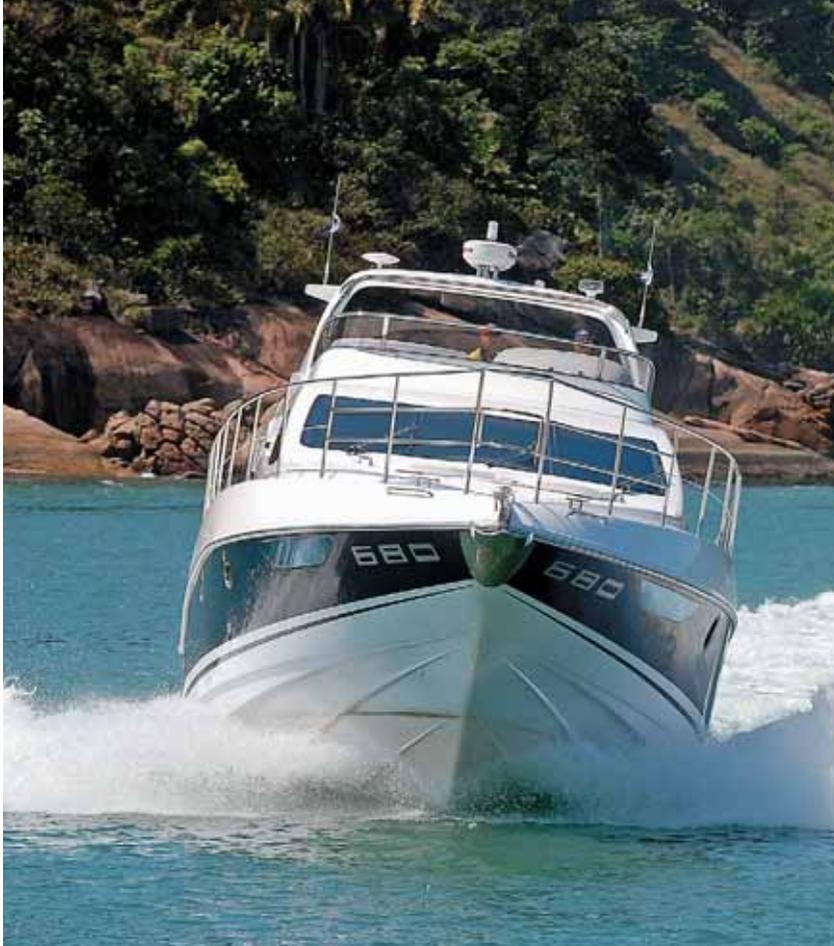
Também na agilidade e manobrabilidade, a lancha com quatro IPS apresentou a mesma performance da versão convencional, mas por um bom motivo: por uma questão de segurança, embora o raio de giro dos Volvo IPS 600 pudessem ser bem mais reduzido, o estaleiro optou por deixá-lo igual ao da lancha com propulsão convencional, para evitar que pilotos mais afoitos ou distraídos façam curvas demasiadamente acentuadas, causando, no mínimo, um grande desconforto a bordo. Já nas manobras de atracagem, em baixa velocidade, os IPS 600 levam nítida vantagem. Eles trabalham sempre aos pares, com dois motores operando como se fossem um só — razão pela qual há apenas dois manetes (e não quatro) no posto de comando. Além disso,

**DICA DE QUEM TESTOU**

“ Apesar dos números, a motorização convencional só vale a pena para quem não abre mão de alguns nós a mais. ”



**Onde e como testamos** A Intermarine 680 Full IPS foi testada com ondas de 1,0 metro e vento de 12 nós. A bordo, cinco adultos, 3 700 litros de combustível e 800 litros de água. A lancha estava equipada com quatro motores diesel Volvo IPS 600, com 435 hp no virabrequim cada, acoplados a rabetas IPS, com relação de transmissão de 1,82 e hélices contra-rotantes de níbral, especificação T3.



**NA PONTA DOS DEDOS**  
Na hora de atracar, o joystick torna as manobras bem mais fáceis e seguras. Ponto para a versão com IPS

## Dois convencionais ou quatro IPS?

O que muda, nos números, com uma ou outra motorização?

### 4 motores

Volvo 600 com IPS

1 740 hp (4x435 hp)	<b>Potência total</b>	2 400 hp (2x1 200 hp)
29,5 nós	<b>Velocidade máxima</b>	32,6 nós
24 nós	<b>Velocidade cruzeiro</b>	29 nós
241 litros/hora	<b>Consumo (a 24 nós)</b>	15% maior (277 l/h)
326 milhas	<b>Autonomia</b>	277 milhas
75 dBa	<b>Ruído na pilotagem</b>	80 dBa
Mínima	<b>Vibração</b>	Intensa
3 600 kg	<b>Peso</b>	5 500 kg
1,27 metro	<b>Calado</b>	1,55 metro
Menos de 2% no total do barco	<b>Custo</b>	Mais caros por terem mais hp

### 2 motores

MTU convencionais



Baixa vibração	<b>Pontos altos</b> ↑	Boa velocidade final
Menor consumo de combustível		Reparo na propulsão mais barato
Facilidade nas manobras		Maior velocidade de cruzeiro
Maior custo de manutenção	<b>Pontos baixos</b> ↓	Maior nível de ruído e vibração
Menor velocidade final		Consumo mais elevado
Hélice mais suscetível a dano		Aceleração mais lenta de 0 a 20 nós

**CASA DAS MÁQUINAS**  
Nas duas versões desta lancha, o acesso aos motores é tranquilo. A altura na casa de máquinas é de 1,30 metro





#### SEM MEDO DAS ONDAS

Na navegação, a 680 Full saiu-se muito bem, sem nenhuma pancada do casco contra as ondas.

Em águas mais agitadas, porém, os dois MTU levam vantagem sobre os quatro Volvo por terem mais torque

o sistema IPS tem o recurso de um joystick muito prático para as manobras, que faz com que a lancha até gire em torno do próprio eixo e navegue de lado, feito um helicóptero. Outra vantagem do IPS foi no nível de ruído, bem mais baixo que a propulsão normal (75 dB-A contra 80 dB-A), e na quase total ausência de vibrações a bordo — tão silenciosa e agradável que, no flybridge, mal se percebe que os motores estão ligados. Neste caso, quanta diferença para uma lancha convencional!

Também na navegação, a 680 Full com os quatro IPS saiu-se muito bem, sem nenhuma pancada do casco contra as ondas. Claro que, em mares agitados, os dois MTU levam vantagem sobre os quatro Volvo, afinal, eles têm maior torque. Mas, em águas lisas, as coisas se igualam. Até porque, afinal, o casco é igual.

Equivalente também parece ser a segurança que passa um ou outro sistema. Por exemplo: o que aconteceria se duas lanchas, uma com IPS e outra com eixo e pé-de-galinha, passassem em cima de grandes troncos boiando na água? Com certeza, as propulsões dos dois barcos seriam afetadas — e o conserto custaria mais caro na lancha com IPS. Já, se a batida fosse contra uma laje, o sistema IPS é que se sairia melhor, uma vez que suas rabetas foram projetadas para quebrar em caso de impacto, sem afetar o casco. Neste caso, só quebra-

“  
Nas manobras de atracação, o quarteto com IPS levou nítida vantagem. Com ele, dá para navegar até de lado

”

riam as rabetas; não o casco. Já com a propulsão convencional, se o acidente fosse realmente sério, os hélices e pés-de-galinha acabariam furando o casco, podendo até fazer o barco naufragar. Vale também lembrar que, sendo duas toneladas mais leve e tendo hélices de diâmetros menores, a 680 Full IPS navega em águas mais rasas que a convencional. A diferença no calado é de 28 centímetros (1,27 contra 1,55 metro), número significativo para este porte de barco.

Como se vê, no geral, os dois modelos se equivalem, com variações a favor de uma ou de outra motorização, em certos aspectos. A decisão, portanto, é quase uma questão pessoal. Mas, para quem aprecia tecnologia e não prioriza a velocidade, os quatro motores Volvo IPS 600 são mais indicados. Pelo menos no caso da 680 Full, que continua sendo um lancha excepcional, seja com dois ou quatro motores.



**Quem faz?** A Intermarine é o maior estaleiro do Brasil, com mais de 3 500 barcos construídos desde que iniciou suas atividades, em 1973. Sua linha atual tem 17 modelos de lanchas, de 38 a 76 pés. Desde 1996, constrói, sob licença, lanchas italianas da marca Azimut, como é o caso desta 680 Full. Para saber mais, acesse [www.intermarine.com.br](http://www.intermarine.com.br) ou ligue 11/3652-5252.



**BELEZA INTERIOR**

O salão principal da 680 Full é bem iluminado e cercado de confortos que só uma 68 pés pode oferecer. Como três camarotes fechados e bem espaçosos



**BEM LARGA**  
A suite master ocupa toda a largura do casco, que é de mais de cinco metros. Como espaço não é problema, tem cama king size, closet e janelões enormes, que permitem vista para o mar até da própria cama



## Por dentro, nada mudou

Apesar da nova opção de motorização, o forte da 680 Full continua sendo a sua cabine — que, a rigor, não sofreu outras alterações além do deslocamento do camarote da tripulação da popa, cerca de dois metros para a frente. O interior deste barco proporciona confortos dignos de um hotel estrelado. Tem uma grande suite à meia-nau, que ocupa toda a largura do casco, com cama king size, closet e janelões enormes, permitindo vista para o mar até da própria cama. Na proa, há uma outra suite, também com cama de casal e closet, mas menor que a principal e sem as grandes janelas laterais. Entre as duas, fica um camarote com duas camas de solteiro, cujo banheiro serve, também, aos demais passageiros durante os passeios diurnos. Também o salão é muito bem decorado, com laminados de madeira e tecidos de qualidade, e se divide em dois ambientes: sala de TV, com sofás para oito pessoas, e sala de refeições, com mesa para seis — esta na parte superior, onde também fica a cozinha, completíssima, por sinal. Também o comando interno tem uma poltrona com regulagem elétrica que é simplesmente o máximo: você vai para a frente, para trás, sobe, desce e pára com o encosto em qualquer posição, inclusive deitado! Já no flybridge, onde fica o segundo comando, há um solário na parte de trás, uma mesa de centro, um minibar e um sofá para oito pessoas, cuja parte da frente, bem larga, pode ser usada como um outro solário. Resumindo: uma lancha mais que completa. E que, agora, com a opção dos quatro motores, ficou ainda melhor, para quem gosta de inovar.

### ALTO NÍVEL

O comando interno tem uma poltrona elétrica que permite qualquer regulagem. A cozinha, completíssima, é em estilo americano. E a mesa de refeição tem lugar para seis pessoas



“

Motorização à parte, o forte da 680 Full continua sendo a sua cabine, que, a rigor, não sofreu alterações

”

## Intermarine 68S Parece mas não é

O tamanho é o mesmo, mas a versão 68S é uma lancha completamente diferente

### MUITA LUZ

Seguindo a tendência atual, a 68S tem visual esportivo, grande área envidraçada, e teto solar enorme

Misto de lancha cabinada com offshore, a Intermarine 68S não é apenas uma versão sem flybridge e acrescida de toques esportivos do modelo 680 Full — como, por exemplo, faixa colorida vermelha ou amarela no costado. É um barco projetado sob o conceito “open”, ou seja, com um grande teto solar sobre o salão e no lugar do que seria o tradicional flybridge. Seu salão é espaçoso e iluminado pelo próprio teto

solar. Amplos e confortáveis, também, são os dois camarotes. O da proa, com duas camas grandes de solteiro que se transformam numa cama de casal, tem quase dois metros de altura. O principal, à meia-nau, tem enormes janelas, nada menos que dois closets e banheiro com ducha de hidromassagem vertical. A cozinha é superequipada e independente. A decoração padrão tem forte inspiração oriental — outro toque de bom gosto e quase inusitado em barcos. Quanto à motorização, para ser rápida, a Intermarine 68S tem 3 100 cavalos, gerados por dois motores Man diesel de 12 cilindros em V. Com eles, em nosso teste (publicado na edição 234), ela chegou a 36,8 nós de máxima, velocidade comparável à de lanchas com motor de centro-rabeta. Na aceleração, precisou de apenas 12,6 segundos para chegar aos 20 nós, outra boa marca. Em relação à autonomia, os dois tanques (com capacidade para 2 700 litros de combustível) permitiriam navegar 167 milhas, a 31,4 nós, com uma pequena margem de segurança. Não, não é uma grande marca, já que os tanques não são tão grandes quanto deveriam. Mas é o preço que se paga pela velocidade — afinal, trata-se de uma lancha cuja performance chega perto à de uma offshore.





# INTERMARINE 680 FULL

## Melhor aproveitamento



rpm	ruído (dB-A)	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1000	63	7,3	12	0,61	1,64	2026
1400	63	9,4	35	0,27	3,72	894
1800	67	11,2	70	0,16	6,25	533
2200	68	12,8	129	0,10	10,08	330
2600	72	18,3	186	0,10	10,16	328
3000	73	23,6	241	0,10	10,21	326
3400	75	29,5	322	0,09	10,92	305

## Principais equipamentos

TVLCD 32" • TVLCD 26" • duas TVLCD 20" • quatro DVD players (dois com home-theater) • ar-condicionado de 97 000 BTU • aspirador de pó central • oito baterias para motor e serviço • aquecedor de 80 litros • quatro bombas de porão de 3 700 gph cada com automático • bow thruster • buzina a ar • carregador de baterias • churrasqueira no cockpit • direção hidráulica servo assistida • geradores de 21,5 e 5 kW • farol com controle remoto • flapes hidráulicos • filtros para água salgada e combustível • fogão elétrico de quatro bocas • microondas de 28 litros • freezer de 90 litros • geladeiras de 240 e 90 litros • guincho elétrico para âncora • máquina de gelo (ice maker) • medidores elétricos para combustível e água • sistema de navegação eletrônica com dois monitores de 8 polegadas para GPS/chartplotter, radar e ecobatímetro • piloto automático • revestimento de teca na popa • transformador 110/220 V de 5 kW • conversor de iluminação de 3,5 kW • quatro vasos sanitários elétricos • ponte (passarela) hidráulica para desembarque • mesa de teca na popa.



## Principais opcionais

Bote inflável com motor • material de salvatagem • capa • telas de 12 polegadas para eletrônicos • sistema touch screen de controle de iluminação e chuveiro • fechadura por identificação digital • sistema de rastreamento • monitoramento Sascar Náutica.



## Ela é assim

■ Comprimento	<b>20,74 m</b>
■ Boca	<b>5,30 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>1,27 m</b>
■ Ângulo do V na popa	<b>17 graus</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,86 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>1,79 m</b>
■ Pé-direito no salão	<b>1,98 m</b>
■ Pés-direitos nos banheiros	<b>1,85 a 1,95 m</b>
■ Pés-direitos nos camarotes	<b>1,94 a 1,98 m</b>
■ Combustível	<b>3 700 L</b>
■ Água	<b>1 000 L</b>
■ Peso sem a motorização	<b>25 400 kg</b>
■ Peso da motorização	<b>3 600 kg (IPS)</b>
■ Capacidade (dia) (pernoite passageiros)	<b>20 pessoas</b> <b>6</b>
■ Projeto	<b>Azimut Yachts</b>

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

*Autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) calculada em milhas náuticas. Velocidades obtidas com GPS e consumo pela instrumentação dos motores.*