

NAUTICA



Setembro 2011 | Nº 277 | R\$ 1,99

www.nautica.com.br

Columna
435

Nacional, padrão
internacional



Plataforma de popa com 4 m² e minicozinha

Linhas com certa esportividade, mas clássicas

Madeira teca no convés e na cabine

Guarda-mancebo alto e bem seguro

Proa alta, com solário para duas pessoas

Cabine com 1,90 m de altura e duas suites



Velocidade máxima	35,1 nós (a 3 900 rpm)
Velocidade de cruzeiro	33,3 nós (a 3 500 rpm)
Aceleração	15,3 s (até 20 nós)
Autonomia	160 milhas (a 3 500 rpm)
Potência	700 hp (no virabrequim)

COLUMNNA SC 435

Brasileira bem-nascida

Esta nova 43 pés do estaleiro paulista Columnna não fica nada a dever às importadas recém-chegadas ao nosso mercado



Há três décadas, Eduardo Columnna criou o primeiro jet ski brasileiro. Era apenas o seu trabalho de conclusão no curso de desenho industrial, mas um protótipo tão bem bolado que acabou virando negócio — ainda que pequeno. Mas, depois, por conta dos jet boats, os rendimentos náuticos da empresa cresceram tanto que ela se tornou um estaleiro de fato. Hoje, depois de produzir seu milésimo barco, a Columnna está comemorando os 30 anos de sua marca com o lançamento da maior lancha que já produziu: esta cabinada de 43 pés, que chega ao mercado no exato instante em que várias marcas e modelos importados estão, também, desembarcando. E a boa notícia — tanto para ele quanto para os brasileiros — é que a Columnna 435 SC (a sigla vem de Sport Cruiser) não faz feio frente à concorrência de peso. Muito pelo contrário.

Ela parece ser um barco ainda maior, em razão do notável aproveitamento do espaço. Seu cockpit

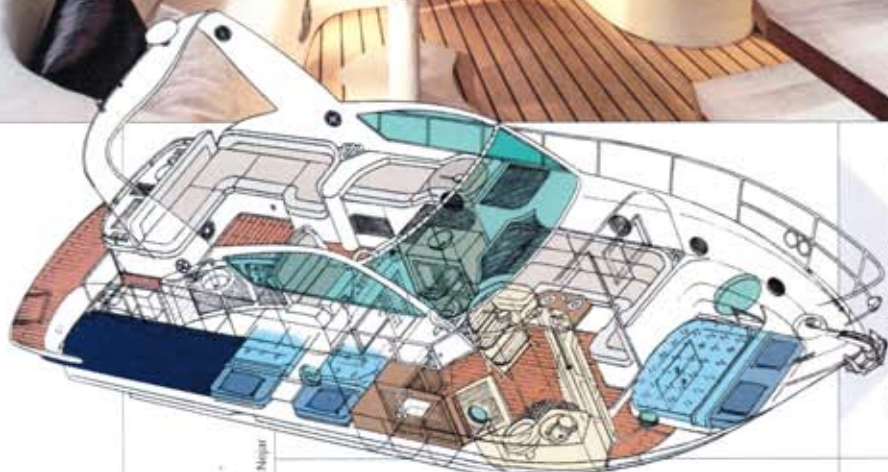
esbanja áreas livres e isso vale também para a cabine, que, mesmo assim, tem duas suites. Outro destaque é sua altura: 1,90 m, medida comprometida apenas na entrada do banheiro de meia-nau, que fica repentinamente baixa. Além do espaço, a SC 435 apresenta um acabamento caprichado, a começar pelo largo uso de madeira teca (até dentro da cabine!), tratada no próprio estaleiro. E a sua navegação, firme e macia, ao mesmo tempo, é outra agradável surpresa. Neste teste, sua performance não foi ruim, mas poderia ter sido substancialmente melhor com um aumento de, pelo menos, uns 40 hp nos motores — que eram dois Mercruiser de 350 hp cada. Faltaram alguns cavalos a mais. Mas, por outro lado, com esta motorização, seu preço (R\$ 1,28 milhão, com entrega prometida em apenas três meses) tornou-se bem competitivo frente às similares do mercado e, especialmente, às importadas. O que é outro apelo muito forte para uma lancha já com muitas virtudes.

DUAS VIRTUDES

As linhas do casco são bonitas, mas não tão arrojadadas. Navegando, a SC 435 é firme e macia ao mesmo tempo



POR DENTRO
O acabamento em teca (até mesmo na mesa de centro) é um dos destaques da cabine. Outro, a altura: 1,90 m.



Giovanni Najar

Em nenhum ponto esta lancha causa sensação de aperto. Menos ainda na cabine, bem espaçosa

Como ela é

À primeira vista, a Columna SC 435 não chama a atenção pelo arrojo do design. Ela não tem, por exemplo, grandes áreas envidraçadas, tampouco vigias-gigantes, como apontam as novas tendências. Prefere apostar em uma esportividade, digamos, "mais clássica", com o bonito para-brisa inteiro bem inclinado e uma targa de respeito. Basta entrar a bordo, porém, para notar três características que se estendem por todo este barco: a inteligente divisão do espaço, a decoração de bom gosto e o acabamento de qualidade. E isso não é pouco!

Ao lado do assento (duplo) do piloto, por exemplo, há uma espreguiçadeira bem larga. Segue-se uma pia com tampa e um gostoso sofá em J, para seis pessoas, que emenda com um solário reversível em outro sofá — este virado para a popa. Ainda nesta área há uma segura escada de três

degraus que leva a uma plataforma de popa com dimensões elogiáveis: 4 m². Ali, há, também, uma espécie de minicozinha embutida, com grill elétrico, pia e tábua de corte para peixes e carnes. Já o solário de proa, embora grande (1,88 m X 1,80 m) e suficiente para duas pessoas, poderia ser ainda maior, pois há espaço para isso.

Na cabine, a impressão de amplitude e conforto só aumenta. Tem sofá para cinco pessoas, uma bela mesa de madeira, sistema de entretenimento completo, boa cozinha (embora falte um freezer) e muitos armários. Os camarotes de proa (com cama de casal) e o de meia-nau (com camas de solteiro, mas reversíveis em casal) agradam em cheio também pelo tamanho, assim como os banheiros, que têm boxes altos e fechados. Ou seja, nenhum ponto desta lancha provoca sensação de aperto. É um modelo de 43 pés realmente digno de elogios.

DICA DE QUEM TESTOU

Esta lancha é muito gostosa de pilotar. Por isso mesmo, a utilização de manetes com comando eletrônico se torna quase que obrigatória, porque isso a deixará ainda mais fácil e prazerosa de levar.

COM QUEM CONCORRE

A SC 435 compete com cinco cabinadas, entre 40 e 43 pés. Duas são importadas. Confira:



Atlantis 40

Esta (ótima) italiana tem excelente acabamento, teto solar semirígido e duas suítes. Sua navegação é firme e equilibrada.



Monte Carlo 42

O sistema do fundo do casco faz esta lancha navegar esplendidamente bem e rápido. Tem, também, duas suítes.



Coral 43

Mais simples do que as outras, não tem camarotes fechados, mas acolhe quatro pessoas em pernoite. Tem cockpit grande.



Real PowerTop 41

Destaca-se pela ótima navegabilidade. Tem, também, duas suítes e uma ampla área ensolarada.



Smeraldo 40

Agora fabricada no Brasil esta 40 pés tem dois camarotes fechados e excelente navegabilidade.



BOM SONO

Tanto a cama do camarote de proa (ao lado) quanto as do camarote à meia-nau (abaixo e reversíveis em uma só, também de casal) são de bons tamanhos.



POPA, COZINHA E BANHEIRO

Os banheiros têm boxes altos e fechados. Já a cozinha — que oferece muitos armários — é quase completa. Falta apenas um freezer. A popa (abaixo), por sua vez, tem acesso seguro e uma espaçosa plataforma.





Como navega

A SC 435 navega com agilidade e maciez, mesmo nas manobras bruscas. Além disso, quase não vibra. Também é gostosa de pilotar, oferece um posto de comando bem dimensionado, com volante escamoteável e manetes à mão. Mas, como costuma acontecer em lanchas deste porte, o banco de comando, embora duplo e confortável, atende melhor na posição rebatida, pois a visão do piloto quando sentado é prejudicada pela moldura do para-brisa, na altura dos olhos. A melhor maneira de pilotá-la é apoiado no banco, quase em pé.

Se não há restrições com relação à sua navegabilidade, o mesmo não pode ser dito da performance — pelo menos com a motorização analisada... Neste quesito, a nova Columna deixou um pouco a desejar, especialmente na hora de acelerar: levou longos 15,3 segundos para ir do repouso aos 20 nós. É bem verdade que sua velocidade máxima (35,1 nós) e de cruzeiro (33,3 nós) ficaram dentro das expectativas para os dois motores de 350 hp que usava na ocasião. Mas também ficou claro que eles não são os ideais para empurrar este barco, de 7,8 toneladas. É vale destacar que, no dia do teste, os Mercruiser estavam usando rabetas Bravo III XR, que, em tese, tornam a propulsão mais eficiente.

Certo é que com uma motorização de maior volume e um pouco mais de potência, na casa dos 370 hp cada motor, por exemplo, o conjunto ficará mais equilibrado. Aliás, o próprio estaleiro se com-



PARADA OU NÃO

Navegando, esta lancha é muito agradável. Parada, também. Uma boa escada (ao lado) leva à plataforma de popa, onde há uma espécie de segunda cozinha (acima), rente à água, perfeita para churrascos

A pilotagem é ágil. Mas seria ainda melhor com motores um pouco mais potentes

prometeu a fazer a sugestão aos compradores.

Saber aprimorar o que já nasce bom é um mérito e tanto. Por isso, não deve ter sido à toa que o criador de um jet ski quase amador tornou-se, hoje, um dos construtores mais respeitados do mercado brasileiro. E sua mais recente lancha faz jus a isso. ⚓



COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Guarujá, SP
- **CONDIÇÕES:** ventos de 5 nós e mar calmo, com ondas de meio metro.
- **A BORDO:** 4 pessoas, 500 litros de combustível e 200 de água.
- **MOTORIZAÇÃO:** dois motores Mercruiser QSD 4.2L, diesel, de 350 hp cada, com rabeta Bravo III XR de hélices contrarrotantes de aço inox de 3 pás com passo de 24" e relação de transmissão de 1,81:1.

QUEM FAZ

O estaleiro Columna, na Grande São Paulo, já produziu mais de 1 000 barcos de diversos tamanhos, em 30 anos de existência — especialmente jet boats. Para saber mais, acesse www.columna.com.br ou ligue 11/4366.2800.

RESUMO

cabine



É muito agradável e iluminada. Tem duas suítes muito boas, com banheiros ídem e ambos com boxes fechados. Na meia-nau, as camas de solteiro podem ser convertidas em uma segunda cama de casal. Destaque ainda para a cozinha, quase completa e muito bonita.



desempenho

Ficou dentro do esperado para a potência dos motores, exceto na aceleração, que foi lenta demais, com 15,3 segundos do repouso a 20 nós. Já a velocidade final ficou em 35,1 nós. Em cruzeiro, navegou a 33,3 nós, o que lhe dá uma autonomia de 160 milhas.

pilotagem



Tirando o comando mecânico que estava duro demais, a pilotagem foi um dos destaques: ágil e esperta, com curvas suaves e excepcional resposta na transposição de ondulações de proa. O ângulo V de 20° na popa pede mais motor, mas torna a navegação excelente.

cockpit



Espaçoso e descomplicado, com ótima circulação e muitos lugares ao sol. A interligação com a popa é uma das grandes sacadas deste barco, e o piso em teca transversal amplia a sensação de espaço. Tem uma segunda cozinha com grill elétrico e pia.

ferragens



Seu guarda-manchete é um dos mais eficientes: alto e robusto. Além disso, dá um toque agressivo ao barco. Há seis cunhos, mas falta um reservado apenas para a âncora. Tudo em inox 316L, que evita corrosão. Tem corrimãos e pegadores nas passagens laterais do convés e escadas.

elétrica



Fiação estanhada e codificada. Quadro elétrico completo e bem visível na entrada da cabine. Jogo de chaves de baterias de fácil acesso na escada de popa de boreste. As quatro baterias ficam no porão, bem fixadas, acessíveis e bem protegidas da água.

construção



Excelente. É feita em fibra de vidro com laminação por infusão. Usa tecidos biaxiais com reforço tipo sanduíche e núcleo do tipo colmeia de polietileno — e resina isofrática, para evitar osmose. Tem fundo rígido com longarinas e travessas de reforço laminadas com overlap.

motores



É bem versátil nas ofertas. Aceita motores centro-rabeta diesel de 320 a 435 hp ou de 380 a 435 hp com eixo e pé-de-galinha. Pode receber também motores de 380 a 420 hp a gasolina, mas só de centro-rabeta. A melhor opção são dois 370 hp diesel com comandos eletrônicos.

paiois



Além dos paiois de âncora e da plataforma de popa, ambos grandes, há um espaço enorme atrás da escada de acesso à cabine e uma teca de marinho (opcional) debaixo do banco em J do cockpit, que podem ser usados também como depósito.

hidráulica



São dois tanques de diesel à meia-nau, com 375 litros cada, e opção de um reserva de 180 litros. O de água doce também fica à meia-nau, com apenas 225 litros, mas com opção de mais um, com a mesma capacidade. Já vem com três bombas de porão e com sistema automático.

COLUMNNA SC 435



Pontos altos

Navega bem e gostoso
Tem duas boas suítes
Ótimo padrão de construção



Pontos baixos

Altura na entrada do segundo banheiro
Exige motorização mais forte
Tanque de água pequeno

Melhor aproveitamento

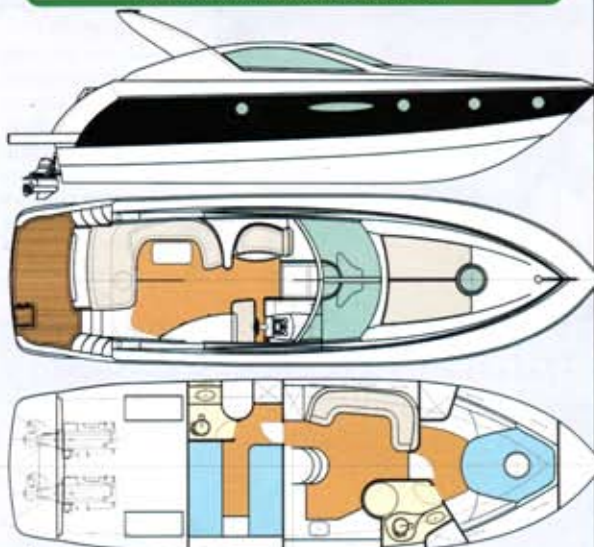


rpm	veloc. (nós)	consumo (litros/h)	rendimento (milhas/litro)	rendimento (litros/milha)	autonomia (milhas)	autonomia (horas)
1900	10,3	40	0,25	3,95	171	17
2300	13,5	57	0,24	4,25	159	12
2700	19,0	77	0,25	4,07	166	9
3100	27,4	93	0,29	3,40	199	7
3500	33,3	141	0,24	4,23	160	5
3900	35,1	161	0,22	4,58	147	4

A autonomia (baseada em 90% da capacidade do tanque) é dada em milhas náuticas. As velocidades foram obtidas com gps e o consumo, pelos instrumentos dos motores.

Quanto custa

Cerca de R\$ **1 280 000**
(com dois motores Mercruiser de 350 hp cada)



É assim

Comprimento total	13,26 m
Boca	3,95 m
Calado com propulsão	0,70 m
Borda-livre na proa	1,43 m
Borda-livre na popa	1,68 m
Altura na cabine (entrada)	1,95 m
Altura no banheiro	1,90 m
Combustível	750 litros
Água	225 litros
Peso sem motores	7800 kg
Peso dos motores	1 176 kg
Pessoas (dia/pernoite)	14/4
Projeto	Colonna Yachts

* Dados fornecidos pelo fabricante, exceto as bordas-livres e os pés-direitos.



Principais equipamentos

Kit guincho elétrico • âncora em inox com corrente 8 mm • antena de tv • ar-refrigerado • baterias de motor e serviço • boiler • paiol especial sob o cockpit • capota com fechamento total • carregador de bateria • chuveiro de popa (quente/frio) • cortinas da cabine • dvd player e sistema de som • tomada de cais • extintor automático de incêndio • farol com controle remoto • flapes • duas geladeiras • gerador de 9 kva • grill elétrico • guarda-mancebo em inox • ice maker • teca na cabine, plataforma de popa e cockpit • micro-ondas inox • painel elétrico (12/110V) • pintura externa personalizada • rádio vhf • sonda • toaletes elétricos com caixa de esgoto • transformador na tomada de cais • três tvs lcd.

Principais opcionais

Bowthruster • cafeteira • carreta rodoencalhe • guincho p/ jet ski na popa • inversor • lona de cobertura • radar com antena • toca de marinheiro • gps

