

BOAT

BRASIL

Intermarine *95*

Tudo sobre o
maior lançamento
do estaleiro

E MAIS:
a história
da marca e
seus planos
de exportação



top
100
2014
os maiores iates do mundo

CHOPI CHOPI: um superiate tamanho família
SUPERVELEIRO SEAHAWK: a obra-prima da Perin Navi

ED 12 / R\$20,00

ISSN 2237-9541



772237 154005 12



COLUMBUS 40S HYBRID O SUPERIATE VERDE

Combinando um motor eficiente e inovador, com espaços leves e luxuosos em estilo esportivo, o estaleiro italiano Palumbo criou seu novo 40 metros para impulsionar o uso do motor híbrido no universo dos superiates

Por Caroline White
Fotos Thierry Ameller



Em uma quente noite de setembro no último Monaco Yacht Show aconteceu uma festa para a apresentação do novo superiate de 40 metros *Columbus 40S Hybrid*, cujo convite prometia “uma noite esmagadora de comidas, bebidas, deslumbrantes modelos, sereias reais e música ao vivo”. Além de, cientificamente intrigante, conhecer um superiate híbrido, o convite listou um ambicioso coquetel de atrações até mesmo para a semana mais importante do iatismo mundial, quando as agendas estão repletas de compromissos firmados com semanas de antecedência e é muito difícil de chamar a atenção.

Mas o estaleiro Palumbo estava certo porque, além de um design marcante num interior luxuoso, a característica mais fascinante do *Columbus* é difícil de vender em um convite para aqueles que estão loucos por diversão e taças de champanhe: seus motores. Eles são realmente inteligentes, eficientes, verdes e silenciosos.

“Esses motores não foram exigidos pelo proprietário e sim pelo estaleiro, que entrou no universo náutico com um grande interesse na preservação ambiental”, diz Gianpaolo Lapenna, gerente de projetos do estaleiro Palumbo. “Nosso primeiro barco, *Prima*, apresentado há dois anos, foi um dos primeiros classificados com a RINA Green Star Plus. Estamos trabalhando nisso porque a maioria dos produtos no mercado náutico é semelhante, então você precisa ofere-

cer novas tecnologias, inovação. Um barco de impacto zero nunca vai existir, mas espero que as coisas melhorem e este é o caminho que nós temos que trilhar”.

Segundo Sergio Cutolo, da Hydro Tec, responsável pela arquitetura naval e o design exterior do *Columbus 40S Hybrid*, o sistema de propulsão se resume a dois motores a diesel e dois motores elétricos. “Entretanto são três modos de operação. O primeiro modo é o diesel absolutamente convencional, no qual você pode ir na velocidade máxima de 22 nós, com um consumo de 150 litros a 14 km/h. O segundo modo é o diesel-elétrico, no qual você desliga os motores principais, coloca os três geradores em paralelo (os motores a diesel também são geradores) e alimenta dois motores elétricos que conduzem o barco a 8 nós. Com 40 decibéis nas cabines, você pode navegar tranquilamente durante a noite”, explica. “No terceiro modo, que chamamos de *shaft generator* – nós desligamos os geradores a diesel e dirigimos toda a potência gerada pelos motores elétricos (que também são geradores) para os motores principais. Assim, você economiza combustível. É um sistema muito flexível”, explica.

O maior desafio, acrescenta Cutolo, era acondicionar tantos motores em uma sala de máquinas. Como resultado, não há nenhuma sala de controle em anexo para o engenheiro. Em vez disso, há painéis de controle touchscreen que controlam tudo na sala das máquinas, desde o leme até

Além de um design marcante num interior luxuoso, *a característica mais fascinante do Columbus são seus motores. Eles são realmente inteligentes, eficientes, verdes e silenciosos*



SUSTENTÁVEL
O Columbus é verde até na decoração, que ficou mais clean e privilegiou o conforto

a área da tripulação. “Nesses painéis, você pode escolher o que gostaria de ver na tela e assim controlar tudo no barco: válvulas, bombas, luzes, cortinas, motores, geradores... tudo, com apenas um toque”, revela o capitão.

Motores elétricos têm sido utilizados em iates menores, mas este é o primeiro superiate a empregá-los. Então como é que o sistema de classificação RINA iria categorizar o *Columbus*? A solução foi fazer a RINA trabalhar com o Palumbo desde o início do projeto, para que ela criasse uma nova classe – propulsão híbrida – para oferecer a certificação oficial do iate. Ele também recebeu a Green Star Plus pelas suas credenciais ambientais. O resultado disso tudo é que o *Columbus 40S Hybrid* introduziu definitivamente o motor híbrido no mainstream dos superiates – criando um novo nicho de mercado com uma opção de motorização viável. O capitão assegura que, além de utilizar menos combustível, no modo diesel-elétrico híbrido o *Columbus* é tranquilo, com baixíssima vibração. “Entramos no porto de Mônaco em silêncio absoluto, usando esse modo”, disse.

A silenciosa propulsão reforça a natureza descontraída desse barco familiar, com contornos esportivos, solicitados pelo proprietário. Inclusive no briefing para o estaleiro, ele pediu um interior bem amplo, com uma bela suíte máster,

com pé-direito alto e uma conexão com o ambiente natural. O salão principal reflete perfeitamente essas solicitações. Grandes janelas, que vão da cintura à altura da cabeça, oferecem excelentes vistas, mesmo quando se está sentado na mesa de jantar mais à proa. “O proprietário não queria nenhuma distração do mar. Então nós fizemos esses baluartes transparentes, que funcionam como para-brisas, e assim você vê tudo, sem que nada atrapalhe a vista”, explica Cutolo.

Outra surpresa nesse sentido acontece no meio do espaço, onde, a bombordo e a estibordo da confortável sala de estar, janelas francesas tipo sanfona, de três metros de largura, se abrem quando as varandas escamoteáveis são acionadas. “Quando se está em mar aberto e se acomoda por lá, você tem a sensação de que está sentado sobre o mar”, afirma o capitão.

O salão termina com um bar que dá acesso ao deck de popa coberto que tem uma pequena mesa de jantar e um sofá. No deck superior, o salão foi minimizado para permitir o máximo de espaço aberto possível. Isso inclui não só uma grande área de solário, mas também um sofá em uma pequena sombra e um bar. Ao longo das laterais na proa, há também solários e uma jacuzzi que oferecem uma área ao ar livre mais privada quando o barco está atracado.

O Columbus 40S Hybrid introduziu definitivamente o motor híbrido no mainstream dos superiates – criando um novo nicho de mercado com uma opção de motorização viável



Voltando para dentro, o layout da cabine é extraordinariamente flexível. A suíte máster do proprietário à proa do deck principal tem um espaçoso banheiro com um chuveiro duplo, um closet, bem como um escritório e sofás adjacentes. Mas no extremo oposto do deck abaixo há um espaço que pode ser ainda mais luxuoso: a parede que separa os dois camarotes de popa pode ser deslizada, uma das camas pode ser dobrada – embutida na parede e disfarçada atrás de um painel de couro – e um sofá e uma mesinha daquelas típicas de café podem ser colocados no lugar para criar uma suíte VIP da largura da boca. Tirando uma pequena parte visível da moldura da porta deslizando, você nunca saberia que esse espaço era anteriormente dividido. E tem mais: descendo as escadas chega-se a mais quatro camarotes/suítes para hóspedes.

Outras boas soluções são as janelas emolduradas ao longo do iate, criadas pelo designer de interiores italiano Hot Lab, e os sofás (assinados pela Moroso) e a mobília baixa que conferem ao ambiente uma atmosfera aconchegante, com excelentes pés-direitos altos. No geral, o interior é simples, com toques sutis de design, como, por exemplo, uma variação no teto de cada deck – uma curva suave no deck superior e li-

mos caminhões realmente deixaram Milão (onde foi a base de produção) para Nápoles (onde está o estaleiro)”, garante.

Apesar da extrema atenção para os espaços dos convidados, as áreas da tripulação também foram consideradas no projeto. A cozinha do deck principal e a área de convivência da tripulação no deck inferior têm um tamanho decente, mas chama a atenção o pé-direito alto e a excelente qualidade do acabamento. O projeto inclui bons pontos de acesso da tripulação às áreas dos convidados, incluindo o que vai para o corredor do deck inferior e as escadas de acesso para a cozinha, para uma área ao lado do escritório do proprietário no deck principal e para a ponte de comando no deck superior. Seguindo a posição pouco usual da sala de máquinas, o camarote do capitão ficou fora da área reservada à tripulação e também de uma posição padrão próxima ao posto de comando, porém ele conta com um painel touchscreen próximo à sua porta que lhe confere acesso e controle total de tudo no barco.

Aliás, tudo está integrado ao posto de comando no deck superior. Lá, a maioria dos equipamentos fica escondida em longas gavetas, no entanto, todos os sistemas podem ser acessados e operados nos painéis touchscreen. Os controles tradicionais foram mantidos, mas funcionam mais como um

A suíte máster no deck superior tem closet e escritório, já no deck inferior, a parede que separa os dois camarotes de popa pode ser deslizada para criar uma suíte VIP da largura da boca

nhas mais nítidas nos decks principal e inferior. Destaque também para alguns detalhes, como a madeira texturizada nas portas do armário de apoio da suíte máster para não abandonar por completo o uso da madeira natural. O efeito vai ao encontro do pedido do proprietário para que o iate fosse o mais natural possível. “A ideia inicial era trabalhar com a aspereza dos materiais, especialmente madeiras, para obter um sentimento natural, neutro, extremamente acolhedor e relaxante”, diz Enrico Lumini, designer da Hot Lab.

Tons amadeirados e castanhos são padrão na maioria das superfícies, como cores neutras nos banheiros e bancadas. Legal... luxo natural pode ter sido a aparência desejada, mas os designers de interiores não puderam esquecer que estavam trabalhando em um enorme barco de alumínio de lazer com preocupações ambientais. Um equilíbrio desafiador. “Trabalhamos com dois princípios básicos: light e reciclável”, diz Lumini. “Todos os mármore têm apenas quatro milímetros de espessura, montados em estruturas tipo favo de mel de alumínio reciclado. Todas as madeiras são certificadas FSC e todas as tintas são à base de água, sem produtos químicos agressivos. Além disso, no processo de produção, tentamos eliminar qualquer transporte desnecessário para minimizar as emissões de gases poluentes. Pouquíssimos

backup. Para a navegação, o capitão usa o joystick Xenta. “Pressionando o T, posso usar o bowthruster; pressionando o C, posso manobrar o barco”, explica ele. “Eu também tenho um controle sem fio (pendurado no pescoço como uma câmera) no qual posso manobrar da popa, lá de cima, de onde quiser. Inclusive, se eu quiser, posso dar um endereço IP para o sistema e manobrar o barco da minha casa. É claro que é algo que não farei nem recomendo, mas que pode ser feito. Este é o state of the art da tecnologia”, afirma.

O design exterior do *Columbus* reflete esse DNA de alta tecnologia. Linhas modernas idealizadas por Cutolo e a pintura prata e branca conferem um visual de iate do século 21, enquanto a popa vertical, como ele próprio diz, “é um tanto antiestética, mas dá ao barco uma vantagem sobre a linha d’água. O único problema que precisava me preocupar era o spray, mas nós testamos o barco e mesmo em dias com muito vento ele permaneceu seco”.

Com certeza, a Palumbo conseguiu fazer um barco moderno, esportivo, construído para ser verde e econômico, repleto de alta tecnologia em uma atmosfera bastante natural. Não foram vistas sereias genuínas na festa do *Columbus 40S Hybrid*, mas uma nova criatura híbrida e fascinante do mar estava certamente presente.



MADEIRA
Janelas emolduradas, espaços livres e revestimento amadeirado marcam o design interior



COLUMBUS					
Comprimento 40 m	Motorização 2 x MTU 12 V 2.000 M94, 1 x 432 kW a 2.300 rpm e 2 x Siemens 60 kW	Velocidade cruzeiro 15 nós	Bowthruster CMC zero speed	Tripulação 7 x 1	Design interior Hot Lab
Linha d’água 38,45 m		Velocidade só elétrico 7,5 nós	Tanque de combustível 45.000 l	Tender Novuranía Equator 500,50 m	Estaleiro Palumbo
Boca 8,2 m		Autonomia 2.000 mn a 12 nós	Tanque de água 4.400 l	Construção alumínio	Ano e local de construção 2013 / Nápoles, Itália
Calado 3,4 m	Velocidade máxima 23 nós		Passageiros 10	Arquitetura Naval e Design exterior Hydro Tec	
Peso 395 t					