

SESSA MARINE F45

Mais uma opção italiana

A F45, nova lancha com flybridge da Sessa Marine e ainda fabricada na Itália, agrada especialmente pela boa navegação e pelo grande espaço a céu aberto



Plataforma
de popa
submergível

Flybridge com
capacidade de
11 pessoas

Cozinha
no convés
ou junto aos
camarotes

A italiana Sessa Marine, que já produz no Brasil nada menos que quatro modelos de lanchas — a KL 27 e a KL 28 Sole, de console central, e a C36 e C40, com hard top — agora está oferecendo, por enquanto ainda como modelo importado (mas com produção nacional já programada), a F45, lançada na Itália há pouco mais de um ano. Neste modelo, o mais novo da sua linha de barcos com duplo comando e projetado para usar apenas propulsão IPS, a proposta do estaleiro foi oferecer um barco com o (bom) espaço extra de um flybridge e, ao mesmo tempo, a agilidade de uma lancha de comando aberto.

Acima de tudo, a F45 é bonita, de estilo agradável e com distribuição interna versátil, que reforça a sua vocação para o uso familiar. Permite dois ou três camarotes a bordo (o comprador escolhe) e é espaçosa, tanto na sala quanto na praça de popa e no flybridge, ambos muito

bons em relação ao comprimento do casco. No nosso teste, provou ter, também, fortes qualidades de construção e navegabilidade, e mostrou ser capaz de disputar o mercado em pé de igualdade com os modelos nacionais já consagrados do gênero. Menos, talvez, no preço, que por conta das pesadas taxas de importação, ainda é meio salgado: em torno de R\$ 2 650 000, com dois motores IPS 500, de 370 hp cada, na versão standard, ou cerca de R\$ 2 700 000 (por volta de R\$ 50 000 a mais) na opção IPS 600, com dois motores de 435 hp cada, como na lancha testada. São cifras que ainda pesam no bolso e a distanciam dos concorrentes brasileiros, mas a boa notícia é que a F45 também será construída no país, na nova fábrica que a Sessa está montando em Santa Catarina, prevista para começar a funcionar no próximo ano. E isso, fatalmente, lhe dará um preço bem mais competitivo.



Janelas bem grandes na superestrutura

Cabine com duas suítes e um camarote

Casco bem afilado na proa

ESTILO MODERNO
A Sessa F45 é uma lancha de estilo jovem e navegação esperta, mas um pouco conservadora no desempenho

ALTO E ABRIGADO

O flybridge fica 2,15 m acima do cockpit e se estende quase até a popa, dando uma boa proteção para a praça de popa, onde há um sofá e uma mesa de refeições para quatro pessoas



SALA E COMANDO

Janelas envolventes dão excelente visão no posto de comando interno, mas não tanto para a popa — razão pela qual há uma câmera para as manobras de ré. Atrás dele, fica a sala, com amplo sofá em U, servido por uma mesa dobrável



BONS DISFARCES

Na sala, um armário espelhado esconde uma tv de embutir, uma máquina de gelo e um frigobar. Acima dele, num armário menor, ficam os equipamentos de áudio e vídeo e o quadro de disjuntores



COZINHA NA SALA

Na versão com três camarotes, a cozinha fica no meio da sala, beneficiada por uma iluminação natural abundante e por bons armários. Mas sua geladeira é pequena



PAIOL EMBAIXO

O solário de proa, que além de pegadores tem porta-copos e até alto-falantes embutidos, fica sobre um paiol que pode guardar salva-vidas, cabos e as capas da lancha



PROA LIMPA E SEGURA

A F 45 tem vários cunhos, todos de bom tamanho, para amarrações e ancoragens seguras. E, no paiol de proa, há um prático chuveirinho, para tirar a sujeira da âncora antes de guardá-la



AQUI OU ALI?

O flybridge, com 16,5 m², é um dos maiores da categoria e, também, muito bem projetado. O sofá da proa tem encosto que pode ser usado em duas posições, para separá-lo ou uni-lo ao solário



O flybridge desta bonita e bem projetada lancha é um dos maiores da categoria

PEÇA NA ESCADA

O fly, com mesa e minicozinha na parte de trás, é bem completo, mas o seu acesso é complicado, porque a escada é muito inclinada e os degraus um pouco estreitos



A cozinha fica na sala ou na cabine. Depende do número de dormitórios, que podem ser dois ou três

Como ela é

O projeto da F45 é voltado para os passeios com a família. Por isso, tem bastante espaço para banhos de sol e ambientes confortáveis para pernoites a bordo. Traz, também, algumas sacadas inteligentes. Como o sofá e o solário de proa no flybridge, que podem ser unidos ou separados, formando assim um solário maior ou menor, conforme a posição do encosto do sofá, que permite ser colocado no meio deles ou apoiado na lateral, no guarda-mancebo. Já a sala, muito bem iluminada por grandes janelas na superestrutura, tem posto de comando confortável e com excelente visão do piloto para frente e para os lados, mas não tão boa assim para a popa. Tem, também, tv de embutir com acionamento elétrico e sistemas de áudio e vídeo disfarçados em um armário com portas espelhadas, que também esconde os disjuntores e relógios dos tanques de água. A cabine, por sua vez, é bem dividida e pode ter uma suíte de casal e dois camarotes de solteiro, todos com camas onde se dorme sem apertos (mas, neste caso, com a cozinha junto à sala), ou apenas uma suíte e um camarote (com a cozinha junto a estes cômodos). Mas o principal destaque desta lancha é mesmo a configuração e o tamanho do flybridge, com nada menos que 16,5 m² de área e muito bem aproveitada. Ali cabem dez pessoas, além do piloto, distribuídas em dois sofás e um amplo solário, bem protegidas por um grande quebra-ventos na proa e um guarda-mancebo eficiente e firme. Seu único pecado é a escada, muito íngreme e com degraus estreitos.

DIVISÃO VERSÁTIL

As camas são grandes, mesmo na versão com três dormitórios. Nela, a cozinha sobe para o meio da sala e vira uma espécie de bar (ao lado)

Fotos Divulgação

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** dentro e fora da Baía de Guanabara
- **CONDIÇÕES:** ventos de 13 nós, mar levemente mexido, com ondas entre 0,50 e 1,00 m
- **A BORDO:** 3 pessoas, 750 litros de combustível e 450 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 motores diesel Volvo IPS 600, de 435 hp cada, com hélices contrarrotantes de nibral de 3 pás, modelo T3, e relação de transmissão de 1,85:1.

QUEM FAZ

A F45 é produzida na Itália, pelo estaleiro Sessa Marine, fundado em 1958, que também já fabrica alguns modelos em Santa Catarina — em breve, a F45 será mais um deles. Para saber mais, acesse www.sessa-marine.com.br ou ligue 48/3278-1169.

Como navega

Por conta do seu formato afilado, principalmente na proa e por suportar um flybridge tão grande e alto, era de se esperar que a F45 balançasse um pouco além da conta. Mas, no teste, ela provou ser bem mais estável do que o previsto. A maciez do casco ao cortar as ondas foi outra ótima surpresa, quando cruzamos ondulações bem formadas de cerca de um metro, com mar mexido em todas as direções. Já nas medições de velocidade suas marcas foram as de um barco esperto, todavia longe de serem empolgantes e aquém da performance esportiva imaginada pelo estaleiro e sugerida pelas linhas do projeto, que é arrojado e jovem. Em regime de cruzeiro, a Sessa F45 navegou a confortáveis 25,2 nós, consumindo 124 litros de diesel por hora, o que lhe confere uma autonomia de 259 milhas. Já a velocidade máxima, neste caso com mar liso e em águas abrigadas, foi de 30,2 nós e a aceleração do repouso aos 20 nós, 9,7 segundos, boas e condizentes marcas para o seu porte e a motorização utilizada. ⚓

COM FLY E ESTÁVEL

O casco é estável, apesar do fly alto e grande. Já o cockpit (abaixo) pode ter um útil toldo de tela



COM QUEM CONCORRE

A F45 disputa o mercado com duas lanchas importadas e duas nacionais. São elas:



Azimut 45

Outra italiana moderna e bem-acabada, com dois ou três camarotes — um deles, uma suíte de boa área à meia-nau. Usa motores de centro



Cranchi Atlantique 43

Também importada da Itália, feita para propulsão IPS e com acabamento impecável. Tem duas suítes e a de meia-nau é enorme. Já o fly é menor



Armada 440 Sport Fly

Muito bonita, bem-acabada, com duas suítes ou três camarotes e propulsão de centro. Versão derivada de um modelo HT, tem flybridge, mas não tão grande



Intermarine 42

Tem duas suítes, minicozinha na popa e cabine de marinheiro. Seu flybridge é bem pensado e o casco navega com firmeza. Usa motores de centro

RESUMO



pilotagem

A posição é excelente e os instrumentos e manetes da motorização estão bem localizados. A visão da popa não é boa, mas há uma câmera de série que ameniza o problema.

paióis

Há bons compartimentos no flybridge e no cockpit. Debaixo do solário de proa, há um paiol bem largo. A cabine, contudo, carece de paióis para malas e mantimentos.



cockpit

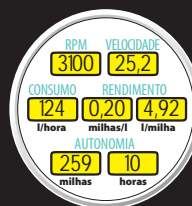
É simples, mas grande para uma 45 pés. Na popa, atrás do sofá, pode ter um toldo de tela (opcional), para aumentar a privacidade e barrar o sol sem escurecer o ambiente.



desempenho

Com dois motores IPS 600, foi de zero a 20 nós em 9,7 s, boa marca para o seu peso. Já o cruzeiro foi de razoáveis 25,2 nós com autonomia de 259 milhas. E a máxima de 30,2 nós.

Navegação em cruzeiro



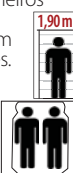
construção

Laminação manual em fibra maciça no fundo e costado. Convés em sanduíche de fibra com núcleo de espuma de pvc. Falta revestimento acústico na casa de máquinas.



cabine

Tem dois banheiros e dois ou três camarotes com camas grandes. Dependendo da versão, a cozinha fica na cabine ou na sala.



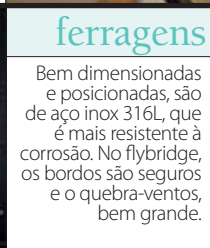
motores

Aceita dois Volvo IPS 500, de 370 hp cada, ou 600, de 435 hp, como os do teste, que pareceram adequados. Com a potência menor, pode perder agilidade.



elétrica

As baterias ficam longe da água e toda a fiação é estanhada e codificada. Os chicotes não têm emendas nem soldas e há proteção por circuitos cerâmicos.



ferragens

Bem dimensionadas e posicionadas, são de aço inox 316L, que é mais resistente à corrosão. No flybridge, os bordos são seguros e o quebra-ventos, bem grande.



hidráulica

A instalação é impecável, mas o tanque de água, de 560 litros, é modesto para um fim de semana com as seis pessoas que esta lancha acomoda nos pernoites.



Pontos altos

Flybridge muito grande

Construção benfeita

Navegação macia e estável



Pontos baixos

Visão ruim para a popa

Falta revestimento acústico

Escada do fly inclinada demais

Principais equipamentos

Bow thruster • 2 joysticks p/ manobras • flaps hidráulicos • guincho elétrico • teca no cockpit e plataforma de popa • câmera de popa • plataforma hidráulica c/ guincho • monitor multifuncional de 12 polegadas no flybridge e de 14 polegadas c/ interface para os motores na sala.

Principais opcionais

Gerador • ar-refrigerado de 60 000 btu • farol c/ controle remoto • toldo de embutir na popa • capota bímíni na proa.



Quanto custa

Cerca de R\$ 2 700 000 (com dois motores IPS 600, ou cerca de R\$ 50 000 a menos, com IPS 500)

É assim

■ Comprimento total	14,27 m
■ Boca	4,38 m
■ Calado com propulsão	1,10 m
■ Borda-livre na proa	1,72 m
■ Borda-livre na popa	1,33 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,98 m
■ Altura no banheiro	1,90 m
■ Combustível	1 272 litros
■ Água	560 litros
■ Peso sem motores	15 600 kg
■ Peso dos motores	1 802 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	14/6
■ Projeto	Sessa Marine