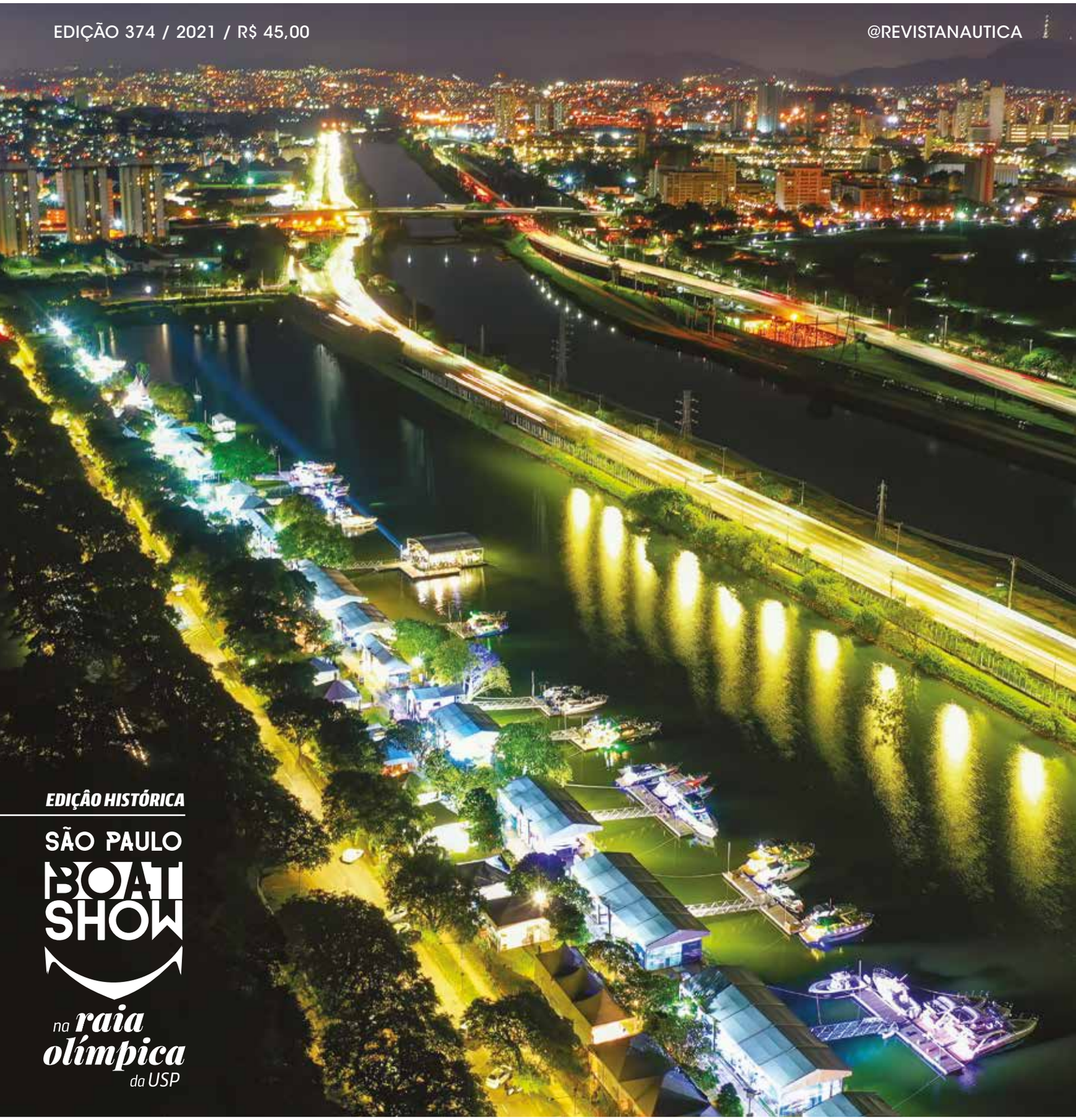
NÁUTICA

EDIÇÃO 374 / 2021 / R$ 45,00

@REVISTANAUTICA



EDIÇÃO HISTÓRICA

SÃO PAULO BOAT SHOW na raia olímpica da USP

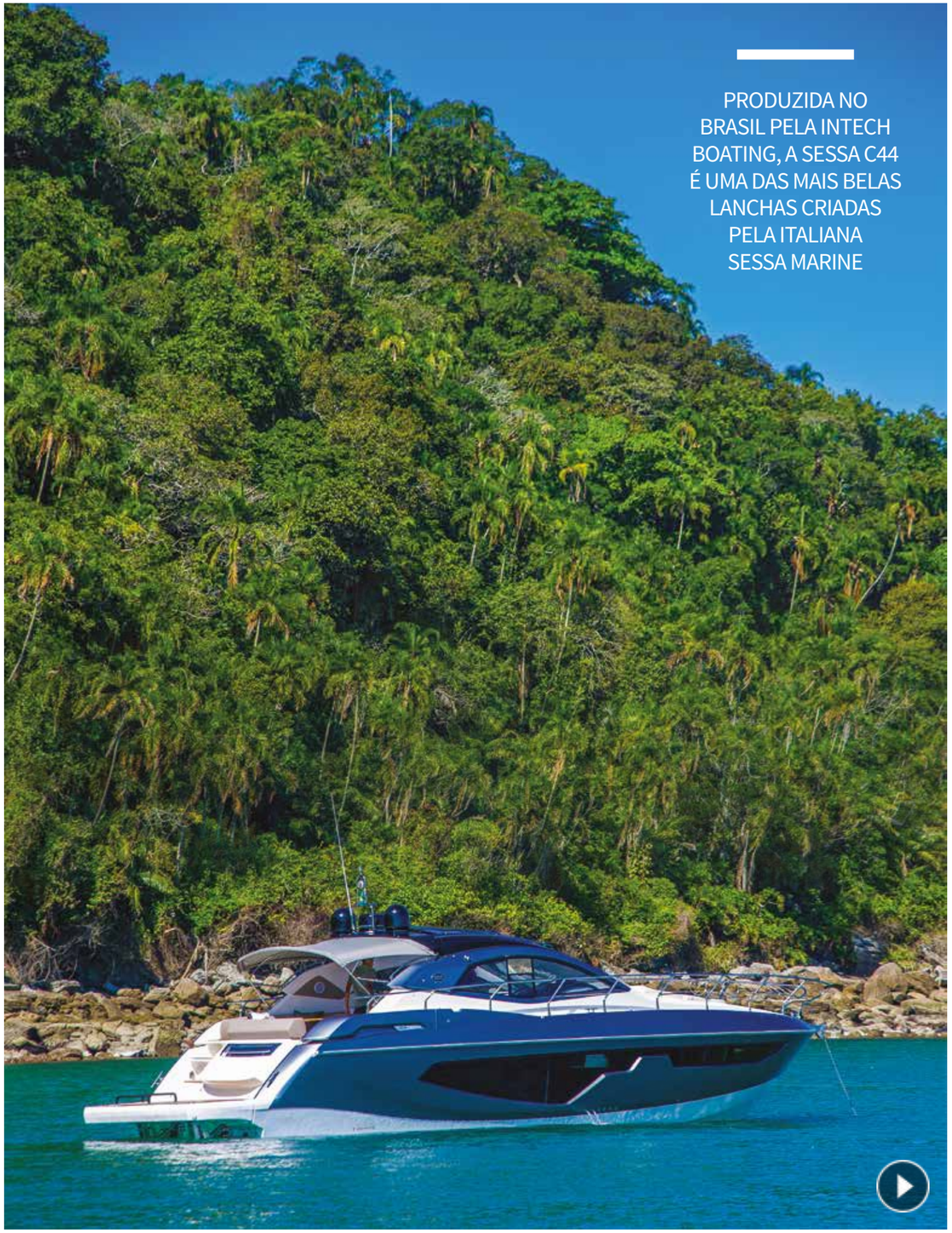
AZIMUT 27 METRI
Navegamos na primeira unidade fabricada no Brasil

NEW SESSA C44
Uma das mais belas lanchas feitas pela Intech Boating

SEDNA 36 HT
A nova 39 pés de passeio da marca líder em barcos de pesca no país

NEW SESSA C44

Com estilo esportivo e bem moderno, esta lancha tipicamente italiana, feita em Santa Catarina, traz inovações que encantam os brasileiros



PRODUZIDA NO BRASIL PELA INTECH BOATING, A SESSA C44 É UMA DAS MAIS BELAS LANCHAS CRIADAS PELA ITALIANA SESSA MARINE

Fotos Rogério Pallatta e Victor Oliveira/Revista NÁUTICA - Não reproduzir sem autorização

VERSÁTIL EM SUA CONFIGURAÇÃO NO COCKPIT, A NEW SESSA C44 É UMA LANCHA REALMENTE NOVA E NÃO APENAS UMA VERSÃO ATUALIZADA DE SUA ANTECESSORA

Uma das mais belas lanchas criadas pela italiana Sessa Marine — e produzida no Brasil pela Intech Boating, em Palhoça, Santa Catarina —, a Sessa C44 ganhou uma versão renovada e com visual ainda mais arrojado. Chama-se agora New Sessa C44 e já está com alguns cascos em nossas águas. Como convém a uma lancha HT (hard-top), seu estilo é esportivo, bem moderno e tipicamente italiano, com um desenho longilíneo e grande teto solar na capota rígida.

Repare nas janelas laterais, grandes e bem posicionadas, que (junto com o hard-top) favorecem a ventilação e a entrada de luz natural, tanto na cabine quanto no cockpit. Outro diferencial: o proprietário pode decidir entre duas configurações de cockpit. A clássica tem amplo solário e garagem para um bote. A outra versão oferece duas mesas e dois grandes sofás na praça de popa, com acomodações bem amplas para até 12 pessoas.

Muito conhecida por construir no Brasil, sob licença, as luxuosas lanchas da italiana Sessa Marine, a Intech Boating foi criada em 2007 com foco no desenvolvimento e fabricação de embarcações de serviço. Sob o comando do empresário José Antonio Galizio Neto, o estaleiro logo se destacou por produzir embarcações de alto desempenho, que priorizam eficiência e baixo índice de manutenção.

A parceria com a Sessa Marine teve início em 2011, quando a Intech passou a produzir quatro modelos da famosa marca italiana. No momento, o estaleiro catarinense detém também a representação da Key Largo. De sua linha de produção saem cinco lanchas de lazer da Sessa Marine (C36, C40, C42, C44 e F42 — e vem aí a F5X) e duas da Key Largo (KL 27 e KL 28). Além disso, mantém a sua própria marca, a Intech Professional Boats, de embarcações de uso profissional, como a IB360 Intech.

Repleta de bons atributos, a nova Sessa C44 — gerada pelo Centro Stile Design de Ímola, na Itália, com inovações desenvolvidas especialmente para atender ao consumidor brasileiro — é um de seus destaques. Contando a plataforma de popa, tem 13,85 m de comprimento, o equivalente a 45,4 pés.

A New Sessa C44 é uma lancha realmente nova e não apenas uma versão maquiada de sua antecessora. Basta ver o desenho aerodinâmico das janelas — que confere esportividade ao casco —, o acabamento impecável e o design elegante e refinado do barco. "Fizemos muitas intervenções para ser consistente com um segmento de mercado mais sofisticado", explica Davide Cipriani, que desenvolveu o projeto para a Sessa Marine.

No cockpit, a bombordo, há um sofá em semicírculo, em torno de uma mesa retrátil, para quatro pessoas, sem apertos. Com o acréscimo de pequenas cadeiras ou banquetas, dá para acomodar mais dois passageiros, mas aí contando com a boa vontade de todos. Já o espaço atrás do posto de comando, a boreste, é ocupado por uma cozinha compacta de apoio (a principal fica no convés inferior), com freezer de duas portas e geladeira auxiliar.

TESTE NÁUTICA - Nº 1 074

VELOCIDADE MÁXIMA **35,9 nós** (a 3 730 rpm)
VELOCIDADE DE CRUZEIRO **25,6 nós** (a 3 000 rpm)
ACELERAÇÃO **8,5 s** (até 20 nós)
AUTONOMIA **258 milhas** (a 1 800 rpm)
POTÊNCIA **2 x Volvo Penta D6 440 hp cada com IPS**
PREÇO A partir de **R$ 3,2 milhões**, com dois motores Volvo Penta IPS 600 (D6 440 hp Diesel)

O proprietário pode decidir entre duas configurações de cockpit: a clássica, com solário e garagem para um bote, ou a versão deste teste, com duas mesas e dois sofás — um na praça de popa e outro ao lado do posto de comando

Fotos Rogério Pallatta, Victor Oliveira/TakeBoom e Divulgação

A SOFISTICAÇÃO NO ACABAMENTO E O REQUINTE NA DECORAÇÃO — CARACTERÍSTICAS DAS LANCHAS SESSA MARINE — TAMBÉM ESTÃO PRESENTES NA NOVA C44

A iluminação natural é generosa, garantida pelas janelas, pelo teto solar de acionamento elétrico e pelo uso de novos materiais, que, na definição dos projetistas, "dão a possibilidade de explorar a luminosidade vinda de fora para criar, mesmo por refração, contrastes claro-escuro, opaco-brilhante".

O banco do comando é duplo, com regulagens e rebatimento para pilotagem em pé. Há apoio para os pés. O painel é bem completo, com espaço para um eletrônico de 9 a 12 polegadas. Alguns mostradores, porém, ficam muito horizontais, o que pode dificultar a leitura, caso haja muita luminosidade. Entre os muitos opcionais, é possível instalar e monitorar até mesmo a casa de máquinas, por meio de uma câmera.

O sistema Glass Cockpit, da Volvo Penta, agrega muita informação. Basicamente, tudo que você precisa ter na sua frente quando está pilotando (carta náutica, sonda, dados do motor, piloto automático, controle de som etc.) está disponível em uma tela exclusiva, multifunção, sensível ao toque.

Por conta da motorização Volvo Penta IPS, todas as unidades já vêm com joystick, que permite manobrar com precisão, inclusive em áreas restritas. A lancha testada por NÁUTICA estava equipada com o Joystick Driving, também da Volvo Penta, que permite ao piloto comandar o barco em todas as velocidades, e com precisão, como se houvesse um timão, e não apenas nas manobras de atracação. É um opcional muito interessante, embora o timão permaneça sendo quase indispensável com o barco andando em velocidades mais esportivas.

Embora a ventilação natural seja abundante, a superestrutura pode ser 100% fechada, inclusive na popa, permitindo climatizar toda a área do convés principal, onde fica o posto de comando, o que se traduz em mais conforto para o piloto e 11 passageiros. Sobretudo em pernoites na marina, esse recurso faz muita diferença. O barco testado por NÁUTICA contava com três equipamentos de ar-condicionado de 16 mil BTU cada um, sendo dois para climatizar a cabine e outro só para a área do cockpit.

Na popa, o proprietário pode decidir entre duas configurações: a padrão, com um solário e garagem de acionamento elétrico para um bote de 2,40 m (com motor desmontado), ou a versão opcional com cockpit duplo (ou sala estendida), que vem com uma segunda mesa e dobra o número de assentos para até 12 pessoas — ou seja, com muita área de convivência. E tanto as mesas como todo o convés são revestidos com a bela madeira teca.

São duas suítes. Na máster, com 4 m de largura, uma solução inteligente: a cama de casal (com 1,96 m x 1,60 m) fica na posição diagonal. Na sala (abaixo), há espaço para quatro pessoas — sendo que o sofá pode ser usado como cama

Fotos Rogério Pallatta, Victor Oliveira/TakeBoom e Divulgação

BEM EQUIPADA DE FÁBRICA, A NEW SESSA C44 É FRUTO DE UM SISTEMA DE LAMINAÇÃO DE PRIMEIRA, SOB RESPONSABILIDADE DO ESTALEIRO CATARINENSE INTECH BOATING

Fotos Rogério Pallatta, Victor Oliveira/TakeBoom e Divulgação

Embora a ventilação natural seja abundante, toda a área do convés principal, onde fica o posto de comando, pode ser 100% fechada, permitindo climatizar o ambiente. Isso se traduz em mais conforto para o piloto e 11 passageiros

UM CHARME À PARTE, A PLATAFORMA DE POPA SUBMERSÍVEL É PRÁTICA E TEM CAPACIDADE PARA 400 KG, PODENDO CARREGAR UM JET SEA-DOO GTI 170

A plataforma submersível, com 1,80 m de comprimento por 3,65 m de largura, tem capacidade para 400 kg, podendo suportar, por exemplo, um jet Sea-Doo GTI SE 170 com tanque cheio ou qualquer modelo mais leve. Ao descer, a parte submersível, com 1,10 m de comprimento, monta uma escada robô, também de teca.

Na versão brasileira, como não poderia deixar de ser, há um gostoso espaço gourmet. A grande sacada do projeto é que todos os elementos desse espaço (churrasqueira elétrica, torneira com água quente e fria, porta-copos e área de apoio) fazem parte de um móvel retrátil, de acionamento elétrico que "some" quando não está sendo usado. Para isso, basta apertar um botão. Outro recurso da plataforma de popa é um bem-pensado paiol para cabos.

Já na proa, o projetista tirou bom proveito da boca máxima, de 4 metros, à meia-nau. Bem larga, essa área permitiu a instalação de um solário de 1,78 m x 1,80 m, com encosto rebatível — outra tropicalização feita pelo estaleiro, necessária para atender ao mercado brasileiro. E ainda há um bom número de porta-objetos e porta-copos, caixas de som com controle independente e um guarda-mancebo firme, com 65 cm de altura. Ainda na área externa, os porta-defensas são de inox, os cunhos são bem dimensionados e os passadores de cabo têm aparadores no casco, para evitar riscos e deformações quando o barco estiver amarrado. Detalhes que fazem a diferença.

Descendo para a cabine, entre as duas suítes há uma sala de estar com tv e espaço para quatro pessoas — sendo que o sofá pode ser usado como cama — e uma cozinha completa formando um ambiente integrado, ventilado, claro e muito agradável. Na lancha testada, os paióis estão sendo usados para armazenar garrafas de bebida, solução inteligente.

A cozinha da cabine (abaixo) tem fogão, bancada e pia de inox com misturador de água quente e fria, porta-garrafas, gavetas, geladeira de 100 litros, micro-ondas e lixeira. No cockpit, mais abaixo, há mais um móvel com pia e armários

Na plataforma de popa, há um gostoso espaço gourmet (acima) com uma boa sacada: o móvel da churrasqueira é retrátil e "some" quando não está em uso. Também acima, o banheiro da suíte de proa. À esquerda, o acesso pela popa à casa de máquinas

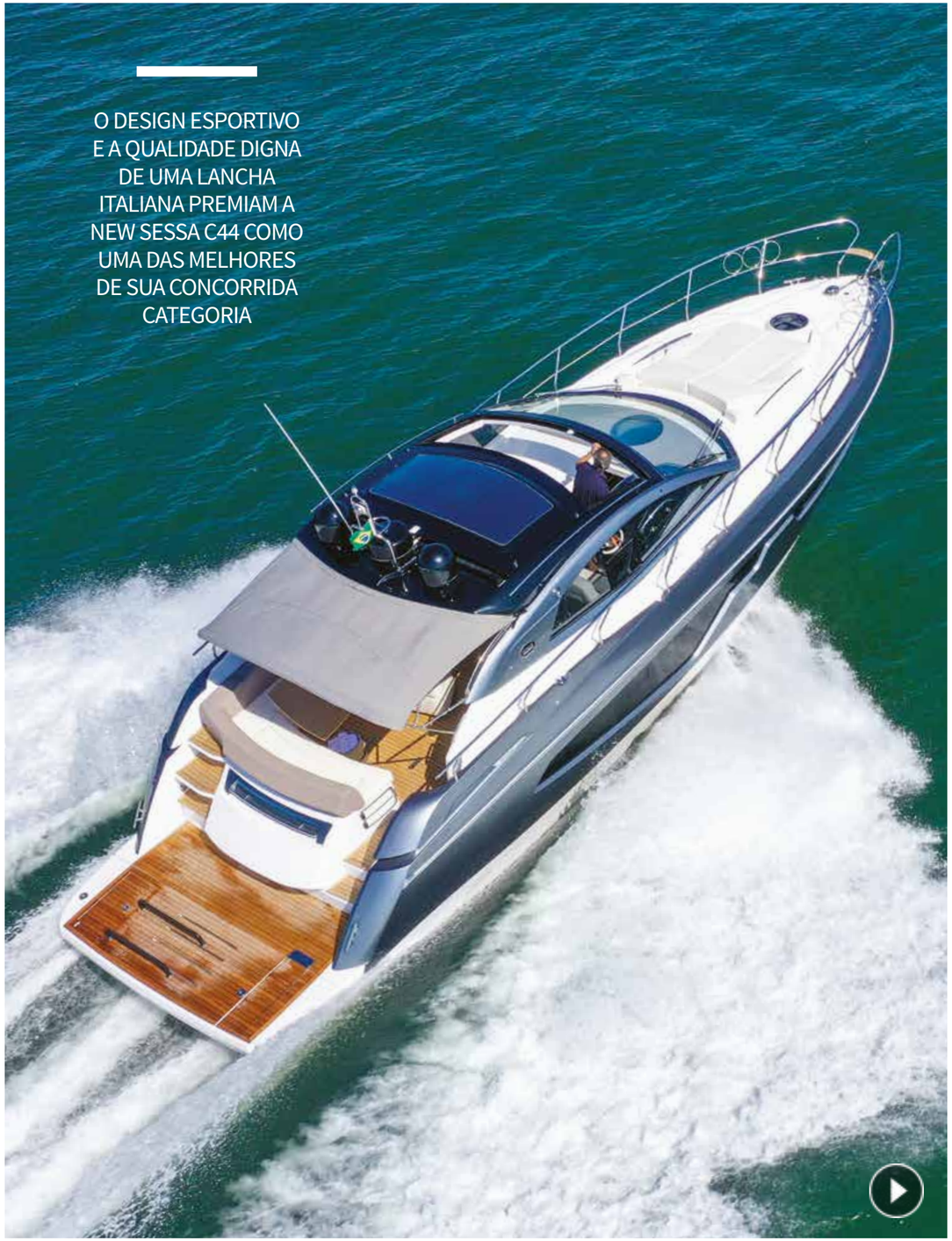
Fotos Rogério Pallatta, Victor Oliveira/TakeBoom e Divulgação

Bem larga, a proa permitiu a instalação de um solário de 1,78 m x 1,80 m, com encosto rebatível — outra tropicalização feita pelo estaleiro, necessária para atender ao mercado brasileiro

A sofisticação no acabamento e o bom gosto na decoração — características das lanchas Sessa — também estão presentes na New Sessa C44. Com 1,83 metros de altura, a suíte de proa tem uma cama de casal conversível em duas camas de solteiro (essas, medindo 1,70 m x 0,64 m), que se abrem em forma de V. Seu banheiro, com pé-direito de 1,85 m, tem duas portas, servindo também a quem estiver no barco durante os passeios diurnos.

Na suíte máster (sob o cockpit, com 4 m de boca), a cama de casal (com 1,96 m x 1,60 m) fica na posição diagonal, outra solução inteligente. Embora tenha 2 metros de pé-direito na entrada, a suíte à meia-nau não é tão alta quanto a da proa. Ainda assim, é diferenciada entre as lanchas desse segmento, justamente pelo espaço proporcionado pelo posicionamento da cama na diagonal. A sensação de amplitude é reforçada pela iluminação, abundante, por conta de janelas nos dois bordos. O banheiro dessa suíte tem vigias para ventilação natural. Dentro do box, a altura chega a 2 metros. Importante destacar também que este modelo já vem de fábrica com caixa de águas negras (para armanezar resíduos líquidos e sólidos dos banheiros) de quase 100 litros.

Na casa de máquinas, o acesso aos motores para manutenção é muito bom, pelos dois lados, embora a altura seja um pouco baixa. O gerador, de 10,5 kVa de giro variável, controla suas rotações por minuto conforme a carga elétrica consumida a bordo. Por sua vez, as baterias estão guardadas nas devidas caixas e estão bem protegidas. Ainda na casa de máquinas, na área de popa, encontram-se todas as conexões elétricas e hidráulicas, além das bombas de porão. E, por se tratar de um barco com certificação europeia e americana, toda a instalação elétrica é muito bem-feita (com fios devidamente estanhados e sem pontos de aperto ou curva acentuada), padronizada e etiquetada. Mais uma garantia de segurança e durabilidade.



O DESIGN ESPORTIVO E A QUALIDADE DIGNA DE UMA LANCHA ITALIANA PREMIAM A NEW SESSA C44 COMO UMA DAS MELHORES DE SUA CONCORRIDA CATEGORIA

Fotos Rogério Pallatta, Victor Oliveira/TakeBoom e Divulgação

PONTOS ALTOS

- NAVEGAÇÃO FIRME E ÁGIL
- EXCELENTE ACABAMENTO INTERNO E EXTERNO
- SUÍTE MASTER BEM ESPAÇOSA

PONTOS BAIXOS

- TELA DO COMANDO REFLETE O SOL QUANDO O TETO SOLAR ESTÁ ABERTO
- FALTA CORRIMÃO NA ESCADA DA PLATAFORMA DE POPA SUBMERSÍVEL
- O ACESSO À CASA DE MÁQUINAS PELA POPA É ESTREITO

COMO ELA É

Comprimento total: 13,85 m (45,4 pés)
Comprimento do casco: 10,72 m (35,2 pés)
Boca: 4 m
Calado com propulsão: 1 m
Borda livre na proa: 1,87 m
Borda livre na popa: 1,39 m
Altura do salão na entrada: 2 m
Ângulo do V na popa: 16 graus
Combustível: 960 litros
Água: 400 litros
Águas negras: 97 litros
Capacidade dia: 16 pessoas
Capacidade pernoite: 4 pessoas
Peso com motores: 14 800 kg
Potência: 2 X Volvo Penta IPS 600 (D6 440 hp Diesel)

APONTE A CÂMERA DO SEU SMARTPHONE PARA VER O TESTE COMPLETO EM VÍDEO

Testamos a nova Sessa C44, equipada com dois motores diesel Volvo Penta IPS 600 D6 de 440 hp cada, na região de mar aberto do Guarujá, no litoral sul de São Paulo, em um dia sem grandes vagas. A bordo, quatro pessoas, cerca de 490 litros de diesel (o total é de 960 litros) e o tanque de água (de 400 litros) praticamente cheio. Para avaliar melhor a capacidade de amortecimento do casco, além de enfrentar algumas ondulações de mar aberto, cruzamos as próprias marolas, bem como as geradas por outras embarcações que navegavam na região no dia da nossa avaliação.

Em todos os casos, a Sessa C44 navegou com suavidade, mesmo na velocidade de cruzeiro alta, que foi de ótimos 28,7 nós. Além disso, mostrou muita agilidade nas manobras, reagindo rápido aos comandos do joystick da Volvo — sim, a lancha testada por NÁUTICA estava equipada com o Joystick Driving, que permite ao piloto comandar o barco em todas as velocidades, e com precisão, como se fosse um timão, e não apenas nas tradicionais manobras de atracação.

O sistema Volvo IPS ajuda muito durante a navegação. O tempo todo a lancha se manteve estável e equilibrada, respondendo muito bem aos comandos. Em sua melhor passagem, a New Sessa C44 alcançou 36,1 nós de velocidade final, um excelente desempenho. Na aceleração, foi da marcha lenta aos 20 nós em apenas 8,5 segundos, outra ótima marca e uma prova do feliz acerto do conjunto casco, motorização e propulsão. Na motorização, desde o projeto ficou definido que a lancha seria equipada com o sistema Volvo Penta D6-IPS 600 (2 x 440 hp), ou com o D6-IPS 650 (2 x 480 hp). Porém, o estaleiro oferece a opção de dois motores D6 com rabetas DPI e hélices contrarrotantes, que não recomendamos, por não seguir o projeto original deste ótimo casco.

A Sessa C44 é uma elegante cruiser hard-top com uma navegação muito macia, firme e absolutamente convincente, em especial pelo ângulo do V do casco na popa, de 16 graus, que fica entre o profundo e o mínimo, bem acertado neste caso.

Durante curvas mais fechadas, e mesmo navegando em linha reta, se a proa estiver mais levantada, as grandes janelas da Sessa C44 ajudam muito a visão nos dois bordos. Além disso, bastante atenta na questão da visibilidade durante a navegação, a Sessa Marine instalou um ótimo apoio estendido para os pés, que permite ao piloto navegar em pé sem esforço, com visão de 360 graus por fora do teto solar. Enfim, uma lancha de passeio com estilo e com ótimos atributos de navegação. ■

A NEW SESSA C44 É UMA LANCHA DE PASSEIO COM ESTILO E ÓTIMOS ATRIBUTOS DE NAVEGAÇÃO

VELOCIDADE MÁXIMA
Em sua melhor passagem em nosso teste, nas águas do Guarujá, a New Sessa C44 alcançou 36,1 nós de velocidade final, uma excelente performance. A média final ficou em 35,9 nós.

DESEMPENHO NEW SESSA C44

MOTOR rpm	VELOCIDADE nós	CONSUMO litros/hora	EFICIÊNCIA litros/milha	EFICIÊNCIA milhas/litro	AUTONOMIA milhas
2 000	11,6	52	4,48	0,22	193
2 700	21,5	84	3,91	0,26	221
3 000	25,6	110	4,30	0,23	201
3 300	28,7	127	4,43	0,23	195
3 730	**35,9**	**165**	**4,60**	**0,22**	**188**

ACELERAÇÃO (marcha lenta aos 20 nós) **8,5** segundos

Fotos Rogério Pallatta e Victor Oliveira/Revista NÁUTICA - Não reproduzir sem autorização

Esse PDF não pode ser impresso sem a autorização de NÁUTICA