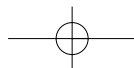


Seal 180 Running

Teste

Pequena, mas completa

A 180 Running é compacta, mas tem uma grande vantagem: pode usar tanto motor de popa quanto de centro-rabeta





| VELOCIDADE MÁXIMA | 33,1 nós (a 6 050 rpm) |
|-------------------------------|--------------------------|
| VELOCIDADE DE CRUZEIRO | 23 nós (a 4 500 rpm) |
| ACELERAÇÃO | 7,3 s (até 20 nós) |
| AUTONOMIA | 104 milhas (a 4 500 rpm) |
| POTÊNCIA | 115 hp (no hélice) |

Por Marcio Dottori

Fotos Ito Cornelsen

VOCÊ ESCOLHE
A Seal 180 pode
ser equipada
tanto com
motor de popa
quanto de
centro-rabeta, à
escolha do dono

A Seal 180 Running, do estaleiro carioca Seal Craft, se destaca entre as lanchas de 18 pés especialmente pela beleza de suas linhas. O pára-brisa de vidro, com moldura em alumínio, e as entradas de ar em forma de olho, que ventilam o motor na versão centro-rabeta, agradam bastante. Mas, além disso, ela é uma das poucas lanchas desta categoria que podem ser impulsionadas tanto por motor de popa quanto de centro-rabeta. No primeiro caso, o conjunto fica cerca de 10% mais barato — o casco da lancha custa cerca de R\$ 24 000 e, com um motor de popa Yamaha F115, de quatro tempos, sai por R\$ 48 000. Já com um Mercruiser de 135 hp, de centro-rabeta e a gasolina, o preço sobe para R\$ 53 000. Ainda assim, um bom negócio, principalmente porque trata-se de uma lancha de linhas bem bonitas.

Como ela é

A distribuição interna da Seal 180 Running é típica das lanchas desta faixa de tamanho: na proa fica um sofá para duas pessoas, no centro há dois consoles e bancos individuais para piloto e carona, e, na popa, um sofá para três pessoas e um pequeno solário — porém, a versão em que o motor é preso diretamente no espelho de popa, não possui solário. O cockpit, apesar de o barco ser pequeno, é bem espaçoso na parte de ré. Já o painel do piloto tem altos e baixos. Ao mesmo tempo em que esbanja espaço para os relógios do motor (tem, inclusive, marcação individual para cada instrumento, dois relógios grandes e sete pequenos), falta lugar para os eletrônicos. O rádio VHF precisa ser instalado sob o painel e o toca CD fica no porta-luva. Quanto à atracação, três cunhos de 15 centímetros (na lancha testada eles ainda eram de 11 centímetros) dão conta das amarrações, mas seria melhor se houvesse outro na proa. Se preferir, o dono pode substituir os cunhos fixos por retráteis, que são opcionais. Para guardar espias, defensas, coletes salva-vidas e material de limpeza, há espaço de sobra nos paióis.

Como ela navega

As águas nas imediações da Baía da Guanabara estavam um pouco agitadas no dia do teste. As ondas eram de quase um metro de altura, condições impróprias para se pilotar uma lanchinha de apenas 18 pés. Por isso ficamos próximo da barra, dentro do limite de segurança, para avaliar a capacidade de navegação do casco. Ali, ele se mostrou adequado ao propósito do barco, que é passear e esquiar em águas abrigadas. Claro que o casco não amortece as ondas como o de uma lancha de pesca,

Seal 180 Running



Cockpit espaçoso



Sofá de proa



**BOA EM ÁGUAS
ABRIGADAS**
A Seal 180
Running
amortece melhor
as ondas com o
recurso do power
trim, que abaixa
a proa. Por dentro
(abaixo), ela tem
cockpit espaçoso
e painel para
vários relógios,
mas sem muitos
lugares para os
eletrônicos

A escolha do tipo de motor é uma vantagem e tanto numa lancha de pequeno porte, como esta

por exemplo, mas se usar o recurso do power trim para abaixar a proa, ele cumpre bem o seu papel.

E o motor?

A lancha testada tinha um motor de popa Yamaha F115, de quatro tempos, montado em cavalete. Este tipo de montagem nem sempre é um arranjo feliz: como o motor de popa fica bem para fora do barco, pode prejudicar a arrancada e manter a proa muito alta em baixas velocidades. E foi exatamente isso que aconteceu! Mas o estaleiro também oferece a opção de instalar o motor no espelho de popa, que é a maneira mais apropriada. Neste caso, o barco pode ser equipado com um motor de popa de 90 a 150 hp. Se, porém, o dono preferir centro-rabeta, a potência da motorização fica entre 120 e 225 hp, e o estaleiro recomenda uma destas três opções: Mercruiser 1.7L de 120 hp a diesel, Mercruiser 3.0 de 135 hp ou Mercruiser 4.3, V6, de 225 hp, ambos a gasolina.

Com quem ela concorre

A Seal 180 Running tem várias concorrentes no mercado. Como a Phoenix 190, a FS 185, a Tempest 180, a Ventura 190, a Summer 190, da Real, e a Focker 190. No entanto, entre todas, a Seal 180 Running é a única que pode ser equipada com dois tipos de motores diferentes.

Dica de quem testou

Se optar por motor de popa, não use o cavalete, que prejudica a arrancada e faz a proa levantar muito.

A nossa conclusão

Esta lancha atrai por dois motivos: tem linhas elegantes e preço acessível. Além disso, atende tanto os adeptos da motorização de centro-rabeta quanto os que preferem motor de popa. É uma lancha de pequeno porte, mas grande o bastante para uma pequena família curtir as nossas águas abrigadas, de mar ou água doce, esquiando ou simplesmente passeando. Para isso, basta pegar uma boa carreta rodoviária, uma picape de porte médio e colocar o barco na estrada. ♦

Quem faz?

Seal Craft, www.sealcraft.com.br, tel. 21/2635-6052.



Onde e como testamos

Testamos a Seal 180 Running na Baía da Guanabara, sem vento e com ondas de menos de um metro de altura, tendo a bordo dois adultos, 75 litros de gasolina e 60 litros de água. A relação de transmissão do motor era de 2,15:1, com hélice de três pás de alumínio de 13,25" x 19".



Painel

Nós desenvolvemos
o motor, a rota
é com você.



MB 926PE 500cv - 2.800rpm
eletrônico

Q conjunto propulsor mais potente
e avançado da atualidade

Com mais de 20 anos de tradição, a Megatech desenvolve uma gama completa em sistemas de propulsão e motores marítimos, com inovadora tecnologia de alta qualidade, de 190 a 800cv. Genuinamente brasileira, a Megatech oferece serviços de assistência técnica e suporte com agilidade, sempre buscando a excelência no atendimento e absoluta confiabilidade.



MEGATECH
Diesel Power®

www.megatechpower.com.br

Tel: (13) 3463.4128



Seal



Pontos altos

O cockpit é muito espaçoso
O pára-brisa é de vidro mesmo
Usa motor de popa ou centro-rabeta

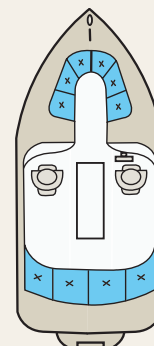


Pontos baixos

Levanta muito a proa
A mesa de centro é opcional
Falta espaço no painel para eletrônicos

Como ela é

| | |
|--------------------------|----------------------|
| ▪ Comprimento | 5,30 m |
| ▪ Boca | 2,44 m |
| ▪ Calado com propulsão | 0,70 m |
| ▪ Borda-livre na proa | 0,68 m |
| ▪ Borda-livre na popa | 0,61 m |
| ▪ Combustível | 100 litros |
| ▪ Água | 60 litros |
| ▪ Peso sem a motorização | 420 kg |
| ▪ Peso da motorização | 185 kg |
| ▪ Capacidade (diurno) | 7 pessoas |
| ▪ Projeto | Ricardo Victorino |



Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres.

Principais equipamentos

Chicote elétrico • quadro com 4 disjuntores • estofados em curvim náutico • buzina elétrica • banco do piloto giratório • 4 porto-copos • 5 pegadores • pára-brisa de vidro temperado com estrutura em alumínio • escada de popa em aço inox • carreta de encalhe.

Principais opcionais

Capota • capa • torre para prática de wake board • sonda • rádio VHF • carreta semi-rodoviária • tapete • mesa de centro • CD player com quatro alto-falantes • cunhos retráteis • motorização.

Como ela navega

| rpm | veloc. (nós) | consumo (litros/h) | autonomia (milhas) |
|-------|-----------------|-----------------------|-----------------------|
| 3 000 | 7,4 | 11 | 60 |
| 3 500 | 12,6 | 14 | 81 |
| 4 000 | 18,7 | 17 | 99 |
| 4 500 | 23,0 | 20 | 104 |
| 5 000 | 26,2 | 25 | 94 |
| 5 500 | 29,4 | 32 | 83 |
| 6 050 | 33,1 | 41 | 73 |

Obs: 1) A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas (1 milha = 1,852 km e 1 nó = 1,852 km/h). 2) As velocidades foram obtidas com GPS e o consumo é estimado.