

OCEANIC 36

Ainda em forma

Grande sucesso do passado, a Intermarine Oceanic 36 é muito apreciada até hoje, graças ao generoso flybridge e ao ótimo espaço interno. Para muitos, compensa, com sobras, a idade avançada do projeto



Velocidade máxima 30,2 nós (a 2 400 rpm)
Velocidade de cruzeiro 25,2 nós (a 2 000 rpm)
Aceleração 9,8 s (até 20 nós)
Autonomia 178 milhas (a 2 000 rpm)
Potência 630 hp (nos hélices)



BOA, COMO SEMPRE

Mesmo não sendo atual, o casco da Oceanic 36 continua elegante e ainda navega muito bem. Neste teste, seu desempenho ficou acima do esperado para uma lancha desta idade

Desempenho
acima da média na época

Projeto italiano, aqui alterado

Cockpit alto, claro e bem espaçoso

Flybridge espaçoso e com comando externo



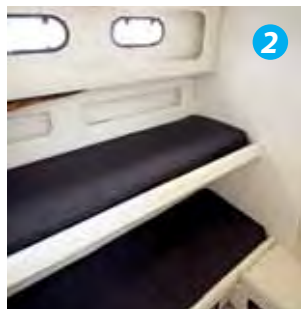
Construção de boa qualidade

Camarote fechado e bem grande na proa

A Intermarine, uma das mais famosas marcas de toda a história da indústria náutica nacional, fez enorme sucesso nos anos 80 ao adaptar para o mercado brasileiro aquele que era considerado o melhor projeto europeu da sua categoria, que resultou na Oceanic 32, uma lancha cabinada com flybridge (algo então quase novidade nos barcos brasileiros), que também se diferenciava por ter dois camarotes a bordo. Graças a esta lancha, que, depois, "cresceu" no flybridge e na plataforma de popa, originando a Oceanic 36 (que, por sua vez, teve outra versão, a Elegance, como esta aqui testada), a Intermarine consolidou-se como líder do segmento de lanchas cabinadas.

A Oceanic 32, obviamente, não é mais fabricada, mas mantém uma respeitável frota de mais de 400 barcos espalhados pelo país, o que dá bem a dimensão do seu sucesso progressivo. Quase o mesmo acontece com esta sua versão, digamos, "maior", a Oceanic 36, lançada em 1989, e que, em 1993, "cresceu" um pouco mais, passando a se chamar Oceanic 36 Elegance. Quer dizer, cresceu no tamanho, mas não muito, porque, apesar do nome, a Oceanic 32 já tinha mais do que 32 pés. Era, na verdade, uma 34, mas batizada de 32 para competir mais diretamente com a sua maior rival no mercado, a Carbrasmar 32 e suas variações, entre elas a Cobra Capri 32 Fly e a DM Status 32.

Hoje, no mercado de lanchas usadas, uma Oceanic 36 em bom estado pode ser encontrada por preços que variam entre R\$ 150 000 e R\$ 210 000, dependendo da motorização, ano de fabricação e outros detalhe mais. Mas ainda vale muito a pena, para quem busca um bom barco familiar e sem gastar demais.



Nos dez anos em que se manteve no mercado, a Oceanic 36 Elegance deu muito trabalho às suas concorrentes, levando, contudo, a vantagem de competir com barcos menores, de 32 pés, que também foram “esticando” para tentar fazer frente a ela — mas sem jamais alcançarem o mesmo nível de conforto e acabamento. Seu crescimento em vendas foi acompanhado por investimentos do estaleiro em tecnologia e sofisticação, que logo fizeram dela um ícone no segmento e objeto de desejo. Também, pudera. Tratava-se — e ainda é assim — de uma 36 pés com muito espaço interno, acabamento esme-

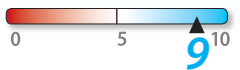
rado e vários equipamentos originais de série. Na sua época, ela já vinha de fábrica com ar-condicionado de 18 000 btus instalado na cabine, um luxo que as lanchas concorrentes nem sonhavam em oferecer.

Também valorizou ainda mais os espaços abertos ao sol, com a ampliação da plataforma de popa e do flybridge. Na cabine, há um camarote na proa que pode ser definido, para os padrões da época — e, de certa forma, até hoje, já que é maior que o das Intermarine 440 Full, por exemplo —, como excelente, com uma cama com 1,90 m de comprimento, vários armários e bom espaço livre para cir-

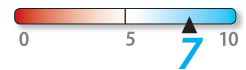
PROVA DOS 9



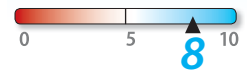
1 DESEMPENHO
Com dois motores diesel, de 315 hp cada, sua velocidade de cruzeiro foi de 25,2 nós, com 30,2 nós de máxima. Na arrancada, fez de 0 a 20 nós em 9,8 segundos, marca impressionante para um casco que pesa quase nove toneladas. Destaque também para a autonomia, de 178 milhas, suficiente para ir de Ubatuba ao Rio de Janeiro.



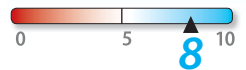
2 CONVÉS
Tanto o cockpit quanto a sala oferecem bom espaço, com apenas uma ressalva: o posto de comando interno é bem apertado e, por isso mesmo, desconfortável. No mais, tem sala com sofá grande e janelas amplas, que favorecem a iluminação natural, e quase dois metros de altura, criando um ambiente gostoso para o convívio a bordo.



3 CABINE
Todos os ambientes são independentes — cozinha, banheiro e camarotes) — e têm ótima ventilação natural. No camarote principal, o espaço é excepcional, com boa cama, muitos armários e área para a circulação. O banheiro também não faz feio. Já a cozinha é pequena, mas bem arranjada.



4 CONSTRUÇÃO
O projeto é italiano e foi modificado para o mercado nacional. Produzida pela Intermarine, então o maior estaleiro nacional, segue bons padrões, tanto de construção quanto de acabamento. Seu casco é de fibra maciça com reforço de grande longarinas. Mas pesa bastante. Suas conexões elétricas e hidráulicas são benfeitas.



5 MANUTENÇÃO
O acesso aos motores, pelo cockpit, não é bom, dificultando a manutenção dos motores e dos reversores. No mais, há acessos razoáveis à parte elétrica, em especial aos instrumentos dos painéis, tanto os internos quanto os do flybridge.





1 BANHEIRO

é grande e cheio de armários. A altura chega a 2,00 m

2 CAMAROTE DE HÓSPEDES

tem dois beliches, em vez de camas simples, mas é um pouco apertado

3 SALA é outro ponto forte do barco, a começar pela própria altura, que chega a 1,94 m

4 COZINHA fica no piso da cabine, abaixo do cockpit, num espaço só seu

5 CAMAROTE PRINCIPAL

esbanja conforto e espaço, em se tratando de uma 36 pés. A cama de casal tem 1,90 m de comprimento

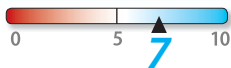
culação. No banheiro, as mesmas características: repleto de armários e com altura que chega a dois metros. Aperto só mesmo no camarote de solteiros, mas isso porque ele tem nada menos que dois beliches — e não apenas duas camas simples. Ou na cozinha, que, embora no passado tenha arrancado elogios por ficar no piso da cabine, abaixo do cockpit, o que não era frequente, nunca foi muito espaçosa nem ofereceu um número suficiente de armários — mas ficava num espaço só seu, o que delimitava muito bem o cômodo a bordo. As mulheres adoravam. Muitas, até hoje.

Lançada em 1989, ela é uma evolução de um sucesso ainda maior: a Oceanic 32, que apesar do nome, tinha 34 pés

6 PILOTAGEM



No posto interno, é ruim, tanto pela visão quanto pela posição desconfortável do banco. Em dias de chuva ou mar ruim, o piloto tem de sofrer um pouco, porque não pode pilotar lá de fora. Já no flybridge, a situação muda da água para o vinho. A posição é agradável e com total controle dos instrumentos e visão para todos os lados.



7 CASCO



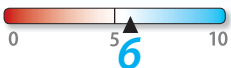
De boa construção, é pesado, mas robusto, deixando a navegação bem firme. Seu desenho de fundo foi feito para navegar em mares mais tranquilos, embora também encare coisas piores, mas sem o mesmo conforto a bordo. Neste caso, a velocidade tem de ser reduzida, para evitar pancadas mais fortes.



8 PAIÓIS



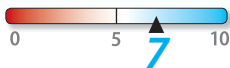
Como em muitos barcos desta época e estilo, faltam bons paióis. Mas há armários em quantidade nos dois camarotes. Já, na cozinha, a situação é oposta, porque faltam espaços para guardar praticamente tudo. Na proa, um típico paiol de âncora serve bem ao barco.



9 TANQUES



São dois diesel, um em cada bordo, de 350 litros cada, com interligação, à meia-nau, que garante autonomia de quase 180 milhas. Para a água doce, há outros dois tanques, de 150 litros cada, na proa, o que dá autonomia máxima de um final de semana, para três pessoas. Poderia ser mais.



MÉDIA GERAL **7,1**

O resultado, acima da média para um barco tão antigo, realça as qualidades de construção, navegabilidade, espaços e performance de uma lancha que foi a evolução natural de um dos maiores sucessos do estaleiro Intermarine e do Brasil na década de 90. Sem dúvida, uma boa escolha. Até hoje.



1 SALA E COMANDO

dividem o mesmo espaço, com um sofá grande e janelas amplas; o posto de comando, porém, é bem desconfortável

2 PLATAFORMA DE POPA

grande, é um dos diferenciais desta lancha em relação à Oceanic 32, da qual deriva. Até hoje este detalhe é muito valorizado pelos que procuram um bom barco usado

1

Nem sempre conforto e navegabilidade andam juntos no mesmo barco. No caso da Inter-marine Oceanic 36, contudo, esta equação ficou muito bem equilibrada, o que comprovamos neste teste, realizado em dia de mar calmo, é verdade, com ondas de meio metro de altura e ventos de cerca de oito nós. Nestas condições, ela navegou gostoso e rápido. No arranque, foi da marcha lenta aos 20 nós em apenas 9,8 segundos, uma marca empolgante para um barco antigo e de quase nove toneladas de peso, só no casco. Seu desempenho geral também ficou acima da média para uma lancha com sua idade e características. Equipada com dois motores diesel de 315 hp cada, com propulsão convencional de eixo e pé-de-galinha, navegou a 25,2 nós de velocidade de cruzeiro e ótimos 30,2 nós de final. No consumo, outras boas marcas: 89 e 111 litros por hora, respectivamente. Todos estes números indicam uma ótima relação peso/potên-



2

A versão Elegance ganhou mais espaço no fly e na plataforma de popa. Recebe elogios até hoje

OUTRAS OPÇÕES



DM Status 36 Barco bem construído e que também fez sucesso no passado. Tão antigo quanto a Carbrasmár, tem construção robusta e casco reforçado. É muito estável mesmo em mar ruim. Seu acabamento não é tão bom, mas também possui segundo comando no flybridge e camarote de casal fechado na proa.



Carbrasmár 32 Lancha que se destacou pelo ótimo projeto e pela navegação quase inigualável. Perde, contudo, um pouco no requinte. Com casco robusto e convés bem bolado, faz sucesso até hoje, mesmo sendo dez anos mais velha do que a Oceanic 36. Tem camarote fechado de casal na proa e dois beliches.



Cobra 32 Capri Fly Lancha bem acabada e com forte apelo esportivo. No lançamento, na década de 80, trazia inovações de design, além de acabamento mais elaborado. Como as suas concorrentes, oferece boa convivência a bordo e pernoite para quatro pessoas. Mas, apesar de navegar muito bem, não é tão estável quanto as demais.



MAIS LUGAR AO SOL

O flybridge desta 36 pés é de fazer inveja a muitos barcos deste porte ainda hoje. Tem 5,5 m² de área e um solário igualmente generoso. O acesso é feito por meio de uma escada metálica, na praça de popa



DICA DE QUEM TESTOU

"O principal ponto negativo deste barco é o comando interno, apertado e com banco ruim. Se o assento ainda for o original, convém alterar sua posição ou, melhor ainda, trocar o banco inteiro."



DENTRO E FORA

A posição de pilotagem é muito mais agradável e confortável no flybridge (à dir.) do que na cabine, (à esq.), onde até a posição do volante é ruim





DE USADO

TESTE

cia. Contudo, como uma espécie de herança de seu projeto original italiano, feito para as águas geralmente tranquilas do Mar Mediterrâneo, ela deixa um pouco a desejar na hora de cortar ondas maiores. Quer dizer, ela vai bem em mares mais agitados, mas não muito... Com ondulações mais altas ou bem picadas, é necessário reduzir consideravelmente a velocidade, para evitar desconfortos a bordo ou o esforço excessivo do casco. Mesmo assim, não chega a decepcionar. Especialmente quando se considera tratar-se de um típico barco-família e com um flybridge pra lá de generoso, com mais de 5,5 m² de área, impressionante até para os dias de hoje. ⚓

PESADA MAS FOI BEM

No teste de aceleração, foi de 0 a 20 nós em apenas 9,8 segundos, equipada com dois motores de 315 hp cada. Uma ótima marca. Até porque, só o casco, pesa quase nove toneladas

O QUE O DONO DIZ

Apesar de navegar há muitos anos, sempre tive barcos pequenos, de 25 ou 27 pés, sem, obviamente, tanto espaço interno, muito menos flybridge. Por isso, ao comprar a Moana, que encontrei em Santa Catarina, estava de olho não apenas em uma embarcação maior, mas, também, num barco mais confortável e com fly. Até hoje não me arrependi, apesar de ela não ser uma lancha moderna. Mas é muito espaçosa, tem grife, boa construção e, principalmente, uma ótima sala e um melhor ainda camarote de proa, ambos bem amplos para o porte de uma 36 pés. E o seu fly merece um capítulo à parte, porque é maior do que os de muitos outros modelos bem mais recentes. Também gosto muito da posição de comando externa, embora não possa dizer o mesmo da interna. Gosto também do desempenho da Moana, com os dois motores Mercedes 366, de 315 hp cada, que tenho. Para mim, está bom demais.



Claudio Costa é empresário em Santos, por onde navega com a Moana quase todos os fins de semana.

OCEANIC 36

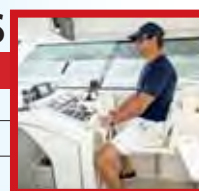
PONTOS ALTOS
Ótimo espaço interno

- Flybridge generoso
- Navegação estável



PONTOS BAIXOS
Pilotação interna ruim

- Acesso difícil aos motores
- Bate em mar agitado



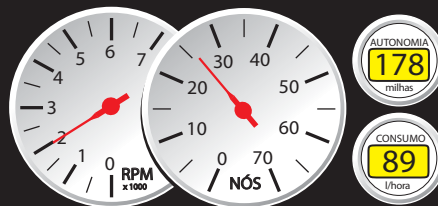
QUANTO CUSTA

Entre R\$ **150 000** e R\$ **210 000**
(dependendo do ano de fabricação, estado de conservação, motorização e equipamentos a bordo)

ELE É ASSIM

■ COMPRIMENTO	11,11 m
■ BOCA	3,40 m
■ CALADO COM PROPULSÃO	0,70 m
■ ALTURA NO SALÃO	1,94 m
■ ALTURA NA ENTRADA DA CABINE (ENTRADA)	1,85 m
■ ALTURA NO BANHEIRO	1,83 m
■ ALTURA NO CAMAROTE DE POPA	1,85 m
■ BORDA-LIVRE NA PROA	1,10 m
■ BORDA-LIVRE NA POPA	1,05 m
■ COMBUSTÍVEL	700 litros
■ ÁGUA	300 litros
■ PESO SEM MOTOR	8 900 kg
■ PESO DOS MOTORES	1 560 kg
■ PESSOAS (dia/pernoite)	12/4
■ PROJETO	Intermarine

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
1 000	8,2	42	0,20	5,07	125	15
1 400	13,3	62	0,22	4,64	136	10
1 800	21,5	81	0,27	3,74	168	8
2 000	25,2	89	0,28	3,54	178	7
2 400	30,2	111	0,27	3,66	172	6