

Teste 543



**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**

# Rápida

<b>NAUTICA</b>
<b>INTERMARINE 460 FULL</b>
<b>VELOCIDADE MÁXIMA</b> 35,9 nós a 2.650 rpm
<b>VELOCIDADE DE CRUZEIRO</b> 29,2 nós a 2.200 rpm
<b>ACELERAÇÃO</b> 10,9 nós até 20 nós
<b>AUTONOMIA</b> 248 milhas a 2.200 rpm
<b>POTÊNCIA</b> 922 hp (nos hélices)







Com excelente performance, a nova  
**BROCKER NÁUTICA** já sai do estaleiro  
prontinha para ser curtida em alto estilo  
**YACHTS**

Por Marcio Dottori — Fotos Paulo Schlick

# COMPLETA



**A**té pouco tempo atrás, a marca de 35 nós (65 km/h) era um patamar difícil de ser alcançado por lanchas cabinadas com *flybridge*, cuja velocidade máxima beirava os 30 nós (56 km/h). Mas, com o avanço da tecnologia, os motores diesel ganharam potência e perderam peso, tornando, conseqüentemente, as lanchas cada vez mais rápidas, quebrando recordes atrás de recordes. A novíssima Intermarine 460 Full — que debutou no concorrido Rio Boat Show 2000 — é um exemplo dos rápidos *flybridge boats* deste final de século: utilizando dois motores Volvo TAMD 74 EDC de 461 hp no hélice cada e com os manetes em baixo, as 15 toneladas da sofisticada lancha da Intermarine chegaram a 35,9 nós (66 km/h) — velocidade só menor do que a alcançada (e assim mesmo por apenas um décimo de nó) pela Intermarine 500 Full impulsionada por dois motores Mercedes-Benz Dumon 447 de 720 cv cada. ▶

## Design

Futurista nas linhas, o projeto do italiano Righini é um modelo mundial entre as lanchas cabinadas com *flybridge*





Porém, não foi apenas na velocidade máxima atingida que a 460 Full impressionou a equipe de *Náutica*: na média de quatro medições feitas por radar e cronógrafo, a lancha gastou somente 10,9 segundos para chegar aos 20 nós (37 km/h), valor padrão utilizado para comparar a aceleração de lanchas (como referência, a maioria das lanchas nacionais com *flybridge* leva 16 se-

gundos para atingir igual velocidade). Portanto, "nos rachas", pouquíssimas lanchas cabinadas com comando superior podem "encarrar" a velocíssima 460 Full. Nem mesmo na arrancada.

**HARMONIA FUTURISTA** — A razão da performance do barco deve-se tanto ao projeto do casco quanto aos novos motores TAMD 74 EDC da Volvo.

Desenvolvido a partir do TAMD 74 EDC, esse propulsor diesel de 7,3 litros e seis cilindros em linha — que desenvolve 480 hp no virabrequim — tem uma característica importantíssima no desempenho de qualquer barco: o torque (força) em baixa rotação. O único senão em relação ao comportamento da lancha na água diz respeito ao sistema de direção, já que no barco que testado (a pr





Teste 543

**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**

## Salão Principal

O emprego de madeira na decoração e o pé-direito de 1,91 m deixam o ambiente requintado e aconchegante

meira 460 Full da Intermarine), o timão, além de um tanto duro no manuseio, necessitava de muitas voltas para virar os lemes. Ciente do problema, o fabricante vai modificar o sistema nas próximas unidades da série.

Nascida das pranchetas do italiano Stefano Righini (projetista responsável pelo *design* das lanchas da Azimut), a 460 Full tem a mesma

harmonia de linhas das futuristas Intermarine 500 Full e 380 Full, construídas também com tecnologia Azimut. Em cada detalhe, seja nos bancos do *flybridge* ou mesmo no contramolde em fibra no salão, nota-se a arte da mão de Righini, que integrou todo o restante do barco ao mágico desenho das pontes curvilíneas da superestrutura.

Outro toque de classe na lancha

é a presença de madeira, tanto no mobiliário do salão quanto na plataforma de ré e no *cockpit* de popa, cuja espaçosa praça — aliás, um dos pontos fortes da 460 Full — é a principal diferença entre esse barco e o modelo original da Azimut, que tem um *cockpit* muito pequeno para o padrão tropical de nosso país. Com uma maior área útil na popa e um casco mais comprido (13,70 m),



Teste 543



**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**



## **Popa**

Vocação tropical: solários no flybridge e na popa e muito espaço no cockpit e na plataforma de





**BROCKER NÁUTICA**

**YACHTS®**



a Azimut "brasileira" ficou bem melhor do que a sua irmã do velho continente. E, embora as águas da Baía de Santos estivessem calmas no dia do nosso teste, apostamos que o 1,2 m (4 pés) a mais do casco da lancha da Intermarine devem melhorar também sua navegabilidade.

**BARCO COMPLETO** — Por dentro, a 460 Full tem tudo o que se pode desejar numa lancha com dois camarotes e dois banheiros. Os quartos tem ar climatizado, pé-direito mínimo de 1,92 m e armários com cabideiros. Os dois banheiros são equipados com vaso sanitário elétrico e boxe com portas circulares de correr, além de água pressurizada, quente e fria, em todas as torneiras. A cozinha é completa, incluindo microondas, freezer e geladeira (com capacidade de 220 litros e trava na porta para impedir a abertura da mesma durante os passeios). Som e tevê fazem parte do longo rol de equipamentos de fábrica da 460 Full, um barco que já sai do estaleiro até mesmo com os instrumentos eletrônicos de navegação instalados.

Corretamente posicionado em relação ao piloto, o painel no posto de comando do salão tem espaço para os relógios do motor, interruptores e eletrônicos, enquanto, na popa, há um camarote para o marinheiro, com vaso sanitário e pia. No *flybridge* — equipado com solário e sofá em U —, o banco de comando acomoda confortavelmente dois adultos. Em relação a





## BROCKER NÁUTICA

esse ambiente, a única sugestão de *Náutica* é que seja feita uma reorganização nos relógios do painel, que no atual arranjo acabam parcialmente encobertos pelo timão. Já no compartimento dos motores existe bom espaço entre os mesmos para a verificação do nível do

dos dois propulsores, com o do estalado e o filtro das baterias e também dos filtros de água salgada e de combustível (Racor).

Portanto, quem adquirir a filha mais nova do maior estaleiro brasileiro só terá mesmo o trabalho de virar as chaves e curtir o que o lito-

ral brasileiro oferece de melhor, pois a 460 Full — uma lancha muito bem construída e com performance invejável — já vem pronta para ser utilizada.

Outras informações com a Intermarine, Av. Professora Ida Kolb, 513 – São Paulo, SP – CEP 02510-000 – tel. (11) 3961.3939, fax (11) 857-3848 e site [www.intermarine.com.br](http://www.intermarine.com.br)

### FICHA TÉCNICA

Modelo	Intermarine 460 Full	Ângulo do "V" na popa	17 graus
Comp. total/casco	14,10/13,70 m	Combustível/água	1.200/500 L
Boca	4,16 m	Peso sem motor	12.800 kg
Calado c/ propulsão	1,00 m	Peso da motorização	2.200 kg
Borda-livre na proa	1,51 m	Passageiros dia/noite	8/4 pessoas
Borda-livre na popa	1,42 m	Projeto	Azimut e Stefano Righini

Dados fornecidos pelo fabricante, exceto a borda-livre.

**MOTORIZAÇÃO UTILIZADA:** dois motores diesel Volvo Penta TAMD74EDC de 7,3 litros cada, seis cilindros em linha, com 461 hp no hélice cada, acoplados a reversores ZF-IRM 280 A.2, com relação de transmissão de 2:1 e hélices Hoffmann (nibral) de quatro pás de 26" x 37". **OPCIONAL:** o estaleiro não oferece outra motorização

**O QUE VEM COM O BARCO:** ■ Carreta de encaixe ■ transformador com controle automático de tensão (110/220V) de 5.000 W ■ isolador de bateria de serviço ■ direção hidráulica ■ comando dos motores eletrônicos ■ dois vasos sanitários elétricos ■ dois filtros de água salgada para os motores ■ dois filtros de combustível Racor para os motores ■ âncora tipo Bruce de 20 kg com 80 m de amarra ■ uma bomba de porão ■ capota para o flybridge com estrutura de inox ■ capas para painel e bancos no flybridge ■ quatro defensas ■ farol manual com três tomadas ■ CD player com amplificador e seis alto-falantes ■ TV 14" com vídeo ■ dois limpadores de pára-brisa ■ medidor de água e combustível ■ suporte para motor de popa ■ fogão elétrico

### PÉ-DIREITO

Salão (entrada)	1,91 m	Camarote proa	1,92 m
Salão (comando)	1,57 m	Camarote à meia-nau	2,07 m
Cozinha	2,90 m	Banheiros	1,94 m

### ACELERAÇÃO

Até 20 nós (37 km/h)



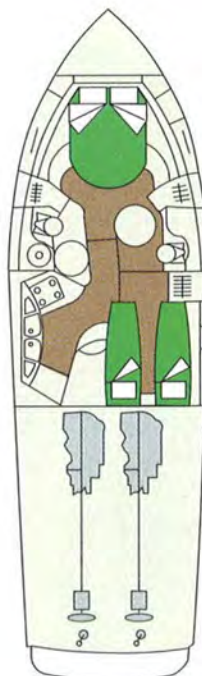
10,9 s

Sem flaps.

de duas bocas ■ forno de microondas ■ geladeira elétrica de 220 litros ■ cafeteira elétrica ■ gerador Kohler de 8 kVA ■ ar-condicionado de 23 mil BTU ■ guincho elétrico para âncora ■ flaps hidráulicos ■ sistema de água quente ■ ponte p/ desembarque na popa com controle remoto ■ dois conjuntos eletrônicos GPS/chartplotter/sonda com cartas ■ dois rádios VHF ■ carregador de baterias com inversor 12VCC/110VCA ■ conjunto de ferramentas. **OPCIONAIS:** ■ material de salvatagem ■ bote inflável ■ motor de popa.

**CONSTRUÇÃO:** Gelcoat neopentílico-isofitálico com proteção contra raios ultravioleta e resina ortofitálica nas demais camadas da laminação. Abaixo da linha d'água são utilizadas resinas especiais contra a osmose. No convés, cavernas e anteparas é utilizado sanduíche de espuma de PVC rígido (tipo Divinycell)

### 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 três adultos a bordo, 900 litros de diesel e 500 litros de água.