

**ESPAÇO  
E LUZ**

A nova Spirit 460 Platinum tem desenho com linhas limpas, bastante espaço livre na popa e interior muito bem iluminado pelo imenso pára-brisa

**Teste**

# SPIRIT 460 PLATINUM

## Lancha com varanda

A nova lancha da Spirit Ferretti é moderna, bonita e, acima de tudo, diferente



**Velocidade máxima**  
30,5 nós (a 2 550 rpm)

**Velocidade de cruzeiro**  
25,7 nós (a 2 300 rpm)

**Aceleração**  
16,4 s (até 20 nós)

**Autonomia**  
196 milhas (a 2 300 rpm)

**Potência**  
1 067 hp (nos hélices)

Por Marcio Dottori  
Fotos Bruno Castaing

Se fosse preciso resumir em uma única palavra a principal característica da nova 460 Platinum, recém-lançada pela Spirit Ferretti, seria "inovação". Para sentir isso, basta um olhar mais atento para a sua imensa praça de popa, pois é nela que estão os maiores atrativos deste novo modelo — e que não são poucos! É ali, na popa, por exemplo, que ficam um console com churrasqueira embutida de um lado e um sofá no outro, que — surpresa! — gira 180 graus, transformando-se numa espécie de terraço com vista panorâmica para o mar. Já quando vista de frente, esta lancha se sobressai pelo seu pára-brisa gigantesco, através do qual a luz natural chega, inclusive, aos banheiros, dentro da cabine. Sensacional.

A 460 Platinum não se parece nem com os demais modelos desse mesmo estaleiro, porque a maioria deles é produzida em parceria com o grupo italiano Ferretti. Já o desenho da Platinum é puramente brasileiro e foi criado em conjunto pela equipe da Spirit com o projetista independente Fernando Almeida, profissional que valoriza as linhas elegantes, limpas e modernas dos barcos. Assim, a 460 tem uma cabine muito confortável, um flybridge amplo, três solários, uma grande área envidraçada (devido ao tal imenso pára-brisa) e uma entrada de ar dos motores que lembra os caças a jato. Um barco bonito, arrojado e, desde já, um novo marco na história das lanchas cabinadas com flybridge desenhadas no Brasil.



Suíte da proa: bem confortável



Mesa do salão: em outro nível

#### CLARA E SIMPLES

A cabine é decorada com cores claras e sem exageros. Acima, a suíte de proa e a sala de jantar

### Quem faz?

A Spirit Ferretti é uma das grandes fabricantes brasileiras de lanchas cabinadas e esportivas. Os pontos fortes dos seus barcos são o requinte e o bom acabamento. O estaleiro também trabalha em parceria com o grupo italiano Ferretti, um dos maiores conglomerados náuticos do mundo. Para saber mais, tel. 11/3094-7000 ou [www.spiritferretti.com.br](http://www.spiritferretti.com.br).



### Dica de quem testou

Como muitos barcos com motorização v-drive, ela navega melhor com os flaps abaixados. Não esqueça deles se quiser um bom rendimento”

## Como ela é

A Spirit 460 Platinum tem um flybridge amplo, com até uma espreguiçadeira-divã e uma praça de popa que é uma verdadeira varanda, com mais de dois metros de comprimento. Por dentro, oferece dois camarotes com duas camas de solteiro cada, um banheiro de uso geral, uma suíte de casal na proa e uma cozinha bem grande e completa, num nível um pouco mais baixo que o salão. Já a mesa de jantar fica acima e tem vista panorâmica para o exterior. O interior, com ar-refrigerado e sistema de vídeo e som, é decorado com cores claras e linhas simples, para aumentar a sensação de amplitude da cabine — que é, de fato, bem grande para o porte do barco. Ao todo, permite que seis passageiros e um tripulante durmam a bordo.

## Como navega

No dia do teste, as águas estavam muito calmas e isso obrigou a cortar a esteira da própria lancha várias vezes, para simular movimento no mar e poder avaliar a capacidade de amortecimento do casco — que se comportou muito bem, por sinal. Seu raio de giro foi bom, o que significa que o piloto não precisa desacelerar ou acelerar um motor mais que o outro nas curvas fechadas. Isso, além de deixar a pilotagem mais agradável, dá maior segurança para desviar de obstáculos na água. Com dois motores Man de 550 hp cada, a Spirit 460 Platinum passou dos 30 nós, mesmo com os hélices desajustados, o que significa que sua velocidade pode ser ainda melhor. A aceleração, da marcha lenta até os 20 nós, foi de 16,4 segundos, uma boa marca, considerando que a motorização é v-drive, ou seja, com os motores fixados mais perto da popa, o que normalmente aumenta o tempo até o planeio. Um aspecto que agradou bastante foi o baixo ruído a bordo. Com os motores na rotação máxima e o gerador ligado, registramos 79 decibéis no posto dentro da cabine, o que é pouco — na verdade, uma das melhores marcas entre as lanchas cabinadas com flybridge fabricadas no país!

## Com quem concorre

A Spirit 460 Platinum concorre diretamente com a Phantom 480 e com a nova Intermarine 480 Full, que usam motorização com a mesma potência. A principal diferença entre elas é o número de camarotes. Enquanto a Phantom 480 e a Spirit 460 têm uma suíte e dois camarotes de solteiro, a Intermarine 480 Full possui apenas duas suítes, mas para dois casais. A posição da cozinha também é bem diferente em cada modelo. Na Platinum, ela fica na entrada, mas separada do salão por estar num nível mais baixo. Já na Phantom 480, é integrada ao salão, ao passo que na Intermarine 480 Full fica isolada, no mesmo convés dos camarotes. Entre elas, porém, é difícil dizer qual é a mais elegante, embora a Spirit 460 tenha um desenho mais inovador. A preocupação do projeto com os detalhes (como o console de dupla função na popa, os três solários e a ampla área envidraçada) faz a diferença nesta grande lancha.



## Onde e como testamos

A Spirit 460 Platinum foi testada nas águas da Baía de Guanabara, num dia com ondas de apenas meio metro de altura e sem vento algum. A bordo, havia três adultos, 1 000 litros de combustível e 600 de água. A lancha estava equipada com dois motores diesel eletrônicos Man R6-550, de seis cilindros e 550 hp no virabrequim cada, montados em v-drive e acoplados a reversores ZF com relação de transmissão de 2:1 e hélices Hoffmann de 660 x 935 mm, de 4 pás (nibral).

O pára-brisa é tão grande que ilumina até o interior dos banheiros, dentro da cabine



Salão: muito bem iluminado e separado da cozinha, que fica num nível mais baixo



Casco: boa capacidade de manobra e amortecimento dos choques com as ondas



Plataforma elevatória: facilidade para subir um bote ou um jet



Como uma varanda: o sofá gira e a plataforma sobe

**A POPA DESCE**  
 Na popa, uma plataforma elevatória (opcional) permite baixar jets ou aumentar a praça



O flybridge é bem grande e a praça de popa tem um ótimo sofá, que gira e fica de frente para o mar



Painel do flybridge: abre e fecha, quando fora de uso



Pára-brisa: a luz passa por ele e ilumina todo o salão

**UM BARCO INTELIGENTE**  
Plataforma elevatória, sofá que muda, painel embutido no comando externo e um bom proveito da luz do dia fazem esta lancha parecer maior até do que ela realmente é

# Resumo



## cabine

Tem três camarotes (um deles é uma suíte, na proa), um segundo banheiro para uso geral, cozinha e salão. Este, muito bem iluminado pelo pára-brisa, que deixa a luz natural entrar, sem problemas. A decoração é limpa, o que acentua o bom espaço a bordo.

## desempenho

Os hélices da lancha testada ainda não haviam sido ajustados e isso faz diferença no desempenho de um barco. A velocidade final foi de 30,5 nós, sem usar os flapes, mas, com eles, a marca subiu cerca de meio nó. Da marcha lenta aos 20 nós, gastou 16,4 segundos, bom para o porte da lancha com essa motorização.

## cozinha



É completa, mas separada do salão por ficar um nível abaixo do piso. É bom para isolar e dar privacidade aos passageiros. Mas, ruim, se um deles for o próprio cozinheiro. É bem servida de armários e tem pia funda. Já o microondas é muito baixo.

## paioís



A suíte da proa possui dois armários com cabideiros e vários porta-objetos. Já os outros dois camarotes têm só um armário, também com cabideiro. O paiol da amarra na proa é de bom tamanho, tanto para a corrente da âncora quanto para as defensas.

## ferragens



Cunhos de alumínio muito bonitos, que podem ser fechados quando fora de uso. O guarda-mancebo protege bem em mar agitado. É alto, mas não compromete a estética. O aço inox da escada do flybridge é bem trabalhado e de boa qualidade.

## flybridge



É bem grande, com mesa de centro, sofá para cinco pessoas, caixa térmica, solário e uma espreguiçadeira-divã. Tem capota que pode ser baixada e um defletor que desvia o vento para cima, a fim de não incomodar piloto e passageiros.

## elétrica



A fiação é de cobre estanhado, codificada e com certificação internacional. As baterias ficam bem acondicionadas em caixas ventiladas (isso evita o acúmulo de gases durante a recarga) e devidamente identificadas para facilitar a troca.

## motor



Dois diesel de 550 hp eletrônicos, montados em v-drive (com o reversor na frente do motor), o que facilita a manutenção, mas concentra peso na popa e, assim, aumenta o tempo de planeio. Outra opção são os de 575 hp.

## posição de pilotagem



É boa. No flybridge, o painel fecha quando fora de uso, mas a bússola é difícil de ver. No comando interno, a visão é ruim para os bordos, onde os arcos da superestrutura formam pontos cegos.

## hidráulica



Os filtros auxiliares de combustível Racor são bem localizados e fáceis de alcançar. As mangueiras são apropriadas para o diesel e o paiol da amarra tem mangueira com água pressurizada para lavar a âncora.

## banheiros



Ambos têm boa quantidade de armários, mas não possuem box separado para banho. A ventilação é boa e a iluminação, excelente, feita por lâmpadas e, também, por um teto translúcido.

# Spirit 460 Platinum



## Pontos altos

Sofá giratório na popa

Estilo muito atraente

Flybridge bem grande



## Pontos baixos

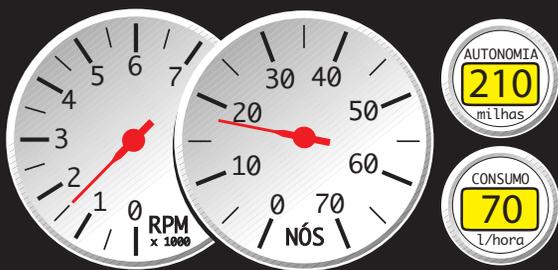
Banheiros não têm boxe

Má posição da bússola no fly

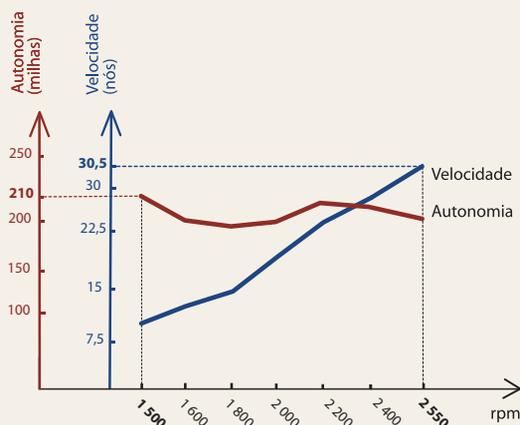
O convés lateral é estreito



## Melhor aproveitamento



rpm	ruído dB-A	vel. (nós)	cons. (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)
1 500	73	10,9	70	0,16	6,42	210
1 600	73	11,5	84	0,14	7,30	185
1 800	74	14,3	110	0,13	7,69	176
2 000	75	18,6	136	0,14	7,31	185
2 200	76	23,4	158	0,15	6,75	200
2 400	77	27,9	196	0,14	7,03	192
2 550	79	30,5	224	0,14	7,34	184



Obs.: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km/h). 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo é estimado.

## Como ela é

■ Comprimento	<b>14,62 m</b>
■ Boca	<b>4,25 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>1,15 m</b>
■ Ângulo do "V" da popa	<b>16 graus</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,52 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>1,37 m</b>
■ Pé-direito no salão	<b>1,88 m</b>
■ Pé-direito na cozinha	<b>3,04 m</b>
■ Pé-direito nos banheiros	<b>1,85 m</b>
■ Pé-direito nos camarotes	<b>1,89 m</b>
■ Combustível	<b>1 500 litros</b>
■ Água	<b>600 litros</b>
■ Peso sem a motorização	<b>13 800 kg</b>
■ Peso da motorização	<b>2 200 kg</b>
■ Capacidade (dia/pernoite)	<b>14/6 pessoas</b>
Projeto	<b>Fernando Almeida/ Spirit</b>

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.

## Principais equipamentos

Forno de microondas • fogão elétrico c/ 2 bocas • geladeira • sistema de água pressurizada quente e fria • 3 TVs/DVDs c/ tela de 32" p/ o salão • 3 TVs/DVDs c/ tela de 17" p/ os camarotes • sistema de som • teca na plataforma e praça de popa • escada de popa de aço inox • gerador de 12 kW • 3 unidades de ar-condicionado com total de 28 000 BTU • guarda-mancebo de aço inox • 6 cunhos de amarração de dobrar • flapes • guincho p/ âncora • sistema de tratamento de esgoto.

## Principais opcionais

Motorização • propulsor de manobra de proa • GPS/chartplotter • piloto automático • radar • sonda • rádio VHF • plataforma de popa elevatória • carreta de encalhe • material de salvatagem.