

# DELTA 45

## Ele faz bonito

Com linhas modernas e laminação de primeira, o tão esperado Delta 45 faz jus à expectativa que cercava o maior veleiro do maior fabricante brasileiro do gênero



**Coefficiente de potência\***  
4,46

**Relação deslocamento/  
área vélica\*\***  
111 kg/m<sup>2</sup>

**Relação lastro/  
deslocamento**  
0,42

**Velocidade a motor**  
7 nós a 2 800 rpm

**Autonomia**  
300 milhas a 2 800 rpm

\* Quanto maior esse valor (que em barcos de regata é acima de 5), maior a tendência para a velocidade.  
\*\* A área vélica corresponde à área da mestra e da genoa.





Falar do novo Delta 45 é fácil e, ao mesmo tempo, difícil, pois sempre se cai em comentários habituais como “muito confortável”, “acabamento impecável”, “cabine aconchegante” etc. Isso porque, nem tanto pelo seu tamanho, mas sobretudo pela qualidade da sua construção (à base de materiais nobres, como o kevlar, usado em pontos estratégicos da ancoragem do estaiamento), este novo e tão esperado veleiro da empresa gaúcha Delta Yachts, maior fabricante de veleiros em série do país, tem tantos atributos que não é exagero dizer que poderá brigar, de igual para igual, com importados de primeira linha, como os franceses Bénéteau e Jenneau. Seu casco é fino, delgado, elegante e tem o costado não muito alto, desenho que, além de impressionar pela beleza, resulta em um barco com boa hidrodinâmica. Projetado pelo craque argentino Néstor Völker, o Delta 45 foi também feito para velejar rápido, mesmo nas condições brasileiras, com ventos predominantes de intensidade média. Neste teste, por exemplo, mostrou-se dócil e obediente aos comandos, o tempo todo. E como o seu cockpit é enorme — mais parece o de um barco de regata —, facilita ainda mais a mobilidade da tripulação na lida com as velas. Já por dentro, sua cabine tem bar, mesa de centro para seis pessoas, cozinha de bom tamanho e três camarotes fechados, com camas de casal espaçosas (há outra versão com uma das cabines menor, mas com um enorme paiol), além de dois banheiros, um deles com boxe fechado para banho. Sua altura mínima é 1,84 metro e tanto gerador quanto ar-condicionado são itens de série. Mas o que mais impressiona no interior deste veleiro são as lâminas de jequitibá e cedro maciço, muito bem trabalhadas, que revestem o piso e decoram armários, mesas, bancadas e anteparas. Elas deixam este barco ainda mais bonito.

PARA VELEJAR  
... OU MORAR  
Seu casco é  
fino, elegante e  
com o costado  
não muito  
alto, o que  
resulta em boa  
hidrodinâmica.  
Já por dentro,  
o salão tem  
uma mesa de  
jantar para  
seis pessoas  
e conforto  
de sobra para  
longas estadias  
a bordo



**BOM DE VELA**

Obediente aos comandos, o barco ficou na mão o tempo todo. O timoneiro conta com um suporte para os pés, útil a barlavento



**Como ele é**

Antes de embarcar, gastamos alguns minutos admirando o acabamento de madeira teca tanto no cockpit quanto na plataforma de popa — de 60 centímetros, o que é um bom tamanho. Também não dá para ficar indiferente ao par de turcos telescópicos — acessório muito prático para levar um bote, por exemplo —, que “somem” na popa, quando recolhidos. Detalhe: tanto a teca quando o par de turcos são itens de série deste veleiro, que já vem bem completinho mesmo — tanto que sua lista de opcionais é mínima. Sua laminação também é bem forte, com 50 milímetros no fundo e 19 no costado, de fibra de vidro maciça. Deixa claro que é um barco feito para durar. No comando, ao contrário da maioria dos veleiros desse porte, que tem duas rodas de leme, o Delta 45 tem apenas uma, mas bem grande, o que, porém, não impede o acesso ao cockpit pelos dois bordos. “Fizemos uma pesquisa e metade dos entrevistados preferiu um único timão”, conta Ricardo Weber, dono da Delta Yachts. A questão é polêmica: por um lado, o arranjo com duas rodas de leme facilita a vida, já que deixa livre o corredor central e permite ao timoneiro estar sempre no melhor bordo; por outro, os eletrônicos e o comando do motor acabam ficando só em um lado, sistema, inclusive, mais complexo de instalar. Já uma só roda de leme permite concentrar os comandos, mas esse arranjo atrapalha um bocado a circulação. Para evitar esse incômodo, no Delta 45 é possível dobrar parte do timão — assim, ele não incomoda tanto quando não em uso. Por sua vez, a posição do manete do motor, embaixo

**SOLUÇÃO PRÁTICA**

Os cunhos descem quando não estão em uso, evitando contusões



**Onde e como testamos** O Delta 45 foi testado no rio Guaíba, em Porto Alegre, em um dia de águas lisas e ventos de 13 nós. A bordo, havia quatro pessoas.

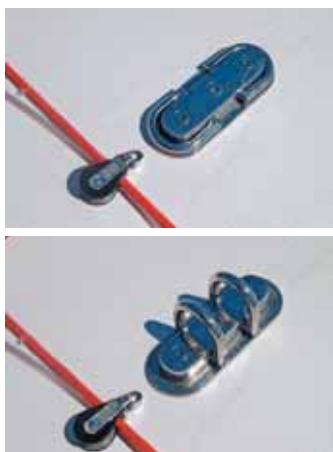
do console, exige um pouco de ginástica do timoneiro — ficaria bem melhor se fosse em cima. Já as duas catracas auxiliares têm redução de 48 para 1 e são elétricas e de série. Na hora de velejar, houve, porém, uma certa confusão com os cabos, pois nenhum dos mordedores do tipo stopper tinha identificação. Outro senão é que o manuseio do traveller estava bem pesado, detalhe que exige uma revisão por parte do estaleiro. Em compensação, todos os cabos passam dentro de canaletas, o que deixa o convés mais “limpo”, já que ele também é bem amplo. Na sua parte mais estreita, oferece passagens laterais com mais de meio metro. Isso significa que é fácil ir da popa à proa, até porque os fuzis, em que são presos os esticadores dos ovêns, ficam bem próximos à cabine e não atrapalham a movimentação. Na proa, o estaleiro demonstrou preocupação com a segurança, ao instalar um suporte de aço inox, com duas alças dobráveis, para prender o baby estai, cabo auxiliar para colocar uma vela de capa, necessária em ventos fortes. Quando não estiver em uso, esse estai auxiliar fica preso junto aos ovêns. Outro detalhe que merece elogios é o pau de spinnaker, bem acondicionado na frente do mastro e fácil de ser manuseado. Também o paiol de âncora é bem profundo, facilitando o funcionamento do guincho. Nele, além da corrente, dá para guardar pelo menos duas defensas grandes. Mas o que mais chama a atenção nessa parte do barco é mesmo a trava para a corrente da âncora, outro item de série deste barco e bastante útil, porque evita trancos no guincho. Já por dentro da geografia do Delta 45 não é muito diferente dos outros veleiros desse porte. Na popa, ficam dois camarotes idênticos, com cama de casal e um armário pequeno. Na proa, o camarote principal, com banheiro e boxe fechado. No salão, há uma mesa de jantar para seis pessoas com bancos giratórios. E a cozinha, completa, fica integrada a ele. Ou seja, nada de inêdito. Mas bem prática e funcional.

“  
Seu cockpit é tão  
grande que mais  
parece de um  
barco de regatas  
”

ESPAÇO  
DE SOBRA  
O arranjo  
do convés  
facilita a lida  
com as velas.  
A plataforma  
de popa tem  
60 cm, um  
bom tamanho

**SEM TROPEÇOS**

No ponto mais estreito do convés, a largura é de 55 cm. Ou seja, é fácil circular. Na proa, há um suporte especial para prender o baby estai



## Como veleja

Claro que o novo barco da Delta merecia ventos mais fortes que os 13 nós que encontramos nas águas do rio Guaíba, em Porto Alegre, naquele dia. Mesmo assim, tanto no contravento quanto velejando com vento pela alheta, nunca navegamos abaixo de 6 nós. Houve uma exceção, é verdade: quando forçamos muito a orça, a velocidade caiu para 4,5 nós. Mas, nessa circunstância, velejávamos no vento aparente a 35 graus, condição que a maioria dos veleiros nem ousaria se aproximar. Na melhor passagem, chegamos a 7,4 nós no través, com a mestra e o genneaker. Sem dúvida, o Delta 45 mostrou ser um barco de cruzeiro rápido. Mas, por causa da baixa intensidade dos ventos, não sentimos aquele gostinho de ver o barco adernar bastante, como parece ser capaz. Para nossa velejada ficar perfeita, seriam necessários, pelo menos, mais 5 nós de ventos. Quanto à posição de pilotagem, além do banco de popa em forma de ondas, que encaixa bem a pessoa, o timoneiro conta com um suporte para os pés, o que é bastante útil para se apoiar a barlavento, com o veleiro adernado, e o leme mostrou-se bem sensível e obediente. O barco ficou na mão o tempo todo, sem que fosse necessário

fazer muita força no timão. No entanto, nessa intensidade fraca de vento, o Delta 45 tem, no contravento, uma pequena tendência à orça, mas não exagerada, o que é até normal.

## Com quem concorre

Os concorrentes mais diretos do Delta 45 são os importados First 45, da Bénéteau, o Sun Odyssey 44i, da Jeanneau, e o Bavaria 46, da Bavaria Yachts. Quanto aos nacionais, o MJ 44, também do mesmo porte, não tem o mesmo padrão de acabamento, enquanto o Wind 43, embora bem-acabado, é um pouco menor e concorre mais com as linhas Océanis, da Bénéteau, e DS, da Jeanneau. O First 45 faz parte da linha de veleiros rápidos da Bénéteau e tanto suas dimensões quanto o arranjo interno são bem parecidos com os do Delta 45, o Sun Odyssey 44i e do Bavaria 46, que também têm três camarotes e dois banheiros. O Wind 43, desenhado pelo mesmo Néstor Völker, tem layout interno semelhante ao do Delta 45, além de poder ser adquirido pronto ou em forma de kit. Já o MJ 44 é o mais antigo da flotilha, tem acabamento mais simples, mas agrada sobretudo pelo preço, menor que dos concorrentes. De todos, porém, o Delta 45 é o mais recente, um dos mais esperados, e tem tudo para continuar a história de sucesso do maior estaleiro de veleiros do Brasil.

**DICA DE QUEM TESTOU**

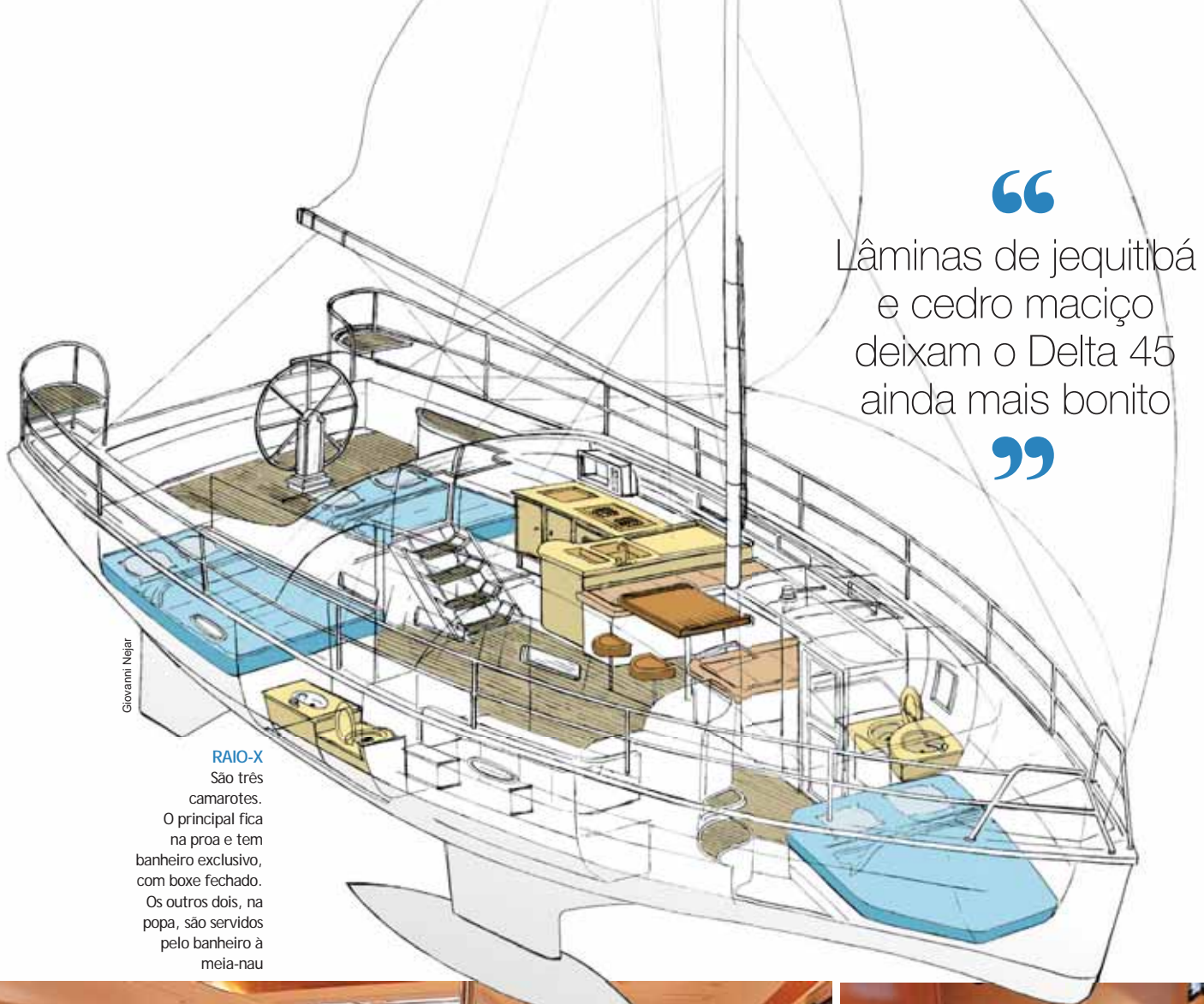
“Para grandes travessias, prefira a versão com camarote de solteiro na popa, e ganhe um paiol a mais”



Divulgação

## Quem faz?

O Delta Yachts é o maior estaleiro brasileiro de veleiros, com a invejável marca de 435 unidades já produzidas. Fica em Porto Alegre e começou suas atividades em 1991, com o Delta 26, que rapidamente se tornou um sucesso. Depois vieram o 21, o 32, o 36 e, agora, o 45. Recentemente, o estaleiro também adquiriu os moldes do veleiro argentino Hosk 56, que deverá ser fabricado no ano que vem. Em sua longa existência, a Delta também laminou alguns modelos do MB 45. Atualmente, fabrica o 32 (cuja cabine foi remodelada), o 36 e – claro! – este novo 45. Para saber mais, acesse [www.deltayachts.com.br](http://www.deltayachts.com.br) ou ligue para 51/3431-3007.

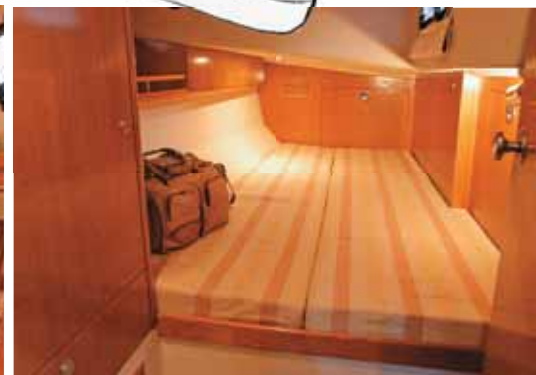


Giovanni Nejar

**RAIO-X**

São três camarotes. O principal fica na proa e tem banheiro exclusivo, com boxe fechado. Os outros dois, na popa, são servidos pelo banheiro à meia-nau

“  
Lâminas de jequitibá e cedro maciço deixam o Delta 45 ainda mais bonito  
”



**PARA TRÊS CASAS**

Tanto no camarote de popa (*acima*) quanto nos de proa, as camas são espaçosas. A cozinha, completinha, fica integrada ao salão. Os móveis, banacadas, pisos e anteparas são de madeiras nobres bem trabalhadas

# Resumo

## cabine



Forrada com jequitibá e cedro maciço, é aconchegante e bem-acabada. A ventilação natural também é excelente: tem seis gaiútas e nada menos que dez vigias. Já o arranjo interno segue o padrão convencional de três camarotes e dois banheiros.



## desempenho

É um veleiro de cruzeiro rápido. Em ventos de 13 nós, dificilmente veleja abaixo de 6 nós. No teste, na melhor passagem, chegou a 7,4 nós, com mestra, genneaker e vento aparente de 70 graus.

## hidráulica



Toda a rede de água quente e fria é feita com material específico para barcos. As conexões são de latão. A instalação elétrica é estanhada e corre dentro de conduítes bem largos. Além disso, o quadro elétrico tem acesso fácil.

## cozinha



Fica no salão e tem geladeira de 80 litros, freezer de 33 litros (pequeno para o tamanho do barco), fogão a gás de duas bocas, duas pias e alguns armários. Detalhe: panelas, pratos e até talheres são itens de série. E tudo com lugar próprio, incluindo as facas.

## ferragens



São duas catracas elétricas de 48 para adriças e escota de 63 para a genoa. Vem com guincho elétrico, âncora de aço inox de 20 quilos e trava para a corrente. Até o par de turcos de embutir é ítem de série.

## cockpit



É espaçoso e permite pegar escotas e adriças sem apertos durante uma regata. Além disso, tem dois bancos de 1,90 metro de comprimento cada, que acomodam até quatro pessoas cada. Mas a mesa de centro é pequena.

## motor



Vem com um Yanmar, centro-rabeta, quatro cilindros, diesel, com potência de 56 hp. O acesso é muito bom pela frente, onde estão a vareta do nível do óleo, as correias e o rotor da bomba d'água. Pelos lados também há tampas de inspeção, mas menores.

## construção



A laminação do casco é de primeira. O chassi, composto por uma grelha de cavernas e longarinas, é colado com resina epóxi, o que assegura uma soldagem permanente e à prova de delaminação. Outro ponto positivo é o uso de kevlar na ancoragem dos ovéns no costado, o que dá robustez ao projeto.

## banheiro



O da proa é o principal e tem chuveiro com boxe fechado. O segundo banheiro, à meia-nau, é menor e não tem essa vantagem. Nos dois, a ventilação é natural e há armários suficientes para guardar objetos pessoais.

## paioís



Na popa, há um espaço exclusivo para a balsa salva-vidas. No paiol da âncora, cabe toda a amarra e ainda sobra para duas defensas. No paiol do gás, cabem, com folga, dois botijões de dois quilos cada.

## mastreação



O mastro é de alumínio com perfil importado da Suécia e estaiamento inglês. Exceto pelo ovém do top, todos os outros são descontinuos, o que permite uma melhor regulagem. O pau de spinnaker fica muito bem acondicionado na frente do mastro e é fácil de ser alcançado.



# DELTA 45



## Pontos altos

Boas instalações elétricas e hidráulicas

Laminação de boa qualidade

Cockpit muito espaçoso



## Pontos baixos

Manuseio do traveller é pesado

Manete do motor está mal posicionado

Há pouco espaço nos paióis

## Desempenho

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| ▪ Velocidade do vento | 13 nós    |
| ▪ Condições da água   | sem ondas |
| ▪ Orça apertada       | 6,0 nós   |
| ▪ Orça folgada        | 6,8 nós   |
| ▪ Través              | 7,4 nós   |
| ▪ Alheta              | 7,0 nós   |



## Ele é assim

|                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| ▪ Comprimento               | <b>13,70 m</b>             |
| ▪ Comprimento linha d'água  | <b>11,90 m</b>             |
| ▪ Boca                      | <b>4,17 m</b>              |
| ▪ Deslocamento              | <b>10 940 kg</b>           |
| ▪ Lastro                    | <b>4 550 kg</b>            |
| ▪ Calado                    | <b>2,00 m</b>              |
| ▪ Área da vela grande       | <b>54 m<sup>2</sup></b>    |
| ▪ Área da genoa             | <b>44,20 m<sup>2</sup></b> |
| ▪ Combustível               | <b>320 litros</b>          |
| ▪ Água                      | <b>780 litros</b>          |
| ▪ Potência do motor         | <b>56 hp</b>               |
| ▪ Capacidade (dia/pernoite) | <b>16/6 pessoas</b>        |
| ▪ Projeto                   | <b>Néstor Völker</b>       |

*Dados fornecidos pelo fabricante.*

## Principais equipamentos

Dodger e bímni • gerador 6 kW • bússola • ar-condicionado com 23 000 BTU • motor Yanmar de 56 hp, com rabeta • eixo com pé-de-galinha • inversor/carregador de bateria • sistema de pressurização de água • tomadas de 110 V • 6 gaiútas • 10 vigias • enrolador de genoa • 8 mordedores tipo stopper • geladeira elétrica de 80 litros • freezer de 33 litros • fogão a gás com duas bocas e forno • microondas • 4 catracas • aquecedor de água • turcos • TV LCD de 21" • guincho para âncora de 1 500 W • pratos, talheres, copos e panelas para seis pessoas • retranca com perfil asa • âncora de aço inox Bruce de 20 kg • 2 vasos sanitários elétricos • ecobatímetro • estação de vento, radar, GPS/chartplotter com monitores de 8 e 12 polegadas • perfil do mastro e cabos de aço importados • velas mestra, genoa, storn jib e genneaker • rádio VHF.

## Principais opcionais

Bote com motor • vela tipo balão • material de salvatagem.

