



Velocidade máxima
40,2 nós (a 3 600 rpm)

Velocidade de cruzeiro
36,3 nós (a 3 200 rpm)

Aceleração
6,5 s (até 20 nós)

Autonomia
212 milhas (a 3 100 rpm)

Potência
740 hp (no virabrequim)



Linhas
esportivas, mas
não ousadas

Proa com
solário bem
espaçoso

Cabine alta
para uma
esportiva

VEGA 460 CLASSIC

A nova cara de um clássico

Com projeto baseado na extinta Runner 41, a Vega 460 Classic é uma lancha com desempenho e alma esportivos, mas conforto de uma legítima cabinada para passeios



NÃO É MAQUIAGEM

Do grafismo personalizado do casco (aliás, um item de série) às janelas panorâmicas de meia-nau, tudo é novo nesta esportiva de 46 pés

Construção
de boa
qualidade

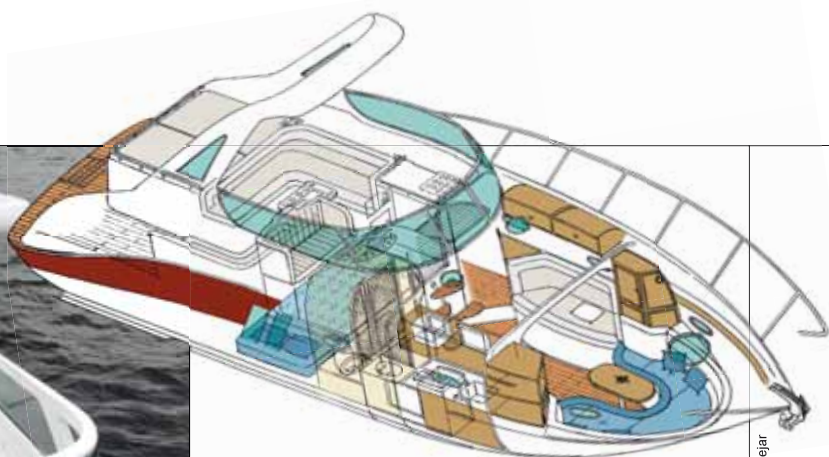
Navegação
rápida e
empolgante

Cockpit com
ótimo solário
de popa

Até o começo dos anos 90, as offshores — lanchas de proa alongada e alta potência, que atingiam velocidades bem altas — praticamente dominavam o mercado brasileiro. Depois, foram superadas pelas cabinadas, com ou sem flybridge, que eram mais espaçosas e, por isso mesmo, mais confortáveis para os simples passeios. Agora, acrescidas de cabines confortáveis e um acabamento acima da média em relação às suas antecessoras, estas lanchas de vocação um tanto quanto esportiva estão voltando — para a alegria de toda uma geração que se acostumou a navegar sempre acima de 40 nós.

É o caso desta Vega 460 Classic, lancha esportiva que o estaleiro Vega Boats, de São José dos Campos, no interior de São Paulo, com menos de dois anos de vida,

apresentou no último Rio Boat Show, junto com duas lanchas de passeio, uma de 29 e outra de 35 pés — todas derivadas de projetos originais do extinto estaleiro Runner, não por acaso também famoso por projetar barcos que se destacavam por unir navegação rápida com acabamento honesto. Pois a Vega 460, baseada na extinta Runner 41, chega carregada de melhorias em relação ao projeto no qual foi inspirada. Entre elas, a mais importante é a alteração no perfil do casco, que foi alongado até chegar nos 46 pés, incluindo aí uma generosa plataforma de popa. Destaque também para a sua navegação macia, atributo que não era exatamente o forte do projeto original. Seu preço? Cerca de R\$ 980 000, mas já com dois motores Volvo D6, de 370 hp cada, além de ar-refrigerado, gerador e outros acessórios.



Giovanni Nejar

A boa distribuição de espaço chama a atenção, em se tratando de uma esportiva que acelera até 20 nós em 6,5 segundos

ESPAÇO À VONTADE

O cockpit é bem distribuído e acomoda oito pessoas sentadas. Já na popa, a plataforma é grande e o paiol, maior ainda. Acomoda até um bote de 2,2 m com motor

Como ela é

A Vega 460 Classic é uma esportiva (bem) melhorada em relação ao seu projeto original, a Runner 41, que era uma lancha rápida e ágil, mas batia duro na navegação mais apertada contra ondulações agitadas. Cheia de novidades, a começar pelo comprimento do casco, que chegou aos 14 m, ela agora se destaca pela navegação macia e pelo conforto na cabine, que chama a atenção tanto pelo bom gosto quanto pela qualidade do acabamento. Com 1,90 m de altura, a cabine é grande e bem ventilada. Tem um camarote fechado na proa (embora, na versão testada, a cabine não possuísse ne-

nhuma divisória, por opção do dono) e um banheiro de bom tamanho, repleto de detalhes, como boxe fechado para banho, vaso sanitário elétrico (cuja tampa também serve de assento na hora do banho) e ducha higiênica.

A iluminação natural é outro destaque, garantida por três gaiutas e seis vigias, além de duas janelas verticais, que iluminam a segunda cama, à meia-nau. Esta, por sinal, deixa um pouco a desejar, tanto pelo tamanho acanhado quanto pela dificuldade de acesso. Já a cozinha é compacta, mas completa, com fogão elétrico de duas bocas, geladeira (pequena) de 80 litros, micro-ondas, vários porta-copos e muitos armários — que, vale destacar, estão por toda a cabine. Por sua vez, o cockpit acomoda, com folga, oito pessoas sentadas. Tem dois solários, um de proa e outro de popa, para mulher alguma botar defeito, além de banco duplo de pilotagem, mesa de centro e vários porta-copos. Lá atrás, junto com a grande plataforma de popa, o destaque é para o enorme paiol sob o solário, que pode até ser usado como garagem para um bote. Outra sacada do estaleiro é um compartimento exclusivo para o motor de popa deste bote, que some de vista quando não está sendo usado — algo, sem dúvida, muito útil contra roubos. E que a antiga Runner nem sonhava em oferecer.



COM QUEM CONCORRE

A Vega tem apenas três concorrentes diretos, na faixa de mercado em que atua. São eles:



Axtor 460

Barco muito bonito e bem construído, que se destaca pela navegação esportiva. Tem cabine alta, com acomodação para um casal em ótima cama na proa. Seu cockpit é espaçoso e bem protegido do vento e respingos de água.



Intermarine 46 Offshore

Esportiva clássica que ostentou durante anos o título de lancha a diesel mais rápida do Brasil: com dois motores de 720 hp cada, rabetas de superfície e casco cortador de ondas, chegou a 56,6 nós.



Caprice 430

Esportiva do tipo "família", esta lancha tem cabine com dois banheiros fechados, o que dá maior privacidade. Seu cockpit não é grande, mas aconchegante e protegido do vento. Na motorização, usa dois, de 270 a 720 hp cada.

Fotos Divulgação e Arq. NAUTICA



POR DENTRO DA FERA

Esportiva, sim, mas com muito espaço interno. Na cabine, a altura chega a 1,90 m. No camarote de proa (à esq.), a mesa, com acionamento elétrico, dá vez a uma grande cama de casal. O banheiro (à dir.) é bem completo. Tem boxe, ducha higiênica e até porta-copos





ÁREA DE LAZER

No cockpit, dois grandes sofás e um solário de 1,80 m de comprimento garantem a festa de todos a bordo. Já na plataforma de popa, um grande paiol dá conta dos cabos e de todas as tralhas para um gostoso banho de mar



O cockpit é o ponto alto. Com um grande solário de popa, agrada em cheio às mulheres



Como navega

Imagine um disparo. Pois é, mais ou menos, o que vem à mente quando se aciona rapidamente os manetes da Vega. No teste, para ir da marcha lenta aos 20 nós, ela precisou de apenas 6,5 segundos, uma marca e tanto para uma lancha de 46 pés equipada com dois motores diesel de 370 hp cada — como se sabe, os motores diesel costumam ser mais lentos nas arrancadas. Já navegando na velocidade de cruzeiro, o barco mostrou-se macio, mesmo ao cortar ondas, que, no dia, passavam de meio metro de altura. Naquelas condições, e com base na navegação da antiga Runner 41, era de se esperar um casco mais duro, especialmente nas ondulações de proa. Mas não foi o que aconteceu. Ao contrário, em alguns momentos, a pilotagem chegou a ser empolgante e suave, com o barco bem leve e sempre à mão. Mas, quando submetida a curvas bem fechadas — o seu raio de giro, diga-se de passagem,

é pequeno para o porte deste barco —, a Vega 460 adernou além do que pode ser considerado “confortável”. O ideal seria uma limitação no raio de giro ou a instalação de estabilizadores, que deixariam o conjunto mais agradável — proposta, a princípio, aceita pelo estaleiro.

Na velocidade de cruzeiro, que foi de 36,3 nós, a autonomia chegou a 212 milhas, o suficiente para ir de Santos ao Rio de Janeiro sem reabastecer. Já com os manetes acionados ao máximo, a velocidade final chegou a empolgantes 40,2 nós — uma boa marca para uma lancha desse porte e com esta motorização. Mas, como não existe barco perfeito, é preciso ressaltar que a visibilidade a partir do posto de comando não é das melhores, se o piloto estiver sentado. E, na pilotagem em pé, o assento rebatido é algo desconfortável — o que o estaleiro também prometeu corrigir nas próximas unidades. Deve ficar melhor ainda. ⚓

DICA DE QUEM TESTOU

Esta lancha deve ficar ainda mais gostosa de pilotar com a instalação de estabilizadores, para deixar o casco no ponto exato de equilíbrio



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Baía de Guanabara
- **CONDIÇÕES:** ventos de 9 nós e mar calmo, com ondas de até 0,50 m.
- **A BORDO:** 2 pessoas, 650 litros de combustível e 300 litros de água.
- **MOTORIZAÇÃO:** dois motores Volvo diesel D6, de 370 hp cada, rabeta Duoprop modelo DPH, hélices contra-rotantes de nibral de três pás modelo G6 e relação de transmissão de 1,63:1.

QUEM FAZ

O estaleiro Vega Boats, fundado em 2009, em São José dos Campos, produz outros três modelos de barcos de passeio, todos baseados em projetos originais das Runners. Para saber mais, acesse www.vegaboats.com ou ligue 12/3923-1507

RESUMO



cabine



Com 1,90 m de altura, é grande e confortável, com ótima ventilação e iluminação natural. Tem um camarote fechado na proa e um banheiro grande e cheio de detalhes. Contudo, a cama de meia-nau é pequena e o acesso a ela, um pouco incômodo.

desempenho

Pode ser considerado empolgante, com 6,5 segundos para ir da marcha lenta aos 20 nós, e 40,2 nós de velocidade máxima, marcas expressivas se considerada a potência dos motores e os 9 600 quilos do casco.

pilotagem



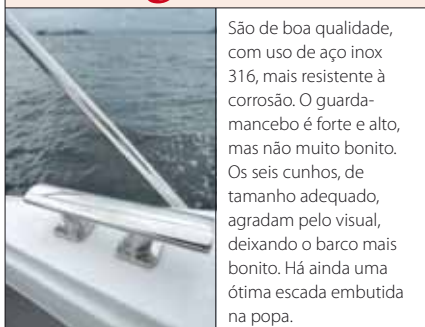
É leve e macia. Sempre à mão, o barco se comportou bem e executou as manobras sem nenhuma dificuldade. A visão em pé é bem melhor do que com o piloto sentado, mas o assento rebatido é desconfortável e precisa ser melhorado.

cockpit



É bem dividido e traduz a real vocação desta 46 pés, que é a de ser uma esportiva estilo família, com bastante espaço para os banhos de sol. Tem dois solários e acomoda, com folga, oito pessoas. Mas o acabamento geral pode melhorar.

ferragens



São de boa qualidade, com uso de aço inox 316, mais resistente à corrosão. O guardamancebo é forte e alto, mas não muito bonito. Os seis cunhos, de tamanho adequado, agradam pelo visual, deixando o barco mais bonito. Há ainda uma ótima escada embutida na popa.

elétrica



A fiação é codificada, mas não estanhada, como seria o ideal. Usa conduítes em parte das instalações. Tem quatro baterias, sendo duas para os motores, uma de serviço e outra para o gerador. As chaves das baterias ficam no cockpit, em lugar bem acessível e protegido da água.

construção



O casco é laminado manualmente, com o costado e o convés em sanduíche de fibra de vidro e núcleo de espuma de pvc rígida. O fundo é de fibra maciça e a estrutura de reforço laminada em peça inteira, com acabamento em gelcoat isofitálico branco.

motores



O barco testado estava equipado com um par de Volvo D6 com 370 hp cada. Além desse conjunto, o estaleiro oferece outras três opções, todas a diesel: o D4, de 300 hp, e duas versões Mercruiser, de 320 e 350 hp. Mas um par de 435 hp também cairia bem.

paioís



São vários e de bom tamanho. Há boas caixas sob o sofá do cockpit, garagem para um bote na popa e um bem sacado espaço para guardar o motor de popa. A boia tem lugar próprio e na plataforma de popa há paiol específico para cabos e âncora reserva.

hidráulica



Usa um tanque de combustível de 700 litros e um tanque de água de 300 litros, ambos posicionados à meia-nau. As conexões são simples, mas seguras. Há ainda chuveirinhos na popa e na proa, para lavar a corrente e âncora. Mas falta um tanque de retenção de esgoto.

VEGA 460 CLASSIC



Pontos altos

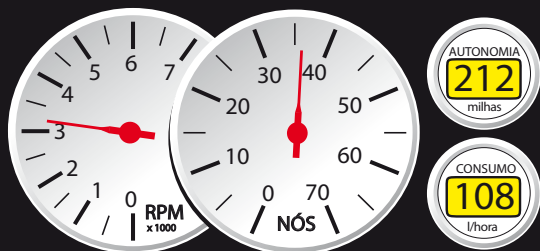
- Cabine alta e espaçosa
- Pilotagem fácil e gostosa
- Aceleração muito rápida



Pontos baixos

- Aderna em curvas mais fechadas
- Visão e banco do piloto
- Fiação não é estanhada

Melhor aproveitamento



rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
1500	9,1	26	0,36	2,82	224	25
2000	16,2	48,5	0,33	3,00	210	13
2400	25,1	59	0,43	2,35	268	11
2800	31,0	87	0,36	2,79	225	7
3200	36,3	108	0,34	2,98	212	6
3600	40,2	159	0,25	3,96	159	4

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com gps e o consumo pelos instrumentos dos motores.

Principais equipamentos

Bombas de porão • baterias • bomba de água doce • boiler de 60 l • wc completo • mesa com acionamento elétrico • pintura personalizada no costado • guincho elétrico • capota rebatível • tomada de cais • inversor/carregador de baterias • flapes hidráulicos • sistema de som com alto-falantes marinizados com cd/mp3 • tv lcd e dvd • garagem para bote • compartimento para o motor de popa.

Principais opcionais

Ar-condicionado na cabine • piloto automático • multifuncional de 12" • bote de apoio de 2,2 metros com motor de 4 hp • geladeira 12v • revestimento de teca no piso do cockpit • capotaria com fechamento total • gerador • fogão elétrico de duas bocas.

Quanto custa

Cerca de R\$ **980 000**

(Com dois motores Volvo D6, de 370 hp cada, e acessórios como ar-refrigerado e gerador)



É assim

■ Boca	3,20 m
■ Calado com propulsão	0,80 m
■ Borda-livre na proa	1,39 m
■ Borda-livre na popa	1,34 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,90 m
■ Altura no banheiro	1,89 m
■ Combustível	700 litros
■ Água	300 litros
■ Peso sem motores	9600 kg
■ Peso dos motores	1 450 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	14/4
■ Projeto	Runner / Vega Boats

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

