

XSEA 42



Uma nova forma de navegar




Propulsão
IPS, com duas
opções de
potência

Popa aberta, com
guarda-mancebo
que lembra um
parapeito

Minicozinha
e dinetes que
viram solários

Cockpit bem
largo e muito
espacioso

Construção
robusta, com
laminação
por infusão



Fabricada na Europa e com design para lá de moderno, a Xsea 42 chega ao Brasil inaugurando um novo estilo

A crescente onda de estaleiros estrangeiros interessados em vender seus barcos para os brasileiros trouxe para o Rio Boat Show deste ano algumas marcas que são novidades por aqui. Entre elas, esta aqui, a Xsea Yachts, de Mônaco, que, na intenção de vender e, depois, até produzir seus barcos no nosso país, exibiu a inovadora e muitíssimo interessante lancha Xsea 42, de 42 pés. Trata-se de um modelo cabinado tipo UB, com comando central como o das lanchas de pesca, mas destinado somente para passeios. Apesar de a sede da empresa ser em Mônaco, esta lancha, lançada oficialmente há cerca de quatro anos no salão náutico de Cannes, é construída na Espanha, pelo estaleiro Astromar, que já entregou 14 unidades na Europa e Caribe. Com projeto para lá de arrojado, excelente acabamento e um estilo ao qual ainda não estamos acostumados a ver em nossas águas, a Xsea 42 chamou bastante atenção no salão carioca.

Com isso, a Xsea animou-se a abrir um escritório comercial e de atendimento pós-venda no Guarujá e, ao mesmo tempo, buscar possíveis parceiros para construir a Xsea 42 (por enquanto único modelo da marca) também no Brasil, o que diminuiria consideravelmente o preço desta lancha, que, hoje, por ser importada, sai por cerca de salgados R\$ 2 000 000, com dois motores diesel Volvo IPS 600, de 435 hp cada, como a usada no teste. Não, não é barato. Mas, por hora, é o preço que se pagaria para ter um barco único, diferente e muito atraente. Além de navegar bem, como mostrou neste teste.

Console, com capota rígida e porta de vidro na cabine

Cabine de um só cômodo, sem divisórias internas

Casco alto e com boca bem acima da média



PRONTA PARA O PASSEIO

O cockpit é equipado ao gosto brasileiro, com frigobar, grelha elétrica, e portacopos, reunidos em uma bancada, que junto com outra bancada no lado oposto divide as áreas de comando e praça de popa.

BOA DE PILOTAR

No posto de comando, a visão é ótima para qualquer lado e os instrumentos são fáceis de ler e alcançar. Já o joystick dos motores é fácil de pegar só quando o piloto estiver em pé, pois ele fica inclinado e não na vertical, que é o ideal



POPA ABERTA

A área social, repleta de bons paíóis no piso, é formada pela plataforma, com escada dobrável, e a praça de popa, ambas no mesmo nível. Guarda-mancebos removíveis, bem firmes, porém baixos, fecham a parte de trás da plataforma, sem obstruir a visão de quem estiver nos sofás, mas, mesmo assim podem dar uma sensação de insegurança durante a navegação.





DEQUE SOLÁRIO

A praça de popa tem duas dinetes, lado a lado.

No entanto, dá para abaixar as mesas, com ajuste elétrico de altura, e uni-las aos sofás, para formar dois solários. Esta parte do cockpit é bem aberta, mas pode ser parcialmente coberta por um toldo retrátil, instalado atrás da capota do posto de comando.



O projeto desta lancha tem soluções bem práticas, que fazem dela um barco versátil



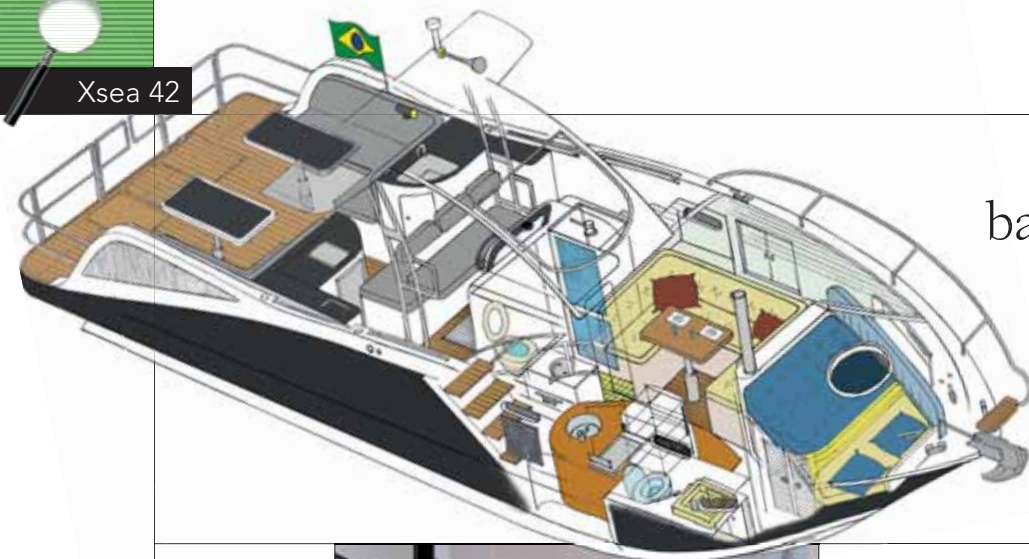
SEGUNDA CAMA

A cabine é ampla, alta e muito bonita, com uma grande cama de casal na proa e a possibilidade de transformar a dinete em uma segunda cama, mas esta um pouco apertada.

UM SOBRE OUTRO DESÇA

Os acessos laterais são um exemplo das boas soluções nesta lancha. O de bombordo, com degraus largos, sobe para a proa. Já o de boreste, desce para a cabine e tem porta de vidro que abre para cima.





Exceto pelo banheiro, não há anteparas na cabine, que, por isso não oferece muita privacidade

BEM ABERTA

O banheiro é bem grande e alto. Já a cama, na proa, fica parcialmente oculta do resto da sala apenas por uma persiana



Como ela é

A grande largura do casco, com 4,15 m de boca, o costado bem alto e o amplo espaço aberto no cockpit da Xsea 42 saltam aos olhos, logo à primeira vista. Sua proa, mais larga que a média da categoria, tem um solário bem grande, com 2,47 m X 2,03 m, e abriga uma cabine sem divisórias internas, tipo loft, com uma cama de casal bem comprida, com 2,25 m X 1,49 m, cozinha muito bem equipada, dinete para quatro pessoas (que pode virar uma segunda cama para dois, embora menor que a principal, localizada na proa) e um banheiro de ótimo tamanho, com 2,07 m de altura e boxe igualmente bom. A iluminação natural na cabine vem de claraboias no teto e pela porta de entrada, que é de vidro e abre verticalmente, tipo asa de gaivota.

O cockpit, enorme e com piso de teca, tem posto de comando central, com três assentos, para-brisa generoso e teto rígido, formando uma só (e bem firme) estrutura, além de uma escada lateral para o acesso à proa. Ao lado dele, fica uma minicozinha, com frigobar e grelha elétrica de um lado e um móvel com bancada e pia do outro. Mais atrás, na praça de popa (que é totalmente aberta, com um alto guarda-mancebo que mais parece um parapeito, separando-a da plataforma, de maneira que os dois ambientes viram uma coisa só), há duas dinetes, com mesas que, abaixadas eletricamente para serem unidas aos sofás, podem virar interessantes solários. E tem mais: se o sol castigar, há um toldo elétrico embutido na capota rígida do posto de comando, que protege bem toda esta área do barco. É uma lancha cheia de surpresas.



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** dentro e bem fora da Baía de Santos
- **CONDIÇÕES:** ventos de 5 nós, mar calmo e praticamente sem ondas
- **A BORDO:** 3 pessoas, 980 litros de combustível e 230 de água
- **MOTORIZAÇÃO:** 2 motores diesel Volvo IPS 600, de 435 hp cada, com hélices contrarrotantes de níbral, modelo T10 e relação de transmissão de 1,75:1.

QUEM FAZ

A Xsea Yachts é uma empresa de Mônaco, mas produz seus barcos em outro estaleiro, na Espanha. No Brasil, está abrindo escritório em Santos e pensando em produzir esta lancha aqui, no futuro. Para saber mais, acesse www.xseayachts.com




BOA PARA O SOL

A Xsea tem boas áreas abertas no cockpit e, na proa, um solário bem grande

Como navega

Por causa do casco largo e com V pouco acentuado, de 15 graus na popa, nossa expectativa era que sua navegação fosse agradável e ágil em águas calmas, mas não tão boa assim em mar mais mexido. Assim sendo, como no dia do teste o mar estava excepcionalmente tranquilo, nos afastamos da costa, além das 20 milhas, para avaliar a lancha em condições mais adequadas, aproveitando ainda as marolas dos grandes barcos que passavam por nós. E, contrariando o que imaginávamos, o barco mostrou-se bem navegador. O casco, bastante estável, impressionou ao cruzar ondas pela proa e a 45 graus com suavidade e ainda mostrou agilidade e precisão nas manobras. No teste, feito com dois motores diesel Volvo IPS 600, de 435 hp cada, opção mais potente para esta lancha, não conseguimos atingir a velocidade tope de 38 nós, garantida pelo estaleiro, mas, com excelente aceleração, em apenas 7,4 segundos, velocidade de cruzeiro de 30,1 nós e máxima de 34,2, a Xsea 42 nem de longe desapontou.

É verdade que para extrair o seu melhor desempenho foi preciso usar os "interceptors", um sistema de alinhamento do casco, da própria Volvo, que substitui os flapes tradicionais. Com menos de 60% de atuação dos interceptors, o casco ergueu muito a proa, prejudicando até a visão à frente, e não navegou tão bem assim. Mas isso, segundo o projetista do barco e dono da marca, não é um defeito e sim uma especificidade do projeto, feito para usar apenas a propulsão IPS e com este sistema interceptor, o que, neste caso, passa a fazer sentido. É mais uma novidade de uma lancha repleta delas. 



BONITO MAS...

O posto de comando tem três bancos e um grande parabrisa, que, ao mesmo tempo em que protege o piloto, pode prejudicar a visibilidade em mau tempo



COM QUEM CONCORRE

A Xsea 42 concorre diretamente com apenas uma lancha nacional, com estilo semelhante ao dela. É esta aqui:



Zonda 42

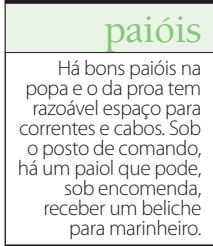
Também com popa aberta, mas com cockpit mais baixo e pernoite para um casal. É cerca de 60% mais leve, por ser parcialmente de fibra de carbono e kevlar, e tem desempenho esportivo. Usa dois motores centro-rabeta entre 300 e 320 hp e, completa, com sua motorização mais potente, custa cerca de 40% menos que a Xsea 42 importada.

RESUMO



pilotagem

Confortável, empolgante e com visão excelente. O painel é grande e os instrumentos bem posicionados. Só o joystick dos motores é que ficaria melhor se fosse na vertical.



paiois

Há bons paiois na popa e o da proa tem razoável espaço para correntes e cabos. Sob o posto de comando, há um paioil que pode, sob encomenda, receber um beliche para marinheiro.



cockpit

É grande e com ótima circulação. Tem minicozinha, um enorme solário na proa e duas mesas, com ajuste elétrico de altura, que, junto com os sofás anexos, viram bons solários.



desempenho

Esperta, saiu de zero a 20 nós em ótimos 7,4 segundos. Em cruzeiro, agradeu muito, com 30,1 nós e boa autonomia de 311 milhas. A máxima foi de 34,2 nós, um pouco abaixo do esperado.



construção

Muito benfeita, com costado e convés em sanduíche de fibra de vidro e madeira balsa, laminado por infusão. O fundo é em fibra de vidro maciça e com resina estervinílica.



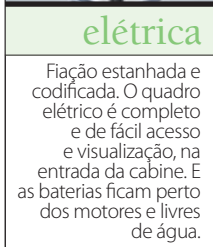
cabine

Aberta e ampla. Tem banheiro grande, 1,90m, boa cozinha e dinete reversível em cama de casal pequena. Já a cama principal tem 2,25 X 1,49 m.



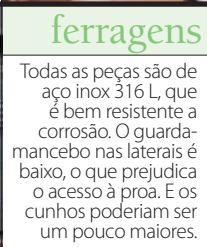
motores

Esta lancha aceita apenas dois motores Volvo IPS 500 ou IPS 600, de 370 e 435 hp cada. O conjunto testado mostrou-se bem balanceado e é o de maior potência oferecida.



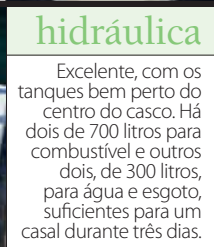
elétrica

Fiação estanhada e codificada. O quadro elétrico é completo e de fácil acesso e visualização, na entrada da cabine. E as baterias ficam perto dos motores e livres de água.



ferragens

Todas as peças são de aço inox 316 L, que é bem resistente a corrosão. O guarda-mancebo nas laterais é baixo, o que prejudica o acesso à proa. E os cunhos poderiam ser um pouco maiores.



hidráulica

Excelente, com os tanques bem perto do centro do casco. Há dois de 700 litros para combustível e outros dois, de 300 litros, para água e esgoto, suficientes para um casal durante três dias.



Pontos altos

Muito espaço interno

Design bonito e moderno

Navegação excelente



Pontos baixos

Guarda-mancebo baixo

Preço bem elevado

Cama para só um casal

Principais equipamentos

Joystick p/ a motorização • sistema de trim Volvo (interceptors) • gps/sonda c/ tela de 12 polegadas • gerador • tanque de contenção de esgoto de 300 litros • fogão de 2 bocas elétrico por indução • sistema automático anti-incêndio.

Principais opcionais

Ar-refrigerado • piloto automático • plataforma de popa estendida, submergível ou não • máquina de gelo • luzes subaquáticas • toca p/ marinheiro.



Quanto custa

Cerca de **R\$ 2 000 000** (com opcionais e a motorização mais potente, dois IPS 600)

É assim

■ Comprimento total	12,55 m
■ Boca	4,15 m
■ Calado com propulsão	1,05 m
■ Borda-livre na proa	1,77 m
■ Borda-livre na popa	1,40 m
■ Altura na cabine (entrada)	1,90 m
■ Altura no banheiro	2,07 m
■ Combustível	1 400 litros
■ Água	300 litros
■ Peso sem motores	9 200 kg
■ Peso dos motores	1 100 kg
■ Pessoas (dia/pernoite)	12/4
■ Projeto	Xsea Yacht Design