



# KL 28 SOLE

Sol até no nome




**NOVO CONCEITO**

As lanchas da série KL (de Key Largo) têm comando central e convés bem aberto, mas apesar da aparência, foram feitas para os passeios, não para a pesca

**Cabine** com banheiro fechado, sofá que vira cama de casal e armário com lugar para frigobar

**Capota** embutida e item de série



## Adaptada para agradar ao ensolarado mercado brasileiro, esta nova lancha da marca italiana Sessa Marine é novidade aqui e na Europa também

**I**nstalada oficialmente no país há menos de um ano, a marca italiana Sessa Marine já fabrica aqui, em parceria com o estaleiro catarinense Intech Boating, cinco de seus modelos. Um dos mais recentes é esta Key Largo (ou apenas KL) 28 Sole, uma versão da original KL 27, barco da primeira fornada das Sessa "made in Brazil". Ambas usam exatamente o mesmo casco. A diferença é que a KL 28 recebeu algumas adaptações para melhor se adequar ao gosto e ao clima brasileiros. A alteração mais relevante foi a adoção do motor centro-rabeta, em vez dos dois de popa, como na KL 27, uma troca que também permitiu acrescentar ao barco uma plataforma de popa maior e um solário a ré, itens que contam pontos nos barcos destinados a navegar nas ensolaradas águas brasileiras. E tais mudanças — as únicas adaptações feitas nesse casco, por sinal — agradaram tanto que o estaleiro decidiu lançar a

KL 28 Sole também na Itália, lá com o nome KL 27 Inboard.

Embora sejam barcos com comando central e jeito de lanchas para pesca, a única vocação dos modelos da linha Key Largo são os passeios. Trata-se de uma nova proposta de barco, que, apesar de ter cabine, é bem aberto, para privilegiar a navegação e o lazer ao ar livre. Sua proa, por exemplo, é ocupada por um grande solário, que cobre todo o convés e fica sobre o teto da cabine — mas isso nem parece. A impressão é que se trata de uma lancha para pesca esportiva, por conta do posto de comando central e do casco, com V acentuado. Um estilo novo e bem interessante.

A KL 28 Sole custa R\$ 252 000 (apenas R\$ 9 000 a mais do que a KL 27), já com sua única opção de motorização: um centro-rabeta Volvo D8, a gasolina, de 5,7 litros e 320 hp, com rabeta Duoprop, que, por sinal, caiu-lhe muito bem, como sentimos neste teste.



**Comando**  
central, com  
banco duplo

**Sofá em L**  
a boreste

**Motor** centro-  
rabeta, de 320 hp

**Solário**  
na popa

# UMA LANCHA DIFERENTE



## A CAPOTA QUE SOME

O posto de pilotagem tem assento parcialmente rebatível, para pilotagem em pé, e uma capota bem interessante, de bom tamanho, fixada numa espécie de targa móvel, que, uma vez fechada, embute totalmente no casco.

A cabine é boa, mas a prioridade é mesmo a navegação ao ar livre. Daí os ótimos solários



## ESPAÇO INTELIGENTE

A cabine não é grande, mas tem uma cama de casal bem larga. Em frente à porta do banheiro há um móvel com espaço para um frigobar





**PARA DEITAR**

A KL 28 Sole tem grandes e ótimos solários, tanto na popa quanto na proa, onde, por sinal, o convés é um solário só. Mas falta uma gaiúta para ventilar e iluminar a cabine, que fica debaixo dele



**MOTOR DE CENTRO**

A KL 28 Sole oferece apenas um motor, o Volvo V8, mas com bom acesso para manutenção. No teste, só o que incomodou foi a instalação elétrica, não tão bem cuidada no porão.

**DICA DE QUEM TESTOU**

*É importante controlar muito bem o consumo de água doce a bordo, porque o seu tanque é bem pequeno.*



**COM QUEM CONCORRE**

A Sessa KL 28 Sole concorre com duas lanchas — ambas mais voltadas para a pesca



**Wellcraft 260 WA**

De construção robusta e bem acabada, tem cabine para duas pessoas, com boa altura. Aceita motorização de popa ou de centro-rabeta.



**Fishing 28 WA**

Bem construída e ótima navegadora, tem pernoite para quatro pessoas e admite motorização bem variada, de popa ou centro-rabeta.



### CONVÉS ESPERTO

No convés, os ambientes são bem separados (repare nos degraus para a proa) e a capota, dobrável e item de série, fica guardada num compartimento debaixo do solário de proa



### Como ela é

A KL 28 tem uma (boa) cabine, embora compacta, com banheiro fechado e acolchoados que formam uma ótima cama de casal, com 2,00 x 1,93 m. Vai muito bem para o pernoite de um casal. Mas o principal é mesmo o seu cockpit, que recebe até oito pessoas. Ele é dividido em três ambientes: um grande solário na proa (separado do restante do convés por alguns degraus), o comando central (com dois bancos) e um sofá na popa, que é bom, mas não ideal, porque, por ser em L, concentra o peso dos passageiros em apenas um bordo. Por isso, pode ser necessário o uso de flapes, para equilibrar o casco. A posição de pilotagem é ótima, embora deixe o piloto um pouco distante dos instrumentos do painel. Mas é mesmo na popa que ficam as grandes novidades deste modelo em relação ao KL 27, do qual foi derivado: a generosa plataforma de popa e, sobre a tampa do paiol do motor, um solário curvo, para duas pessoas. Outro ótimo recurso, tanto estético quanto prático, é a capota, que cobre uma grande área, é fácil de montar e desmontar e — melhor que tudo! — desaparece completamente quando fechada, porque é fixada em uma espécie de "targa" escamoteável, que fica recolhida na proa. Quem vê esta lancha de fora não diz que ela tem uma cabine, muito menos capota.



Com o motor de centro-rabeta, a KL 28 ganhou mais um solário e plataforma de popa maior

### Como navega

O casco da KL tem perfil equilibrado, o que lhe dá boa desenvoltura em manobras e torna a pilotagem bem leve e agradável. No teste, ele não derrapou nas curvas em hora alguma e navegou muito bem contra as ondas. Também se manteve estável e com o cockpit seco, mesmo quando saltamos ondas maiores, saindo quase completamente da água. Também seu sistema de flapes hidráulicos embutidos no casco foi muito eficiente. Na prova de aceleração, arrancou, do repouso aos 20 nós, em apenas 6,5 segundos, uma ótima marca. E em cruzeiro navegou a velozes 33,2 nós, o que lhe confere uma autonomia teórica de 220 milhas, distância equivalente a uma travessia de Santos ao Rio de Janeiro. No entanto, elogiável mesmo foi sua velocidade máxima: ótimos 37,6 nós, quase igual a uma lancha esportiva. Como se vê, um barco surpreendente não apenas na aparência.



### COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Guarujá
- **CONDIÇÕES:** ventos de 5 nós e mar um pouco mexido, com ondas bem formadas de até 1 metro
- **A BORDO:** 3 pessoas, 400 litros de combustível e 45 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** Um Volvo Penta V8, gasolina, de 5,7 L e 320 hp, com rabeta Duoprop e hélices contrarrotantes de inox, com três pás, modelo F3, com relação de transmissão de 1,95:1

### QUEM FAZ

Sessa Marine, estaleiro italiano de grande prestígio na Europa, que produz lanchas de 22 a 68 pés, e que, no ano passado, instalou uma filial em Santa Catarina. Para saber mais, acesse [www.sessamarine.com](http://www.sessamarine.com) ou ligue 48/3278-1169.





### COMANDO CENTRAL

Apesar de ter comando central, configuração típica dos barcos de pesca, a KL 28 Sole é voltada apenas para passeios. A pilotagem é boa, mas os instrumentos poderiam ficar um pouco mais à mão

## Outra versão do mesmo casco

A KL 27 é praticamente o mesmo barco, mas com outra motorização e algumas coisas a menos

A KL 27 usa o mesmo casco da KL 28 Sole (apesar de o nome sugerir tamanhos diferentes), mas com plataforma de popa menor (daí a diferença no número...), solário só na proa e existe apenas na versão com dois motores de popa de 150 hp cada, o que faz bastante diferença. Com essa motorização, ela fica 1,3 nó mais rápida em regime de cruzeiro e ganha 2,5 nós na velocidade máxima, mas sua autonomia fica cerca de 30% menor nos dois casos, em relação à KL 28. A dupla motorização também signifi-

ca mais tranquilidade e segurança, mas, em compensação, aumenta o peso do conjunto e faz com que a KL 27 mostre certa tendência a erguer mais a proa nas arrancadas e ficar mais pesada nas manobras. Por outro lado, nas atracações, os dois motores permitem girar o barco 360 graus, praticamente sobre o próprio eixo, o que ajuda bastante nas manobras em locais mais apertados. De resto, é o mesmo barco. E seu preço também muda pouco: R\$ 243 000, já com os dois motores, ou seja, apenas R\$ 9 000 a menos que a KL 28.



### QUASE A MESMA

A diferença da KL 27 está praticamente só na popa. O cockpit, assim como todo o resto, é idêntico ao da KL 28



## RESUMO



## pilotagem

A posição é ótima, com banco duplo confortável e perfeita visão para todos os lados. Mas a distância e a inclinação do painel prejudicam a leitura dos instrumentos.

## paióis

Não há muitos, mas são bons e com espaço suficiente para as defensas, equipamentos de salvatagem e outros objetos. O da âncora aceita, pelo menos, 60 m de cabos.



## cockpit

Tem mesa, sofá em L, um solário grande na popa e outro (bem maior) na proa, mas com circulação um pouco apertada e distribuição de assentos que concentra o peso no mesmo bordo.



## desempenho

Navegou rápido, com firmeza e boa estabilidade. Acelerou de zero a 20 nós em apenas 6,5 segundos. E a velocidade máxima foi de 37,6 nós. Em cruzeiro, de 33,2 nós, sua autonomia foi de 220 milhas.

## Navegação em cruzeiro



## construção

Laminação manual, maciça no fundo e costado. Grelha estrutural com quatro longarinas e reforços de espuma de poliuretano. Estrutura do convés em sanduíche de espuma de pvc.



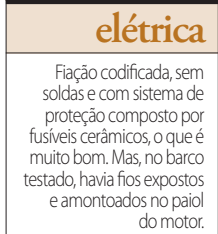
## cabine

Tem bom acabamento, um pequeno banheiro e armário com espaço para frigobar. É baixa (1,65 m) e serve para só um casal. Mas a cama é de ótimo tamanho.



## motor

Um Volvo Penta 5,7 L, a gasolina, com 320 hp e rabeta Duoprop é opção única, mas bem adequada. O acesso para manutenção, sob o solário de popa, é excelente.



## elétrica

Fiação codificada, sem soldas e com sistema de proteção composto por fusíveis cerâmicos, o que é muito bom. Mas, no barco testado, havia fios expostos e amontoados no paiol do motor.



## ferragens

De resistente inox 316L. O guarda-mancebo é baixo, mas os seis cunhos são excelentes, embora nenhum deles destinado à âncora — que, no entanto, possui trava. A escadinha de popa é de embutir.



## hidráulica

Instalações e bombas de porão de acordo com o porte do barco. Tanque de combustível de ótimo tamanho. Mas o de água é insuficiente. As saídas dos drenos do convés são muito próximas da linha d'água.

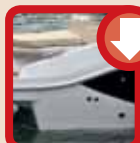


## Pontos altos

Solários bem espaçosos

Estilo novo e bem prático

Boa navegação



## Pontos baixos

Drenos do convés baixos

Sofás num só lado na popa

Tanque de água pequeno

## Principais equipamentos

Flapes elétricos • capota retrátil • paiol de proa c/ roletes e proteção de âncora • escada de popa retrátil • chuveirinho no cockpit • para-brisa com moldura de inox • tomada 12 V • duas bombas de porão c/ acionamento automático.

## Principais opcionais

Pintura de costado em gelcoat • cockpit em teca • móvel c/ armário e pia • kit c/ mesa de teca e almofada p/ solário • guincho p/ âncora e corrente.



## Quanto custa

Cerca de R\$ 252 000 (com a única motorização disponível)

## É assim

■ Comprimento total	<b>8,58 m</b>
■ Boca	<b>2,64 m</b>
■ Calado com propulsão	<b>0,86 m</b>
■ Borda-livre na proa	<b>1,15 m</b>
■ Borda-livre na popa	<b>0,59 m</b>
■ Altura na cabine (entrada)	<b>1,65 m</b>
■ Altura no banheiro	<b>1,62 m</b>
■ Combustível	<b>500 litros</b>
■ Água	<b>45 litros</b>
■ Peso sem motores	<b>3 100 kg</b>
■ Peso dos motores	<b>485 kg</b>
■ Pessoas (dia/pernoite)	<b>8/2</b>
■ Projeto	<b>Sessa Marine</b>