

INTERMARINE 430 FULL

A mais nova da série

Com estilo moderno e equipamentos como IPS e controle por joystick, a 430 agrada bastante e completa a família Full



TROPICALIZADA

Proa larga, para facilitar as manobras de ancoragem e dar espaço para os banhos de sol, e popa "tropicalizada", para ficar maior que a original italiana: a nova Intermarine faz jus ao nome Full. É mesmo bem completa.

Formada por uma série de oito lanchas cabinadas com flybridge — modelos 380, 460, 480, 520, 560, 600, 680 e 760, todos projetados na Itália pela Azimut Yachts, mas construídos no Brasil pela Intermarine, que a representa —, a linha Full é sinônimo de barcos de luxo, bonitos e bem equipados. No Brasil, porém, faltava um modelo intermediário entre o 380 e o 460 para a família ficar completa. Faltava. Agora, não falta mais. A nova Intermarine 430 Full tem todos os recursos de sua irmã de 46 pés e ainda o revolucionário sistema de propulsão IPS 600, da Volvo-Penta, com comando por joystick (nesta lancha, item de fábrica), que permite que ela navegue de lado e até corrige eventuais erros nas manobras, além de garantir ganho de velocidade e economia de combustível. Além da 430 Full, só a Intermarine 480 Full tem esse avançado sistema de propulsão. Mas os projetistas capricharam também no desenho desta nova cabinada, deixando seu visual ainda mais bonito. Tudo é muito moderno, como destaca a faixa vinho no casco, um dos grafismos disponíveis. A proa, com formato em trapézio, facilita a circulação durante as manobras de ancoragem, além de oferecer espaço para banhos de sol. E a popa passou pela chamada "tropicalização", ficando maior que a original italiana, algo sempre bem-vindo em países de clima quente como o nosso. Por dentro, o grande salão e as duas suítes também têm acabamento impecável. É exatamente esta a proposta da Intermarine 430 Full: dar conforto e sofisticação para até 13 pessoas durante os passeios, sendo que quatro podem dormir a bordo, por um preço mais acessível que o de suas irmãs maiores. Outro diferencial é a sua navegabilidade em mar aberto. Com o Volvo IPS 600 (cujos motores têm 425 hp cada), esta lancha atingiu 33 nós de velocidade final em nosso teste, uma boa marca para uma lancha cabinada desse porte.



Velocidade máxima
33 nós (a 3 600 rpm)

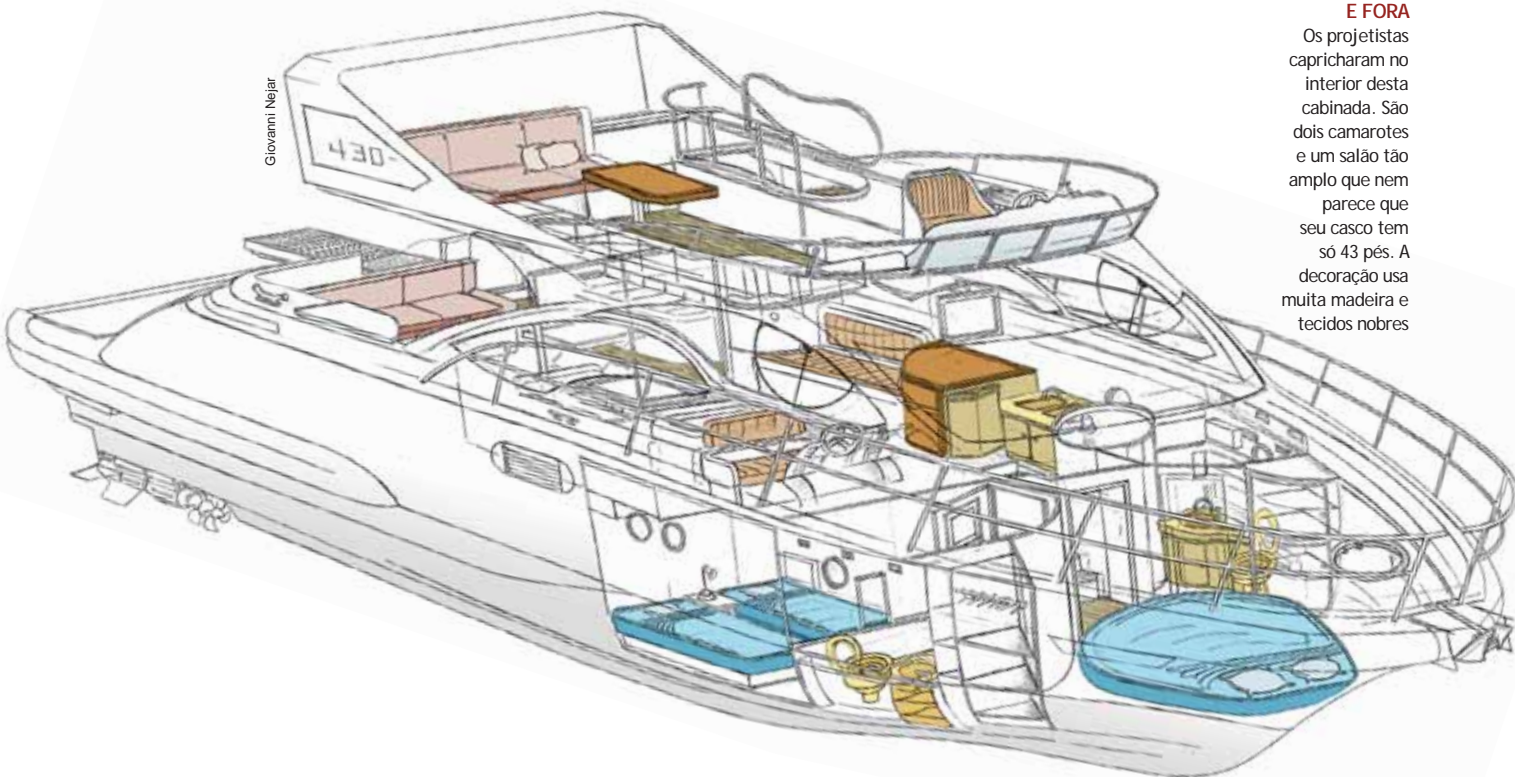
Velocidade de cruzeiro
27 nós (a 3 200 rpm)

Aceleração
9,8 s (até 20 nós)

Autonomia
210 milhas (a 3 200 rpm)

Potência
836 hp (nos hélices)

Giovanni Nejar



DENTRO E FORA

Os projetistas capricharam no interior desta cabinada. São dois camarotes e um salão tão amplo que nem parece que seu casco tem só 43 pés. A decoração usa muita madeira e tecidos nobres

Como ela é

A 430 Full é uma lancha cabinada com flybridge e duas suítes, sendo que a principal, na proa, tem uma cama de casal com 1,90 metro de comprimento por 1,50 metro de largura, além de TV LCD e DVD originais de fábrica. É iluminada por uma gaiúta no teto e por duas vigias que, juntas, ventilam naturalmente o ambiente, o que é bom em dias de clima ameno. Os móveis são de madeira e a quantidade de armários é suficiente para um fim de semana, mas não para férias mais prolongadas. Já o segundo camarote, com

TUDO EM CIMA

No flybridge, há um conjunto de sofás para cinco pessoas, além de solário e um bom posto de comando externo

duas camas de solteiro, ocupa uma área central do barco. Tem 1,96 metro de altura na porta, que, no entanto, se reduz para apenas 1,27 metro na outra extremidade. Quer dizer, não dá ficar de pé em toda a cabine. Por sua vez, o salão é tão amplo que nem parece que o casco tem apenas 43 pés. São cerca de cinco metros quadrados de área e 1,93 metro de altura. A sensação de amplitude é reforçada pela cozinha, que fica em um nível mais baixo que o salão e tem nada menos que 2,72 metros de altura. Vem equipada com pia, armários, microondas, forno elétrico e fogão de duas bocas. Como sobra espaço, na lancha testada ainda foi instalada uma geladeira vertical comum, de 240 litros, de uso doméstico, bem maior que as geladeiras náuticas.

Já a praça de popa, com seis metros quadrados, pode ser usada como área de convivência e não apenas como uma continuação do salão. Para isso, há ali um conjunto de mesas e cadeiras. Por sua vez, o flybridge tem um conjunto de bancos e solário com espaço para cinco pessoas, além do piloto. Mas se lá fora a lancha agrada em cheio a quem prefere navegar ao ar livre, por dentro não dá para abrir mão de um ar-condicionado — que, no entanto, é item de série. É que, apesar de no geral o arranjo da Intermarine 430 ter sido bem projetado, a ventilação natural, exceto no camarote de proa, deixou a desejar. Mesmo com as portas e vigias abertas, em um dia quente, a temperatura dentro do salão e do camarote de hóspedes incomodou um pouco. Outro problema: todo o material de salvatagem, como bóia circular e salva-vidas, estava armazenado em um paiol junto à sala de máquinas, mais difícil de acessar, principalmente em caso de emergência. Isso poderia ser melhorado. Mas tirando esses detalhes, a Intermarine 430 Full é uma lancha que faz jus ao nome. É mesmo bem completa.





BOM ESPAÇO

O salão e a suíte principal tem bom conforto, com altura mínima de 1,93 m. Já a suíte de hóspedes (ao lado) só é alta na porta e reduz para 1,27 m na outra extremidade. Mas não incomoda



“

A sala é bem ampla, a cozinha fica em um piso intermediário e há duas boas cabines a bordo

”



Onde e como testamos O teste da Intermarine 430 Full foi realizado no Guarujá, junto à entrada do porto de Santos. O mar estava calmo, com ondas de apenas 50 centímetros e ventos de 12 nós. A bordo havia quatro pessoas, 1 100 litros de diesel e 500 litros de água doce. Estava equipada com dois motores diesel Volvo IPS 600, de seis cilindros em linha, 5,5 litros, com 425 hp no virabrequim cada, acoplados a rabetas IPS com relação de transmissão 1,82:1 e hélices contra-rotantes de nibral, modelo T3.

“

Ela é a menor entre as lanchas da linha Full. Portanto, bem mais acessível no custo

”

Como navega

Testamos a 430 Full no Guarujá, em um dia de mar calmo, com vento de apenas 12 nós — o que, convenhamos, não é a condição ideal para testar uma lancha de 43 pés. Assim, para dificultar as coisas para ela e avaliar melhor a capacidade de amortecimento do casco, cruzamos nossas próprias marolas várias vezes, bem como as geradas por outras embarcações. Nos dois casos, ela navegou com suavidade, mesmo na velocidade de cruzeiro alta, que é de 27 nós. O raio de giro foi relativamente curto para uma lancha desse porte, o que é bom, e poderia ser ainda menor, pois o sistema IPS da Volvo permite regulagem. Outra vantagem proporcionada pelo sistema IPS — esta ainda mais digna de nota — é a realização de manobras de atracação com muita facilidade. É possível girar sobre o próprio eixo e até navegar de lado, com o auxílio de um pequeno joystick. É preciso lembrar também que, em caso de o IPS sofrer uma avaria — se atingido, por exemplo, por um objeto submerso —, o custo de manutenção é mais alto. Equipada com dois motores Volvo de 435 hp cada — a única motorização disponível —, a 430 Full respondeu muito bem aos comandos, chegando a 33 nós de velocidade final. Na aceleração, seu desempenho foi ainda mais surpreendente: de 0 a 20 nós em apenas 9,8 segundos. Um tempo muito bom para uma lancha que desloca 16 toneladas e que tem menos de 900 hp nos hélices.

DICA DE QUEM TESTOU

“ O IPS permite ao barco girar sobre o próprio eixo. Mas cuidado para não exagerar no raio de giro curto demais, para não derrubar as pessoas a bordo ”

Com quem concorre

A 430 Full não tem concorrentes diretas entre as lanchas cabinadas com flybridge na faixa de 42 a 44 pés. Suas rivais ou são maiores, como a Spirit 460 Platinum, ou menores, como a Real Top 40, que é a que mais se aproxima do seu porte. As duas têm bocas bem parecidas e a Real Top 40 perde somente no comprimento — 12,10 metros, contra 13,3 metros da 430 Full. Os banheiros da Real Top 40 também são menores, apesar do bom acabamento. Além disso, a 430 Full vem de fábrica mais bem-equipada, conta ainda com o sistema IPS e, no geral, é a que tem o melhor acabamento.



Quem faz? A Intermarine é um dos maiores e principais estaleiros do Brasil, com mais de 3 500 barcos construídos desde que iniciou suas atividades, em 1973. Sua linha atual conta com 17 lanchas, de 38 a 76 pés. A partir de 1996, passou a construir, sob licença, as lanchas italianas do grupo Azimut, de onde se originou esta Intermarine 430 Full. Para saber mais, acesse www.intermarine.com.br ou ligue para 11/3652-5252.



BOA DE MAR

Cruzando as marolas dos outros barcos, ela navegou com suavidade, mesmo na velocidade de cruzeiro alta, que foi de 27 nós. Para o piloto, IPS com joystick para manobras



CONFORTO

A praça de popa é grande o bastante para reunir toda a família em torno da mesa e ainda embute uma churrasqueira elétrica na plataforma



Resumo



salão



É grande, bem iluminado e decorado com bom gosto. A altura, 1,93 m, está na medida certa. Vem de fábrica com som, DVD e TV de LCD, armários e prateleiras. Tem espaço confortável para seis pessoas. Nos dias quentes, porém, exige que o ar-condicionado (que é item de série) seja ligado para maior conforto.

desempenho

Os 33 nós de velocidade final está acima da média das lanchas cabinadas com flybridge. No teste de aceleração, seu desempenho foi melhor ainda: apenas 9,8 segundos de 0 a 20 nós, compatível com o de uma lancha menor e mais leve. A velocidade de cruzeiro, entre 25 nós e 27 nós, também foi boa para o uso desta lancha, que é passear em águas costeiras.

cozinha



Fica em um nível mais baixo que o salão e tem nada menos que 2,72 m de altura. Sobra espaço para a instalação de um microondas, de um forno elétrico e de um fogão de duas bocas. Na lancha do teste, foi instalada uma geladeira vertical comum, de 240 litros, o que caiu muito bem.

banheiros



São dois, sendo um na suite principal e o segundo à meia-nau. Ambos têm chuveiro com boxe e vaso sanitário elétrico. Contudo, a entrada tanto de um quanto de outro é um pouco estreita e, portanto, não muito agradável aos mais gordinhos.

construção



O casco foi construído por infusão a vácuo, que garante menos peso e maior resistência. As estruturas e cavernas foram feitas em sanduíche de espuma de PVC rígida da Divinycell. O formato do casco permite navegar com suavidade e fazer curvas sem inclinar muito.

posição de pilotagem



No comando inferior, a visibilidade é boa para quase todas as direções, exceto para a popa, pois é prejudicada pela escada de acesso. Mas há bom espaço para os instrumentos do motor e os eletrônicos.

motores



O par de diesel Volvo IPS 600 de seis cilindros e 425 hp cada é a única opção. Mas, com ele, esta lancha está muito bem servida, formando um conjunto veloz com o casco. Porém, o acesso à casa das máquinas é ruim pela altura, que é de apenas 70 centímetros entre o piso e o teto.

hidráulica



Os tanques de combustível são de fibra de vidro e têm capacidade para um total de 1 100 litros de diesel, garantindo 216 milhas de autonomia a 24,7 nós, o que é muito bom. Há manguerias de água doce na sala de máquinas e no paiol de âncora.

ferragens



Este modelo vem de fábrica com âncora do tipo Bruce, de 13 quilos, e com seis grandes cunhos. O guarda-mancebo, além de garantir segurança no acesso ao solário de proa, tem formato trapezoidal na proa, permitindo maior agilidade nas manobras de ancoragem e atracação.

paioís



São muitos ao longo do casco. O de maior destaque é o reservado ao material de salvatagem, junto à sala de máquinas, com incríveis 2 500 litros de volume, mas, é mal localizado, com acesso difícil. O paiol da âncora permite que sejam usados vários metros de corrente.

elétrica



Há três quadros de disjuntores, com acesso pela sala de máquinas, e todos os fios são codificados. Para cortar a energia, há quatro interruptores sob o banco do piloto, no comando inferior, o que torna um pouco mais complicado eliminar a força em caso de emergência, pois (no barco testado) não havia sinalização no local.



INTERMARINE 430 FULL



Pontos altos

Flybridge, popa e salão bem espaçosos

IPS e joystick que facilitam as manobras

Visual moderno e acabamento de primeira

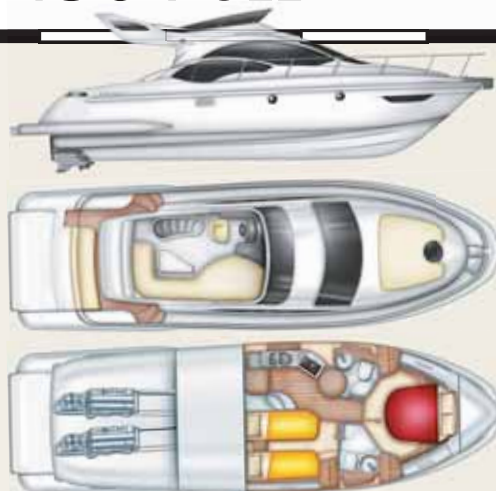


Pontos baixos

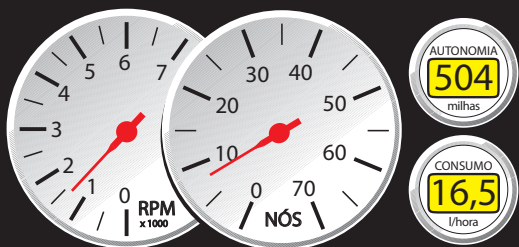
A sala de máquinas é muito baixa

Ventilação natural não muito eficiente

Acesso difícil ao material de salvatagem



Melhor aproveitamento



rpm	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 400	8,4	16,5	0,51	1,96	504
1 600	9,4	25,5	0,37	2,71	365
1 800	10	39,0	0,26	3,90	254
2 000	10,7	55,5	0,19	5,19	191
2 200	12,5	68,5	0,18	5,48	181
2 400	15,5	81,0	0,19	5,23	189
2 600	18	93,0	0,19	5,17	192
2 800	20,9	106,5	0,20	5,10	194
3 000	24,7	113,0	0,22	4,57	216
3 200	27	127,0	0,21	4,70	210
3 400	30	146,5	0,20	4,88	203
3 600	33	168,0	0,20	5,09	194



Ela é assim

■ Comprimento total	13,3 m
■ Boca máxima	4,02 m
■ Calado com propulsão	1,10 m
■ Ângulo de V na popa	15 graus
■ Borda-livre na proa	1,64 m
■ Borda-livre na popa	1,50 m
■ Pé-direito na cabine principal	1,82 m
■ Pé-direito no salão	1,93 m
■ Pé-direito nos banheiros	1,9 m e 1,87 m
■ Combustível	1160 litros
■ Água	500 litros
■ Peso sem motor	12 200 kg
■ Peso do motor	1 500 kg
■ Capacidade (diurno/noturno)	14 / 4 pessoas
■ Projeto	Azimut Yachts

* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as borda-livres e os pé-direitos.

Principais equipamentos

Motores Volvo IPS 600 • sistema de áudio e vídeo • ar-condicionado • aspirador de pó central • sistema de água pressurizada quente e fria • buzina • bombas de porão (3 x 1 500 gph e 1 x 3 700 gph) • transformador 110 V • geladeira vertical de 240 litros • microondas • capota para o flybridge • sistema de navegação eletrônica • rádio VHF • guincho elétrico para âncora • ponte elétrica para desembarque na popa • gerador • flapes hidráulicos • suporte para motor de popa • acabamento de madeira teca • fogão elétrico de duas bocas • churrasqueira elétrica • vasos sanitários elétricos.

Principais opcionais

Piloto automático • material de salvatagem • bote inflável de apoio • capa.

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo, por meio da instrumentação dos motores.