

# VENTURA 410

**BROCKER NÁUTICA**  
**YACHTS®**



## Uma opção entre as pequenas lanchas com fly

A V 410 Premium, primeira lancha com flybridge do estaleiro Ventura Marine, tem projeto japonês da Yamaha, mas adaptado para agradar aos brasileiros também

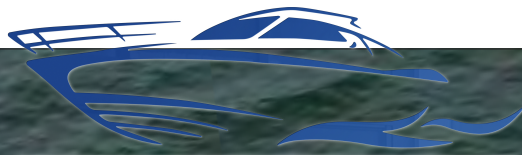


**Motorização** IPS ou centro-rabeta convencional

**Assento** que vira para a popa

**Solário** formado por três bancos no fly





## BROCKER NÁUTICA YACHTS®

### PROJETO MUNDIAL

A V410 é um modelo fabricado sob licença mundo afora, mas que aqui recebeu mudanças para agradar ao gosto brasileiro. Como dois banheiros

**Cozinha** entre a sala e o cockpit

**Flybridge** para até seis pessoas

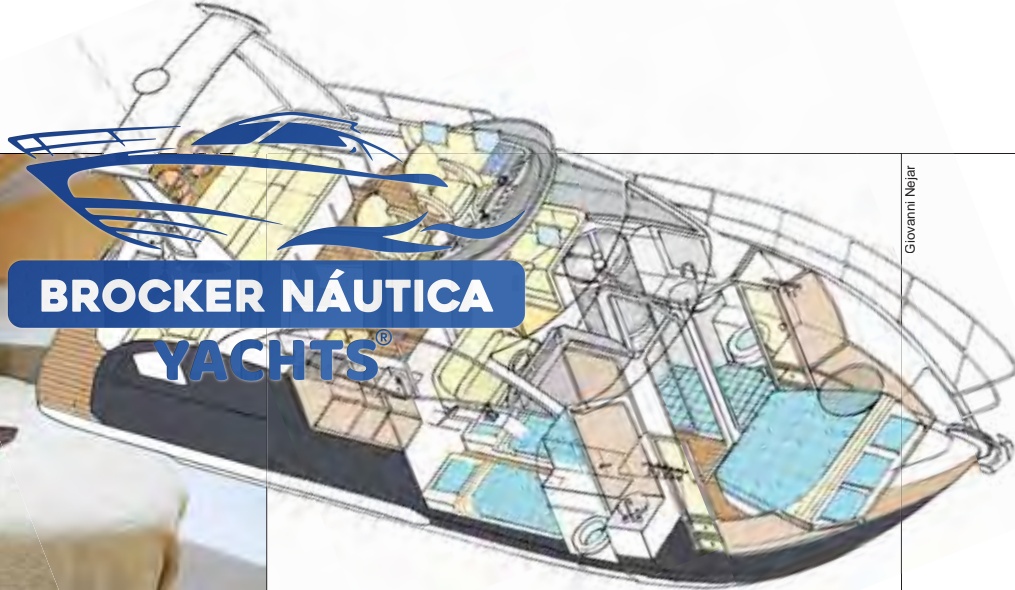
**Cabine** com dois camarotes e dois banheiros

**O** estaleiro Ventura Marine, um dos maiores do país, está completando 30 anos, período em que produziu quase 12 mil barcos, consolidando-se como uma referência no mercado de pequenas lanchas. A marca, que estreou com um modelo de proa aberta de 20 pés de muito sucesso, hoje possui fábricas em Manaus e Minas Gerais, de onde sai, desde o ano passado, também esta V 410 Premium, sua maior lancha e primeira com flybridge, que tem projeto feito pela Yamaha, no Japão.

Sim, fora do Brasil, a Yamaha também cria barcos e já vendeu mais de 300 unidades deste modelo, hoje fabricado sob licença mundo afora. Aqui, a partir de um acordo com a Ventura, ele recebeu algumas adaptações, como uma plataforma de popa maior e com minicozinha integrada.

Originalmente projetada para motorização Volvo IPS 450 ou 500, a V 410 custa quase R\$ 1,6 milhão, com dois IPS 450, de 330 hp cada, como a da lancha testada, preço um pouco salgado para um barco dessa categoria fabricado no país. Mas, no teste, em condições ideais para uma avaliação, ela deixou ótima impressão na navegação em mar aberto, embora com desempenho um pouco modesto. Esta performance deve melhorar bem com dois IPS 500, de 370 hp, só que a um preço cerca de R\$ 100 mil mais caro. No entanto, em breve, o estaleiro passará a oferecer — pelo mesmo valor da versão com IPS menos potente — uma opção com motor centro-rabeta convencional Volvo D6, também de 370 hp, que permitirá mais potência sem aumentar o preço e poderá ser interessante para quem navega em águas rasas, já que as rabetas desse tipo de motorização permitem menor calado por terem ajuste de trim.





Giovanni Nejar



## BROCKER NÁUTICA YACHTS®

### Como ela é

A V 410 Premium é um modelo pequeno entre as lanchas com flybridge, mas tem no aproveitamento dos espaços um de seus maiores méritos. O flybridge, por exemplo, pode parecer acanhado frente ao de algumas concorrentes, mas recebe bem até seis pessoas e tem ótima ergonomia no posto de comando, além de bancos individuais que podem ser usados como espreguiçadeiras ou formar um pequeno solário. O painel de instrumentos é bem fácil de visualizar e a pilotagem, leve e firme, é uma das mais agradáveis já experimentadas nos nossos testes de lanchas com fly. Já o cockpit é amplo e tem sofá com um assento de encosto rebatível, para ser virado para a (boa) plataforma de popa, que na versão brasileira desta lancha é maior que na original e recebe uma minicozinha com pia e churrasqueira. A sala também é espaçosa e dividida meio a meio por um sofá e uma cozinha completa, que também atende a praça de popa, através de uma janela de vidro. Para os pernites, a V 410 oferece uma suíte muito boa na proa e um camarote para solteiros próximo ao centro do barco. Na cabine, há também um segundo banheiro, de uso social e incorporado apenas na versão brasileira. No geral, a cabine é agradável, mas peca pela má ventilação natural. Além de uma gaiuta na suíte, não há qualquer vigia de abrir nos dormitórios e banheiros, o que implica na necessidade do uso constante do ar-refrigerado, que, no entanto, já vem de fábrica com o barco. A sala, apesar de ter grandes janelas, também apresentava esse problema, que o fabricante brasileiro solucionou instalando vigias nos vidros laterais do posto de comando.

#### CABINE AGRADÁVEL

A suíte de proa (acima) tem um bom banheiro (ao lado), mas ventilação só por uma gaiuta. A cozinha fica na entrada da sala, que tem vigias nas laterais do posto de comando (abaixo)



Divulgação



### COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Ao largo da baía de Santos
- **CONDIÇÕES:** ventos de 9 nós, mar levemente mexido, com ondas entre 0,80 m e 1,20 m
- **A BORDO:** 7 pessoas, 600 litros de combustível e 210 litros de água
- **MOTORIZAÇÃO:** IPS 450, com dois motores diesel Volvo D6, de 330 hp cada e hélices de bronze modelo T2

### QUEM FAZ

A Ventura Marine é um dos maiores estaleiros do Brasil, com fábricas em Minas Gerais e Amazonas. A V 410 é produzida sob licença da Yamaha. Para saber mais, acesse [www.lanchasventura.com.br](http://www.lanchasventura.com.br) ou ligue 11/ 5531-6642.

No fly, a pilotagem é ótima e há um pequeno solário que se transformado em YACHTS bancos individuais

**BROCKER NÁUTICA**

**MACIA**  
**FLIES**  
 A V410 navegou macio e sem respingos no convés, mas faltou potência

## Como navega

Testada em mar aberto, com ondas altas, frequentes e próximas, a V 410 navegou com surpreendente maciez e imune aos borrifos do mar. Seu casco, com V de popa acentuado, de 21 graus, foi irrepreensível ao cortar ondas frontais e a 45 graus, apesar de ter uma tendência de erguer razoavelmente a proa, comportamento corrigido com o uso dos flapes, que neste barco são barras interceptadoras de água fixadas no espelho de popa, da própria Volvo. Já o desempenho com dois IPS 450 foi apenas modesto, sem, no entanto, ser ruim. Seu cruzeiro, de 22,9 nós, deu-lhe uma autonomia estimada de 178 milhas, chamando a atenção para a curva de consumo, bastante alta nesta rotação. A 3 250 rpm, seu rendimento foi de 5 litros por milha navegada, um gasto acima da média para a categoria. Já na velocidade máxima, de 28,9 nós, a 3 500 rpm, o rendimento, de 4,67 litros por milha, melhorou a ponto de a autonomia de tope, de 193 milhas, ser 15 milhas maior que a de cruzeiro, o que pode ser um sinal de que o conjunto está pesado e necessita de mais potência para aumentar o aproveitamento. Isso tende a se resolver bem com a motorização mais parruda, que deve dar mais fôlego ao barco para navegar melhor e com menos esforço, além de consumir menos combustível. ⚙️



## COM QUEM CONCORRE

A V 410 Premium concorre com cinco lanchas nacionais e três importadas. São elas:



### ▶ Armada 440 Sport Fly

Nacional, bem-acabada, com amplo fly e pode ter dois ou três camarotes. Seus motores são IPS 600.



### ▶ Azimut 43

Modelo italiano fabricado no Brasil, leva motores de centro com eixo, de 480 hp. Tem fly bem espaçoso.



### ▶ Real Power Top 40

Modelo nacional, estável e que corta bem as ondas. Tem flybridge espaçoso e usa motores de centro-rabeta, de 370 a 435 hp.



### ▶ Cimitarra 410 Fly

Nacional e bem mais em conta, embora também a mais simples. Aceita motores de centro-rabeta, de 260 a 370 hp.



### ▶ Princess P42

Lancha inglesa de excelente acabamento, usa motores de centro com eixo, de 370 a 460 hp.



### ▶ Segue 40 Custom

Argentina, tem minicozinha na popa, cozinha no convés inferior e usa motores de centro com eixo, de 375 hp.



### ▶ Intermarine 42

Nacional, bem-acabada e única da categoria com cabine para marinheiro. Usa motores de centro com eixo, de 435 hp.



### ▶ Sessa Marine F42

Modelo italiano em fase de construção no Brasil. Também usa motorização IPS e tem fly bem equipado.



# Por dentro dos **DETALHES**

**BROCKER NÁUTICA**

**YACHTS®**



## SALA E COZINHA

Um corredor separa a cozinha — bem completa, por sinal — e a sala, que ficam frente a frente, atrás do posto de comando

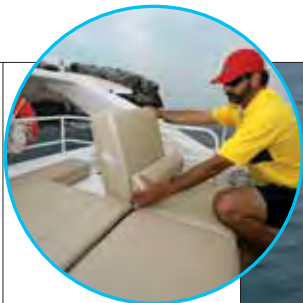
A sala tem ótima iluminação natural e a distribuição dos móveis permite fácil circulação. Mas falta ventilação nos quartos e banheiros



## ACESSO AOS MOTORES

A casa de máquinas tem um acesso pela praça de popa e outro pela sala, junto à entrada — e debaixo do tapete. Ao lado, fica a cozinha, que atende a área externa da popa através de uma janela





# BROCKER NÁUTICA YACHTS®



## FLYBRIDGE

A distribuição do fly foge ao padrão, pois em vez de um sofá comprido e um solário, tem três assentos que podem ser usados individualmente ou formar um pequeno solário. Já o posto de pilotagem tem duas poltronas e um banco na lateral

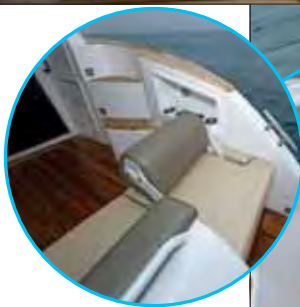


## COMANDO SUPERIOR

O piloto visualiza facilmente os mostradores dos instrumentos do painel, que tem tela multifuncional protegida por uma útil tampa transparente

## PRAÇA DE POPA

Há um sofá externo com três lugares, um deles com encosto que pode ser empurrado para frente, para ser usado também na plataforma de popa



Divulgação



## CHURRASCO A BORDO

A V 410 nacional incorpora equipamentos que não existem no projeto original da Yamaha, como a minicozinha com churrasqueira na plataforma de popa



# RESUMO

## BROCKER NÁUTICA YACHTS®



### pilotagem

Excelente no fly. No comando interno, a visão é prejudicada pela elevação da proa durante a navegação, mas melhora bastante com o uso dos flapes.

### paiois

Tem poucos paiois, mas o destaque é o grande espaço sob o piso da sala, que serve como acesso secundário à motorização e outras instalações.



### cockpit

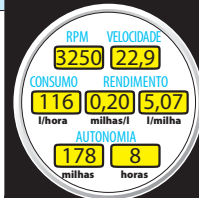
Parcialmente coberto pelo flybridge, tem sofá de três lugares com encosto que pode ficar voltado para a plataforma de popa, onde há pia e churrasqueira.



### desempenho

A aceleração, em 14,3 segundos até os 20 nós, não foi ruim. Já as velocidades máxima, de 28,9 nós, e de cruzeiro, de 22,9 nós, com autonomia de 178 milhas, foram modestas.

### Navegação em cruzeiro



### construção

O casco é de sanduiche de fibra de vidro com núcleo de espuma de pvc rígida. A construção tem bom padrão, mas pode melhorar em alguns detalhes da casa de máquinas.



### cabine

Há uma suíte, um camarote de solteiros que pode se tornar de casal com ótimo espaço e um segundo banheiro, mas faltam vigias de ventilação.



### motores

Foi projetada para dois motores IPS 450, de 330 hp cada, ou IPS 500, de 370 hp, mas logo terá uma versão para centro-rabeta convencional, também de 370 hp.

### elétrica

A fiação é estanhada e codificada, mas apesar de haver ótimas canaletas e condutes, alguns cabos estavam fora dos dutos e as baterias mereciam presilhas melhores.



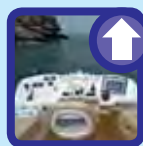
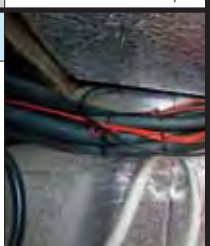
### ferragens

De aço inox 316, bem resistente à corrosão. O guarda-mancebo é alto e forte e há cunhos retráteis, mas não na proa. Faltam corrimãos nas passagens laterais para a proa.



### hidráulica

Boa montagem. O tanque de combustível rendeu uma autonomia de cruzeiro de quase 180 milhas, mas o de água deveria ter capacidade de, no mínimo, 300 litros.



### Pontos altos

Boa pilotagem no fly

Excelente navegação

Salão amplo e bem iluminado



### Pontos baixos

Ergue bem a proa

Preço um pouco alto

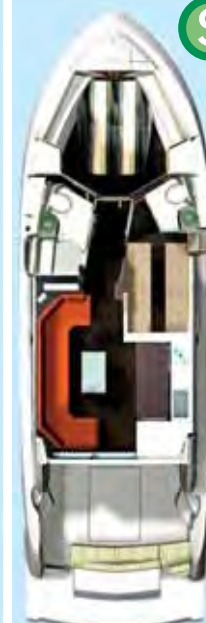
Faltam vigias na cabine

### Principais equipamentos

Gerador de 7,1 kw • equipamento de navegação multifuncional Raymarine C90W • ar-refrigerador de 12 000 btu na sala e cabine • teca na plataforma de popa • freezer de 120 litros • guincho elétrico p/ âncora • flapes elétricos • vasos sanitários elétricos • 3 baterias • inversor de 1 800 w.

### Principais opcionais

Estação de joystick extra • radar • piloto automático • ice maker • teca no convés • carreta • capota do fly • sistema anti-incêndio.



### Quanto custa

A partir de R\$ **1,59 milhão** e R\$ **1,69 milhão**  
(com dois motores IPS 450 ou centro-rabeta de 370 hp) (com motores IPS 500)

### Ela é assim

■ Comprimento total	<b>12,60 m</b>
■ Boca	<b>3,97 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>1,10 m</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,52 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>1,45 m</b>
■ Altura na cabine (entrada)	<b>1,98 m</b>
■ Altura no banheiro	<b>1,90 m</b>
■ Combustível	<b>9 000 litros</b>
■ Água	<b>230 litros</b>
■ Peso sem motores	<b>8 383 kg</b>
■ Peso dos motores	<b>1 866 kg</b>
■ Pessoas (dia/pernoite)	<b>12/4</b>
■ Projeto	<b>Yamaha</b>