

# UM PASSO

Desenvolvida pela italiana Azimut para as nossas águas, a bela e sofisticada 740 Full da Intermarine tem salão, popa e flybridge na medida para o clima tropical brasileiro

Por Marcio Dottori - Fotos Lang

## NAUTICA

INTERMARINE 740 FULL

**VELOCIDADE MÁXIMA**  
30,8 nós a 2.300 rpm

**VELOCIDADE DE CRUZEIRO**  
27,2 nós a 2.100 rpm

**ACELERAÇÃO**  
11 s até os 20 nós

**AUTONOMIA**  
437 milhas a 2.100 rpm

**POTÊNCIA**  
2.231 hp (nos hélices)

# AVANTE

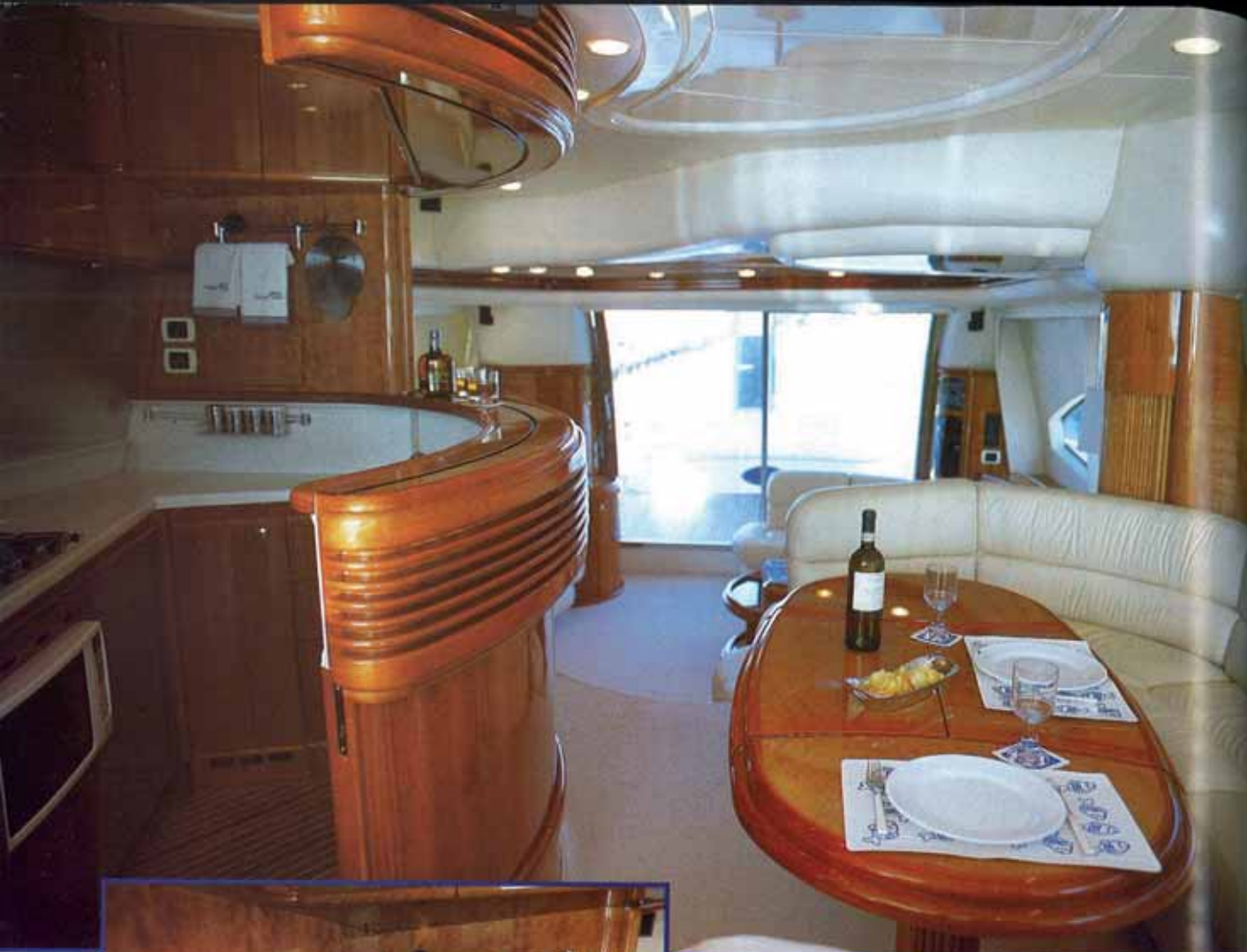


**S**e fosse possível resumir as qualidades da 740 Full da Inter-marine — a maior embarcação construída em série no Brasil — em poucas linhas, diríamos que se trata

de um barco com performance de lancha e conforto de iate. E não há na afirmativa nenhum sacrilégio. Afinal, as 46 toneladas (seu peso com carga total) desse luxuoso barco de 22,65

m de comprimento máximo podem ser conduzidas com a mesma facilidade com que se pilota uma lancha com a metade do seu tamanho. Não é exagero. Seu raio de giro em veloci-

dade de cruzeiro, por exemplo, é muito reduzido, o que é ótimo para desviar de indesejáveis objetos flutuantes. Enfim, a 740 Full é um barco que obedece aos desejos do piloto. ▶



**Cozinha** Localizada no mesmo nível da sala de jantar é completa e pode ser fechada para ter maior privacidade

Outra qualidade invejável da lancha diz respeito à aceleração, muito rápida para uma embarcação do seu porte. Gastamos somente 11 segundos para ir da marcha lenta aos 20 nós (37 km/h), com quatro adultos a bordo, 900 litros de água e 4.800 litros de óleo diesel. Isso mesmo: 11 segundos para chegar na referência padrão de aceleração mesmo com os tanques de combustível cheios. É uma marca melhor do que a conseguida pela maioria das lanchas de 12 m (40 pés) existentes no mercado! Nas provas de velocidade — feitas com radar — alcançamos 30,8 nós na média, com os dois motores diesel MTU de 12 cilindros em V — na rotação máxima de 2.300 rpm — despejando 2.231 hps nos hé-

lices de 85 cm de diâmetro. Com 200 rpm a menos (rotação de cruzeiro máxima recomendada pela MTU) registramos 27,2 nós (50,4 km/h). Opção de **Náutica**: navegar a 25 nós é mais que suficiente para uma lancha cabine de tal porte.

**INVEJÁVEL AUTONOMIA**

Mantendo os motores a 2.100 rpm é possível vencer as 140 milhas náuticas (259 km) que separam Santos (SP) de Angra dos Reis (RJ) em pouco mais de cinco horas. Preocupado com o abastecimento no caminho? Esqueça. Nesse regime a 740 Full pode navegar 430 milhas sem precisar de posto. Dá para ir do Guarujá (SP) à Baía da Ilha Grande, ficar navegando por lá durante dois dias

## Teste 580



**Flybridge** Feito para os países tropicais: posto de comando para duas pessoas, amplo sofá em U, mini-bar com churrasqueira e solário



**Popa** Na larga plataforma pode-se levar o bote usando a ponte como guindaste. O jet fica na "garagem" a bombordo

com um dos geradores de 20 kW ligados e voltar sem se preocupar com combustível. Realmente uma ótima autonomia considerando a longa distância entre os postos de abastecimentos náuticos existentes em determinados trechos do litoral do país. Em relação à água doce, a 740 Full comporta apenas 1.200 litros nos tanques, mas sai de fábrica equipada com um dessalinizador com capacidade para 133 L/h de água. Claro que o equipamento precisa de mar limpo para operar, mas longe

dos portos e das cidades isso não é problema.

Curioso sobre a navegabilidade da 740 Full? Bem, nosso teste foi feito nas imediações da Ilha da Moela, na entrada do Porto de Santos (SP). Na opinião de qualquer piloto, navegar por ali é, digamos, um tanto enjoado: ondas desencontradas, altas e curtas são comuns. No dia do teste não foi diferente. O vento não passava dos 5 nós (9 km/h), mas as vagas, geradas por uma frente fria, mediam quase 2 m. Nes-

sas condições, mantivemos 24 nós (44 km/h) com os MTUs a 1.900 rpm, direcionando a proa diretamente contra as ondas. Claro que, como reza a cartilha do bom marinheiro, aliviávamos as manetes segundos antes do impacto da proa contra a massa de água, acelerando logo depois de ultrapassada a crista da onda a fim de controlar o trim (inclinação longitudinal da embarcação). Em nenhuma ocasião o casco bateu duro contra as ondas.

Navegando com a proa na água (ao contrário das lanchas que tiram a parte dianteira do casco do mar quando singram as águas em velocidade), a 740 Full usa seu "V" acentuado avante para cortar suavemente as vagas. O conjunto casco, motor e propulsão é muito equilibrado, sem variações acentuadas do trim da velocidade de planeio até a velocidade máxima. Conduzíamos a lancha

do posto de comando do *flybridge*, equipado com os relógios básicos de monitoramento da motorização, bússola, sonda, VHF, GPS/chartplotter e, claro, piloto automático, além dos comandos do hélice de manobra de proa (*bow thruster*) e guincho elétrico da âncora. A visibilidade dos instrumentos e da proa é muito boa, mas o banco duplo de pilotagem deveria ter, regulagem de distância, já que um piloto de estatura média só alcança o timão se manter — com as costas no encosto — os braços esticados. Um suporte para os pés também seria bem-vindo. Um defletor — muito bem posicionado — quebra a velocidade do vento no rosto do condutor e acompanhante.

A posição de pilotagem no comando interno é divina. Uma anatômica poltrona de couro azul, com regulagem elétrica de altura e distância, dá total conforto a pilotos de qualquer estatura. A instrumentação é mais completa do que a do posto de coman-



**Comando superior** Painel na medida para os principais relógios da motorização, eletrônicos e bússola

## Teste 580



**Comando inferior** Espaço para radar, sonda VHF, GPS/chartplotter e todas as funções de controle

do superior e só há um pequeno senão: a superfície branca à frente do painel deveria ser mais escura para evitar o reflexo do sol nos olhos do piloto. Positivo também nessa superlança da Intermarine é o nível de ruído que variou somente 2dB-A de 1.500 a 2.300 rpm, chegando no máximo a 77dB-A, valores que classificam a 740 Full como uma das lanchas mais silenciosas já testadas por **Náutica!**

**LUXO E REQUINTE** — Vamos agora a análise da porção iate desse barco. A energia de bordo é fornecida por dois geradores de 20 kW cada, que trabalham alternadamente (12 horas cada um). Para manter a climatização do salão e camarotes, o sistema de ar-condicionado tem capacidade de 88 mil BTU. Mesmo os dois camarotes da tripulação (com capacidade para três pessoas) contam com ar climatizado. Localizada atrás do compartimento dos motores, a área de serviço da 740 Full tem máquinas de lavar e secar roupas e um freezer de 100 litros. Aproveitando um compartimento a boreste, uma minioficina — muito útil a bordo — estava sendo montada também nessa parte da embarcação.

O imenso salão tem dois níveis. No inferior, está a sala de estar, com dois sofás e uma TV de plasma (opcional). Subindo dois degraus chega-se à mesa de refeições a bombordo, confortável para quatro adultos. Também suficiente para mais quatro adultos, a mesa do *cockpit* pode ser levada para o salão inferior se

**Design** Estética arrojada e muita iluminação natural no projeto de Stefano Righini

## Teste 580

necessário. A cozinha/bar — nesse barco equipada com geladeira de 230 litros (o padrão do estaleiro é um geladeira de 180 e um freezer de 80 litros), fogão elétrico de quatro bocas, microondas, pia dupla, lixeira, armários e gavetas — fica bem em frente à mesa de refeições principal e tem uma característica interessante: pode ser totalmente fechada, dando mais privacidade aos passageiros enquanto um tripulante prepara refeições ou lava a louça. A ventilação com a cozinha fechada é feita por um exaustor e uma vigia.

Descendo uma escada em caracol, chega-se ao nível dos conveses dos camarotes, sendo que o banheiro do camarote de hóspedes a boreste pode ser utilizado pelos convidados. A suite principal (estrategicamente localizada à meia-nau, onde o caturro do barco quando navegando é menos sentido) ocupa toda a boca de 5,5 m da lancha. Ao redor da cama de casal *king size* fica uma escrivaninha com equipamento de som e TV/vídeo de 20 polegadas. Longe de nós recomendar a alguém trabalhar a bordo de uma lancha assim, mas sem dúvida esse miniescritório pode ser bastante útil durante uma viagem de negócios. Outros destaques do camarote são as quatro grandes vigias ovaladas existente em ambos os bordos. Além de iluminação e ventilação natural, elas possibilitam curtir o visual bonito de uma praia ou mesmo as paisagens durante um cruzeiro sem sair da cama.

Banheira de hidromassagem é equipamento padrão no toailete. Um closet com es-





**Master suíte** Estrategicamente localizada a meia-nau é iluminada por quatro vigias e têm cama *kingsize*. A suíte vip para hóspedes fica na proa e também tem banheiro privativo. Todas as dependências tem som, TV/vídeo e ar climatizado

pelho, cabideiro e gaveteiro fazem parte da *master suíte* da 740 Full. O camarote VIP de hóspedes — localizado na proa — é equipado com cama

de casal, armário e gavetas para roupas, som e TV com vídeo. Assim como os outros dois camarotes para hóspedes (esses com duas camas

de solteiro), o Vip tem banheiro privativo com boxe fechado para banho. Todos os quartos possuem controle próprio da climatização e água quente e

fria nas torneiras. A decoração é deixada ao gosto do proprietário. Na lancha testada foram utilizados laminados de madeira (mogno e ródica), combi-





**Navegabilidade** Mantendo a proa na água o casco da 740 Full é cortador de ondas

nados com estofados de cor clara, tornando o ambiente sóbrio, mas sem abrir mão do luxo e do requinte.

**TECNOLOGIA TROPICALIZADA** — Construída com tecnologia Azimut, a 740 Full tem praça de popa maior que a do modelo italiano, sendo, portanto, mais adequada às águas tropicais. A plataforma de popa, por exemplo, tem 1,50 m de largura, medida que, além de facilitar as entradas e saídas do mar, com-

### FICHA TÉCNICA

<b>Modelo</b>	Intermarine 740 Full	<b>Ângulo do "V" na popa</b>	16 graus
<b>Comp. máximo</b>	22,65 m	<b>Combustível/água</b>	4.800/1.200 L
<b>Comp. do casco</b>	20,40 m	<b>Peso sem motor</b>	30.800 kg
<b>Boca</b>	5,5 m	<b>Peso da motorização</b>	5.200 kg
<b>Calado c/ propulsão</b>	1,65 m	<b>Passageiros dia</b>	18 pessoas
<b>Borda-livre na proa</b>	1,98 m	<b>Passageiros Pernoite</b>	8+2 trip.
<b>Borda-livre na popa</b>	1,84 m	<b>Projeto</b>	Azimut/Stefano Righini

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre.

**MOTORIZAÇÃO UTILIZADA:** dois motores diesel MTU 12V 183TE V12, 22 litros de capacidade volumétrica, com 1.150 hp no viabrequim cada, acoplados a reversores ZF 550 com relação de transmissão de 2,23:1 e hélices de quatro pás de bronze de 850 x 1150 mm. **OPCIONAL:** dois motores diesel MTU V12 de 1300 hp cada.

**O QUE VEM COM O BARCO:** (fens principais) ■ luzes de navegação ■ dois geradores de 20 kW cada (com caixa acústica) ■ sistema de ar climatizado quente e frio de 88 mil BTU (inclusive nos camarotes da tripulação) ■ GPS/Chartplotter ■ radar ■ sonar ■ dois rádios VHF ■ intercomunicador hybrid/satélite ■ piloto automático ■ ponte de popa hidráulica com controle remoto e capacidade de içamento de 350 kg ■ hélice de manobra de proa (bow thruster) de 10 hp ■ dessalinizador de 133 L/h ■ guincho elétrico com 75 m de corrente e âncora tipo Bruce de 65 kg ■ fapes hidráulicos ■ sistema de pressurização de água quente e fria ■ monitores eletrônicos de comando dos motores ■ direção hidráulica ■ banco do piloto na passadizo com regulagem elétrica de altura e distância ■ formador de cois ■ carregador de bateria e rede interna de 110/220 VCA ■ grupos de baterias totalizando 1.350 Ah ■ vasos

### ACELERAÇÃO

Até 20 nós (37 km/h)



11 s  
Sem flaps.

### PÉ-DIREITO

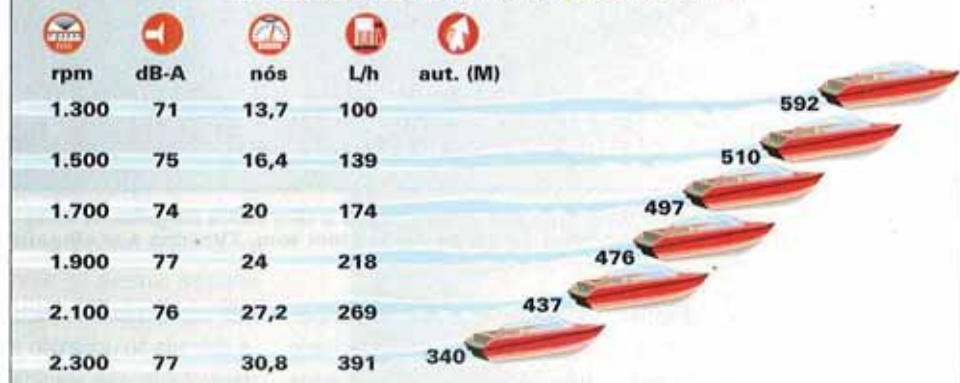
<b>Salão (entrada)</b>	1,88 m	<b>Camarote principal</b>	1,93 m
<b>Comando interno</b>	1,88 m	<b>Banheiro principal</b>	1,93 m
<b>Cozinha</b>	2,18 m	<b>Camarote proa</b>	1,97 m

sanitários elétricos ■ uma banheira de hidromassagem ■ sistema de som Pioneer para salão ■ duas TVs de 21" ■ DVD ■ máquina de gelo ■ microondas ■ geladeira de 180 litros ■ freezer de 80 litros ■ máquina de lavar louça ■ fogão elétrico de quatro bocas ■ filtros de combustível para motores e geradores ■ filtro de água salgada para motores e geradores ■ capota e grelha elétrica no hybrid ■ duas geladeiras ■ lavadora e secadora de roupas ■ faxel 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** ■ bate infável ■ jet ■ material de salvatagem.

**CONSTRUÇÃO:** laminada com gelcoat neopentilico isolfônico de alta resistência aos raios ultravioletas do sol e proteção contra a osmose. É utilizada espuma de PVC rígida (Dwinycell) no convés, na superestrutura e no costado. A laminação é feita com tecidos de fibra de vidro multiaxial e resinas éstervinilica e isolfônica resistentes à osmose.

Obs: dados fornecido pelo fabricante

### VELOCIDADE E AUTONOMIA



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 quatro adultos a bordo, 4.500 litros de diesel e 900 litros de água.



## Teste 580

porta um bote inflável de 3,60 m, erguido do mar pela ponte elétrica de desembarque (capacidade para içar 350 kg). A bombordo fica uma ampla garagem para um jet grande, que pode ser recolhido por um guincho elétrico.

Para se chegar à proa não é preciso torcer o corpo, pois a distância entre a borda falsa (prolongamento do costado acima do convés) é ampla. Um detalhe muito útil quando a ancoragem ocorre em fundo de lama/lodo, como nas imediações de Parati (RJ): basta apertar um botão para a bomba de água salgada lavar automaticamente a corrente da âncora!

O flybridge nesse barco merece um capítulo à parte.

Enquanto no barco italiano o bote fica acondicionado nesse convés, na 740 Full o aproveitamento é mais nobre: no lugar em que estaria o bote, os projetistas da Azimut fizeram um solário, simplesmente indispensável. Sofá em "U" com mesa no centro, grelha elétrica, geladeira, máquina de gelo, pia e uma bancada para a preparação de petiscos já vêm de fábrica com a lancha. Para tudo ser perfeito nesse ambiente só faltam alguns porta-copos.

**Um Novo Estilo** — Analisando a sala de máquinas, gostamos da ventilação adequada para os motores. Quatro grandes exaustores (dois maiores para a entrada e dois menores para a saída)



**Motor** Muito bem-ventilado e espaço suficiente para a manutenção de rotina nos dois MTU de 1.150 hp cada

garantem o volume de ar necessário. Aprovamos o espaço para a manutenção básica, como o acesso às varetas de verificação do nível de óleo lubrificante, aos filtros auxiliares de combustível e de água salgada, e, por fim, aos geradores e selos mecânicos dos eixos propulsores. Gostaríamos somente de uma melhor iluminação artificial nesse compartimento, providência que a Intermarine promete para as próximas lanchas.

Esbelta e luxuosa em todos os detalhes e extrema-

mente agradável de pilotar, a 740 Full une a tecnologia italiana de ponta com soluções inteligentes e apropriadas para as águas tropicais brasileiras, criando um sofisticado estilo de navegar no concorrido mercado nacional de lanchas cabinadas de lazer. ⚓

*Outras informações com Inter-  
marine, Av. Casa Verde, 2531,  
São Paulo - SP - CEP 02519-  
200. Tel. (11) 3961.3939, fax  
(11) 3857.3848 e internet  
[www.intermarine.com.br](http://www.intermarine.com.br)*