

## SUPERYATES

BÉNÉTEAU GRAND TRAWLER 62  
PARDO ENDURANCE 60

## PRUEBA VELA X YACHTS X5<sup>6</sup>

## EQUIPO

NOVEDADES 2022  
PANELES SOLARES  
BATERÍAS DE LITIO

## PRUEBAS MOTOR

22 MODELOS A FONDO



## TENDENCIAS

¿QUÉ CAMBIOS VEREMOS?



- » Mini-Transat » Transat Jacques Vabre
- » Vendée Globe » La Solitaire » Regata Ophiusa

**SOS**  **CÉANOS**

- » Wayward Sun, barco solar » Yanmar: hidrógeno a alta presión





WE WILL SAIL AROUND THE WORLD!

OUR YACHTS ARE DESIGNED AND BUILT  
TO SAIL WITH YOU TO ANY PART IN THE WORLD.



YYACHTS.DE

BY MICHAEL SCHMIDT YACHTBAU

SHOW ME THE BOAT FIRST...

COME TO VISIT US AT  
DÜSSELDORF BOATSHOW  
22.01 - 30.01.22 | HALL 16 - A23

[www.yyachts.de](http://www.yyachts.de)



CUSTOM

# SOLARIS POWER

LA ELEGANCIA SE UNE A LA CALIDAD



# 48

UN DISEÑO INIGUALABLE. ALTA ESTABILIDAD NAVEGANDO Y EN EL FONDEO. UNA PROA CON ARRUFO PARA UN SUAVE PASO DE LA OLA Y UNA NAVEGACIÓN SECA.



[WWW.SOLARISPOWER.COM](http://WWW.SOLARISPOWER.COM)

BOOT  
DÜSSELDORF  
22-30 ENERO 2022

PALMA  
BOAT SHOW  
27 ABRIL - 1 MAYO 2022

CANNES  
YACHTING FESTIVAL  
6-11 SEPTIEMBRE 2022

SALÓN NÁUTICO  
DE BARCELONA  
2022

FORT LAUDERDALE  
BOAT SHOW  
26-30 OCTUBRE 2022

PER CHI NAVIGA

Y AL COMPORTAMIENTO MARINERO



BOOT DÜSSELDORF | 22-30 ENERO 2022 | HALLE 5 - STAND 5C22

60

EL NUEVO OPEN WALKAROUND QUE DETERMINARÁ LOS ESTÁNDARES EN ESTE SEGMENTO DE EMBARCACIONES..

**solaris** *POWER*  
PER CHI NAVIGA

44 OPEN

48 OPEN

60 OPEN

| 48 LOBSTER

57 LOBSTER

70 FLYBRIDGE

ESPAÑA - NAUTICA MENGUAL - T. +34 965741211 - SALES@NAUTICAMENGUAL.COM  
PALMA DE MALLORCA - YACHT CENTER PALMA - T. +34 971 71 56 12 - INFO@SOLARISPALMA.COM

 **Discover the Difference...**



[www.karnicboats.com](http://www.karnicboats.com)





www.nauticayates.com  
ny@nauticayates.com

**Director**

Luis Bosch

luisbosch@nauticayates.com · Tel. +34 649 075 227

**Diseño y maquetación:** zeliaminguezlopez@gmail.com**Colaboradores:**

Javier Artiaga, Albert Brel, Kiku Cusí, Eva Dallo, Germán de Soler, Mercedes de Soignie, Mercedes Alcaide, Miquel Mallafre, Isidro Martí, Panxo Pi-Suñer Osés, Magalí D. S. Pinart, Albert Puerto, Mario Ruiz, Carlos Sanlorenzo, Carles Serra, José M<sup>a</sup> Serra, Santi Serrat.

**Ilustración:** Josep M<sup>a</sup> Ferrer.**Fotografía:**

Leonardo Cortés, Alfred Farré, Martínez Studio, Félix González Muñiz.

**Publicidad:**

**Directora comercial:** Mercedes Alcaide  
meralcaide@nauticayates.com  
Passeig Torrelblanca, 2-6.  
08172 Sant Cugat del Vallès (Barcelona)  
Tel. +34 610 709 086

**Distribuye: SGEL**

Avda. Valdelaparra, 29.  
28108 Alcobendas. Madrid.  
Tel. +34 91 657 69 00

**Suscripciones:** Mercedes Alcaide

Tel. +34 610 709 086  
meralcaide@nauticayates.com

**Suscripción anual:**

6 números: 24 euros (IVA incluido)  
Precio de este ejemplar: 4,00 euros  
Precio para Canarias y aeropuertos: 4,20 euros  
(IVA incluido)

**La Factoria Náutica, SCCL**

Passeig Torrelblanca, 2-6.  
08172 Sant Cugat del Vallès (Barcelona)  
Tel. +34 610 709 086

**Edita:**

La Factoria Náutica, SCCL.

**Director de edición:**

Luis Bosch  
luisbosch@nauticayates.com  
Tel. +34 649 075 227

**Redacción y administración:**

08172 Sant Cugat del Vallès (Barcelona)

**Imprime:**

Impreso en España (Printed in Spain)  
Rotimpres

**© La Factoria Náutica SCCL****Depósito legal:** B-18466-2012

ISSN 2014-721X

diciembre 2021 / enero 2022

Reservados todos los derechos

**Revista fundada en junio de 2012.**

Socios fundadores: Luis Bosch Fontcuberta,  
Mercedes Alcaide Tarazaga, Germán de Soler,  
Ruscalleda, Panxo Pi-Suñer Cañellas.



Impreso con papel ecológico -  
Cuidamos el Medio Ambiente

# Sí hay barcos

La incertidumbre hoy es denominador común en cualquier previsión que se quiera hacer sobre cualquier mercado. Sin embargo, el mercado náutico ha mostrado, y sigue mostrando, un excelente comportamiento en los últimos meses. No obstante, las listas de pedidos se prolongan en todas las marcas, y los plazos de entrega tienen un alcance, en no pocos casos, de más de un año. Parece ser —según los expertos— que los problemas de abastecimiento de componentes, equipos y materias primas se normalizarán en unos meses, igual que el transporte, que recuperará el equilibrio del movimiento regular de mercancías, la fabricación de chips, y tantas cosas más.

Hemos hablado durante las últimas semanas con representantes de algunos de los astilleros más importantes de Europa —digamos grupo Bénétteau-Jeanneau, Hanse, Bavaria, etc., por citar algunos de los principales—, que producen centenares de unidades anuales y, según sus previsiones, el año 2022 requerirá grandes esfuerzos para retomar el ritmo de producción prepandémico. Unas marcas han apretado el acelerador lanzando no pocas novedades, otras han mostrado un comportamiento más cauteloso, y no piensan incrementar su producción el próximo año. Son posturas, ambas, que representan apuestas bajo la sombra de la incertidumbre. Pero a pesar de ello, estas dos últimas temporadas el número de novedades ha sido impresionante, tanto por la cantidad como por la calidad de nuevos diseños, tanto a vela como a motor. Y, tanto en España, donde las cifras de matriculaciones han mostrado un importante incremento, como en los países vecinos de Europa, especialmente en el área mediterránea, las ventas han sido sorprendentes. A esto se ha sumado el mercado de las embarcaciones de segunda mano, que ha descendido a niveles de existencias prácticamente desconocidos en los últimos años.

Decir que los escaparates de las náuticas están vacíos es, desde luego, una exageración. Muchos importadores y distribuidores hicieron las previsiones pertinentes para disponer de embarcaciones, apostando por las novedades lanzadas en tiempos de inexistencia de salones (Cannes, Düsseldorf, Barcelona, etc.). Por esta razón los modelos que podríamos definir como “novedad” ha confluído en un solo año, y ha habido doble dosis de primicias. En cualquier caso, y a pesar de la adversidad de las circunstancias, la mayoría de astilleros tienen el propósito de cubrir toda la demanda y acometer un esfuerzo que les permita retomar un buen régimen de crucero en la producción. Lo que se ha venido en denominar como “la tormenta perfecta” por la concatenación de la falta de chips, de motores, la crisis de los contenedores, la escasez de algunas materias primas, o el fantasma del apagón, no creemos que sea un obstáculo insalvable para un sector como el de la construcción de embarcaciones de recreo, tan acostumbrado a capear temporales.

Durante la crisis financiera cerraron no pocas marcas, y por ahora, lo único que hemos visto, al menos en el mercado español y también en el resto de Europa, ha sido la aparición de, por lo menos en España, cinco marcas nuevas. Lo que decíamos, la incertidumbre son esos nubarrones que siempre acaban desapareciendo.

Luis Bosch  
Director



28 >>

Novedades.

>> 42



Paneles solares de nueva generación.

>> 60



Austin Parker 52 Ibiza WA

>> 126



El Maewan en las islas del Pacífico Sur.

>> 134



Mini-Transat.



Foto portada: Pardo E60 (Pardo Yachts)

### ACTUALIDAD

- 10 Valencia Boat Show by Insurnautic. Récord de visitantes.

### EMPRESAS

- 14 Noticias. **M.D.Pinart**

### ASTILLEROS

- 18 Lomac GranTurismo 11.0 y 12.5 Cruiser
- 19 Bavaria SR36.
- 20 Zodiac eOpen. Leopard 46 Powercat.
- 22 Silent 100 Explorer.
- 23 First 36.
- 24 Elan E6. Ibérica i29 Eco Solar.
- 25 Rand Escape 30.

### EQUIPO

- 56 Novedades. **M.D.Pinart**

- 28 Un invierno repleto de novedades. **A. Brel**
- 32 Cargadores de baterías. Energía plena.
- 36 Baterías de litio: la última tecnología. **A. Brel**
- 42 Paneles solares de nueva generación. **A. Brel**

### INFORMÁTICA A BORDO

- 50 Crear una red interna en el barco. **J.M. Serra**

### TENDENCIAS

- 54 ¿Qué cambios veremos? **G. de Soler**

### NORMATIVA

- 58 Oportunidad para ganar competitividad en el chárter. **C. Sanlorenzo**

### PRUEBAS MOTOR

**L. Bosch**

- 60 Austin Parker 52 Ibiza WA.
- 66 Sessa Key Largo 40 – Mercury Verado 600.
- 72 Swan Shadow 42.
- 78 Apremare Gozzo 35.
- 84 Rick 280.
- 90 Invictus GT 280S.
- 96 Quicksilver Activ 475 aXess.
- 100 Sacs 15 Strider.

### PRIMER CONTACTO

- 104 Silent 60.
- 106 Bavaria SR 41 HT.
- 108 Cayman 400 WA.
- 109 Bénétteau GT 36 OB.
- 110 Princess V40.
- 111 Rodman 1290 Evolution Fly.
- 112 Parker 800 Cruiser.
- 113 Girbau G28 Cabin.



Sessa Key Largo 40 -  
Mercury Verado 600.

66 <> 120



X-Yachts X56.



Bénéteau Grand  
Trawler 62.

148 <<



Pardo E60.

154 <<

- 114** Jeanneau Merry Fisher 795 Serie 2.
- 115** Magonís Wave e-550.
- 116** Joker Boat Clubman 22 Plus.
- 117** Maestrale 8.60.
- 118** Mirimare Sunrise 7.
- 119** AB Jet 380.

### PRUEBA VELA

- 120** X-Yachts X56. **G. de Soler**

### SINGLADURA

- 126** El *Maewan* en las islas del Pacífico Sur. **E. Le Lann**

### CRUCERO PRÁCTICO

- 144** Una cabeza blanca de tierra. **I. Martí**
- 146** Vela básica (I). Principio de Bernoulli. **J.M. Ferrer Sirvent**
- 147** Trucos. **A. Puerto**

## 134 OCÉANOS

K. Cusí

- » Mini-Transat. Decisión polémica.
- » Transat Jacques Vabre. Dos españoles en Class 40.
- » Vendée Globe. Ampliación a 40 participantes.
- » Transat Globe 5.80. Los 5.80 inauguran su aventura oceánica.
- » La Solitaire. Pep Costa destaca en La Solitaire.
- » XVIII Regata Ophiusa 2021. *Varano del desierto*, ganador absoluto.

## 142 SOS OCÉANOS

M.D. Pinart

- » El campeonato de la Serie E1 de embarcaciones eléctricas nombra a los productos Simrad socio oficial.
- » *Wayward Sun*. Un barco solar completa su viaje sin emisiones a Alaska.
- » Yanmar: primer repostaje del mundo con hidrógeno a alta presión.

## SUPERYATES

- 148** A bordo. Bénéteau Grand Trawler 62. Vivir en consonancia con el mar. **L.B.**

- 154** Pardo E60. Rediseñando conceptos. **G. de Soler**
- 160** Noticias. **M.D. Pinart**





## » Valencia Boat Show by Inurnautic

# Récord de visitantes

La 13ª edición recibió 22.570 visitantes en sus cinco días de duración, superando la cifra de años anteriores, con público nacional y extranjero, usuario de la náutica y comprador.

**T**ras cinco días de celebración, el Valencia Boat Show by Inurnautic cerró su 13ª edición, en la que se alcanzó una cifra récord de expositores y marcas presentes, así como de visitantes. El certamen valenciano, que en 2016 cambiaba a fechas de otoño para centrarse en la venta de embarcaciones nuevas y hacerse un hueco en el circuito de salones del Mediterráneo, crece y se consolida como una feria comercial de referencia.

La feria náutica valenciana experimentó un incremento este año de un 30% en superficie y logró colgar el cartel de completo a un mes de la apertura de puertas. La apuesta por una zona abierta al público y de acceso gratuito combinada con una zona profesional de exposición y venta de embarcaciones ha logrado un año más combinar el acercamiento a la náutica y sus deportes al público general con la actividad

comercial de los expositores.

“Esta edición de Valencia Boat Show ha demostrado el crecimiento anual de este evento, que tiene unas posibilidades ilimitadas”, aseguraba Eduardo Gil, director del salón.

### AUMENTO DEL VISITANTE INTERNACIONAL

Los 22.570 visitantes procedentes en su mayoría de la Comunitat Valenciana, pero también de Andalucía, Murcia o Madrid, así como un aumento significativo del número de extranjeros marcaron esta edición acogiendo a más de veinte nacionalidades diferentes.

### UN CERTAMEN DE NEGOCIO

El salón valenciano se posiciona como una feria de venta, última del circuito del Mediterráneo de

En la XIII edición del certamen náutico valenciano la satisfacción ha sido general por parte de los expositores.

salones y un certamen que propicia el cierre de operaciones, con el atractivo añadido de poder probar las embarcaciones a la venta.

### REGRESO DEL CLIENTE DE VELA

El interés creciente por las embarcaciones de vela también ha sido una sensación recurrente entre los distribuidores de embarcaciones. “Ha vuelto la gente de vela que estaba parada estos últimos años, buscando barco nuevo”, aseguraba Antonio Gadea, gerente de SportNautic.

Otros distribuidores como Juan Manuel Endrino, de Náutica AZA o Marcos Pérez-Manglano, de Arranche, distribuidores de Jeanneau y Dufour, respectivamente, también apuntaban al interés creciente por la vela.

“La afluencia ha sido de buena calidad y con muchas ganas”, señaló Pérez-Manglano, cuyos visitantes han sido principalmente de Murcia y Andalucía, además de valencianos.

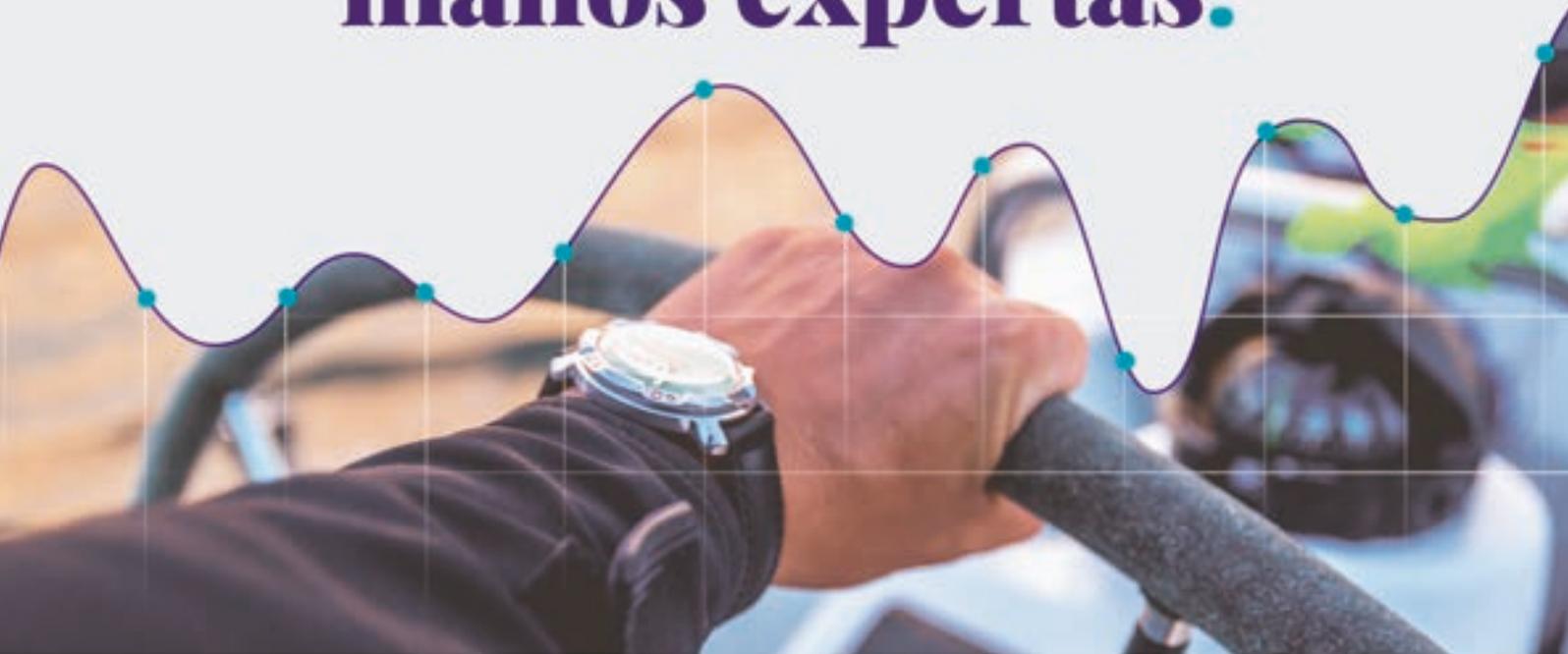
### ÉXITO DE ROPA, ACCESORIOS Y COMPLEMENTOS

La zona abierta al público ubicada en el Tinglado 2 es la que recibió la mayor afluencia de visitantes, con muy buenas sensaciones por parte de los expositores, en su mayoría de accesorios, actividades náuticas, gadgets, ropa y complementos. “Estamos muy contentos, hemos tenido clientes locales y algún extranjero, pero casi todos del mundo náutico”, declaró Silvia Gertrudis, de Ferragut Helly Hansen cuyos productos más vendidos fueron las chaquetas para navegar y complementos.

» [valenciaboat.com](http://valenciaboat.com)

» El salón valenciano, con un 30% más de espacio, ha visto un aumento de visitantes extranjeros. «

# En inversiones financieras también es importante ponerse en **manos expertas.**



LLEVAMOS 30 AÑOS GUIANDO A PEQUEÑOS INVERSORES DESDE LA INDEPENDENCIA Y TRANSPARENCIA QUE SOLO PUEDE GARANTIZAR OCU

- Asesoramiento de 30 analistas financieros.
- Estrategias de inversión y carteras modelo en función de cada perfil de inversor.
- Análisis e información de más de 6.000 productos financieros.
- Ventajas exclusivas en numerosos productos y servicios.

## Con unos resultados muy positivos para nuestros clientes

- Quien invirtiera 50.000 euros hace 10 años siguiendo las estrategias de OCU inversiones contaría hoy con entre 21.000 y 53.700 euros más (según perfil elegido) que aquellos que lo invirtieron como el inversor tipo medio español.
- Ahorro medio de 960€ al año en comisiones.
- Además, con el Convenio de Fondos OCU, retrocesiones exclusivas para los suscriptores de OCU Inversiones.

DÉJATE GUIAR POR OCU INVERSIONES



900 813 604



[www.ocu.org/inversiones](http://www.ocu.org/inversiones)



**OCU Inversiones**

El asesor financiero independiente

Situado justo a medio camino entre Barcelona y Valencia, el Parque Natural del Delta del Ebro es un humedal de importancia internacional, un destino singular rodeado de playas vírgenes y paisajes infinitos. Con infraestructuras náuticas y buenos puntos de anclaje, es ideal para deleite de los navegantes que buscan experiencias exclusivas con grandes dosis de naturaleza, aventura y sabores auténticos.



# DELTA DEL EBRO

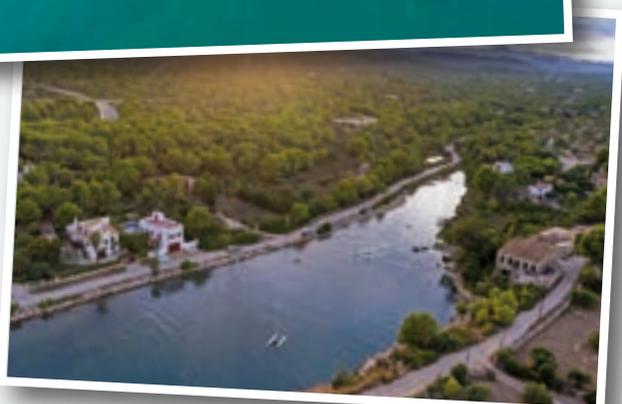
## Navegando por la Reserva de la Biosfera

**T**e imaginas un despertar entre el vuelo de cormoranes y garzas reales o grandes bandadas de flamencos rosados? Navegar por la costa del Ebro es como navegar por el paraíso. En el sur del Delta —entre el río, los arrozales y las lagunas— se abre la Bahía de los Alfaques, una zona de aguas tranquilas protegidas por el puerto natural que delimita el ismo del Trabucador y la Punta de la Banya. Y entre esa opulencia natural, cada tarde la entrada de los barcos de pesca es una de las estampas más populares del pueblo marinero de La Rápita. Des de la lonja, podrás sentir la vitalidad de este trasiego de gente y ver mercancías —pulpos, merluzas, rapes, galeras, langostinos, galeras— que son la base de la gastronomía local. Y si eres de los que disfruta de la buena comida, navegar hasta las mejilloneras —las plataformas de

madera que parecen flotar sobre el agua— permite conocer como se cultivan ostras y mejillones. Y degustarlos, claro. Porque algunas de estas estructuras están habilitadas para poder comer in situ el marisco más sabroso del mediterráneo, singular por la combinación de agua salada del mar y dulce del río donde se cría.

Pero en un territorio plano como este, el Delta se puede descubrir también a pie o en bicicleta. Entre lagunas y arrozales, encontrarás caminos recónditos y miradores de madera situados estratégicamente para observar una infinita variedad de aves: avetoros, moritos, patos, fochas, flamencos, etc.

Y si lo que quieres es disfrutar del paisaje a vista de pájaro sin dejar de tener los pies en el suelo, puedes subir hasta la Roca Foradada, uno de los puntos más altos de la Sierra del



## MÁS INFORMACIÓN

- » <https://www.deltaebrereport.com/>
- » <https://enlarapita.com/>
- » <https://terresdelebre.travel/>
- » <https://turismelarapita.cat/es/>

Montsià. Situada casi en paralelo a la costa es un rincón donde se llega a pie desde La Ràpita, en una excursión tranquila de entre tres y cuatro horas.

El puerto de La Ràpita encabeza la actividad náutica en la costa de Tarragona con 1.825 amarres deportivos. Éste es el puerto base de las rutas de charters náuticos que permiten descubrir la costa mediterránea. Hacia el norte —entre calas de roca y aguas cristalinas— los puertos de L’Ampolla, L’Ametlla de Mar y Calafat ofrecen todos los servicios para una buena navegación. Hacia al sur, desde Alcanar, el recorrido se adentra en la costa de Castellón. La ruta pasa por Vinaroz, Benicarló y llega a Peñíscola, ciudad fortificada. Desde el mar, el antiguo núcleo medieval sobre el peñón rocoso es una de esas estampas que nunca se olvidan.

## LAS ISLAS COLUMBRETES, PARAÍSO VOLCÁNICO

Son uno de los secretos mejor guardados del Mediterráneo y un tesoro que ahora también puedes descubrir desde La Ràpita. Son las Columbretes, un grupo de islotes y arrecifes ubicados unas treinta millas frente a la costa del Ebro. Un ejemplo de vulcanismo apreciable por el peculiar aspecto de las cuatro islas principales: la Grossa —la única habitada—, la Ferrera, la Foradada y el Carallot, que definen el perímetro de un viejo cráter. Por todo ello, este lugar es de una riqueza natural tan excepcional que hace treinta años fue declarado Reserva Natural. Desde el puerto de La Ràpita el viaje dura unas pocas horas. Y una vez en el archipiélago hay que anclar el barco en el puerto de Tofiño de la isla Grossa. La belleza de las Columbretes está en el paisaje pero, especialmente, bajo el agua, donde se esconde una reserva marina virgen. Su fondo está considerado uno de los espacios submarinos mejor conservados del Mediterráneo, por la riqueza de especies de flora y fauna. Un paraíso para los submarinistas.

La costa del Delta del Ebro ejerce también de trampolín hacia las Islas Baleares. Y con una escala en las Islas Columbretes, más fácil imposible!

## » Premio Nautic Tech del Salón Náutico de Barcelona



Los participantes y el ganador del premio Nautic Tech con Andor Serra, director general del Barcelona Clúster Nàutic.

El proyecto Nautic Proteus, una embarcación no tripulada dirigida por control remoto para rescates de personas en el mar, se proclamó vencedor de la tercera edición del Nautic Tech International Investment Forum, competición de start-ups que se celebró en el marco del pasado Salón Náutico Internacional de Barcelona y que tuvo, este año, a la innovación como principal eje temático.

Nautic Proteus se impuso a las startups Foilchemy, que ha desarrollado un software para el control de hidroalas; Jelurida, empresa que ha creado un modelo de gestión de amarres de barcos mediante el uso de tokens; Kanarasport, que ha lanzado una app para la gamificación de sesiones de deportes náuticos y Sinay, una plataforma digital de análisis de datos para navieras o puertos utilizando inteligencia artificial.

» [salonnautico.com](http://salonnautico.com)

## » 3-Lock gestiona la ciberseguridad marítima



La navegación, al igual que otros muchos sectores, se ha visto afectada en los últimos años, por una revolución tecnológica sin precedentes. Cada vez más y más embarcaciones utilizan sistemas sofisticados, que requieren una gestión del ciber riesgo.

La Tecnología de la Información y Tecnología Operacional a bordo se han interconectado entre sí y conectado con Internet. Esto ha traído un mayor riesgo de accesos no autorizados o ataques maliciosos a los sistemas de las embarcaciones y sus redes.

Ante el número creciente de ataques, en 2017 la IMO adoptó la resolución MSC.428(98) para la gestión del Ciber Riesgo Marítimo. En ella se alentaba entre otros, a que los ciber riesgos fueran adecuadamente tratados en el Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), en su primera revisión, no más tarde de Enero de 2021.

Fue una decisión acertada y en cierto modo, premonitoria, dado que, en los últimos 3 años, los ciber ataques han aumentado un 900%. A todos los niveles, desde ataques a grandes embarcaciones de transporte, a puertos, embarcaciones privadas y yates.

En este contexto surge 3-Lock, una empresa especializada en la gestión de riesgos cibernéticos, y el cumplimiento de la resolución MSC.428(98). 3-Lock está formada por Pere Palou, Jesús del Olmo y Marc Bosch tres jóvenes profesionales especializados en el sector marítimo y la ciberseguridad.

El equipo de 3-lock tiene como objeto que las embarcaciones tomen todas las medidas de precaución necesarias para evitar ciberataques, así como ofrecer formación

a los tripulantes para enseñar las mejores prácticas y cómo evitar tener brechas cibernéticas que, por desgracia, han dejado en evidencia lo mucho que está en riesgo: desde problemas en los sistemas de navegación o fallos en los ordenadores, hasta ataque de un virus gusano en los sistemas TI y TO, acceso a las cámaras de la embarcación, robo de información personal o escucha de las comunicaciones, quedando expuesta información privada sensible

Para prevenir y evitar los ataques, el equipo de 3-Lock identifica las amenazas específicas del tipo de embarcación y evalúa las vulnerabilidades enviando un experto a bordo que realizará revisión de la red y los equipos, e identificará las posibles amenazas y vulnerabilidades, evaluará la exposición al riesgo y desarrollará medidas de protección y detección, estableciendo planes de contingencia ante un ciberataque y de respuesta y recuperación de incidentes de ciber seguridad.

» [3-lock.com](http://3-lock.com)

Las brechas cibernéticas pueden dejar al descubierto las comunicaciones o la información privada o personal sensible.



## » El Clúster Nàutic Català entrega las distinciones de socio de honor

La junta directiva del renovado Clúster Nàutic Català otorgó las distinciones como socios de Honor de la entidad en reconocimiento a su trayectoria personal y profesional a Enric Alsina de Nàutica Palamós, a Concha Morenilla y Enrique Penalba de Comercial Skualo y a Miquel Nicolau de Astilleros Nicolau.

El acto, realizado durante el salón de Barcelona, contó con la presencia de Lluís Juncà, director general de innovación y emprendeduría; Luis Conde, presidente del salón, Amadeu Núñez y Miquel Guarner, presidente y secretario general del Clúster Nàutic.



Entrega del reconocimiento a la trayectoria profesional de Nàutica Palamós.

## » Varador 2000 incorpora un nuevo taller especializado en acabados



Varador 2000 incorpora un nuevo taller especializado en acabados y detailing en sus instalaciones de repair & refit del puerto de Arenys de Mar. La nueva empresa que ha fijado su actividad industrial en el astillero de Varador 2000 es ShineX, especialistas del sector en tratamientos de superficies interiores y exteriores. ShineX es una empresa especializada en top coats, pintura, tratamientos y acabados de todo tipo de superficies de embarcaciones. Ofrece un servicio integral: fondos, preparación de superficies, pintura, pulidos, sellados, top coats, tratamientos y detailing.

» [varador2000.com](http://varador2000.com)

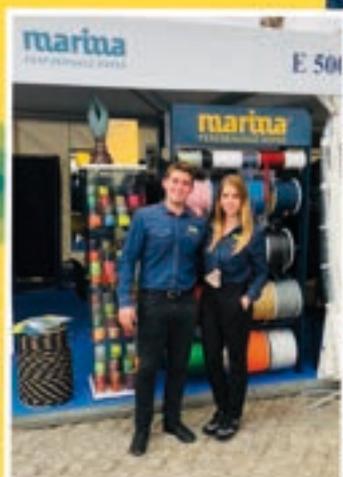
**marina**<sup>®</sup>  
PERFORMANCE ROPES

[www.marinaropes.com](http://www.marinaropes.com)

**marina**  
PERFORMANCE ROPES

Fabricamos y diseñamos cabos y cuerdas a medida según necesidades específicas de cada cliente.

Salón Nàutic Internacional de Barcelona.



MARINA PERFORMANCE ROPES, SL

C/ Antoni Gaudí, 3 nave 5 - Cabrera de Mar (08349) Barcelona - Spain

+34 93 759 45 74 / +34 638 97 03 71 - [mpr@marinaropes.com](mailto:mpr@marinaropes.com) - [www.marinaropes.com](http://www.marinaropes.com)





El equipo de Princess Yachts Barcelona frente a la oficina de Marina Vela, en Barcelona.

## »» Princess en Marina Vela

**P**rincess Yachts Barcelona (Magna Yacht Sales & Service) es el importador para España peninsular del astillero Princess Yachts, astillero que nació en Plymouth en el año 1965. La firma importadora cuenta con oficinas en El Masnou y la nueva en Marina Vela desde el pasado junio, y tiene presencia en Costa Brava, Valencia, Galicia y Madrid. Dispone de un equipo de ocho profesionales, dirigido por Kiko Fargas, y ofrece servicio integral mantenimiento a esloras de 15 a 30 metros, y postventa a Princess y AB.

Actualmente Princess fabrica más de 300 embarcaciones al año que navegan por todo el mundo y cuenta con dos plantas ubicadas en Plymouth donde trabajan 2.500 empleados. Con la fabricación de embarcaciones a motor desde 33 pies a 95 de eslora, este astillero, se ha ido convirtiendo en marca líder a lo largo de su historia. En 2008 fue adquirido por el grupo inversor L Capital 2 FCPR, financiado por LVMH (Moët Hennessy Louis Vuitton) y Groupe Arnault.

»» [princessyachtsbarcelona.com](http://princessyachtsbarcelona.com)

## »» Presentación de X-Yachts España

**E**l astillero danés X-Yachts ya cuenta con un nuevo distribuidor para España. Aunque la empresa inició su andadura en junio de 2021, su primera presentación al público tuvo lugar en los pasados salones de Barcelona y Valencia.

X-Yachts España está constituida por un equipo lleno de entusiasmo, pasión y ambición para brindarle al cliente no solo orientación y acceso a comprar su X-Yacht, sino también el servicio postventa en toda España.

Los servicios en Palma de Mallorca abarcan todas las formas de mantenimiento profesional, incluidos los trabajos de vigilancia y seguridad, reparaciones y mantenimiento que se llevan a cabo anualmente en el astillero para satisfacer las necesidades que exige un servicio completo. También dispone de servicio postventa en Valencia y Badalona y una red de contactos de servicio afiliados en toda España.

Las propias experiencias de los dos gerentes, David Green y Rodrigo Sanz, tanto en regatas y cruceros como en sus carreras profesionales, son su mejor carta de presentación. El australiano David Green, un

El equipo de X-Yachts Spain. De izq. a dcha. Silvia Reyero, David Green y Rodrigo Sanz.



entusiasta del deporte y la navegación y fundador de Greene Ocean Yacht Services en Palma de Mallorca, posee una larga experiencia con X-Yachts desde principios del año 2000 y directamente con el astillero desde 2003 dando servicio a la flota de propietarios de X-Yachts en Palma de Mallorca, especialmente en los campos de la preparación, la modificación y la optimización de embarcaciones para regatas

Rodrigo Sanz es CEO y fundador de Pro-Rigging en 2009. Además de tener más de 15 años en este sector, compite a nivel profesional en regatas alrededor del mundo.

Silvia Reyero, directora de operaciones es, por su parte, el engranaje del equipo y se ha sumergido de lleno en la creación de la nueva organización y en la atención y las relaciones con los clientes.

»» [x-yachts.com](http://x-yachts.com). [info@x-yacht-spain.com](mailto:info@x-yacht-spain.com)

## »» Reunión anual de Volvo Penta Centers

**E**l pasado mes de octubre tuvo lugar en Mallorca la reunión anual de Volvo Penta Centers de España y Portugal. La reunión contó con la presencia de Hanna Ljungqvist, vicepresidenta de Volvo Penta y responsable de Service Market Marine, que se trasladó desde Gotemburgo para exponer la estrategia de posventa de estos motores en los próximos años. En la reunión también se trató la situación del mercado y se analizó el catálogo de producto de los segmentos industrial y marino de Volvo Penta.

Durante una jornada los asistentes probaron el accesorio estrella Assisted Docking en una embarcación preparada por Volvo Penta Center para Mallorca y Menorca, en cuyas nuevas instalaciones tuvieron lugar algunas de las sesiones. También se trataron cuestiones relacionadas con el desarrollo de red, la nueva plataforma de comercio electrónico de Volvo Penta (VPShop) y os accesorios de conectividad como el Easy Connect, etc.

»» [volvopenta.com/es-es/](http://volvopenta.com/es-es/)

## » Premio de la NMEA al Fabricante del Año



Garmin ha obtenido cinco importantes premios de la NMEA, uno con el GPSMAP 8416xsv.

Garmin ha sido galardonada con el premio al Fabricante del Año por la National Marine Electronics Association (NMEA) por séptimo año consecutivo. Además de este reconocimiento, la firma ha obtenido el premio de Producto de Excelencia hasta en cinco ocasiones. Estos galardones son votados por los distribuidores NMEA especializados en la instalación de electrónica náutica, técnicos cualificados NMEA y otros fabricantes de electrónica naval.

Salvador Alcover, director general de Garmin Iberia, hace balance sobre lo que suponen estos premios para la firma: "Es un gran honor ser nuevamente reconocidos como el Fabricante del Año por la NMEA". Los cinco premios que ha recibido Garmin como Producto de Excelencia NMEA de este año son a la Mejor Pantalla multifunción (MFD), por el chartplotter GPSMAP 8416xsv de 16 pulgadas; al mejor piloto automático, por el Reactor 40 Hydraulic Autopilot; al mejor dispositivo de seguridad, por el equipo de mano náutico GPSMAP 86i que incluye funciones inReach; a la mejor aplicación náutica, por la aplicación gratuita ActiveCaptain; y al mejor dispositivo de entretenimiento por el Fusion Apollo RA770.

» [garmin.com/es-ES/](http://garmin.com/es-ES/)

Mallorca fue el escenario de la reunión anual de los Volvo Penta Centers de la Península.



# ELLEBOGEN

Nord Lock®

Tratamiento anticorrosivo Zinc Nickel

Superficie de adhesión del 90%



Especial motores  
2GM/2YM/3GM/3YM/3HM/3JH/4JH

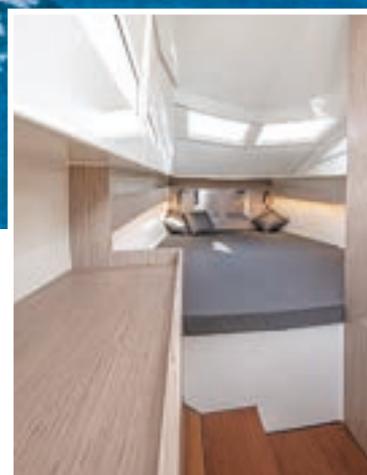
Los soportes marinos ELLEBOGEN® están diseñados y fabricados para ofrecer un óptimo grado de aislamiento vibratorio y durabilidad. Todos los soportes marinos ELLEBOGEN® son fabricados con componentes de alta calidad, así como un control exhaustivo de calidad previo a su expedición.

COMPRA ONLINE



WWW.ELLEBOGEN.COM

# Lomac GranTurismo 11.0 y 12.5 Cruiser



Lomac GranTurismo 11.0 Cruiser.

El astillero con sede en Milán liderado durante tres generaciones por la familia Lo Manto, presentó en el Yachting Festival de Cannes las nuevas GranTurismo 11.0 y 12.5 Cruiser. Creadas para combinar rendimiento y deportividad con la habitabilidad que ofrece una cabina de tamaño generoso para aquellos propietarios que no se conforman con salidas de día y quieren pasar algunas noches en fondeo o en puerto, el interior se completa con un baño y mucho espacio de almacenamiento.

Los nuevos modelos permiten versiones bimotor o triple.

La GranTurismo 12.5 Cruiser retoma el diseño del casco utilizado para el modelo 12.0 para ofrecer una navegación de alta velocidad con absoluta seguridad. Para el GranTurismo 11.0 Cruiser, en

cambio, el astillero se ha basado en el casco diseñado el año pasado para el modelo 10.5.

Ambos cascos están fabricados por infusión al vacío con resina de éster vinílico isoftálico, para una excelente resistencia mecánica, gran robustez y peso reducido. El gel-coat de Neopentyl garantiza la resistencia a los rayos UV, un aspecto brillante y no amarillea. Los tejidos son multiaxiales para reducir el grosor y el peso del laminado.

Una pequeña pero importante revolución es la "plataforma" de la zona de proa, sin que esto afecte de ninguna manera al diseño aerodinámico que es una característica distintiva de la familia GranTurismo, pero ganando un 30% más de espacio en la cabina, un baño de tamaño más generoso, una cama muy grande y múltiples áreas de

Lomac GranTurismo 12.5 Cruiser.

Los interiores pueden personalizarse en todos los detalles.

estiba. Con el mismo objetivo en mente, el diseño de la cubierta del 12.5 tiene un solarium espacioso en la popa que oculta una escotilla hidráulica que se abre para revelar una enorme área de estiba en popa con fácil acceso a los servicios de a bordo. Esta área de relajación en popa no existe en el modelo 11.0, pero desde el comedor hacia adelante, el diseño de la cubierta es idéntico en ambos modelos. El comedor en forma de U incluye la mesa, también disponible en una versión eléctrica que se puede bajar a ras del suelo cuando no se utiliza o elevar a la altura deseada. En el modelo 11.0, elevar la mesa a la altura de los asientos permite colocar colchonetes y crea un solarium de popa.

» En las nuevas Lomac GT destaca la habitabilidad lograda en la cabina. «



## Bavaria SR36



La SR36 se ha proyectado con todo lo que puede ofrecer un crucero deportivo de esta eslora.

También equipa un módulo de cocina exterior con encimera, fregadero y nevera. El diseño de la caseta y la consola evoluciona tanto en forma como en dimensiones para ofrecer una cabina más espaciosa y más protección en cruceros largos gracias a las consola y parabrísas más altos.

Dos grandes ventanas laterales de vidrio con ojos de buey inundan los interiores de abajo con luz, ayudados por dos ventanas delanteras y una gran trampilla de cubierta que proporciona otra fuente de luz natural y aire fresco.

La cubierta de proa ofrece una segunda área para tomar el sol con una borda elevada que confiere más seguridad al pasaje.

Finalmente, un nuevo configurador en línea permite a los propietarios crear su propio modelo personalizando cada detalle, desde la elección de los accesorios hasta la gama de colores para los tubos, cojines y tapizados.

➤ [lomac.it](http://lomac.it)

**T**ras el éxito del Bavaria SR41, el astillero alemán ha desarrollado una nueva línea de motor en términos de programa y de concepto. La segunda unidad de esta línea, el SR36 combina las características de un crucero familiar moderno de 10,83 metros —11,68 con la plataforma— con la máxima seguridad y confort a bordo.

Entre sus características más destacadas, hay que reseñar la plataforma de baño opcionalmente abatible hidráulicamente a ras del agua, el gran solárium acolchado de la cubierta de proa, los candeleros y pasamanos altos que confieren seguridad en la circulación por la cubierta, las ventanas del casco con portillos de ventilación abribles, y que se ofrece en versiones Soft Top, Hard Top y Open Top, esta última con parabrísas envolvente bajo para crear una mayor sensación de aire libre. También puede dotarse opcionalmente de una puerta corredera acristalada para cerrar el salón.

Además del solárium de proa, hay otro en popa con respaldo orientable que permite configurar una confortable zona de bañera con sofás en U, mesa y módulo de bar.

La consola es lo suficientemente grande para albergar dos pantallas de 12" y a su lado dispone de un asiento de acompañamiento con tumbona.

En la cubierta interior, la cabina de popa es transversal, con dos camas individuales y una chaise longue de 1,9 metros mientras que la de proa es doble y puede ser cerrada o abierta configurando un solo espacio con el salón. En la zona central dispone una dinete, el baño cerrado con ducha separada y una pequeña pero suficiente cocina con fregadero, armarios y un refrigerador de 80 litros.

El SR36 puede motorizarse con 2xVolvo Penta D4 de 300 caballos diésel, dos Volvo Penta de gasolina V6 o V8 de 2400 300 Hp, o 2xMer cruiser de gasolina DTC EC de 350 Hp.

➤ [clippermarinespain.com](http://clippermarinespain.com)

## Zodiac eOPEN

**T**orqueedo y Zodiac anuncian el lanzamiento de la nueva línea Zodiac eOPEN, una nueva gama de auxiliares semirrígidas eléctricas con tecnología Torqueedo. Como la primera gama completa de barcos 100% eléctricos después del E-Jet lanzada en 2017, estos nuevos modelos son un verdadero logro tecnológico y marcan una nueva era para ambas firmas. La gama se ha diseñado para los navegantes de hoy y de mañana, para hacer más accesible la navegación y para sortear los inconvenientes y obstáculos con que se encuentra quien quiere iniciarse: el costo a largo plazo, el mantenimiento, la reparación, la conciencia ecológica, el ruido... Los dos nuevos modelos son 100% eléctricos, sin mantenimiento, sin ruido, sin servicio, fácilmente almacenables, con menos contaminación, conducción simple y sensible y un precio asequible. Fáciles de usar y muy maniobrables, ofrecerán una autonomía de aproximadamente una hora a máxima potencia a una velocidad de 12 nudos. Los dos modelos iniciales serán los 3.1 y 3.4 y estarán dotados del sistema eléctrico completo Torqueedo que incluye motor, baterías y cargador.

➤ [zodiac-nautic.com/torqueedo.com](http://zodiac-nautic.com/torqueedo.com)



La nueva Zodiac eOpen 3.1 es 100% eléctrica.

## Leopard 46 Powercat



El interior se abre al salón exterior de proa, dotado con sillones reclinables.

**E**l Leopard 46 Powercat es el segundo catamarán de la nueva generación de Leopard Powercat, después del galardonado Leopard 53 Powercat.

Construido por el astillero sudafricano Robertson y Caine, ha sido diseñado para brindar comodidad y rendimiento en crucero.

Las áreas exteriores de la cabina son una extensión del interior, toda vez que el área de proa del salón, que ofrece una visibilidad de 360°, se abre a una zona de descanso exterior, dotada con sillones reclinables.

Entre sus características más destacables cabe reseñar la cabina de popa, sencilla y bien proporcionada y el salón principal con sofá en U con un gran comedor con capacidad para ocho personas cómodamente. El flybridge, con el puesto secundario de gobierno, dispone de un área de asientos acolchados con mesa y módulo de bar y cocina, todo ello protegido por un techo rígido moldeado, que incorpora un deflector a lo largo de su extremo de popa para reducir la entrada de turbulencias excesivas al solárium de popa del flybridge mientras se navega.

El Leopard 46 Powercat viene de serie en versiones de tres o cuatro cabinas con sus respectivos baños y la suite del propietario cuenta con un gran vestidor armario, escritorio y tocador doble.

Sus dos Yanmar 4LV250 le permiten una velocidad máxima de 25 nudos y de 13-15 nudos en crucero con una autonomía a este ritmo de unas 550 millas, si bien a velocidad económica de 6-7 nudos la autonomía puede llegar a 1.500 millas.

### Características

- **Eslora total:** 14,13 m
- **Manga:** 7,34 m
- **Calado:** 0,94 m
- **Desplazamiento:** 17.758 kg
- **Capacidad de combustible:** 1.850 l
- **Capacidad de agua:** 700 l
- **Motorización:** 2 x Yanmar 250 hp
- **Construcción:** Robertson and Caine.
- **Importador:** Hermanos Guasch. [hermanosguasch.com](http://hermanosguasch.com)

# INSTANTLY THRILLING



RYCKYACHTS.COM



**Nueva marca del grupo HanseYachts AG**  
**Un modelo, increíbles prestaciones: Pura aventura para ti**

#### DISTRIBUIDORES RYCK YACHTS:

PROBRAVA GROUP Empuriabrava 972 450 877 [info@probrava.com](mailto:info@probrava.com)

GR NAUTICA Balis 937 952 306 [info@mybalis.com](mailto:info@mybalis.com)

MARINA ESTRELLA El Masnou - Puerto Portals - Denia - Alicante 935 403 900 [comercial@marinaestrella.com](mailto:comercial@marinaestrella.com)

NAUTICA MENGUAL Teulada - Moraira 965 741 211 [gonzalo@nauticamengual.com](mailto:gonzalo@nauticamengual.com)

SEALINE COSTA BLANCA Torrevieja 965 708 542 [mark@sealinecostablanca.com](mailto:mark@sealinecostablanca.com)

MALLORCA BOAT SALES Alcudiamar 971 871 741 [nicolas@mallorcaboats.com](mailto:nicolas@mallorcaboats.com)

NAUTICA REYNES Mahón 971 365 952 [rosendo@nauticareynes.com](mailto:rosendo@nauticareynes.com)



**RYCK | 280**

# Silent 100 Explorer



Con entrega prevista para 2023, el nuevo Silent 100 Explorer, cuyo proyecto fue presentado en el salón de Cannes y que construye el astillero austríaco Silent Yachts, ha iniciado ya su construcción. Con 31 metros en total, una manga de 13,62 metros y un registro bruto de 440 GT, es un diseño de Marco Casali que ofrece la habitabilidad de un yate a motor monocasco de 40 o 50 metros gracias al ahorro de espacio que proporcionan sus dos motores eléctricos gemelos de 340 kW que le permiten una velocidad máxima de 14-16 nudos.

Está equipado con células solares que le proporcionan hasta 40 kWp, y un banco de baterías con capacidad de hasta 800 kWh.

Como todos los Silent, también el 100 Explorer está diseñado

para tener capacidades de cruce-ro por todo el mundo. La energía eléctrica renovable proviene de una serie de paneles solares en el techo rígido, que se desliza para revelar una terraza que también puede servir como un helipuerto. En comparación con el buque insignia anterior, el Silent 80, el nuevo 100 Explorer tiene una plataforma adicional y mucho más espacio tanto en el exterior como en el interior. Así, la suite principal tiene 51 metros cuadrados, mientras que la misma cabina del Silent 80 tiene 27 metros cuadrados. La comparación de las áreas exteriores de popa es de 105 metros cuadrados contra 61 metros cuadrados.

Las células solares proporcionan hasta 40kWp (kilovatios de potencia pico de salida del sistema) y la energía eléctrica solar

Este diseño de Marco Casali ofrece la habitabilidad de un yate a motor monocasco de 40 o 50 metros.

limpia se almacena en un banco de baterías con una capacidad de hasta 800 kWh. Acoplado a motores eléctricos gemelos de 340 kW a 700 rpm), el Silent 100 Explorer tiene una velocidad económica de 6-8 nudos, una velocidad de cruce-ro de 10 nudos y una velocidad máxima de 14-16 nudos.

Dos o tres generadores diesel,



## First 36

según la especificación solicitada, proporcionan energía auxiliar de respaldo.

El Silent 100 Explorer cuenta con cinco camarotes de invitados con baño en la cubierta principal y en el casco de estribor, además de un enorme camarote principal a toda la manga con oficina privada a proa de la cubierta principal.

La sección de popa de la cubierta principal está dedicada a un salón y comedor, mientras que la cubierta de popa abierta y con jacuzzi está configurada para tomar el sol y acaba en un balcón panorámico sobre el espejo de popa.

El puente de mando está en la cubierta superior (conectada con la cabina del capitán), donde también hay un salón y un bar con instalaciones para comer al aire libre.

La cubierta superior tiene más espacio para tomar el sol, un bar con fregadero, un segundo puesto de mando y un espacio debajo de los paneles solares deslizantes que se puede utilizar para operaciones de helicópteros o como gimnasio al aire libre.

La cocina, las cabinas de la tripulación (incluido un comedor) y los servicios se encuentran en el casco de babor. La tripulación tiene una escalera dedicada para acceder a todos los niveles de la cubierta para no molestar a los invitados.

Dispone también de garaje de carga lateral para un auxiliar tipo limusina de 7,5 metros entre los dos cascos y un auxiliar para la tripulación, más pequeño, así como de juguetes acuáticos.

➤ [silentyachts.com](http://silentyachts.com)

Los paneles solares se desplazan para dar lugar a un espacio de solárium y relax utilizable también como helipuerto touch&go.

**E**l nuevo Bénéteau First 36 viene a cerrar la brecha entre el desarrollo de alta tecnología en el mundo de las regatas de alta competición y los crucero-regata, permitiendo al mismo tiempo su uso como velero de competición y como crucero familiar gracias a los elementos móviles como la mesa de la bañera o parte de los bancos de la misma.

En su concepción, con un equipo de diseño encabezado por Sam Manuard —cuyos diseños se encuentran entre los más exitosos en las clases Mini, Class 40 y Imoca 60— y por el equipo neozelandés Pure Design and Engineering, —involucrados en los más extremos proyectos como los TP 52 y AC75, AC72, Imoca 60s y Club Swan— se ha buscado que incluso la versión estándar del First 36 planee completamente con una brisa moderada.

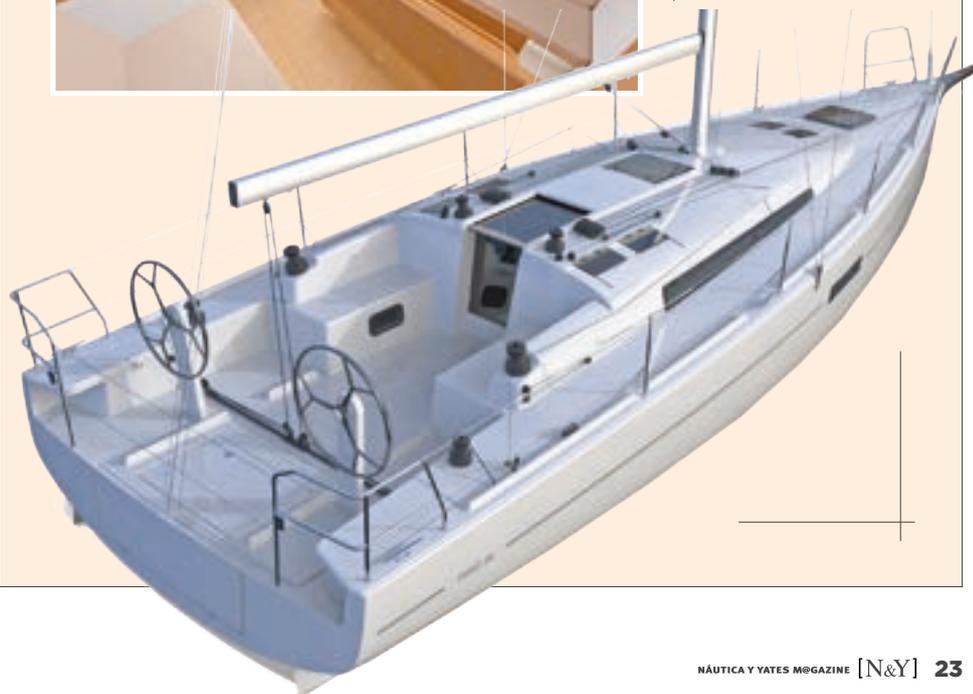
El First 36 posee un desplazamiento muy bajo, de 4.800 kg con un lastre de 1.550 kg, con el objeto de que incluso los navegantes aficionados puedan disfrutar desde el primer momento de la experiencia del planeo, y una distribución de la cubierta cuidadosamente diseñada para regatas tanto con tripulación reducida como con tripulación completa. Con un calado de 2,25 metros puede levantar una superficie vélica de 80 m<sup>2</sup> en ceñida y 180 m<sup>2</sup> en portantes.

Por su parte, el interior creado por Lorenzo Argento permite, debido a su amplia manga, unos volúmenes comparables al First 40.7, es práctico, con tres cabinas y una gran nevera central con superficie móvil.

La primera unidad se presentará en el salón de Düsseldorf y su precio base será de 198.000 euros sin IVA. ➤ [beneteau.com](http://beneteau.com)



El First 36 se ha creado para llenar el hueco entre los crucero-regata tradicionales y los planeadores de alta competición, sin perder su capacidad para salidas en familia.



## Elan E6



Elan E6.

**E**l astillero esloveno Elan vuelve a despertar el interés con la presentación del Elan E6, un crucero deportivo que será presentado en el próximo Boot de Düsseldorf, firmado por dos grandes del diseño: Humphreys Yacht Design y el gabinete italiano Pininfarina Studio. Si la gama Gran Turismo, con los modelos GT 5 y GT 6 estaban destinados a los navegantes amantes de las largas travesías, el nuevo E6 puede conceptuarse como un crucero rápido destinado a proporcionar satisfacciones

### Características

- » **Eslera total:** 15,30 m
- » **Eslera de casco:** 14,10 m
- » **Eslera de flotación:** 16,38 m
- » **Calado:** 2,80/2,40/2,95 m
- » **Desplazamiento:** 11.250 kg
- » **Lastre:** 3.267 Kg
- » **Capacidad de agua:** 370 l
- » **Capacidad de combustible:** 240 l
- » **Superficie vélica:**
- » **Mayor:** 68,56 m<sup>2</sup>/
- » **Foque:** 53,71 m<sup>2</sup>/
- » **Genaquer:** 201,7 m<sup>2</sup>
- » **Motor:** Volvo Penta 50/60/75 Hp o Yanmar 57/80 Hp
- » **Astillero:** Elan Yachts. [elan.com](http://elan.com)

en regatas de club y de altura, pero también capaz de complacer a una familia en crucero estival.

Entre sus rasgos más destacados destaca el doble timón y doble rueda sobre pedestales inclinados que surgen de las bandas dejando paso central en la bañera; la quilla en T; tres opciones de calado; casco en arista viva; mamparos de composite para aligerar peso y aparejo de carbono, incluido el botalón fijo.

Construido en infusión y tecnología 3D Vail, de serie se entrega con foque autovirante y seis winches y en la bañera dispone de grandes cofres y dos mesas gemelas. Como opción puede optarse por un módulo con grill, fregadero y nevera, así como elegir entre dos tamaños de plataforma de baño. La maniobra, con los cabos reenviados y cofres para drizas en la bañera, está pensada para que pueda ser gobernado por dos personas experimentadas pero el mejor partido se le sacará sin duda con tripulación completa.

El interior, acabado en roble claro y con muebles de ocume para aligerar peso, se ofrece en versiones de tres o cuatro cabinas y dos baños, con el salón en el centro y la cocina en L a babor.

La opción de motorización eléctrica se basa en un Oceanvolt de 15 kW o dos de 10 kW.

## Ibérica i29 Eco Solar

**E**l Ibérica i29 es la primera unidad del nuevo astillero Ibérica Yachts, fundado por un equipo de profesionales con más de 30 años de experiencia en el sector naval, pesca, ingeniería y construcción. El astillero fabrica en Murcia, con el entorno del Mar Menor como referencia y las salinas de San Pedro del Pinatar como paisaje.

El i29 se presenta como un Tender exclusivo, elegante y premium, creado para el Mediterráneo y sus playas, con zonas abiertas diseñadas para disfrutar al aire libre, siendo el único en su sector habilitado para 12 pasajeros.

Está exento del impuesto de matriculación dada su eslora de 7,99 metros, y posee una manga de 2,96 metros y un calado de tan solo medio metro.

Ofrece dos solariums, uno en proa y otro en popa, y dispone de un sistema de generación de energía solar integrado en el techo rígido, autosuficiente para todos los



Ibérica Yacht i29.

consumos abordo y sistema de carga de baterías.

Puede equiparse con uno o dos fueraborda de 300 o 400 Hp que le permiten una máxima de 40 nudos y una velocidad de crucero confortable de 25 nudos y dispone de 400 litros de combustible y 100 de agua. Está habilitado para 12 pasajeros y dispone de un baño. Su precio base es de 92.600. » [ibericayachts.com](http://ibericayachts.com)

## Rand Escape 30

Con el nuevo Escape 30, el astillero danés Rand Boats ofrece una lancha de alto rendimiento, compacta y moderna, con la mayoría de las comodidades que normalmente solo se encuentran en un barco por encima de esta eslora: espacio exterior y techo rígido y zona protegida para sala y comedor.

La cubierta está protegida de los elementos por un moderno techo rígido con un gran parabrisas abovedado. Bajo cubierta, se disfruta de iluminación natural y la espaciosa y moderna cabina habilita una cama doble y un baño minimalista con espacio vestidor.

El solárium triple en popa tiene acceso al mar desde la gran plataforma de baño con escalera.

El diseño, las características y el motor son altamente personalizables, y al igual que con toda la gama Rand, se puede elegir entre propulsión eléctrica o de combustible dentrofuera de borda Mercruiser o Mercury diésel simple o doble, o dos fuera de borda Mercury de 200 a 300 Hp. También puede optarse por la potente serie



eléctrica con un abanico de potencia nominal de 105-460 kW y batería de 47 a 234 kWh.

Dependiendo de la motorización que se instale, la Escape 30 puede llegar a alcanzar velocidades punta de hasta 50 nudos.

> [motonauticallonch.com](http://motonauticallonch.com)

Rand Scape 30.



astilux  
INNOVATIVE BOATS

Todas nuestras embarcaciones en : [WWW.ASTILUX.COM](http://WWW.ASTILUX.COM)



## HELLY HANSEN LUMINES JACKET

### La chaqueta con luz propia

La nueva chaqueta masculina de Helly Hansen diseñada para los meses de otoño e invierno, cuando las temperaturas descienden y la luz solar se resiste, está pensada para los desplazamientos urbanos y para los ciclistas; y también está disponible en un diseño para mujer. Cuenta con una serie de características funcionales, como la tecnología Vizite Dual, el tejido Helly TechProfessional y el sistema de ventilación H2Flow, que proporcionan la máxima, impermeabilidad, transpirabilidad y confort.

Para ofrecer la máxima visibilidad y seguridad, incorpora la cinta fosforescente Vizlite Dual Technology, que contiene microesferas de vidrio que actúan como reflectores de la luz así como cristales fotoluminiscentes, que absorben la energía UV que luego se emite como fuente de luz en condiciones de poca o nula luminosidad.

El sistema H2Flow mejorará el flujo general de aire y proporciona una óptima regulación de la temperatura.

» [hellyhansen.com](http://hellyhansen.com)



El sistema EVC 2 se amplía al rango de gasolina y motores diesel D8.

» Volvo Penta

## Nueva generación del sistema EVC

Volvo Penta ha mejorado la funcionalidad y las características de su sistema de control electrónico EVC presentado en 2003, mejorado en 2019 con el EVC 2 para los motores D4-D6 y amplía ahora el sistema a su rango de gasolina y motores diesel D8, con planes para hacerlo gradualmente disponible para los D11, D13, y D16.

El sistema EVC ha permitido a la compañía integrar las funciones, como el acoplamiento del joystick, el sistema de posicionamiento dinámico y el Glass Cockpit, desde el timón hasta la hélice.

Ahora, Volvo Penta anuncia que su sistema EVC 2, anteriormente solo disponible para los motores D4-D6, está disponible para su gama completa de gasolina para barcos de recreo y para motores diesel D8. El sistema también se ampliará al rango de motor D11, D13 y D16 DIESEL en 2022. El sistema EVC 2 también está totalmente aprobado por todas las principales sociedades de clasificación.

Las motorizaciones dobles de gasolina ahora también pueden beneficiarse de una experiencia mejorada al timón al integrar el joystick con el piloto automático de Volvo Penta lo que permite mantener el rumbo establecido, maniobrar con precisión, y gobernar cómodamente a todas las velocidades con solo una mano.

Una nueva característica clave es el asistente de mantenimiento a bordo, integrado en la plataforma, que informa a los usuarios de las fechas de servicio, al tiempo que ofrece la información de los servicios y diagnósticos anteriores en tiempo real. » [volvopenta.com](http://volvopenta.com)

SILWY

## Vasos y copas que no se caen

**A**bordo no se caerán nunca más los vasos, ni las latas, ni la copas. Silwy propone una solución definitiva con sus vasos magnéticos inteligentes, una interesante innovación. Las piezas Silwy son prácticas y fáciles de guardar. Son productos de alta calidad, realizados en plástico Titán, exentos de BPA, que llevan imanes integrados en la base, de modo que se unen con fuerza a los accesorios metálicos, tipo reposavasos de gel metálico de la misma marca Silwy. Las superficies como un pequeño tapete de Siwy

Los vasos y copas Silwy llevan un imán en la base que se une a una superficie adhesiva a cualquier parte, resistiendo cualquier inclinación o traqueteo.

se adhieren fácilmente a cualquier superficie, y por el lado exterior metálico se imantan las bases de las copas o vasos. Estos posavasos metálicos se pueden colocar tantas veces como se desee sobre cualquier superficie gracias a su capa de gel adherente en la parte

inferior, y retirarlos y reutilizarlos en otros lugares. Si la fuerza adhesiva disminuye, los posavasos se limpian con agua y su fuerza adhesiva se recupera después del secado. El precio de seis vasos con los posavasos es de unos 50 euros.

» [millanautica.com](http://millanautica.com)



silwy pads stick to any surface



G 28



» Especial equipo

# UN INVIERNO REPLETO de novedades

Los salones de otoño son el momento perfecto para los fabricantes de equipamiento para reencontrarse con los navegantes de recreo. Les ofrecemos en primicia algunas de las novedades más significativas que hemos podido encontrar.

» Albert Brel

## Receptor AIS de Furuno

Hay cambios en los receptores AIS: el FA40, receptor bifrecuencia Black Box, reemplaza al FA30 y se une al FA70. El FA40 proporciona todas las informaciones AIS críticas en tiempo real a los sistemas de navegación. En cuanto a conectividad, está equipado con cuatro puertos NMEA2000/1083 y USB. La antena GPS (GPA-C01) es opcional. El precio de este receptor es de 770 euros.



El FA40 proporciona todas las informaciones AIS relevantes en tiempo real.

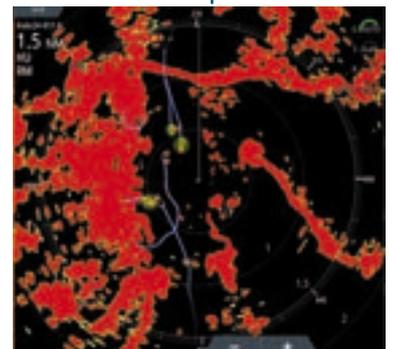


## Simrad pone a punto su software

Visualización de la alarma de objetivo peligroso con el nuevo software.

Las últimas actualizaciones de software de Simrad conciernen a la visualización de las pantallas multifunción y, sobre todo, a la interface del radar. Son mejoras que facilitan la visualización, el seguimiento y la vigilancia de los barcos, así como la identificación de aquellos susceptibles de constituir un peligro en la derrota del usuario. Los iconos del sistema automático de identificación (AIS) y los símbolos de los objetivos seguidos por el radar permiten identificar mejor los riesgos y pueden visualizarse en una sola presentación de pantalla. Hay, además, muchas funcionalidades incluidas en esta puesta al día que mejoran la conectividad, el confort y el control gracias a la integración de productos, especialmente la barra de control CZone® para la conmutación digital y la activación del SteadySteer™. La integración de Mercury también ofrece mejoras únicas, como la función Smart Tow que permite fijar velocidades óptimas para hinchables de arrastre como donuts o bananas, el esquí náutico o el wakeboard. Cada una de estas funciones se integra con sencillez en las pantallas multifunción de la marca.

Simrad actualiza su software con nuevas funciones, especialmente de visualización del radar.





Prepárese para un nuevo

# crucero de alto rendimiento

47 pies de diseño italiano, rendimiento excepcional,  
alta tecnología en composites y gran confort.

**elan™**

uncompromising since 1949

**boot**  
Düsseldorf

E6 ESTRENO MUNDIAL EN  
BOOT DUSSELDORF 2022



Elan GT6



Elan E6



Reserve una visita aquí:  
[https://landing.elan-yachts.com/  
shows-events/boot2022](https://landing.elan-yachts.com/shows-events/boot2022)

**AurumYacht**

Port Ginesta, Local 810  
08870 Les Botigues de  
Sitges, Barcelona

00 34 936654991  
[info@aurumyacht.com](mailto:info@aurumyacht.com)  
[www.aurumyacht.com](http://www.aurumyacht.com)

**SAILWAY S.L.**

C/ Cánovas del Castillo s/n  
Local 7  
36202 Vigo - Pontevedra

00 34 986 44 23 51  
[info@sailway.es](mailto:info@sailway.es)  
[www.sailway.es](http://www.sailway.es)

## Lucha contra la **polución**



Solide Vaiselle ofrece lavavajillas compuestos por ingredientes inocuos para el medio marino.

**A** bordo también se limpian platos. Para evitar el vertido de productos tóxicos o indeseados al mar, como los aceites o detergentes, la solución es escoger productos cero residuo compuestos por ingredientes biológicos. La marca Solide Vaiselle (<https://solide.bzh/>), fabricada en la Bretaña francesa, forma parte de este grupo de productos. Se compone de una base de lavanda, vinagre blanco y un perfume natural certificado por la norma privada europea COSMOS (cosméticos orgánicos naturales) y que no usan aceites esenciales que pueden alterar el medio marino. Se vende a granel en envase de cerámica y un solo recipiente equivale a cuatro botellas de 500 ml de líquido lavavajillas clásico.

De la marca Cottesea ([www.cottesea.fr](http://www.cottesea.fr)) hemos encontrado toallas de playa fabricadas a partir de algodón biológico. Este producto ecoresponsable está también realizado por bretones que se inspiran en sus viajes para estampar motivos cálidos, coloridos y originales.

## Vetus y la propulsión eléctrica

**T**ras el EP2200, la firma holandesa vuelve a la propulsión eléctrica completa con la gama E-Line. Es una solución todo en uno (propulsión, control, almacenamiento y alimentación eléctrica. Este nuevo modo de propulsión ha sido concebido para que sea lo más similar posible al de un motor intraborda clásico, pero eliminando ruidos y gases. Se ofrecen dos alternativa : eje (E-Line) y E-Pod. La gama E-Line equivale a motores térmicos de 5 a 22 Hp y es adecuada para barcos de 4 a 11 metros. El E-Pod equivale a 20 Hp térmicos y puede instalarse en barcos de hasta 11 metros y 7 toneladas.



La propuesta de motor eléctrico de vetus es una solución todo en uno.

## Nueva gama de **tejidos de Sumbrella**

Los nuevos tejidos de Sumbrella Plus llevan un revestimiento de poliuretano termosellable.

**S**umbrella ha equipado su gama Sumbrella Plus con un nuevo revestimiento de poliuretano, especialmente formulado para soportar las condiciones marítimas más extremas (rayos UV, lluvias intensas, sal, humedad, nieve, etc.). Fabricado con fibras patentadas de alta tecnología, ofrecen estabilidad dimensional a lo largo del tiempo, lo que reduce los efectos de alargamiento y encogimiento del hilo. Gracias a su nuevo acabado, Sumbrella Plus es ahora termosellable y soldable por HF con una cinta de soldadura para evitar las costuras y, por tanto, la infiltración de agua. También se hace más fácil el manejo y mantenimiento de la lona.



## Chaleco **Plastimo** para deportes acuáticos

**P**ara satisfacer las necesidades de los practicantes de deportes acuáticos y vela ligera, Plastimo ha unido fuerzas con Typhon para ofrecer una gama de chalecos multifuncionales. Entre estos, el AMROK es un modelo de 50 Newton, diseñado para personas de 30 kg. Precio: 40 euros.

El chaleco salvavidas AMROK está especialmente diseñado para el ocio acuático y la vela ligera.

El SX-350 de Plastimo es impermeable y flotante.



## VHF portátil de Plastimo

**P**ara cumplir con las regulaciones que requieren un VHF portátil, impermeable y flotante a bordo de todas las embarcaciones que navegan en las zonas 1 y 2, Plastimo ofrece el SX-350. Este modelo resistente al agua (IPX7), con una potencia de 3 vatios, ofrece una autonomía de 13 horas (5% transmisión / recepción, 90% en espera). Para cargarlo, está equipado con una entrada USB. Se proporcionan adaptadores de 12 voltios y 220 voltios. Precio : 89 euros.

## Nueva versión de software para NavNet TZtouch3 de

**E**ste software, disponible gratuitamente para todos los equipos NavNet TZtouch3, añade nuevas funciones y mejora las existentes. Entre las más significativas, podemos citar el Fish-It/Drift-It y el PBG (generador de batimetría personal). El primero es el punto en que se debería empezar la

deriva para pasar justo por encima del lugar de pesca deseado. Con el PBG, uno puede crear sus propias cartas de fondo profesionales.



Visualización de la nueva función Fish-It y Drift-It

## Garmin simplifica el atraque

**G**racias al sistema C.S.V. (cámara de visión envolvente) el acercamiento al muelle es más fácil. Consta de seis cámaras integradas, que ofrecen una imagen en tiempo real y una vista aérea de 360 grados alrededor del barco. La imagen, reproducida en una pantalla multifunción compatible, se puede ampliar para obtener una vista panorámica de un área específica. Dada la precisión que requiere su instalación solo están disponibles para su colocación en astillero.

El nuevo sistema de cámaras Garmin ofrecen una visión envolvente del barco.



# NAVEGACIÓN SIN LÍMITES

## Axiom+

**Más inteligente, más brillante y más resistente que nunca.**

Ahora, los mejores displays multifunción para la navegación son todavía mejores. Los Axiom+ han sido mejorados con el revestimiento HydroTough™ en sus displays IPS de alta resolución para mejorar el manejo de la pantalla e incluso esté mojada. Cuatro núcleos, GPS mejorado y la nueva cartografía LightHouse simplificarán la navegación y usted tendrá el control en todo momento.

# Raymarine®

raymarine.es

FOTO: MARK COOPER



o, cuando llegamos a puerto, la toma de corriente del pantalán. Pero el cargador cumple varias funciones más: por supuesto, recargar el grupo de baterías y alimentar los equipos de a bordo cuando llegamos a puerto, pero también y sobre todo mantener lo que se denomina una tensión de “floating” que es la tensión a la cual se mantiene una batería en carga para tener la certeza de que dispondremos de suficiente carga cuando la necesitemos.

### LAS ETAPAS DE LA RECARGA

La carga de una batería se hace generalmente en tres etapas o ciclos. Dependiendo de cada fabricante, del tipo de batería y de la tecnología que se use, lo que cambia es la tensión que determina el paso de una fase a otra y su duración.

La primera etapa corresponde a una carga intensa denominada carga inicial (bulk), en la que el cargador da el máximo de su capacidad y entrega la intensidad nominal constante hasta llegar a la tensión de referencia de la batería. Al final de esta fase, la batería estará cargada al 80% dependiendo del fabricante y tipo.

La siguiente fase es la de absorción cuyo objeto es mantener la tensión de referencia reduciendo paulatinamente la intensidad, de forma que en esta fase la batería se carga a un voltaje constante. Así pues, en esta fase la corriente de

# Cargadores de baterías ENERGÍA PLENA

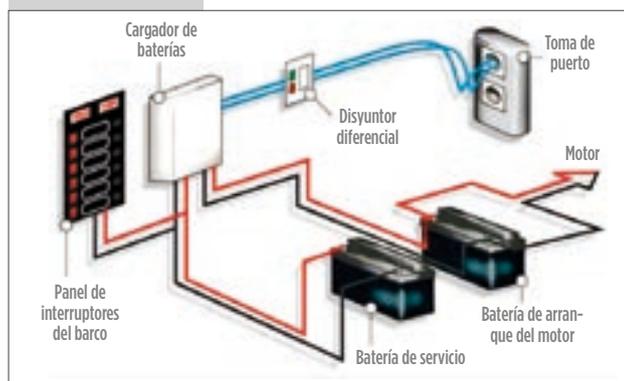
Contar con un cargador de baterías a bordo, especialmente en barcos muy equipados desde el punto de vista del confort y la electrónica, es no solo indispensable, sino que no hay que escatimar en calidad y prestaciones para ahorrarnos unos euros. La buena gestión del parque de baterías no solo nos evitará sorpresas, como quedarnos sin energía cuando la necesitemos, sino que es también un factor de seguridad.

No hay que escatimar a la hora de elegir un cargador de baterías, especialmente en barcos de crucero a bordo de los que sus propietarios emprenden suelen emprender cruceros largos acompañados de familia o amigos y que hoy en día están equipados con numerosos elementos que consumen grandes cantidades de energía. No hablamos solo de la electrónica —GPS, VHF, radar, sonda, piloto automático...— sino de otros elementos cada vez más frecuentes a bordo como el molinete del ancla, los winches eléctricos, los wc eléctricos, las bombas de agua dulce a presión, las plataformas abatibles eléctricamente, el microondas, las cocinas eléctricas, los refrigeradores y congeladores, la cafetera eléctrica o la iluminación interior, cada día más completa y compleja, aunque sea led y por tanto de bajo consumo.

Un buen equipo capaz de gestionar toda esta demanda de energía es pues hoy en día imprescindible, no solo para asegurarnos de que siempre dispondremos de una reserva suficiente de energía, sino sobre todo para recargar las baterías, evitar su descarga completa y alargar su vida útil.

Claro que esta función la cumple en navegación el alternador del motor

Entre la toma de puerto y el cargador debe haber siempre un disyuntor.

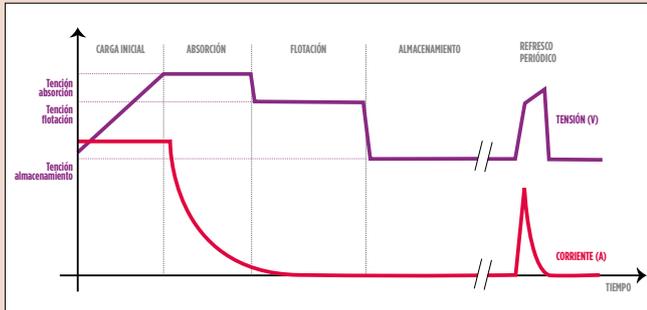




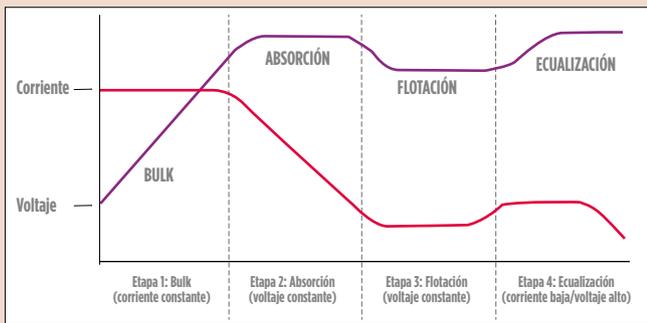
  
**ISLAND YACHTS**  
BROKER

**IMPORTADOR PARA ESPAÑA**  
+34 628 715 090 | +34 971 351 397  
sales@islandyachtsbroker.com  
www.islandyachtsbroker.com

## ¿TRES O CUATRO ETAPAS?



Carga de baterías en 4 etapas: carga inicial, absorción, flotación y almacenamiento.



Proceso de carga de una batería en tres etapas.

## Escoger el más adecuado

Los cargadores de tres etapas presentan el inconveniente de mantener una tensión de flotación suficientemente alta como para terminar de cargar las baterías y evitar la autodescarga, pero que resulta demasiado elevada si se va a dejar el cargador conectado durante un largo período.

Los cargadores de cuatro etapas finalizan el proceso de carga con una etapa de almacenamiento tras la fase de flotación. Esta etapa comienza tras un período de inactividad de unas 48 horas, y en ella la tensión se mantiene lo más baja posible. De manera regular, el cargador vuelve a la fase de absorción durante un breve período para compensar la autodescarga de la batería de forma que este refresco de la batería la mantiene siempre en perfecto estado para su utilización.

carga disminuye lentamente hasta que la batería se carga al 100%.

La tercera fase es la de flotación (floating), en la que el voltaje es constante y bajo. En esta fase la batería ya está cargada al 100% y lo que se hace es proporcionar la corriente necesaria para compensar la autodescarga, de manera que permanezca al 100% y podamos disponer siempre de una batería bien cargada

que permita usar los equipos y electrodomésticos de a bordo sin que la batería se descargue.

Los valores de la tensión para cada fase de carga son especificados por el fabricante de cada batería. El cargador debe permitir el ajuste manual de dichos valores para que el proceso de carga sea el ideal para nuestras baterías, y así preservar su vida útil.

## TIPOS DE CARGADORES

Hay varios tipos de cargadores de baterías en el mercado. Para elegir el que más nos convenga y decidir que potencia necesitamos lo primero que deberemos conocer es la capacidad de nuestro parque de baterías. Cuanto más potente sea el cargador más rápidamente cargará las baterías. Solo unas consideraciones:

- » Nunca debe sobrepasar la intensidad máxima del parque.
- » Debe tener un nivel de estanqueidad IP65 o IP67, condición que todos los cargadores náuticos reúnen.
- » Debe proteger las baterías de sobrecargas.
- » Debe ofrecernos opciones de configuración del proceso de carga, en función de la tecnología de nuestra batería (AGM, litio, gel...).
- » Cuantos más amperios/hora tenga nuestra batería, mayor deberá ser el amperaje de salida del cargador.

### ¿SE PUEDE USAR UN MISMO CARGADOR CON BATERÍAS DIFERENTES?

Es común que haya embarcaciones con distintos grupos de baterías para distintos usos (servicio, arranque del motor...) por lo que no es raro que haya usuarios que utilicen un mismo cargador para recargar distintas bancadas. Si bien lo ideal es que todas baterías del barco sean idénticas, eso no es siempre posible. Por ello, si es imprescindible cargar baterías de distinta capacidad (Ah) y/o antigüedad como parte de una misma bancada, habrá que configurar el cargador según la capacidad de la batería con menor capacidad. De esa manera se reduce el riesgo de que las baterías más pequeñas se sobrecarguen en el proceso.

Algunos de los modelos de cargadores ofrecen más de una salida, lo que permite cargar varias bancadas de baterías de forma independiente.

**FJORD**  | **53** XL



22-30.01.2022

VISITENOS

Sala 5

Stand 5C20



LE GRAND 53 XL  
EXCLUSIVE MASTERPIECE  
BEYOND ALL IMAGINATION

MARIVENT YACHTS PORT ADRIANO, Mallorca [oliver@mariventyachts.com](mailto:oliver@mariventyachts.com) T +34 670 760 569  
UNIQUE YACHTS GERMANY WOLFERTSCHWENDEN [guido@fjordyachts.de](mailto:guido@fjordyachts.de) T +49 151 211 653 24

[fjordboats.com](http://fjordboats.com)

> Baterías de litio

# LA ÚLTIMA tecnología

La mayoría de las baterías que actualmente se usan a bordo son las clásicas de electrolito líquido. Sin embargo, recientemente ha surgido con fuerza una nueva tecnología a base de litio que ya es habitual en los vehículos eléctricos (coche, scooter, bicicleta, etc.) y se está empezando a utilizar en las embarcaciones.

> Albert Brel



## LAS DISTINTAS TECNOLOGÍAS

Las baterías más comunes son las de plomo-ácido. En su fabricación se utilizan tres técnicas: abierta con tapones y electrolito líquido, cerrada con electrolito líquido (tapa soldada pero no estanca) y la batería sellada. En esta última, el electrolito está contenido en una sustancia gelificada (gel) o se absorbe en un mat de fibra de vidrio (AGM). Por su parte, las baterías abiertas, con tapones y electrolito líquido tienden a desaparecer del mercado. Las principales razones son el mantenimiento (adición de agua) y la falta de estanqueidad, por lo que deben instalarse en un cajón con ventilación para la evacuación de gases. Los modelos con electrolito líquido y con cubierta soldada son hasta el día de hoy los más utilizados en embarcaciones. No son estancas, pero cuando se descargan, el gas que liberan se recombina con el agua para producir electrolito nuevamente. La cantidad de electrolito que contienen está prevista para que, en condiciones de uso normal, la vida útil de la batería sea de entre 5 y 7 años. En esta tecnología se ha agregado calcio al plomo para disminuir la tasa de autodescarga. La autodescarga es la pérdida de capacidad cuando la batería no está en uso, por

ejemplo, durante el invernaje. En una batería de plomo-ácido abierta es del orden del 10% mensual, mientras que en una cerrada con calcio es del 1 al 2%, lo que evita, si hemos tomado la precaución de recargarlas bien al final de la temporada, el recurrir a su mantenimiento. En 6 meses, habrá perdido un máximo del 10 al 12%.

Nos quedan las baterías estancas. Estos modelos, de gel o AGM no emiten ningún gas por lo que no requieren ventilación y, por su estanqueidad, no requieren



Anatomía de una batería de litio.



ser instaladas en un recipiente hermético. Además, se pueden instalar en cualquier lugar y en cualquier posición, incluso al revés. Hasta la fecha, la mayoría de los constructores de embarcaciones se mantienen fieles a las baterías cerradas con electrolito líquido o con gel o AGM. Todavía no han optado de todo por las baterías de litio, aunque estas sean cada día más habituales en los cruceros de regata y de alta competición. Y, puesto que las tecnologías utilizadas en la alta competición no tardan en implementarse en

**Baterías de Litio-ión instaladas en su cofre a bordo y conectadas en paralelo.**

**Clásico banco de baterías con tapones.**

los modelos de serie, no nos cabe ninguna duda de que pronto se generalizará su uso en la navegación familiar de recreo.

### **PLOMO Y LITIO: TECNOLOGÍAS COMPARABLES**

Una batería de plomo-ácido está formada por rejillas de plomo (una positiva y una negativa) separadas por un aislante y luego sumergidas en una solución ácida (electrolito). Cuando la batería está cargada, existe un equilibrio entre los componentes químicos de las placas y el electrolito. Si se

rompe este equilibrio conectando un consumidor en los terminales de la batería, el electrolito se combina con las placas y se convierte en agua. Entonces la batería se agota. Para restaurarla a su capacidad, se debe reinyectar corriente, por ejemplo, utilizando un cargador (alternador, cargador, paneles solares, etc.).

En una batería de litio, la reacción ya no se basa en el plomo sino en el litio. Cuando hablamos de la batería de litio, debemos especificar claramente la tecnología usada en su construcción. Actualmente,



Batería Optimum Power con sistema de gestión integrado.

Banco de baterías sin mantenimiento con tapa estanca.



Baterías de litio en un barco eléctrico.

su forma variable y su mayor seguridad. Es el tipo que se encuentra en los ordenadores portátiles, teléfonos inteligentes, etc.

La batería de litio-hierro-fosfato comúnmente llamada LFP (LiFePO<sub>4</sub>), si bien produce un voltaje menor (3,3 voltios), posee la ventaja de ser más segura y resultar menos costosa que la de Li-Po. En una batería de iones de litio, se utilizan metales caros como el cobalto y el níquel. En una LFP, el cátodo es fosfato de hierro (económico) que no libera hidrógeno, por lo que no hay riesgo de explosión o emisión de gases tóxicos. También su vida útil es importante. Es esta tecnología (LFP) la que se elige para aplicaciones móviles como es el caso del barco. Su único inconveniente es que debe contar con un sistema de regulación y seguridad BMS (Battery Management System) que suele estar integrado en la batería.

En vista del gran mercado de baterías en muchas áreas, las marcas están desarrollando otras tecnologías. Hasta la fecha los recursos de litio son importantes, pero limitados. Se estima que más del 70% de la producción proviene de América del Sur (Chile, Argentina, Bolivia).

## Las baterías con tecnología LFP deben contar con un sistema de regulación y seguridad.

podemos citar tres tecnologías principales:

- » Litio-ion (electrodo positivo en óxido metálico como manganeso, electrodo negativo en grafito y electrolito salino disuelto en una mezcla de carbonato).

- » Polímero de iones de litio (electrolito polímero gelificado).

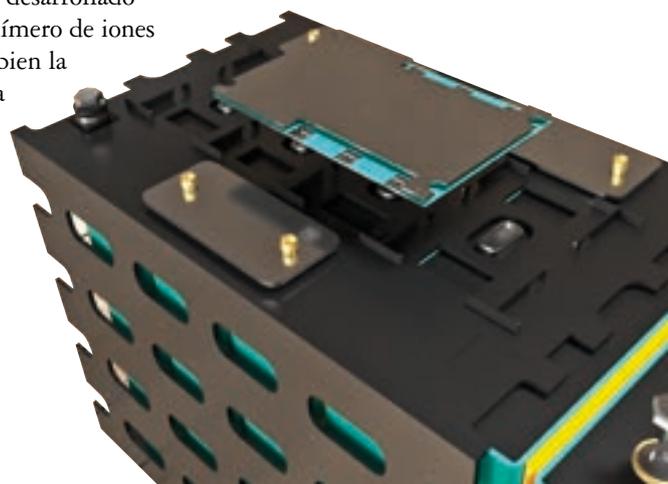
- » Litio-hierro-fosfato (electrodo positivo compuesto de grafito, electrodo negativo de litio-hierro-fosfato —compuesto de litio—, electrolito de polímero de gel).

Las primeras baterías fueron de iones de litio. Esta es la combinación que ofrece la mayor energía, pero no deja de existir

un cierto riesgo de combustión o incluso de explosión.

Por ello, en determinadas aplicaciones se ha limitado o incluso prohibido su uso (en el ámbito aéreo, por ejemplo). Para superar las desventajas de los iones de litio, se ha desarrollado una variante, el polímero de iones de litio (Li-Po). Si bien la energía que entrega es ligeramente inferior a la anterior, tiene por el contrario las ventajas de su menor peso (sin carcasa metálica),

Detalle de una batería de litio.





# Cayman

400 WA *Yachts*

Equipados con motorizaciones IPS y Fuerabordas cubiertos.

[www.caymanyachts.it](http://www.caymanyachts.it)

Smart Yachting Ibiza Importador para España de Cayman

SMART  
YACHTING  
IBIZA

+34 609 870 503  
[victor@smartyachting.com](mailto:victor@smartyachting.com)  
[www.smartyachting.com](http://www.smartyachting.com)





### EL SISTEMA DE GESTIÓN BMS

Como hemos dicho, las primeras baterías de litio (Li-Ion y Li-Po) eran inestables e incluso peligrosas. La tecnología LFP (Litio-Hierro-Fosfato) aplicada al ámbito náutico no presenta estos inconvenientes pero es imprescindible equiparla con un sistema de gestión denominado BMS (Battery Management System). Su función es evitar sobretensiones y subtensiones, y equilibrar las celdas entre ellas. Este sistema BMS, en la mayoría de las marcas está integrado en la batería. Por ejemplo, si las instrucciones del fabricante son: una tensión de carga máxima de 15 voltios, una corriente de 120 amperios y una tensión mínima de 9 voltios, si se sobrepasan estos valores el sistema BMS corta la carga e incluso desconecta la batería.

### ¿POR QUÉ ELEGIR EL LITIO?

Varios puntos están a favor del litio entre los que se encuentra el peso, la capacidad disponible y la velocidad de recarga. Se estima que una batería de litio es, para la misma capacidad, al menos tres veces más liviana que una batería estándar. Una batería estándar carga como máximo entre el 15 y el 20% de su capacidad. Por ejemplo, una de 100 Ah, se puede cargar al máximo con un cargador de 20 amperios. Una de litio de la misma capacidad acepta 100 amperios o más, lo que significa un

Toma para el control a distancia de las baterías Mastervolt.



Ejemplo de interface Bluetooth de control de baterías en un Smartphone.

» El Litio tiene a su favor el peso, la capacidad y la velocidad de recarga. «

ahorro significativo en el tiempo de recarga. Queda el precio. Teniendo en cuenta solo esto, es obvio que las baterías tradicionales tienen una clara ventaja. Por ejemplo, Accastillaje Diffusion ofrece una batería de plomo-calcio (Vetus) de 110 Ah (peso 24 kg), a 160 euros, una AGM (Uniteck) de 100 Ah (peso 29,5 kg) a 279 euros y una EZA de litio de 100 Ah (peso 13 kg) a 1.290 euros. Para valorar estos precios debe considerarse:

- » El número de ciclos que puede proporcionar la batería.
- » La capacidad disponible.
- » El tiempo de recarga.

Con una batería estándar es de 250 a 500 ciclos, con una de litio unas 10 veces más.

En cuanto a la capacidad real disponible antes de la recarga, en una batería estándar, para evitar descargas profundas que la deterioren, es del orden del 50%, o 50 amperios disponibles antes de recargar en un modelo de 100 Ah. En una de litio, es de 100 amperios.

En cuanto al tiempo de recarga, es del orden de 5 a 10 veces menor.

### ¿SE DEBE MODIFICAR LA INSTALACIÓN?

Las baterías de litio se cablean como las tradicionales: en serie (+ conectado a -), los voltios se suman; en paralelo (+ a +, - a -), se suma los amperios. Queda el cargador. La mayoría de los modelos de última generación tienen un ciclo de carga para el litio. También admiten otros medios de carga, como alternadores, paneles solares, turbinas eólicas o hidrogeneradores.

En algunos modelos de batería, una interfaz Bluetooth permite visualizar en un móvil toda la información relacionada con la batería (temperatura, capacidad, carga, voltaje de cada celda, intensidad de entrada y salida, etc.). Esto representa un plus para gestionar su instalación.



Cargador HPOWER de Cristec con salida para baterías de litio.

## NUESTRA OPINIÓN

Las baterías de litio se han desarrollado rápidamente para adaptarse a las embarcaciones. En primer lugar, en embarcaciones de regata y de alta competición, con el objetivo de reducir el peso a bordo, y en embarcaciones de turismo que buscan la máxima capacidad de batería sin sobrecargar el barco. Sin embargo, si estos modelos se montan en sustitución de baterías de tecnología más anticuada, se debe estar bien informado antes de acometer la instalación. Primero, se necesitará un cargador adecuado, y segundo, y si es posible, un administrador de baterías para visualizar el consumo y la producción. Sin embargo, algunos modelos de baterías, como Optimum Power, por ejemplo, tienen una aplicación que brinda toda la información necesaria.



DO YOU WANT TO FULFILL YOUR DREAM AND DON'T KNOW HOW? WE CAN HELP YOU  
¿QUIERES CUMPLIR TU SUEÑO Y NO SABES COMO? NOSOTROS PODEMOS AYUDARTE

[www.nauticamengual.com](http://www.nauticamengual.com)

Ctra. N332, Km.181,5 03725 Teulada (Alicante) ESPAÑA - Tel. (+34) 965741211 - info@nauticamengual.com

SINCE 1987

solaris *POWER*  
BUILT FOR SALONS

CAPOFORTE  
INVICTUS

SEALINE

Sea Ray

FOUR WINNS  
Passion for Pleasure

Chris-Craft



# PANELES SOLARES de nueva generación

La energía solar es cada vez más importante en la vida cotidiana. Se utiliza en muchas áreas pero ¿Y en la navegación de recreo? Para saber más, analizamos las últimas tecnologías, y en concreto, las de los paneles flexibles.

» Albert Brel

## LOS PRINCIPIOS TECNOLÓGICOS

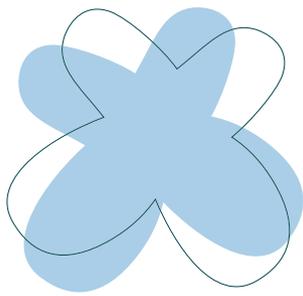
Independientemente de la tecnología de fabricación, una célula solar está formada por dos obleas de silicio, una en la que se ha insertado un cuerpo positivo y la otra con un negativo. En equilibrio, no hay voltaje en la unión entre las dos placas. Si iluminamos esta celda, modificamos el equilibrio y aparece un voltaje, que siempre está entre los 0,5 y 0,6 voltios. Para fabricar un panel solar de 12 voltios, se han de colocar en serie, como los elementos de una batería, entre 30 y 42 celdas. En base a este principio, se emplean cuatro técnicas de fabricación denominadas amorfa, policristalina, monocristalina y de contacto posterior.

Los paneles solares de silicio amorfo prácticamente han desaparecido del mercado.

Los paneles solares policristalinos —cuyas células tiene una eficiencia aproximada que varía entre el 12 y el 21%—, se realizan a partir del reciclaje de cristales de silicio, es decir de componentes electrónicos desechados, los llamados “restos de silicio”, que se vuelven a fundir para obtener una composición cristalina compacta. De esta forma siguen usándose pero ofrecen un rendimiento menor que el monocristalino.

Este último, elaborado a partir

Dependiendo de cada barco, los paneles solares se colocarán en función del espacio disponible: en la caseta, en cubierta, en un arco o un mástil o, como en la foto, en la clásica *jupette* de los veleros de los años 80.



# NAUTICSERVICE

IMPORTADOR EXCLUSIVO



Daytona 46



Polígono Industrial El Pla • C/ La Selva nº 12-16 • 17486 - Castelló d'Empúries • Girona  
[www.nauticservice.es](http://www.nauticservice.es) / [comercial@nauticservice.es](mailto:comercial@nauticservice.es) • 972 158 961 / 618 659 355

de láminas de cristal puro, es el más eficaz hasta la fecha. Se crean a partir de la unión de varios cristales de silicio. Una nueva tecnología de fabricación, a partir de células monocristalinas, denominada *back contact* o de contacto posterior es la que actualmente ofrece mejores prestaciones. Para que toda la superficie del panel se dedique a la producción de energía, los conectores se instalan en la parte trasera de la celda. Este es el caso de los paneles Sunpower y Power de la firma Solara, que consiguen una eficiencia de hasta el 23,7%. Para reconocer de qué tipo es un panel, basta observar su color. Un amorfo es de color marrón claro, sobre el policristalino se aprecian los reflejos de los cristales de silicio y el monocristalino tiene una superficie azul brillante, pero los de última generación tienen una capa negra.

### FABRICACIÓN: RÍGIDA, SEMIRRÍGIDA Y FLEXIBLE

El panel rígido se presenta en un marco de aluminio y las celdas están cubiertas con una placa de vidrio antirreflectante. Son muy adecuados para su instalación en

La sombra proyectada sobre un panel reduce su rendimiento.

## EL REGULADOR

# Imprescindible para evitar la sobrecarga de la batería

Para evitar sobrecargas y optimizar la carga de la batería es indispensable instalar un regulador entre los paneles solares y las baterías. Hay varios modelos de reguladores disponibles. No lo dudemos: optemos por los de última generación como los PWM (*Pulse Width Mode* o modo de pulso amplio) o los MPPT (*Maximum Power Point Tracking* o seguimiento del punto de máxima potencia). Funcionan como cargadores de baterías en tres fases: *bulk*, absorción y flotación. Durante la fase denominada *bulk* se suministra corriente a la batería a intensidad máxima con voltaje creciente. Cuando las baterías han recuperado algo de su carga, entra en modo de absorción para igualar el voltaje y al final de la carga, si no hay un equipo consumidor, en modo flotante. Un regulador bien adaptado permite una ganancia del 20 al 30% en comparación con un regulador convencional. La potencia del regulador debe elegirse según la del panel, o incluso dependiendo de la tecnología de las baterías. Solo un vendedor competente puede asesorarnos.

Existen distintos tipos de reguladores. Algunos pueden gestionar solo los paneles, otros disponen de múltiples entradas, por ejemplo, para conectar un aerogenerador, o tienen varias salidas para recargar varios bancos de baterías. Algunos modelos pueden equiparse con un panel de control que indica el voltaje de la batería, la salida de amperios de los paneles y el consumo a bordo. Otros incluso llegan a controlar el generador. Aseguran su puesta en servicio cuando las baterías caen por debajo de un umbral de voltaje programado.

## » Los paneles solares flexibles se adaptan a las curvaturas de cubierta. «

arcos, pescantes o postes. Para optimizar la absorción de los rayos solares, se cubren con una placa de vidrio reforzado. Su punto débil es el peso, que es aproximadamente de unos 5 kg para un panel de 80 vatios.

Los paneles flexibles por su parte son cada vez más frecuentes en los barcos. Como aceptan una flexión de unos 3 cm por metro para un espesor de 3 mm, se pueden pegar directamente sobre el tejadillo porque son resistentes al pisoteo, pero también se pueden colocar en cubierta o incluso en un bimini. En Solara, la fabricación de paneles

de la serie Met Power M (células de contacto posterior) utiliza una placa delgada de acero inoxidable colocada debajo del panel que garantiza la disipación de calor y la estabilidad del módulo. Todo está revestido con una capa de epoxi para garantizar la impermeabilización. Como guía, un panel de 80 vatios pesa solo 3,5 kg.

### INTERPRETE CORRECTAMENTE LOS DATOS DEL FABRICANTE

A menudo, los fabricantes solo dan información sobre la potencia, por ejemplo, 100 vatios. Si bien esta





## Oceanis Yacht<sup>54</sup>

**EL CRUCEO ALCANZA TODO SU SENTIDO.** En una magnífica carena de más de 17 metros de eslora, el Oceanis Yacht 54 abre el camino a una nueva generación de cruceros con bañera optimizada. El conjunto de las maniobras es enviado a popa de la bañera, dejando espacio al descanso y a la contemplación, desde el doble puesto de gobierno hasta la proa. Por su diseño y su habitabilidad, se mantiene perfectamente en el ADN Oceanis con además, una preocupación por el detalle y los materiales elegidos que hacen de él un verdadero yate de crucero.

[WWW.BENETEAU.COM](http://WWW.BENETEAU.COM)



**BENETEAU**  
AVANT-GARDE IN BOATING

cifra nos da una referencia, ésta no es suficiente para definir el panel, ya que es necesario conocer el voltaje. Un panel solar no proporciona 12 voltios sino un voltaje mucho más alto, que está entre 17,20 y 24 voltios en un panel de 100 vatios, y que puede llegar a 29,5 en uno de 150 vatios. En resumen, un panel de 100 vatios, que lógicamente debería proporcionar 8,3 amperios a 12 voltios (100/12), en la práctica ofrece entre 4,5 y 5,4 amperios.

En los catálogos de los fabricantes encontraremos toda la información técnica que nos permitirá comparar los paneles entre sí.

Por ejemplo, la firma Solora en sus paneles de la serie Power M, nos indica para un panel de 105 vatios, un voltaje en circuito abierto de 22,20 voltios y para un voltaje de 17,2 voltios una corriente máxima de 5,8 amperios.

La cantidad de células también es importante: para un panel de 105 vatios son 31 celdas ; y para uno de 150 vatios, son 43 celdas. Otro aspecto a tener en cuenta es el rendimiento, del que rara vez se informa y menos se explica. Cuando se indica, tenemos un valor, por ejemplo, 10%, 20% o más. Uno podría pensar, viendo este porcentaje, que un panel de 100 vatios solo puede proporcionar entre 10 y 20 vatios. Algunos vendedores nos dirán que este es un valor promedio durante el día. No es así. Existe un estándar STC (*Standard Test Conditions* o condiciones de prueba estándar) preciso que

Paneles solares montados sobre un arco rígido de inox.



» Los paneles de células monocristalinas ofrecen una eficiencia teórica de en torno al 75%. «

Ejemplo de un panel encolado en las bandas de la caseta.

Un panel flexible puede curvarse siguiendo la forma de la caseta.

corresponde a una medida tomada en el ecuador con una irradiancia (la potencia incidente por unidad de superficie) de 1.000 W por m<sup>2</sup>, una temperatura exterior de 25° C y una masa de aire de 1,5. La cifra permite, si se ha tomado de acuerdo con las normas, comparar el rendimiento real del panel. Pero, en la práctica, la luminosidad solar fluctuante según las regiones y las estaciones hace que la salida real varíe en consecuencia.

De hecho, el concepto de rendimiento es un factor importante a considerar cuando escojamos la tecnología que queremos. A igual

potencia, cuanto mayor sea la eficiencia, más pequeño será el panel y, por lo tanto, más ligero. Hasta la fecha, los paneles con células monocristalinas son los que han mostrado el mejor rendimiento.

### ¿QUÉ PODEMOS ESPERAR DE UN PANEL SOLAR?

Con el desarrollo de paneles monocristalinos se ha obtenido un rendimiento aceptable. No solo son más eficientes las celdas sino también su disposición con el cableado en la parte posterior del panel, lo que ha permitido optimizar la superficie activa. Los datos del fabricante valen para condiciones óptimas: medición al mediodía, panel mirando al sol e inclinado a la latitud del lugar. Condiciones que son difíciles de conseguir en un barco. Por regla general, en los paneles de última generación (monocristalinos), la eficiencia teórica es del orden del 75%. Si tomamos, por ejemplo, un modelo de última generación de 100 vatios, si se instala en buenas



# SUN ODYSSEY

¡Comparte la alegría de vivir en el mar!




**JEANNEAU**

Equipado con pack **Raymarine**

**ESCUELA CANARIA DE CRUCEROS**  
TENISFE (CANARIAS)  
Tel: 912 24 03 31 - [info@scycruce.com](mailto:info@scycruce.com)

**INTERNATIONAL YACHT CENTER, SL**  
TORREVIEJA  
Tel: 964 888 447 - [info@icamaris.com](mailto:info@icamaris.com)

**YATES Y COSAS**  
CANNIGO (CANTABRIA)  
Tel: 942 385 051 - [jeanneau@yatesycosas.com](mailto:jeanneau@yatesycosas.com)

**HARINA PUERTO AMERICA, SL**  
PUERTO REAL (CAJÓ)  
Tel: 924 01 18 91 - [harina@puertoamerica.com](mailto:harina@puertoamerica.com)

**HARINA SPORT, SA**  
JIVRA (ALICANTE)  
Tel: 96 446 28 20 - [info@harinasport.es](mailto:info@harinasport.es)

**PROTONÁUTICA DEL MAR**  
ESTEPONA - MÁLAGA  
Tel: 952 862 246 - [info@protonauticadelmar.com](mailto:info@protonauticadelmar.com)

**MOTIVEL YACHTS**  
PORT SAUS - BARCELONA  
CATALUÑA  
Tel: 937 927 206 - [info@motivel.com](mailto:info@motivel.com)

**MOTIVEL YACHTS**  
PORT ADRIANO - CALVIÀ  
MALLORCA - BALEARES  
Tel: 971 313 815 - [jeanneau@motivel.com](mailto:jeanneau@motivel.com)

**NAUTICA AVANTE, SL**  
HUELVA  
Tel: 951 54 12 06 - [comercial@nauticavante.com](mailto:comercial@nauticavante.com)

**NAUTICA AZA, SL**  
PISCANY (VALENCIA)  
Tel: 96 406 16 33 82  
[jeanneau@nautica-aza.com](mailto:jeanneau@nautica-aza.com)

**NAUTICA NAVEMAR, SA**  
LA FRANGA DEL MAR MENOR  
Tel: 968 14 12 42 - [info@navemar.com](mailto:info@navemar.com)

**NAUTICA PACO**  
SANTOINHO - GALICIA  
Tel: 986 71 00 68 - [info@nauticapaco.es](mailto:info@nauticapaco.es)

**NAUTICA FLAKKUNDTXASO**  
HONDARRIBA  
Tel: 94 842334 - [jeanneau@nauticayachts.com](mailto:jeanneau@nauticayachts.com)

**BURBO NORTE INVERSIONES**  
SANT ANTONI DE PORTMAN  
IBIZA - BALEARES  
Tel: 978 272 045 - [director@burbonorte.com](mailto:director@burbonorte.com)

**SPORTNAUTICA ALMERIA SL**  
ALMERIA  
Tel: 950 278 279 - [comercial@sportnauticalmeria.com](mailto:comercial@sportnauticalmeria.com)

**SEA WAY LDA**  
LISBOA - PORTUGAL  
Tel: 211 762 042 - [jeanneau@seaway.pt](mailto:jeanneau@seaway.pt)



condiciones, podemos estimar, en nuestras latitudes, durante los meses de verano (de abril a agosto) una producción media de 38 Ah a 50 Ah y uno de 28 Ah a 36 Ah de marzo a septiembre. Se trata, sin embargo, de producciones medias que fluctúan en función de la cantidad de luz solar. A título indicativo, un frigorífico equipado con un compresor consume alrededor de 35 Ah, consumo que puede ser perfectamente compensado por un panel de 100 vatios. Cuando estemos fondeados, si deseamos compensar el consumo total de una embarcación de 11 m y mantener las baterías cargadas, necesitaremos al menos dos paneles de 100 vatios.

### INSTALACIÓN A BORDO

Este es el punto más delicado. Si podemos, la mejor ubicación es en un arco o un mástil en popa. Lo ideal es poder orientar el panel. Para la instalación en la caseta se debe tener en cuenta su curvatura. En este caso solamente son adecuados los semirrígidos o flexibles. Pero deberán ser modelos sobre los que se pueda caminar y que se puedan pegar. Los más convenientes son los que tienen una placa en la parte posterior para

Incluso la sombra proyectada de un cabo puede disminuir la eficiencia de un panel solar, aunque en los de última generación este inconveniente se ha corregido mucho.

La mayoría de los navegantes oceánicos optan por el montaje sobre estructuras de inox en popa, lo que facilita su orientación al sol en función de la latitud.

Panel montado sobre cubierta.

disipar el calor. El panel flexible lo usaremos en montaje móvil, por ejemplo en los guardamancebos o sobre un bimini. Algunos modelos tienen perillas de fijación de acero inoxidable en las esquinas para un montaje y desmontaje rápido. Otros disponen de agujeros para fijarlos con una cincha, por ejemplo, en los guardamancebos. Los tres puntos importantes para obtener un buen rendimiento son:

- » **Orientación:** hacia el sol e inclinados a la latitud. Esto es posible cuando la instalación se realiza en un arco o mástil.
- » **Limpieza:** Lavarlo periódicamente con agua dulce para eliminar la sal y el polvo.
- » **Las sombras:** la de un cabo, un aerogenerador o las propias velas reducen considerablemente el rendimiento. Las sombras no afectan tanto a las nuevas generaciones de paneles, pero la pérdida sigue siendo significativa.

### EL CABLEADO

Para el cableado de los paneles solares se sigue el mismo procedimiento que en el de las baterías. En serie, el voltaje se duplica: dos paneles de 12 voltios y 100 vatios montados en serie equivalen a uno de 24 voltios y 100 vatios. En paralelo, al mismo voltaje, la potencia se duplica: dos paneles de 100 vatios y 12 voltios en paralelo (más cableado a más, menos cableado a menos) equivale a 200 vatios a 12 voltios. Es importante colocar un regulador entre los paneles y las baterías.

## Nuestro consejo

Un panel solar nos proporciona energía limpia y gratuita. Debe elegirse de acuerdo a las necesidades de a bordo e instalarse de manera que el panel quede bien orientado e inclinado hacia el sol. Para la instalación en un arco o mástil, elegiremos los paneles rígidos. Los semirrígidos se colocarán en la cubierta siempre que los paneles se puedan pisar. Los flexibles siguen siendo la solución móvil, por ejemplo, en la caseta, en el bimini o en los guardamancebos. Empezamos a ver ya paneles flexibles en los lazy jacks y pronto los veremos integrados en las velas.

A igual potencia, hay modelos cuyo precio puede doblar el de otro. Para el barco, es conveniente que equipemos productos destinados al entorno marino. Los modelos terrestres, a igual potencia, tienen el mismo rendimiento por un precio más bajo que los que se ofrecen para la náutica, pero no son adecuados para su uso en una embarcación. Las tres diferencias principales se relacionan con la construcción, el sellado y el tratamiento contra la corrosión. Por ejemplo, en un modelo terrestre, el marco de aluminio no se trata. En uno marino, está anodizado para evitar la corrosión. Algunos fabricantes ofrecen este marco en aluminio alveolar anodizado blanco para mejorar la estética. Los modelos terrestres en ambientes salinos se oxidan rápidamente.

# 46 NEW HANSE



THE NEW HANSE 460  
DISCOVER NOW!



**Introducing: the radically redefined Hanse 460**

Built to a design from the world renowned Berret-Racoupeau, the new Hanse 460 combines radical innovation with Hanse's trademark traditional values. Discover fast cruising and easy handling with a seriously modern, sporty look.



Importador exclusivo para España:  
**MARINA ESTRELLA S.L.**  
OFICINA CENTRAL MARINA ESTRELLA  
EL MASNOU, BARCELONA | Tel. 935 403 900

Palma- Portals (971 677 125) || Empuriabrava (972 451 420) || Valencia (963 167 525)  
Denia (966 432 349) || Alicante (965 142 237) || Torrevieja (699 072 850)  
Murcia (968 187 946) || Marbella (670 557 349) || Madrid (639 889 131)  
E-mail: [comercial@marinaestrella.com](mailto:comercial@marinaestrella.com)

315 348 388 418 458 <sup>TM</sup>460 508 548 588 675 [hanseyachts.com](http://hanseyachts.com)

**Hanse**   
BREAKING RULES . SETTING TRENDS



# CREAR UNA RED INTERNA EN EL BARCO

» José M<sup>e</sup> Serra

En el anterior número aprendimos cómo captar la señal wifi del puerto para optimizarla y amplificarla dentro del barco. Con la instalación de un equipo en modo “cliente de punto de acceso” conseguimos conectar el barco a la red inalámbrica que nos proporciona la antena más cercana a nuestro amarre.

**U**na vez conectados, ya tenemos solucionado el problema de cobertura y disponemos de acceso a internet con calidad. Desde ese momento se nos abre un mundo de posibilidades, las mismas que podemos tener en casa o en el trabajo. Podemos conectar un ordenador, una impresora, un Smart TV, un Apple TV, cámaras, un sistema de vigilancia... y cualquier objeto que sea conectable a internet, incluso elementos IoT (internet of things).

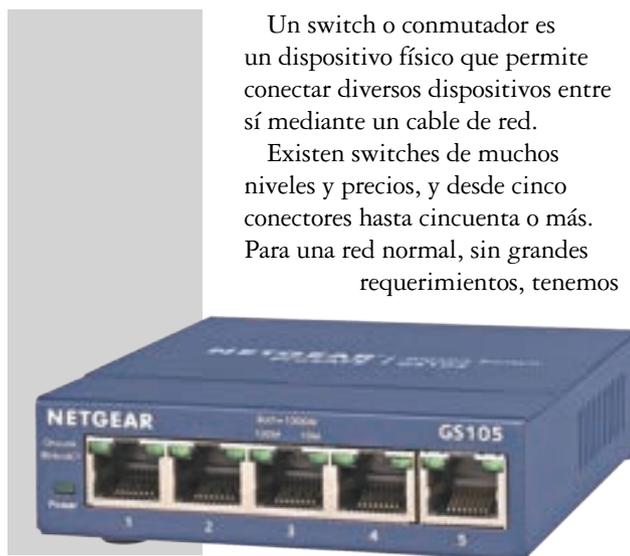
El primer paso es instalar un sistema que nos permita muchas conexiones simultáneas dentro del barco, es decir, a partir de capturar la red, hacer que todos los elementos internos dependan del equipo que hace de enlace, de forma que no tengamos que conectar cada elemento de forma independiente a la red inalámbrica del puerto. Para conseguir esto tenemos varias opciones.

## INSTALAR UN SWITCH

La primera opción es conectar directamente un switch al punto de acceso que nos trae al barco la conexión a internet.

Un switch o conmutador es un dispositivo físico que permite conectar diversos dispositivos entre sí mediante un cable de red.

Existen switches de muchos niveles y precios, y desde cinco conectores hasta cincuenta o más. Para una red normal, sin grandes requerimientos, tenemos



# NETGEAR®

suficiente con un equipo básico y con pocos puertos.

Lo que es importante es que el equipo sea bueno y de marca. Mi recomendación siempre es usar equipos Netgear, por la buena relación calidad-precio, y porque son equipos que, por experiencia, nunca fallan.

Por ejemplo, el modelo Netgear GS105, es un switch de cinco puertos que cuesta 29 euros en Amazon y cumple perfectamente con lo que necesitamos en esta opción.

## INSTALAR UN SWITCH CON POE

Una segunda opción es instalar un switch con conectores POE (Power Over Ethernet). Estos equipos ofrecen alimentación en los puertos de red, de forma que podemos conectar y alimentar dispositivos compatibles a través del mismo cable, ahorrándonos los transformadores en los equipos.

En el caso que instalemos equipos con alimentación POE, como, por ejemplo, cámaras de vigilancia, nos puede interesar instalar un switch de este tipo. Esto nos ahorrará cableado adicional por el barco.

## INSTALAR UN PUNTO DE ACCESO QUE INCORPORA UN SWITCH

La tercera opción es la recomendada. Se trata de instalar como punto de acceso un equipo que incorpore un switch, de forma que con un mismo dispositivo nos conectamos a la red inalámbrica del puerto y a su vez nos ofrece varios puertos de red disponibles para equipos internos.

Tal y como vimos en la anterior entrega, este dispositivo debe poder captar la señal de las dos frecuencias (2,4GHz y 5GHz) y generar una red inalámbrica nueva para nuestro uso en el barco.

En esta dirección tenemos toda la gama Netgear de extensores de red:

» <https://www.netgear.es/home/products/networking/WiFi-range-extenders/>

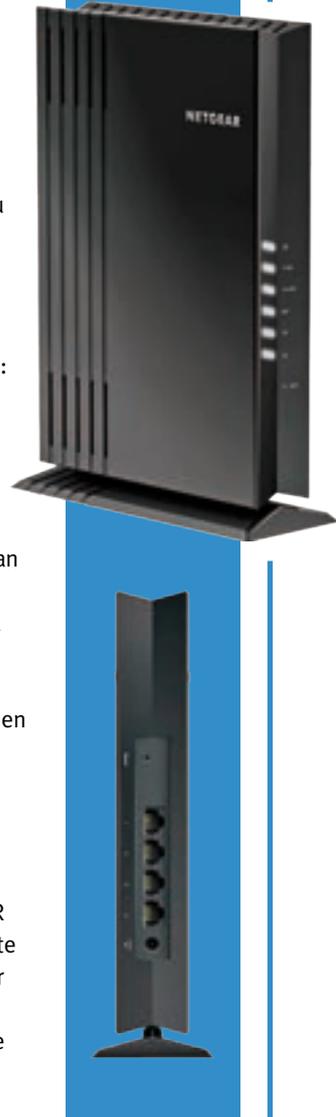
El equipo recomendado para esta doble función es el modelo Netgear AX1800 WiFi Mesh extender (EAX20). Es un equipo que tiene gran alcance de recogida de señal (Cliente AP) y ampliación de señal, con wifi 6 de 4 flujos (4 dispositivos conectados al mismo tiempo) y doble banda simultánea (2,4 y 5 GHz). Tiene cuatro puertos Gigabit Ethernet para conectar equipos. Amplía las señales wifi de 2,4 y 5 GHz de los routers y antenas de redes wifi existentes de cualquier marca, algo que no ocurre en todos los equipos que son Clientes AP.

» <https://www.netgear.es/home/products/networking/WiFi-range-extenders/eax20.aspx>

El extensor de rango en malla de 4 flujos AX1800 (EAX20) de NETGEAR es compatible con el estándar wifi 6 (802.11ax) de última generación. Este potente extensor proporciona una gran capacidad, alta velocidad, mayor cobertura y es capaz de reducir las interferencias.

Los 4 flujos en paralelo wifi proporcionan una mayor disponibilidad de ancho de banda y menos congestión para los dispositivos conectados.

Su precio en Amazon es de 169 euros.



El modelo Netgear GS305P es un switch de cinco puertos, con cuatro puertos POE, con un coste de 65 euros en Amazon.

## ¿QUÉ ES WIFI 6?

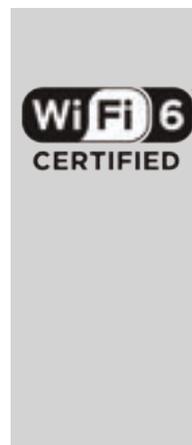
Aunque ya dedicaremos una entrega a esta nueva tecnología, veamos cuales son las mejoras que nos proporciona este avance.

La Wi-Fi Alliance (entidad que

fomenta la compatibilidad entre tecnologías inalámbricas) introdujo en 2019 una nueva denominación para los dispositivos y redes compatibles.

De esta forma, los productos y redes que funcionan con el estándar 802.11ax lo harán con el nombre de wifi 6. Y el estándar anterior, 802.11ac, pasa a llamarse wifi 5.

El nuevo estándar wifi 6 es compatible con protocolos anteriores, pero si queremos aprovechar las ventajas de este



nuevo protocolo necesitamos que el emisor y el receptor sean compatibles con wifi 6.

El wifi 6 proporciona más alcance, más cobertura y resuelve interferencias en entornos donde tenemos mucha confluencia de antenas wifi y nos encontramos con problemas de velocidad por la congestión de frecuencias. Con esta mejora en el tratamiento de las frecuencias se puede incrementar hasta en cuatro veces el rendimiento de la conexión.



## OJO CON LA SEGURIDAD

Los equipos que instalemos en el barco los podemos conectar por cable o de forma inalámbrica al equipo de enlace, ya que, si elegimos el equipo AX1800, con todo integrado, nos creará una red inalámbrica interna con nuestro propio identificador de red y con la protección de contraseña privada. Este es un dato importante para tener en cuenta, ya que en la mayoría de los casos en que repetimos redes inalámbricas, las creamos con los mismos datos que la original. Si el objetivo es simplemente aumentar el alcance de la red original, y pasar a ser un repetidor más disponible para cualquier usuario y cualquier dispositivo, no debe preocuparnos mantener los mismos datos de conexión y acceso.

Pero si se trata de crear una red interna privada en nuestro barco, para nuestros dispositivos de uso privado, como es el caso que nos ocupa, debemos configurar el equipo para que tengamos una red diferente a la original, con un SSID (nombre de red) diferente y un direccionamiento IP (\*) también distinto. Si no lo hacemos así, estaremos exponiendo de forma insegura todos nuestros dispositivos internos a la red inalámbrica a la que nos conectamos, y por tanto exponemos los accesos para todos los usuarios conectados a dicha red.

## ¿CÓMO SE AÍSLA UNA RED? ¿QUÉ ES EL DIRECCIONAMIENTO IP?

El aislamiento de las redes inalámbricas (AP Isolation) es un elemento de seguridad que permite proteger a los dispositivos conectados a una red WIFI. Si no activamos esta característica en el router o en el equipo que gestiona la red, exponemos nuestra conexión a ser atacada por cualquier otro usuario que se conecte a la misma red. Al activar la opción de "AP Isolation", si un dispositivo wifi intenta comunicarse con otro dispositivo inalámbrico dentro de la misma red, se rechazará la conexión.

Si instalamos el equipo con una SSID diferente, tal y como hemos visto, no es necesario activar este aislamiento. Es más, es mejor tenerlo desactivado, con el fin de poder comunicar entre sí todos los dispositivos que tenemos a bordo, entendiendo que son todos de confianza, siendo el equipo de enlace el que se encargará de protegernos respecto a la red externa a la que nos conectamos.

El direccionamiento IP es otro tema para tener en cuenta para proteger nuestra red. La dirección IP (Internet Protocol) es la dirección que se asigna a cada dispositivo que se conecta a una red. Es como una matrícula que nos identifica internamente. Esta matrícula puede ser fija, o nos la puede dar el router, la antena o el enlace, en el momento

de conectarnos. Si queremos protegernos de lo que pasa "fuera de nuestra red" es importante configurar el equipo que sirve de enlace para que nos proporcione un direccionamiento diferente al externo. Esta configuración ya se activa, habitualmente, cuando configuramos el equipo bajo una SSID diferente, pero es bueno comprobarlo.

## ¿QUÉ EQUIPOS PODEMOS CONECTAR?

Una vez instalado el enlace con el switch con cualquiera de las opciones que hemos visto, y revisadas las protecciones de seguridad, podemos comenzar a conectar equipos internos de red de forma casi automática.

Además de conectar el ordenador, portátil, tableta o móvil, se nos abren muchas posibilidades: información, sensores, vigilancia, televisión, entretenimiento, alarmas, etc.



Entre otros dispositivos, podemos conectar:

- » Sensores de niveles de agua en sentina o depósitos, CO2, temperatura, humedad...
- » Cámaras de vigilancia internas y externas.
- » Apple TV, Chromecast, Fire TV de Amazon u otros.
- » Televisión con conexión integrada Smart TV.
- » Consolas como PlayStation, XBOX...

» Para crear una red privada, hay que configurar el equipo con un SSID y una IP diferentes a la original. «

[www.informaticaabordo.com](http://www.informaticaabordo.com)

El autor es Capitán de Yate y licenciado en Informática, gerente de Deinfo Servicios informáticos.

# STRIDER 15

The unconventional one.

MODELO 2022



UNIDAD DISPONIBLE  
ENTREGA INMEDIATA

[www.helimotor.com](http://www.helimotor.com) · [info@helimotor.com](mailto:info@helimotor.com)

[www.sacsmarine.com](http://www.sacsmarine.com)



@SACS sacsmarine



@OfficialSacsMarine



@SacsMarine\_Official



DRIVE THE SEA.



# ¿QUÉ CAMBIOS VEREMOS?

Los salones náuticos han sido siempre el ágora donde se presentan novedades, se produce una interrelación entre la industria y los navegantes y donde los primeros presentan sus innovaciones y los segundos encuentran respuesta a sus dudas. Tras un año difícil en que las actividades náuticas y los eventos se han prácticamente detenido y esta interrelación se ha visto limitada, hay muchas preguntas que los navegantes se hacen respecto a hacia dónde va el futuro de la náutica de recreo.

» Germán de Soler



## ¿VOLVERÁ LA MADERA?

No es descartable. Tras más de medio siglo construyendo en estratificado de fibra de vidrio y resinas, todavía estamos lejos de poder reciclar los viejos barcos, con lo que sus ventajas en términos de fabricación en serie y precio contrastan con un balance medioambiental desastroso.

¿Ventajas de la madera?

Resistente a los esfuerzos, tanto en tensión como en compresión y cizallamiento, adaptable, modelable, permite todo tipo de acabados y, sobre todo, con un origen en una fuente renovable y no fósil: los bosques.

Cierto que es un material más absorbente y sensible a la podredumbre, pero también lo

» El futuro está en los bosques de maderas de crecimiento rápido que puedan ser explotados industrialmente y combinar la madera con bio-composites.



## ¿SE IMPONDRÁN LAS HIDROALAS?

Queda mucho camino por recorrer, especialmente en vela, pero ya podemos decir que las hidroalas o foils no solo están de moda, sino que son la principal revolución tecnológica que puede cambiar la forma cómo entendemos la navegación.

No nos extenderemos en explicar su funcionamiento físico limitándonos a decir que su principio es prácticamente el mismo que el de un ala de avión, la sustentación por diferencia de presión, pero sumergida. Sí que remarcaremos que su uso repercute en menor resistencia al avance, menos consumo y mejor comportamiento en navegación, ya que al levantar la carena sobre las olas los foils permiten navegar más deprisa, sin cabeceo ni balanceo.

Entre las dificultades técnicas a mejorar está que, al tener que estar el ala sumergida, obliga al uso ejes verticales de transmisión más largos, con lo que a poca velocidad o a barco parado, el calado es muy superior al de una transmisión convencional. Claro que los foils pueden ser elevables, pero esto complica su mecánica, su resistencia y su precio.

» El astillero sueco Candela ha sido el primero en acoplar un motor eléctrico Torqeedo a una embarcación con foils con una autonomía cercana a las 50 millas por carga.



Con todo y que todavía la tecnología de construcción está en sus inicios, pronto serán habituales, especialmente en embarcaciones a motor de pequeña eslora y desplazamiento ligero. En veleros, su uso no permite levantar el casco totalmente, pero mejora la sustentación, reduce la superficie mojada y por tanto aumenta la velocidad. Su implementación en veleros de competición oceánica ha mostrado sin embargo su fragilidad frente a las grandes olas de los mares del sur.



es que los avances en protección y recubrimientos nos sitúan a mucha distancia tecnológica de cómo se construían barcos antes de la proliferación del plástico.

No se trata, pues, de volver a esquilmar los bosques de especies

de crecimiento lento, sino de preservarlos por su capacidad de absorción del CO<sub>2</sub>, y explotar las especies de crecimiento rápido combinando su uso con materiales, que aumenten su impermeabilidad y resistencia a bacterias y hongos.

La solución: reforestación y explotación de bosques sostenibles e investigación en tratamientos que hagan las fibras de la madera más hidrófugas y por tanto menos deformables y resistentes. No hay que pensar tanto en el roble, por ejemplo, como en el tablero marino, el bambú estratificado, el sándwich de bio-composites con alma de madera de balsa u otras maderas ligeras y resistentes a la humedad, las fibras de lino con resinas biológicas... El objetivo: fabricar en sándwich con materiales sostenibles para reducir la huella de carbono. El problema: el precio que estamos dispuestos a pagar. Pero si lo pagamos por un Tesla ¿porqué no por un barco?

## ¿SE SEGUIRÁ USANDO TECA EN CUBIERTA?

No cabe duda que la teca es la madera que ofrece mejores cualidades para forrar las cubiertas de nuestros barcos. Pero, como los combustibles fósiles, no es un recurso ilimitado. Se dice que hacen falta más 80 años para que un bosque sea explotable industrialmente de forma sostenible. Además, si sumamos los costes de tala y, sobre todo de transporte, el balance energético de su uso es pésimo.

¿Hay sustitutos? Naturales no. Todas las maderas que pueden usarse, incluso las que forraban los antiguos galeones, como puede ser el roble, son especies de crecimiento lento y escasas.

Hoy tenemos sin embargo la teca sintética, de menor grosor, muy similar a la natural estéticamente, muy resistente y ligera, y que se encola de la misma manera.

El corcho puede ser también un sustituto: ligero, impermeable y elástico se extrae cada siete o diez años sin dañar el alcornoque.

También se usa cada día más la teca sintética a base de PVC, resistente a los rayos ultravioletas y a la salinidad, tratado con resinas y colorantes. Tiene ventajas y desventajas, entre las últimas que absorbe mucho el calor, lo que no es problema en los países nórdicos, pero sí en el Mediterráneo. Entre las primeras que es duradera y ofrece muchas posibilidades estéticas.



## ¿EL HIDRÓGENO ES REALMENTE UNA ALTERNATIVA?

Es una alternativa, pero de momento, los barcos propulsados por hidrógeno no han pasado de la fase experimental. De hecho, la respuesta a la pregunta la encontramos en la industria del automóvil que es la que marca el camino y está muy relacionada con la dependencia de las baterías de ion litio, una tecnología que presenta muchos problemas medioambientales por su escasez, las dificultades de producción y el tratamiento de los residuos.

De hecho, la UE se ha marcado como objetivo incrementar esta fuente de energía invirtiendo en investigación sobre electrolizadores —aparatos que permite producir hidrógeno mediante un proceso químico (electrólisis)— que sean capaces de producir hidrógeno renovable ya que hoy en día el hidrógeno se produce con gas natural o carbón, fósiles, y por tanto contaminantes. Para que el hidrógeno sea 100% limpio debe poder producirse con electricidad de origen solar, eólico o hidráulico.

Ya hay vehículos, autobuses, trenes o barcos movidos por pila de combustible, que no almacenan la energía, sino que la producen para que sea almacenada y con un precio por kW similar al de un carburante tradicional. Pero para disponer de mucha autonomía el hidrógeno debe estar comprimido a altas presiones en grandes depósitos capaces de soportar la presión sin riesgo. Ya se han hecho pruebas, como la vuelta al mundo del catamarán *Energy Observer*, con pila de combustible, o un barco de recreo experimental tipo lancha construido en Francia equipado con un depósito de hidrógeno, una pila de combustible y motores eléctricos, pero su autonomía no ha superado las 50 millas, una cifra hoy por hoy esperanzadora pero no suficiente.

» La tecnología del hidrógeno y la pila de combustible abre una puerta al futuro, pero todavía le queda un largo camino por recorrer. «

## ¿TIENEN FUTURO LOS ANTIINCRUSTANTES?

Por razones medioambientales, los fabricantes de antiincrustantes o antifoulings deben responder a exigencias muy estrictas en sus formulaciones y en el respeto al medio marino. Por ello, los biocidas permitidos por las directivas europeas son muy pocos a la vez que la eficacia de los productos convencionales tiende a disminuir, como ocurre con las pinturas caseras sin disolventes ni pigmentos metálicos.

Y he aquí que lo que es una ventaja en términos de protección del medio marino da lugar paradójicamente un riesgo mayor de diseminación de especies invasoras transportadas

Los antiincrustantes a base de siliconas que evitan que se adhieran los microorganismos al casco marcan el futuro en navegación de recreo.

por carenas sucias, ya sea de barcos comerciales y sea de embarcaciones de recreo que se mueven de un mar a otro y de un puerto a otro todo el año.

Conscientes de ello, los fabricantes de antiincrustantes plantean nuevas y eficaces alternativas a los biocidas, como las superficies antiadherentes de gel o las ondas ultra sonoras —eficaces en barcos metálicos comerciales, pero menos en barcos de recreo mayoritariamente de plástico— que en vez de destruir los microorganismos que se adhieren al casco lo que hacen es evitar que se adhieran gracias a moléculas antiadherentes o siliconas que actúan con el movimiento.



**OLBAP**  
CATAMARANES

**TR8**  
SUP PARADISE

**TR8**  
DIVING

**FORMENTERA DIVERS**

Tel. 96 091 58 24 - 696 06 86 60

[www.olbap.es](http://www.olbap.es)

miembro de **anen**

# OPORTUNIDAD PARA GANAR competitividad en el chárter

El Anteproyecto de Ley de Reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima contempla la posibilidad de que los buques y embarcaciones de recreo de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos puedan inscribirse en el Registro Especial establecido en Canarias (comúnmente conocido como REBECA) y que ofrece una serie de virtudes y bondades que a continuación detallaremos.

## » Carlos Sanlorenzo

Este registro se creó en el año 1992 con el objetivo de posibilitar la competitividad de las Empresas Navieras españolas a través de una serie de medidas homologables a las existentes en registros similares de países miembros de la Unión Europea (segundos registros como Gibraltar o Islas del Canal para el caso de Reino Unido o Madeira para el caso de Portugal, por ejemplo). Se trata de un registro adicional al registro marítimo ordinario que reúne, además, las características de especial, público, administrativo y opcional.

En la actualidad (a la espera de que se publique la modificación) este registro sólo permitía la inscripción de buques civiles aptos para la navegación con un propósito mercantil, con un tamaño mínimo de 100 GT (por lo que restringía la inscripción de embarcaciones menores de 30/35 metros de eslora).

Con esta nueva redacción se da la oportunidad a que embarcaciones superiores a 15 metros afectas a la actividad del chárter puedan optar por su inscripción.

## ¿Qué virtudes ofrece este registro?

### » Impuesto sobre Transmisiones

### Patrimoniales y Actos Jurídicos

**Documentados:** exención en cuanto a los actos y contratos realizados sobre buques inscritos en el Registro Especial de Canarias. Ley 19/1994.

» **Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas:** para los tripulantes de las embarcaciones inscritas en el Registro Especial, sujetos al IRPF por obligación personal o real, tendrán la consideración de renta exenta al 50% los rendimientos del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación realizada en buques inscritos en este registro.

» **Impuesto sobre Sociedades:** bonificación del 90% en la porción de la cuota del impuesto que corresponda a la parte de la base imponible que proceda de la explotación desarrollada por las empresas de chárter con sus embarcaciones inscritas en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras. Con carácter previo se practicarán en, su caso, las deducciones por doble imposición.

» **Cotizaciones a la Seguridad Social:** bonificación del 90% en la cuota empresarial de la S.S. para los tripulantes de las embarcaciones inscritas en el Registro Especial.

» **Zona Especial Canaria:**

Las entidades Zona Especial Canaria tributan en régimen de transparencia fiscal. No obstante lo anterior, no será objeto de imputación la base imponible de operaciones realizadas por las entidades inscritas en el Registro Especial de buques y empresas Navieras.

## ¿Qué requisitos se exigirán?

Se exigirá que el capitán y el 50 por ciento de la dotación mínima de seguridad de las embarcaciones inscritas en el Registro Especial tengan, en todo caso, la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

Cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Director General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes el empleo de tripulantes de otras nacionalidades en proporción superior a la expresada anteriormente. En todo caso,



Carlos Sanlorenzo.

deberá garantizarse la seguridad del buque y de la navegación, así como el cumplimiento de la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española. Será, asimismo, de aplicación la normativa de la Unión Europea y los convenios internacionales suscritos por España.

En materia de jornada laboral

y descansos, las embarcaciones inscritas en el Registro Especial se regirán por lo dispuesto en el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. No será de aplicación lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores.

### ¿Quiénes son legitimados para solicitar la inscripción en el REBECA?

Aquellas empresas de chárter que tengan ya sea la propiedad del buque, ya sea su posesión fundada en un arrendamiento financiero del mismo, en un contrato de arrendamiento a casco desnudo o

en otro título que lleve aparejado el control de la gestión tanto náutico como comercial del buque. A estas empresas se les exige, además, tener en el archipiélago canario bien su centro efectivo de control, bien -si tal no fuera el caso- un establecimiento o una representación permanente (que se materializaría otorgando poderes a favor de una persona física residente en Canarias) con los que cumplir las obligaciones y ejercer los derechos derivados de la legislación española y de las normas relativas al REBECA.

Sin duda se abre una nueva oportunidad para que la actividad del chárter pueda competir con otros segundos registros en el ámbito internacional.

*El autor es abogado especializado en legislación y normativa náutica, y secretario general de ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas).*

“Diseño y calidad”

Maestrale

YAMAHA

Maestrale 8.60

Importador para España

Modelos: Maestrale 6.80 | Maestrale 7.40 | Maestrale 8.20 WA  
Maestrale 8.60 | Maestrale 600 FUN | Maestrale 700 FUN

 Milla Náutica

Local 8 Port Balís · 08392 Sant Andreu de Llanerers · Barcelona · Tel. +34 93 792 91 44 · info@millanautica.com · www.millanautica.com



Vídeo Austin Parker 52 Ibiza  
WA (Marivent Yachts)

Lo tiene todo. Lo más llamativo de esta nueva 52 pies de la firma italiana Austin Parker es que se ofrece con uno de los listados de serie más completos del mercado. Pero, además, su navegación equipada con IPS resulta ser sumamente ágil y divertida, como si se tratara de una eslora mucho menor.

> L. B.

>> Velocidad máxima: 34 nudos a 2.250 rpm. >> Velocidad de crucero: 25 nudos a 2.100 rpm, con dos Volvo Penta D11 IPS950 de 725 Hp. Tiempo de planeo: 7 segundos. >> Aceleración de 0 a 34 nudos: en 19 segundos. >> Autonomía: en torno a las 240 millas a régimen máximo y unas 280 millas a régimen de crucero. >> Precio: 1.845.000 euros, con dos Volvo Penta D11 IPS950 de 725 Hp, sin impuestos.



PRUEBA MOTOR | Austin Parker 52 Ibiza WA

# Sabor mediterráneo



2 y 3. La gran mesa con doble ala desplegable puede acomodar hasta ocho personas en los dos sofás.

**E**l catálogo de la firma italiana Austin Parker Yachts se amplía con la incorporación de esta nueva eslora de 52 pies. Un modelo bautizado con el nombre de Ibiza por su vocación mediterránea, al que se añadirán en un futuro otros con nombres de la topografía balear o mediterránea.

La 52 Ibiza WA es una embarcación de estilo clásico, inspirada en las lobster americanas, espaciosa, con notables volúmenes, de aspecto robusto y al mismo tiempo vistosa y sobria en los detalles de cubierta. Lo tiene todo, pero sin lujos, cediendo prioridad a la comodidad a bordo, a la seguridad, con una configuración walkaround con la regala alta, pasos anchos, y espacios amplios y bien distribuidos. En un barco que cumple perfectamente tanto como barco de salidas de día como con el programa de un crucero de cierto com-

promiso, ya que incorpora el equipamiento necesario para ello, tanto en el exterior como en la cabina.

Pero, seguramente, uno de los atractivos de este modelo es su motorización con IPS, ya que la transmisión con pods de Volvo Penta le procuran un comportamiento más ágil que los ejes, transmisión utilizada con frecuencia por Austin Parker. Y a todo esto debemos añadir las ventajas de una muy buena carena, sumamente estable, con cuatro redanes y un perfil en arista que sobresale por los lados de la base del casco para favorecer el agarre y la estabilidad.

### CUBIERTA Y BAÑERA

Uno de los criterios de un barco homologado en categoría A es, entre otros, el de la seguridad. El plano de cubierta ofrece un tránsito cómodo, dejando anchos laterales, con una distribución del solárium, los sofás,

**1.** Dotada de una carena clásica, muy marinera, esta eslora de 52 pies ofrece una navegación muy confortable y segura.

**2.** Los distintos espacios, como la proa, se han estudiado para que retomen su protagonismo dependiendo del momento de uso.

**6.** El solárium de popa es grande y los respaldos del sofá son basculantes para ganar más superficie.

**7.** Bajo el solárium se esconde un gran cofre de estiba, que además cubre el garaje.

las mesas y la cocina que no estorban en absoluto. Desde la plataforma de baño tenemos dos accesos directos a cubierta, a ambos lados del solárium, y que, salvando un pequeño escalón conducen hasta la misma proa. Aquí, otra colchoneta para tomar el sol cubre el techo de la cabina, y en la proa se ha previsto un banco mirando hacia popa.

El módulo de cocina se sitúa tras los asientos del piloto y acompañantes, y queda separado de los sofás con la mesa por dos módulos, tipo "pasaplatos" que complementan el mismo mueble de la cocina.

La plataforma hidráulica (uno de los pocos opcionales), resulta útil para mover el auxiliar del garaje situado bajo el solárium.

Una cubierta sobria, espaciosa, cómoda y bien protegida, que además el astillero permite personalizar con numerosos elementos, tales como el techo eléctrico en el hard top.



### PUESTO DE GOBIERNO

Tres asientos individuales tipo bolster, con la base plegable, acomodan al piloto en el centro, sobre la línea de crujía, y a un acompañante a cada lado. La consola, con dos enormes pantallas y el equipamiento propio de los IPS de Volvo Penta, resulta sumamente sobria, algo desangelada. Aunque dispone de espacio sobrado para instrumentación, no luce como debería. No es vistosa, pero lo tiene todo. Re-

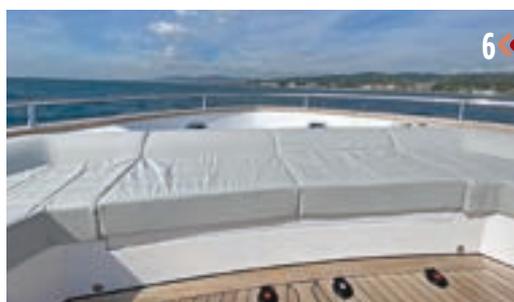


5. De formas inspiradas en las lobster americanas, la firma italiana ha sabido combinar el espíritu clásico con un diseño moderno y atractivo.

posapiés, compás, guantera, volante ajustable, etc. La visibilidad es buena, aunque los soportes dobles del techo, estructurales, a ambos lados del parabrisas, impiden algo la visión. También el mismo parabrisas podría cerrarse algo más por los laterales. Por lo demás, un puesto muy ergonómico, ideal para largas travesías y bien protegido.

### INTERIORES

La comodidad y versatilidad del interior es otro aspecto destacable de esta 42 Ibiza. El astillero propone dos plantas: una con tres cabinas y tres baños, característica poco habitual en este tipo de esloras; y otra con tres cabinas y dos baños, mientras que la cocina siempre es una pieza que está en la cubierta. La altura bajo baos es de casi dos metros y la calidad de la carpintería y el estilo decorativo tiene que ver con la elegancia propia de los italianos. Además, las posibilidades de personalización que ofrece el astillero son



4. La proa mantiene la configuración walkaround tradicional, con pasos protegidos.

6. Delante, sobre el pozo de anclas, se ha aprovechado para situar un asiento mirando a popa.

7. Entre los detalles de este barco está la puerta lateral.

8 y 9. La cocina se reparte en dos muebles, uno tras los asientos del puesto de gobierno, y otro como pasaplatos junto a la dinete



muy amplias tanto en la cubierta como en los interiores, aspecto que caracteriza a Austin Parker.

Cabinas con luz natural, altura sobrada, armarios, cajones y taquillas que además de resultar espacia-sas, acogedores y confortables, se han decorado con muy buen gusto.

### NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

La robustez de la carena contribuye a la buena navegación, y su diseño de características marineras, con las formas antes descritas y con una buena V en proa y bastante altura de francobordo, lo convierten en un



10. Un detalle: dos agarraderos de la escalera de baño para subir mejor desde el agua. 11 y 12. El puesto de gobierno es espacioso y ergonómico, aunque tiene un aspecto demasiado sobrio. El techo cuenta con dos escotillas que ayudan en la ventilación de este espacio.



>> 14



>> 15



>> 16

barco seco y que afronta con solvencia la mar de proa.

El casco es de fibra de vidrio estratificada, con laminado manual en la primera capa, y seguido de una capa de infusión al vacío. La parte superior es de laminado en sándwich con alma de balsa, y el gelcoat isoftálico neopentil remata como acabado para ofrecer una alta resistencia a la ósmosis y al enveje-

**13.** La cabina de proa presenta dos literas en V que se pueden cerrar en una sola doble.

**14.** El distribuidor da acceso a las dos cabinas de popa.

**15.** Los aseos mantienen el estilo italiano de la decoración del resto del barco.

**16.** El camarote de babor ofrece dos camas individuales con su respectivo baño.



>> 17

**17 y 18.** La cabina doble de estribor cuenta con una gran cama y también dispone de su propio aseo completo.

## >> La 52 Ibiza logra unos interiores espaciosos, acogedores y confortables. <<

cimiento por los rayos UVA. Esto da como resultado una estructura reforzada, con cuadernas repartidas en los puntos de mayor esfuerzo.

A partir de aquí tenemos lo idóneo para obtener los mejores rendimientos de navegabilidad, y con la potencia de los dos Volvo Penta IPS950 de 725 Hp el barco brinda velocidades más que satisfactorias. Unos 34 nudos de máxima y un régimen de crucero de unos 25 nudos a 2.100 rpm confirman que la potencia es la adecuada, sobre todo para navegar durante horas tragando millas confortablemente. Sin embargo, hemos de hacer una observación: la toma de medidas se realizó con viento y mar en contra; y posteriormente, tomadas a favor, se

ganaron de uno a dos nudos. En salida alcanza el planeo en 7 segundos y en 12 más llega a su tope. No está nada mal para un barco de 18 toneladas. Por lo tanto, estamos ante un barco muy marinero y bastante ágil a la vez, muy seco y con gran estabilidad, cuya motorización resulta idóneas para estas dimensiones.

Finalmente, en equipamiento nos referimos a lo que apuntamos al principio: es uno de los barcos del mercado con el equipamiento de serie más completo que hay. Incluye la electrónica, todo el sistema de fondeo, los equipos de confort a bordo, etc., y deja solamente como opciones el techo eléctrico y la plataforma hidráulica, o la teca en los pasos laterales. Esto quiere decir



18 <<

que la relación precio calidad comparado con otras esloras similares del mercado es bastante ventajosa, más aún si tenemos en cuenta que la motorización de los IPS950 de 750 Hp resulta óptima para esta eslora que desplaza 18 toneladas.

Un barco, pues, además de atractivo y robusto, homologado en categoría A —que implica muchas exigencias de seguridad y calidad en equipamiento y construcción—.

**15.** Con los dos IPS 950 de 725 Hp la 52 Ibiza mantiene un crucero muy confortable de unos 25 nudos, y puede alcanzar los 34 o 35 nudos de punta.



## Características

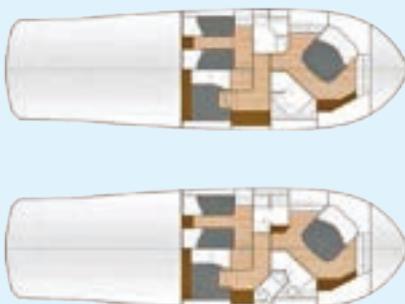
- » Eslora total: .....16,05 m
- » Eslora de casco: .....15,85 m
- » Manga: .....4,90 m
- » Calado: .....0,95 m
- » Desplazamiento: .....18.000 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... dos Volvo Penta D11 IPS950 de 725 Hp; o dos Cummins QSM11 de 715 Hp con ejes
- » Capacidad de combustible: .....2.500 l
- » Capacidad de agua: .....600 l
- » Plazas: .....18
- » Categoría de navegación: .....A
- » Constructor: ..... Austin Parker Yachts, austinparker.com
- » Importador: ..... Marivent Yachts, mariventyachts.com
- » Precio: ..... 1.845.000 euros, con dos Volvo Penta D11 IPS950 de 725 Hp, sin impuestos.

## Motores

- » Marca y modelo: ..... Volvo Penta D11 IPS 950
- » Potencia: ..... 725 Hp (533 kW)
- » Tipo: ..... pods turbodiésel inyección
- » Cilindros: .....6 en línea
- » Cubicaje: .....10.840 cc
- » Rpm máx.: .....2.500
- » Peso: .....1.800 kg

## A destacar

- » Estética en general y robustez en la construcción.
- » Comportamiento ágil con los IPS950 de 750 Hp.
- » Interesante relación precio-calidad y equipo de serie muy completo.



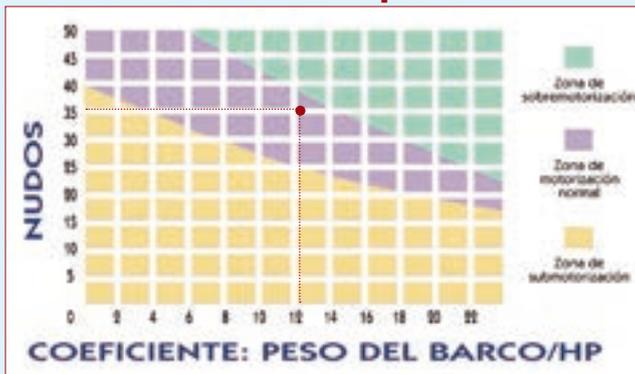
## A mejorar

- » Los soportes del parabrisas limitan un poco la visibilidad.
- » Las escotillas del hard top son pequeñas.
- » Consola de gobierno muy simple.



## Motorización en cascos de plano

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia de los dos motores Volvo Penta D11 IPS950 De 725 Hp de la Austin Parker 52 Ibiza WA es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.



## Austin Parker 52 Ibiza WA 2x725 Hp Volvo Penta D11 IPS950

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	6	9,6	1,60	0,63	1250
800	7,2	18	2,50	0,40	800
1.000	8,7	32	3,68	0,27	544
1.200	10,3	53	5,15	0,19	389
1.400	11,8	84	7,12	0,14	281
1.600	15,5	107	6,90	0,14	290
1.800	19,3	130	6,74	0,15	297
2.000	23	160	6,96	0,14	288
2.100	25	177	7,08	0,14	282
2.200	27	200	7,41	0,14	270
2.300	29,2	225	7,71	0,13	260
2.550	34	285	8,38	0,12	239

- » **Tiempo de planeo:** 7 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 19 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 239 millas a régimen máximo y unas 282 millas a régimen de crucero de 25 nudos.

### » Seguro METROmar-Fiatc

Prima del seguro básico a terceros: 405,31 euros.  
Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

## CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
3	65%	84%	Rizada a marejadilla y viento fuerza 3 a 4.

PRUEBA MOTOR | Sessa Key Largo 40 – Mercury Verado 600

# Un binomio único

>> L. B.

Es pura emoción. Un barco muy especial por dos razones de suma importancia: la Key Largo 40 está nominada al EPY 2022 y, además ha sido el primer modelo en Europa en montar los dos Mercury Verado 600 V12, dos bestias de la potencia que hacen volar literalmente esta formidable carena de Sessa.



» Velocidad máxima: 52 nudos a 6.400 rpm. » Velocidad de crucero: 29 nudos a 4.000 rpm, con dos Mercury Verado 600 V12 de 600 Hp. » Tiempo de planeo: 5 segundos. » Aceleración de 0 a 52 nudos: en 15 segundos. » Autonomía: en torno a las 127 millas a régimen máximo; y unas 228 millas a régimen de crucero. » Precio: a partir de 304.000 euros, con dos Mercury Verado 600 V12 de 600 Hp, sin impuestos.



**S**essa es uno de los nombres más célebres del mercado europeo, y su gama Key Largo siempre ha gozado de prestigio, especialmente por tener esloras dotadas de extraordinarias carenas, rápidas y muy marineras, con acentuadas V en proa y de marcado carácter deportivo. Pero, además, en este modelo de 40 pies se unen dos factores importantes. Por un lado, la renovada KL40 ha sido nominada al EPY 2022, como uno de los cinco mejores barcos de Europa dentro del segmento de esloras de hasta 14 metros. Y por la otra, ha sido también el modelo elegido por Mercury Marine para presentar en Europa —durante el pasado salón náutico de Cannes— los nuevos y revolucionarios motores fueraborda Verado V12 de 600 Hp. Por lo tanto, el conjunto de Sessa y Mercury resulta un verdadero acontecimiento de la temporada en la náutica de recreo a motor. Dos marcas de primer orden que forman un binomio barco-motor muy poco común y con unos resultados en cuanto a prestaciones de todo tipo excepcionales.

La KL 40 es un barco elegante, de calidad que equipada con los únicos V12 fuerabordas del mercado se convierte en una eslora de alta gama, tanto por la potencia que le otorgan estos Mercury como por las prestaciones que ofrece este modelo abierto, de exclusivo estilo italiano.

## » Sessa Key Largo 40 – Mercury Verado 600



### CUBIERTA Y BAÑERA

La Sessa Key Largo 40 es realmente bonita. Y si bien su hard top no es de lo más favorable desde el punto de vista estético, la distribución de la bañera y del resto de los espacios está muy proporcionado.

Es un barco de día con una buena cabina, con la proa elevada (la cubierta presenta tres niveles), tipo sundeck, para ser ocupada por una gran colchoneta de solárium. La maniobra de fondeo está bien, así como los herrajes de proa, aunque los de popa quedan escondidos en la parte interior de las semiplataformas, algo poco usual e incómodo. Y ello es debido a que no se pueden ubicar en los costados. En efecto, los laterales se abren, mediante un sistema electrohidráulico, formando terrazas sobre el mar, en forma de plataformas con escalera de baño, que bien sustituyen a las de popa. Una opción que cumple rigurosamente con una de las tendencias más radicales del momento, y que permite ganar una manga de casi un metro por banda en el fondeo.

El acceso a la bañera es por la banda de babor, y en la proa se ha dispuesto un sofá en L con una mesa que se complementa con un asiento en el lado de estribor. De esta forma se pueden juntar hasta unas ocho personas en torno a la mesa. El mueble de cocina, que es opcional, queda tras los asientos de pilotaje, y dispone de todo lo necesario. No nos acaban de convencer los tres desniveles que hay desde la bañera hasta la cubierta de proa, aunque ello sea en pos de obtener mayor altura en la cabina, sin duda.

Una cubierta de fácil tránsito, segura, elegante, en la que no faltan detalles de calidad y hecha para disfrutar de las horas de fondeo, o de la navegación a alta velocidad. Así son las Key Largo.

### PUESTO DE GOBIERNO

Algo de estilo offshore sí tiene esta KL40. Los tres asientos individuales tipo bolster nos recuerdan que estamos ante un panel de barco rápido. Y si bien los motores no se ven con la mirada hacia proa se no-

1. La Key Largo 40 es un diseño elegante, con elementos como los costados desplegados sobre el mar para formar una auténtica isla flotante.

tan al tocar las palancas. La consola es casi horizontal, pero no impide la buena lectura de la instrumentación, que depende principalmente de una pantalla Simrad con la información de la navegación y de los dos de Mercury. Joystick Axius con todas las funciones de Mercury Marine para facilitar la maniobra, hélice de proa, dos grupos de interruptores, un juego de flaps (casi prescindible) y un volante ajustable, completan el conjunto de este puesto perfectamente protegido por un alto parabrisas cuyos lados dejan un hueco para agarrarse.

Un puesto propio de Sessa Marine: ergonómico y elegante.

### INTERIORES

Esta versión actualizada de la Key Largo 40 ha visto incrementados el volumen y la luz en los interiores. Ventanas alargadas, mayor altura bajo baos, decoración de exquisito buen gusto y carpintería cuidada en el menor detalle, evidencian la calidad aplicada por el astillero a este modelo.

7. El puesto de gobierno es muy completo y ergonómico, con tres asientos monoplaza envolventes.

» Las dos plataformas laterales desplegadas que adopta la Key Largo 40 le permiten ganar casi un metro por banda en los fondeos. «

2. La cubierta de proa se destina totalmente a solárium y se eleva bastante para dar buena altura al interior.

3. El desnivel desde popa a proa es notable. Los escalones y pasamanos favorecen la seguridad.

4. Los dos nuevos Mercury Marine 600 V12 transforman la Key Largo 40 en un auténtico misil sobre las olas.



La planta contempla una V de proa convertible en cama para dos personas; un gabinete de aseo completo con ducha, muy bien equipado, y una segunda cabina a proa, abarcando toda la manga, también para dos plazas, si bien aquí la altura no es tan generosa. La cocina, a estribor, completa los interiores cálidos y de ambiente muy agradable. Una cabina que permite pequeños cruceros más prolongados que los de fin de semana, con los elementos de confort a bordo que se puedan necesitar.

## NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

Navegar una buena carena siempre es una gozada, pero lo es aún mucho más cuando se tiene la ocasión

de probar un gran barco con unos motores realmente únicos. Y es que la expectación que han suscitado los Mercury Verado de 600 Hp ha sido más que notable. Y, además, estos V12 han tenido la suerte de estrenarse con un barco que se cuenta entre los mejores del momento dentro de su segmento. Por lo tanto, el conjunto se podría definir como “imbatible, impresionante, importante, impecable, y muchos más ims”.

Los Mercury Verado 600 V12 (véase N&Y Magazine nº54) son actualmente los motores más avanzados en cuanto a tecnología se refiere. Reúnen una serie de características únicas que, para resumir, se centran en su capacidad de giro,

5 y 6. Las plataformas laterales se abren mediante un sistema electrohidráulico y disponen de escala de baño.

8. Esta deportiva ofrece importantes posibilidades tanto en la bañera, con dinete y solárium, como en los interiores, con cuatro plazas para dormir.

porque solamente rotan en la parte inferior quedando la parte superior fija; integran en el mismo motor el sistema de dirección eléctrica; cuentan con una transmisión automática de dos velocidades que distribuye el par máximo y la aceleración en la primera marcha y luego cambia silenciosamente a la segunda; disponen de doble hélice contrarrotatoria; e incorporan controles electrohidráulicos que permiten que la caja de cambios direccional reaccione instantáneamente a las órdenes del piloto. Estas son algunas características de los V12 que convierten, adaptador a la KL40 en un barco superior.

Pudimos navegar este conjunto en aguas de la bahía de Cannes bajo





» 9

9. La proa presenta la V de la dinete convertible en cama doble.



10 «

10. El aseo, con ducha separada, presenta la misma elegancia y decoración que el resto de los interiores.



La cocina, a estribor, dispone de un buen equipamiento, válido para días de crucero.

10 «

las Key Largo nos gustan, aunque como en todo, existen detractores. La de esta 40 es muy buena. Para mantener un régimen de crucero bastan los 29 nudos a 4.000 rpm. El barco navega muy suave, y con mala mar y viento resulta más seco de lo que cabe esperarse. A nuestro juicio apenas se necesita recurrir al sistema autotrim, ya que la respuesta de los pulsadores de la palanca de aceleración ajustan perfectamente el trimado de los dos V12.

¿Es como un Lamborghini Aventado SVJ, un Audi R8 Performace, un Mercedes-AMG GT, o un BMW M8 Competition? Segura-

mente, todos estos coches superan los 300 km/h, y en la KL 40 pasar de los 50 nudos sería algo equivalente, al no tratarse de un modelo de competición offshore.

Cum laude en navegación y prestaciones, en comportamiento y estabilidad a cualquier velocidad. Seguro.

¿Los peros? Las palancas de aceleración DTS a estas velocidades y con mar se han de ajustar para que vayan más duras, de este modo incrementan la seguridad en su manejo.



» 12

12. La cabina de popa ocupa toda la manga.

unas condiciones realmente desfavorables. La capacidad de aceleración es impresionante, por cuanto un barco de esta eslora saliendo en 5 segundos en planeo es como si fuera una lancha de poca eslora. Con el gas a fondo, que pudimos mantener solamente durante unos segundos, el barco alcanza los 52 nudos. Una barbaridad. Pero aguantaba bien el paso de la ola y las sensaciones de inseguridad eran nulas. Las carenas de

13 y 14. Entre las numerosas ventajas de los Verado 600 V12 está el fácil acceso al mantenimiento por la parte superior.



» 13



14 «

» Con los Verado 600 V12 el comportamiento de esta Key Largo es realmente excepcional. «

### Características

- » Eslora total: ..... 11,94 m
- » Eslora de casco: ..... 11,22 m
- » Manga: ..... 3,50 m
- » Calado: ..... 0,80 m
- » Desplazamiento: ..... 7.700 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... dos o tres fuerabordas de hasta 1.200 Hp
- » Capacidad de combustible: ..... 1.100 l
- » Capacidad de agua: ..... 230 l
- » Plazas: ..... 12
- » Categoría de navegación: ..... B
- » Diseño: ..... Centrostiledesign

- » Constructor: ..... Sessa Marine, sissamarine.com
- » Importador: ..... Sport Yacht, sportyacht.net
- » Precio: ..... a partir de 304.000 euros, con dos Mercury Verado 600 V12 de 600 Hp, y sin impuestos.

### Motor

- » Marca y modelo: ..... Mercury Verado 600
- » Potencia: ..... 600 Hp (447 kW)
- » Tipo: ..... fueraborda 4 tiempos inyección directa
- » Cilindros: ..... 12 en V
- » Cubicaje: ..... 7.600 cc
- » Rpm máx.: ..... 5.600 – 6.400
- » Peso: ..... 572 kg

### A destacar

- » Exclusividad por ser un conjunto único.
- » Prestaciones impresionantes en aceleración y comportamiento a altas velocidades.
- » Decoración de interiores y materiales de alta calidad.

### A mejorar

- » Las palancas DTS electrónicas deben ajustarse a mayor dureza.
- » Bastante desnivel entre la bañera de popa y la cubierta de proa.
- » La cocina de la bañera es opcional.

» **Seguro METROmar-Fiat:** Prima del seguro básico a terceros: 324,08 euros. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

**15.** La Key Largo 40 con los Verado 600 forma un conjunto único tanto por sus prestaciones de velocidad como por la facilidad de gobierno a cualquier régimen.



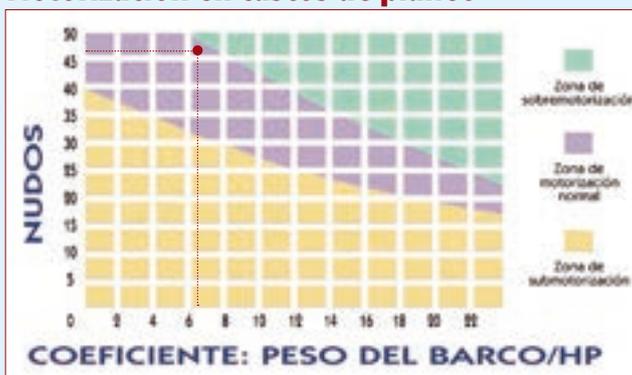
» 15

### CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
8	75%	50%	Rizada a marejadilla y viento fuerza 3.

### Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia de los dos Mercury Verado 600 V12 de la Sessa Key Largo 40 es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/HP y la velocidad máxima alcanzada.



### Sessa Key Largo 40 2x600 Hp Mercury Verado 600

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
750	4,5	12	2,67	0,38	413
1.000	5,5	14	2,55	0,39	432
1.500	7,2	24	3,33	0,30	330
2.000	8,8	36,4	4,14	0,24	266
2.500	10,2	54,2	5,31	0,19	207
3.000	12,5	77	6,16	0,16	179
3.500	23,5	122	5,19	0,19	212
4.000	29	140	4,83	0,21	228
4.500	34	182	5,35	0,19	205
5.000	38	236	6,21	0,16	177
5.500	42	324	7,71	0,13	143
6.000	47	392	8,34	0,12	132
6.400	52	450	8,65	0,12	127

- » **Tiempo de planeo:** 5 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 15 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 127 millas a régimen máximo y unas 228 millas a régimen de crucero de 29 nudos.

PRUEBA MOTOR | Swan Shadow 42

# Un gran nominado

> L. B.



Especial, muy especial y, además, nominado al EPY 2022 por sus cualidades de diseño, navegabilidad, polivalencia e innovación en una eslora de 42 pies que traslada el espíritu de Swan a un modelo a motor muy singular, con los altos estándares de calidad de la marca.

- **Velocidad máxima: 52 nudos a 6.300 rpm.**
- **Velocidad de crucero: 31,5 nudos a 3.850 rpm, con tres Mercury Verado 350 de 350 Hp.**
- **Tiempo de planeo: 6 segundos.**
- **Aceleración de 0 a 52 nudos: en 26 segundos.**
- **Autonomía: en torno a las 144 millas a régimen máximo y unas 239 millas a régimen de crucero.**
- **Precio: 345.000 euros, con tres Mercury Verado 350 de 350 Hp, sin impuestos.**

La firma Nautor's Swan es de todos conocida en el mundo de la vela por sus cruceros de alto rendimiento. Ahora la firma finlandesa ha decidido traspasar el ámbito de la vela y entrar en el motor con una nueva eslora de 42 pies, el Swan Shadow. Se trata de un nuevo concepto de embarcación inspirada en la filosofía de la vela, pero con la personalidad y el particular estilo que solamente Nautor's sabe imprimir en sus productos.

El proyecto nació en la mente de Leonardo Ferragamo, presidente del astillero, un apasionado de la náutica que sintió la necesidad de ofrecer algo más tanto a los armadores de los veleros de Swan como a los aficionados que buscan una embarcación realmente distinta, con una serie de particularidades que identifican a la marca, como son el rendimiento y la navegabilidad, la calidad y la elegancia. Así se ha obtenido esta eslora, impregnada del ADN Swan, donde el diseño y la innovación se integran también en el concepto de esta embarcación. Y, tal como afirma el astillero, seguramente tenga la razón cuando afirma que este Shadow 42 está destinado a convertirse en un "icono atemporal" del que tiene la intención de producir unas 16 unidades al año. Y así describe el presidente de la firma, Leonardo Ferragamo las razones de este proyecto: "durante tantos años nos estuvimos planteando un barco a motor, pero siempre nos resistíamos esta tentación hasta que realmente sentimos que teníamos algo realmente especial y único que presentar. Y esto es lo que ha sucedido con este Swan Shadow 42. Un modelo que integra todos los ingredientes en los que creemos, y por ello estamos seguros de que vamos a entrar en el mundo del motor con algo verdaderamente importante."

Y lo cierto es que, por ser el primer diseño, han dado en el clavo al colocarse entre los nominados al EPY 2022, algo poco usual con la primera unidad de una línea recién nacida.



Video Swan Shadow 42  
(Nautor's Swan)



## CUBIERTA Y BAÑERA

La Swan Shadow 42 es verdaderamente especial. El diseño se ha basado en satisfacer —según el astillero— las expectativas de una clientela acostumbrada a los yates de vela de lujo y rendimiento. Y es un barco cuyo diseño además cumple con las características que los clientes de esta marca generalmente esperan ver en esloras mayores, totalmente personalizables o casi, algo poco común en tamaños de 40 pies. Entre los detalles que llaman la atención en la Shadow 42 tenemos una plataforma de popa que adopta tres posiciones, cumpliendo con las funciones de una plataforma fija, una de baño sumergida o como pasarela elevada. La adopción de este elemento facilita el acceso al

agua cuando se disfruta de los deportes acuáticos, o da un acceso al nivel del muelle o del barco principal cuando se utiliza como embarcación auxiliar.

La incorporación de columnas telescópicas, opcionales, para el hard top, y paneles de vidrio móviles permiten crear una cabina convertible para combatir la navegación con mal tiempo.

Toda la cubierta del Swan Shadow se ha concebido en un plano único sin desniveles con el fin de facilitar el tránsito. Y ello permite, además, configurar el barco según las preferencias del armador, ya que el barco de base se ofrece totalmente limpio en la cubierta, por lo que el cliente puede configurarla a su gusto con los elementos disponibles, que se

**1.** De líneas minimalistas e inspiradas en la vela, la Shadow 42 es una de las propuestas más interesantes de la temporada.

**2.** El piso de la bañera presenta los grandes cofres de estiba a lo largo de los laterales.

**5.** Elegante, práctica, polivalente, bella: así es esta eslora que se propone en cuatro versiones.

**6.** Los cuatro soportes del T Top se inspiran en perfiles de aluminio de botavara, recordando el ADN de Swan.

instalan mediante un rápido, sencillo y seguro sistema de atornillado a la cubierta.

Swan propone cuatro versiones: Pleasure, Fisherman, Tender y Limo, cada una perfectamente proyectada para cumplir con su función. De este modo no existe una sola Shadow 42, sino la que se elija y con los complementos deseados para personalizarla al detalle. Tenemos, por ejemplo, que las opciones de techo van desde una pieza en forma de T, más corta, hasta un techo largo extendido que cubre prácticamente todo el barco. La opción con Long Top se puede instalar con pilares telescópicos para funcionar como una versión convertible de limusina con el fin de ofrecer mayor privacidad y comodidad.

La capacidad de estiba también se ha considerado, y hay varios cofres en el piso de la cubierta. Además, se pueden incorporar bolsas adicio-

»» La cubierta del Shadow 42 es personalizable según el programa de uso de cada propietario. ««





3 <<



>> 4

nales en los costados para ganar en estiba sin que molesten en absoluto en el paso por cubierta.

Y otro detalle que destaca es la regala, que recuerda el estilo de los veleros, de teca, muy ancha, útil para sentarse en cualquiera de sus puntos, por lo que el astillero ha llegado a definir al barco más que un walkaround, como un "seatround".

Dadas las numerosas propuestas, la Shadow 42 se muestra con una cubierta sumamente polivalente, combinable, con muchos elementos de calidad, tales como sofás, mesas, colchonetas, wet bar, etc., lo que la convierten en un barco especial.

**3 y 4.** La plataforma móvil es un desarrollo de Swan para cumplir con las funciones de pasarela o plataforma sumergible para el baño y actividades náuticas.

**7 y 8.** Casi todo es combinable en esta Shadow 42. La proa con una dinete se puede habilitar, si se desea, como solárium.

**9.** El astillero ha previsto un sistema fácil para botar el anexo y subirlo al garaje.



>> 7



> 8



>> 9

## PUESTO DE GOBIERNO

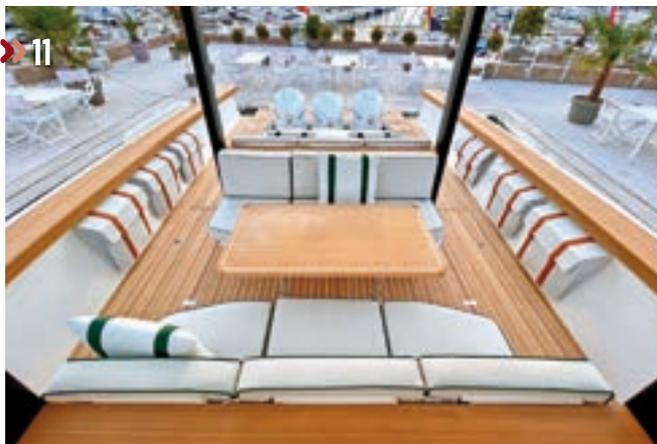
Está claro que una eslora de 42 pies que vuela a 52 nudos exige un puesto de gobierno adecuado a las circunstancias. Y es que Swan creó este barco para que fuera veloz y para que no le faltara nada en

cuanto a seguridad y ergonomía. El puesto de pilotaje presenta lo que cabe esperarse, en este caso para controlar un montaje con tres Mercury Verado de 350 Hp, la máxima potencia homologada para este barco. La consola presenta un dise-

ño minimalista, esencial, con dos pantallas Simrad que ofrecen toda la información precisa de los tres motores (recordemos que Simrad ha sido adquirida recientemente por Brunswick, fabricante de los Mercury, por lo que todo es del mismo



10 <<>> 11



**10.** En la configuración Pleasure los módulos de poa forman una dinete con un solárium a popa.

**11.** Cada pieza de la cubierta es modular y sustituible, como el módulo del solárium.

grupo). Un volante deportivo, una fila de interruptores mínima, y las tres llaves de contacto complementan el joystick Axis y las dos palancas electrónicas DTS de los tres Mercury Verado 350. Dos cosas nos llaman la atención: no hay compás y no hay reposapiés para afianzarse bien al volante.

Por lo demás, un puesto precioso y acorde a esta eslora de 42 pies.

### INTERIORES

El interior ha sido diseñado para garantizar la máxima comodidad y estilo a bordo, ofreciendo los espacios y el confort necesarios tanto para una navegación de día como de varias jornadas. La zona de proa queda ocupada por la tradicional V con litera para dos personas. Es ancha y se ha creado de forma que se puede prolongar unos centímetros al mover hacia popa toda la cama. Son ideas de inspiración "velística". Swan permite también la opción de instalar una cabina de tripulación adicional



en la proa para complementar la capacidad de la cabina. El aseo es otro ejercicio de diseño y elegancia, con un inodoro que se disimula cubriéndolo, y dispone de ducha. Todos los interiores mantienen el estilo clásico y atemporal de Swan, representando formas minimalistas y con el foco centrado en lo esencial: espacios cuidadosamente diseñados y bien ejecutados creados con materiales de primera calidad. Ni más ni menos. Impecables.

### NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

¡Ah! La navegación. Sus prestaciones y velocidad son lo más sorprendente y brutal de este barco. Como apunta su diseñador, Jarkko Jämsén, este es un concepto de

**12 y 13.** El puesto de gobierno, de diseño minimalista, dispone de lo esencial para un barco de velocidad.

**14.** El módulo de cocina es un opcional que se puede adoptar en cualquiera de las versiones.

**15.** El gabinete de aseo es impecable, con el inodoro disimulado con una cubierta de carpintería.

**16.** Un elegante armario ropero complementa el dormitorio de proa.

**17.** La distribución interior es tradicional, con un aseo y la proa ocupada por una litera doble.

**18 y 19.** Se puede desplazar la cama hacia popa para ampliarla.



yate a motor multipropósito capaz de satisfacer las necesidades de los clientes de Nautor's y ofrecer un rendimiento en torno a los 50-55 nudos. No sabemos si los 55 nudos, pero nosotros alcanzamos, con mala mar y condiciones ciertamente incómodas y casi al límite, los 52 nudos de punta, en aguas de Cannes, en la Costa Azul. Sin duda es una experiencia mantener, ni que sea por unos segundos y con mala mar, la Shadow 42 por encima de los 50 nudos. Está hecha para esto. Para soportar la velocidad, como si de una carena offshore se tratara. La sensación de seguridad es total y absoluta, y es por esto que su diseñador Jarkko Jämsén se inspiró en este tipo de carenas. Doble step o escalón transversal (para planear y reducir el rozamiento hidrodinámico), 20 grados en el ángulo de salida de aguas (que garantizan un buen agarre y estabilidad direccional), y potencia, mucha potencia (con tres

» El interior está concebido para navegaciones de varias jornadas. «



fuerabordas de 350 Hp) para alcanzar los 52 con mala mar. Con buenas condiciones Swan afirma llegar a los 55, y es muy posible.

La Shadow 42 es, desde luego, impresionante al volante. Se deja llevar a cualquier velocidad con suma facilidad, y en su régimen e crucero de unos 31,5 nudos a 3.850 rpm el barco no puede ir más tranquilo. Con el gas a fondo, en salida alcanza el planeo en 6 segundos, y en 20 más se pone a su máxima. Como un Ferrari, pero es un Swan, que es mejor. Por otra parte, si recurrimos al sentido común, compar-

**19.** La carena cumple con los más avanzados estudios hidrodinámicos, destinada a ofrecer las mejores prestaciones de velocidad y estabilidad a altas velocidades. Con los tres Verado de 350 Hp se superan los 52 nudos de punta en condiciones adversas.

» 19



timos el consejo del astillero: con tres Mercury Verado la potencia es la aconsejable. Estamos de acuerdo.

Un diseño estelar de una marca top, que entra en el motor con la

nominación del European Power Boat of the Year 2022, solo para los mejores del año, y este barco lo es. Veremos si se hace con el galardón de "winner".

## Características

- » Eslora total: ..... 13,23 m
- » Eslora de casco: ..... 10,70 m
- » Manga: ..... 4,30 m
- » Calado: ..... 0,86 m
- » Desplazamiento: ..... 4.550 kg (sin motores)  
5.459 kg (con motores)
- » Gama de motorizaciones: ..... hasta 3x350 Hp Mercury Verado; y 3x225 Hp estándar
- » Capacidad de combustible: ..... 1.000 l
- » Capacidad de agua: ..... 130 l
- » Plazas: ..... 12/10
- » Categoría de navegación: ..... C/B
- » Diseño: ..... Jarkko Jämsén
- » Constructor: ..... Nautor's Swan, swanshadow.net
- » Importador: ..... Marina Estrella, marinaestrella.com
- » Precio: .. 345.000 euros, con tres Mercury Verado 350 de 350 Hp, y sin impuestos.

## Motor

- » Marca y modelo: ..... Mercury Verado 350
- » Potencia: ..... 350 Hp (257 kW)
- » Tipo: ..... fueraborda 4 tiempos inyección directa
- » Cilindros: ..... 6 en línea
- » Cubicaje: ..... 2.600 cc
- » Rpm máx.: ..... 5.800 – 6.400
- » Peso: ..... 303 kg

» Seguro METROmar-Fiatc Prima del seguro básico a terceros: 272,57 euros. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.



## A destacar

- » Estética diferente, bella y elegante.
- » Cuatro versiones en un solo barco.
- » Carena especial con doble step hecha para volar.

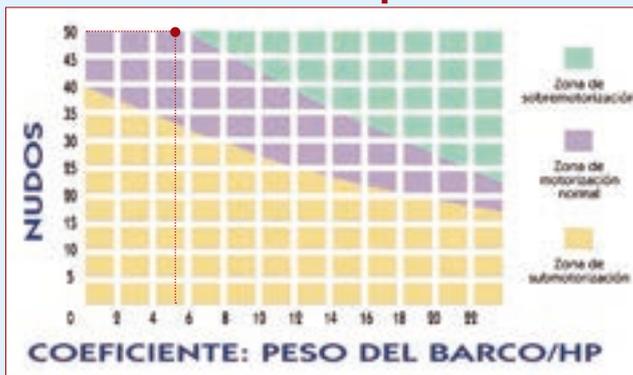
## A mejorar

- » Se echa de menos un reposapiés, un asidero junto al piloto y un compás
- » Muchos opcionales.
- » Potencia al límite.



## Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia de los tres Mercury Verado 350 de 350 Hp de la Swan Shadow 42 es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.



## Swan Shadow 42 3x350 Hp Mercury Verado 350

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
650	2,5	7,5	3,00	0,33	333
1.000	5	14,7	2,94	0,34	340
1.500	7,6	24,3	3,20	0,31	313
2.000	9,4	39,9	4,24	0,24	236
2.500	11	66	6,00	0,17	167
3.100	14,5	110	7,59	0,13	132
3.200	16,5	115	6,97	0,14	143
3.600	18	138	7,67	0,13	130
3.850	31,5	132	4,19	0,24	239
4.000	33	145	4,39	0,23	228
4.500	39	192	4,92	0,20	203
5.000	43	240	5,58	0,18	179
5.500	47	300	6,38	0,16	157
6.300	52	360	6,92	0,14	144

» Tiempo de planeo: 6 segundos.

» Aceleración de 0 a máxima: 26 segundos.

» Autonomía: en torno a unas 144 millas a régimen máximo y unas 228 millas a régimen de crucero de 33 nudos.

## CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
7	70%	100%	Marejadilla y viento fuerza 4.



PRUEBA MOTOR | Apremare Gozzo 35

# Máximo



La firma italiana Apremare presenta su nueva Gozzo 35, una eslora muy mejorada con respecto al modelo predecesor de prácticamente la misma eslora. Ahora la nueva 35 pies ofrece una manga mucho mayor, una carena renovada y ha cuidado a fondo el estilo decorativo y todos los accesorios de este barco elegante, clásico, minimalista y, en realidad, único.

» Velocidad máxima: 31,5 nudos a 3.620 rpm. » Velocidad de crucero: 23,5 nudos a 2.800 rpm, con dos Volvo Penta D4-320 DPI de 320 Hp. » Tiempo de planeo: 12 segundos. » Aceleración de 0 a 31,5 nudos: en 27 segundos. » Autonomía: en torno a las 179 millas a régimen máximo y unas 228 millas a régimen de crucero. » Precio: a partir de 330.000 euros, con dos Volvo Penta D4-320 DPI de 320 Hp, sin impuestos.

# confort

» L. B.

**E**n septiembre de 2017 Apreamare lanzó su eslora de 35 pies que, meses más tarde, obtendría el galardón del European Power Boat of the Year 2018. Ahora el nuevo Gozzo 35, completamente nuevo, aporta nuevas soluciones en cuando a la obra viva y aspectos tecnológicos. Es un barco de imagen ciertamente bonita, bien hecho, un verdadero walkaround en la cubierta, bien protegida, basado en una estética de líneas muy limpias y modernas, que respetan, sin embargo, el aire de los *gozzi sorrentini*, las barcas de pesca tradicionales de las zonas sur de Italia.

La nueva Gozzo 35, presentada en el pasado salón náutico de Cannes, fue uno de los modelos que llamó la atención, sobre todo, porque dentro de este estilo pocos astilleros mantienen la tradición de los *gozzi* con una adaptación a las exigencias actuales del mercado.

Y es que Apreamare fue una de las primeras marcas en ofrecer barcos de imagen clásica con carenas de planeo, rápidas, estables y con un comportamiento realmente sorprendente.

En el caso de este 35, el astillero propone dos motorizaciones, con Volvo Penta de 270 y 320 Hp, con transmisión dentrofueraaborda o Z drive, o con ejes en transmisión V drive con el fin de colocar más a popa los motores y no perder prestaciones. Además, el astillero estudiará sobre esta misma carena una versión híbrida, aunque todavía está por determinar.

## CUBIERTA Y BAÑERA

La Apreamare Gozzo 35 destaca por ofrecer cómodos espacios en la cubierta donde se reparten varias zonas para compartir la vida a bordo, en torno a la mesa o tomando el sol. Esta eslora de 9,95 m (con solamente 10 cm más de eslora que la del modelo anterior)



Vídeo Apreamare  
Gozzo 35  
(Apreamare Yachts)



> 2



1 <<



3 <<>> 4



**3.** La zona de popa queda ocupada por un solárium donde se pueden acomodar hasta tres personas.

**4.** El astillero ofrece la posibilidad de montar toldos en proa y popa para proteger del sol toda la cubierta.

y 3,70 metros de manga (nada menos que 40 cm de incremento en la manga), está dotada de T-Top (que es un opcional de unos 20.000 euros) y permite la instalación de dos carpas solares, una en proa y otra en popa, de forma que ofrece una sombra completa sobre toda la cubierta. El soporte del T-Top está integrado en el módulo de cocina, equipado con un fregadero y un refrigerador. Se pueden instalar placas de barbacoa o de inducción en los muebles de la cocina, así como una nevera adicional y una máquina de hielo.

En comparación con la versión anterior, ésta aporta cambios importantes, como los espacios más amplios de cubierta, antes comentados, la mesa fija en la popa, el módulo de bar, el T-Top y el solárium, entre otros. Nos gusta especialmente la distribución en la popa, con un paso directo a la bañera, con puerta,

la regala en madera y las cornamusas tipo bitas.

La cubierta presenta las formas de una verdadera walkaround, con buena altura protegiendo adecuadamente todo el espacio. En la proa se ha dispuesto un asiento que se complementa por otros dos aprovechando las tapas del pozo de anclas, con un balcón abierto por donde sale el ancla de inox.

En general, la distribución resul-

**1.** La nueva 35 pies de Apreamare ha ganado en dimensiones con respecto a su predecesora, renovando también su imagen elegante y sobria.

**5 y 6.** La dinete es fija, con una mesa de doble ala desplegable.

ta muy funcional, sencilla y cómoda, sin la menor estrechez y con un bien equipamiento en cada una de las zonas.

### PUESTO DE GOBIERNO

El realmente bonito y está bien equipado. Se ve realzado por el T-Top, una pieza que añade ligereza al barco al contar con un solo pie de apoyo detrás y dos a ambos lados del parabrisas, que no roban mucha



5 <<



6 <<



La plataforma de baño, con acceso directo a la bañera, es un elemento fundamental en los barcos de vocación mediterránea.



Apreamare Gozzo 35

7

8. En la proa se aprovechan las tapas del pozo de anclas como asientos.

5. El T-Top le concede un toque moderno y a la vez futurista que contrasta con la imagen tradicional de este gozzo.



8



9

» La organización de la cubierta de la Apreamare Gozzo 35 es funcional y cómoda, con pasos amplios y seguros y bien equipada. «

visión al piloto. La consola, moderna, deja espacio para una gran pantalla y toda la instrumentación necesaria. Los mandos electrónicos de Volvo Penta están bien ubicados y el asiento dispone de la base plegable para gobernar cómodamente de pie. No falta el reposapiés, ni el compás, además del joystick que facilita toda maniobra combinado con la hélice de proa. Junto al piloto, un asiento doble a estribor frente a la entrada de la cabina cubre las plazas de los acompañantes.

Un puesto muy bonito y ergonómico, que juega con el volante de madera clásico y el panel en azul marino, bien protegido y con buena visibilidad. Perfecto para este barco.

### INTERIORES

Las pretensiones de cabina en una eslora de 35 pies empiezan a ser interesantes, más cuando en este barco se ofrecen cuatro plazas para pernoctar, con un aseo completo y ducha aislada, y un mueble complementario junto a la entrada. La madera de roble (que puede ser tintada en gris o en oscuro) delatan el buen gusto del estilo italiano, con tiradores de piel, iluminación indirecta y buena luz natural.

Una cabina, sin duda, a la altura de las mejores firmas italianas, capaz de acomodar a cuatro personas y de cubrir las necesidades de un crucero de fin de semana, sobre todo, por los distintos cofres y armarios repartidos por todo el barco, espec-

7. Bajo una imagen clásica, esta Gozzo 35 esconde una carena muy estable y con grandes facultades de planeo.

to fundamental cuando se pasan días a bordo.

### NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

Seguramente lo mejor de este barco no se ve: es la obra viva. Una carena creada por el gabinete Marine Design, estudio de diseño que ya ha formado parte de muchos modelos exitosos de Apreamare. Y una de las características más destacables de esta carena es que admite la posibilidad de instalar dos tipos de motorización: dentrofuera y ejes con V drive, que permite colocar los motores más a popa.

Navegamos en aguas de la bahía de Cannes durante el salón náutico,



>> 10



>> 11



14 <<

**10, 11, 12 y 13.** El puesto de gobierno está a la altura de un barco de calidad como éste: cómodo, bien equipado y muy bonito.



>> 12



13 <<



15 <<

>> La carena de planeo de este Gozzo 35 es rápida, y afronta el mar de proa con firmeza y estabilidad. <<

donde se presentaba como primicia este modelo. Si a primera vista resulta un barco bonito, al volante es más que divertido. Sin embargo, ya lo imaginábamos. Bajo una imagen tradicional y elegante, Apremare esconde una carena de planeo, rápida, con gran estabilidad y un fenomenal comportamiento. Al principio salimos con mar rizada, hasta que se formó marejadilla, lo que nos permitió apreciar a fondo cómo afronta la mar de proa este casco de 35 pies.

La potencia es ideal, y no optaríamos por los motores de 270 Hp. Con la transmisión por ejes el barco se dispara, saliendo en planeo en 12 segundos, y en 15 más se pone por encima de los 31 nudos, lo que no está nada mal. Es, en cierto modo, una lancha con la imagen de un

barco clásico moderno. La opción con colas, desde luego, le concederá un carácter mucho más deportivo, pero en este barco, y vistos los rendimientos y el comportamiento, dejaríamos los ejes en V drive.

Un gran diseño con una nueva carena, ideal para el Mediterráneo, para salidas de día o para navegaciones de fin de semana, con la calidad el estilo y buen gusto que siempre ofrece Apremare.

**14 y 15.** Un mueble de servicio ocupa la banda de babor junto a la entrada.



>> 16

**16.** En la planta, la proa queda ocupada por la clásica cama doble, dotada de cajones debajo.



» 17

17. El aseo incorpora un gabinete de ducha independiente.

18. Con los dos Volvo Penta de 320 Hp la Gozzo 35 se comporta francamente bien gracias a su excelente carena, pudiendo alcanzar los 31 nudos de punta y mantener un crucero de unos 24 nudos.



18 <<

### Características

- » Eslor total: ..... 11,20 m
- » Manga: ..... 3,70 m
- » Calado: ..... 0,90 m
- » Desplazamiento: ..... 7.000 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... 2x270 Hp Volvo Penta con V drive o ejes.
- » Capacidad de combustible: ..... 700 l
- » Capacidad de agua: ..... 170 l
- » Plazas: ..... 14
- » Categoría de navegación: ..... B
- » Constructor: ..... Apreamare Yachts S.r.l., apreamare.it
- » Importador: ..... Apreamare Spain, apreamarespain.es
- » Precio: ..... a partir de 330.000 euros, con dos Volvo Penta D4-320 DPI de 320 Hp, y sin impuestos.

### Motores

- » Marca y modelo: ..... Volvo Penta D4-270 DPI
- » Potencia: ..... 270 Hp (199 kW)
- » Tipo: ..... ejes V drive turbodiésel inyección
- » Cilindros: ..... 4 en línea
- » Cubicaje: ..... 3.670 cc
- » Rpm máx.: ..... 3.500
- » Peso: ..... 580 kg

### A destacar

- » Imagen elegante, clásica y actual.
- » Calidad de obra viva, muy buena navegación.
- » Amplios espacios en cubierta gracias a la mayor manga.

### A mejorar

- » El hard top es una opción.
- » Lista de opcionales algo larga.
- » Añadiríamos un limpiaparabrisas.

### CONDICIONES DE LA PRUEBA

Tripulantes	Combustible	Agua
5	44%	30%

**Estado de la mar**

Rizada a marejadilla y de fondo, con brisa.

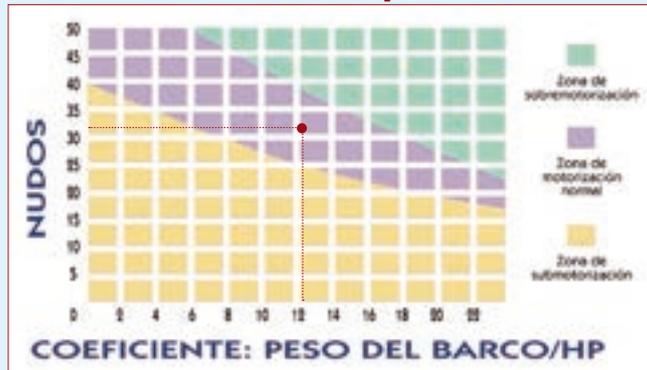
### » Seguro METROMar-Fiat

Prima del seguro básico a terceros: 246,64 euros. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.



### Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia de los motores Volvo Penta D4-270 DPI con V drive de 270 Hp de la Apreamare Gozzo 35 es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.



### Apreamare Gozzo 35

2x270 Hp Volvo Penta D4-270 DPI SSR

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	4,5	2,1	0,47	2,14	1500
1.000	7	6,8	0,97	1,03	721
1.500	8,8	17	1,93	0,52	362
2.000	12,4	35	2,82	0,35	248
2.500	18,4	59	3,21	0,31	218
2.800	23,5	72	3,06	0,33	228
3.000	25	77	3,08	0,32	227
3.620	31,5	123	3,90	0,26	179

- » Tiempo de planeo: 12 segundos.
- » Aceleración de 0 a máxima: 27 segundos.
- » Autonomía: en torno a unas 179 millas a régimen máximo y unas 228 millas a régimen de crucero de 23,5 nudos.

PRUEBA MOTOR | Rick 280

# Entre los mejores del año

> L.B.

- Velocidad máxima: 39,5 nudos a 6.100 rpm.
- Velocidad de crucero: 24,5 nudos a 4.300 rpm, con un Mercury Verado 300 de 300 Hp.
- Tiempo de planeo: 5 segundos.
- Aceleración de 0 a 39,5 nudos: en 22 segundos.
- Autonomía: en torno a las 125 millas a régimen máximo y unas 153 millas a régimen de crucero.
- Precio: 92.290 euros, con un Mercury Verado 300 de 300 Hp, sin impuestos.

**N**o es fácil atinar a la primera. El grupo alemán Hanse Yachts ha dado en el clavo con esta nueva marca que parte de un modelo de 28 pies para crear una gama de entrada destinada a captar una clientela con posibilidad de dar el salto otras marcas del grupo, en especial a Fjord.

Al primer vistazo, la Rick 280 resulta una embarcación realmente atractiva, con estilo, bien diseñada, cuyos parámetros principales responden al patrón actual de la moda de las day cruisers. Proa invertida, botalón con balcón abierto, una bañera tipo walkaround con una zona de popa polivalente que proporciona las funciones de dinete y de solárium, que complementa el de la cubierta de proa, y un puesto de gobierno muy bien resuelto, con la comodidad y la ergonomía exigibles en una eslora como ésta.

Sin embargo, en este primer modelo Rick quiere remarcar su filosofía de marca: un barco funcional, sobrio, sin lujos, muy práctico, asequible, con una larga lista de accesorios para que el cliente configure según sus preferencias el modelo. Por otra parte, remarca su imagen con un hard top ligero, sostenido por tubos en negro con el fin de recalcar el estilo de embarcación tipo SUV, con posibilidad de montar una baca sobre el hard top para transportar una tabla de paddle o de surf. Tampoco descuida el arco metálico en la popa para disponer del gancho de esquí.



Video Rick 280  
(Rick Boats)

Una marca recién creada y ya tiene su primer modelo nominado al EPY 2022. Y ello no es casualidad porque la recién nacida Rick viene de una de las mejores familias de Europa: el Grupo Hanse, que cuenta con gamas de primer orden internacional a vela y a motor.

1. Nominada al EPY 2022 dentro de su categoría, la nueva Rick combina funcionalidad y buena navegación.



En general, en esta eslora total de 9,50 metros se dispone de prácticamente todo lo necesario en un barco de día o incluso en este caso de una weekender, es decir para pasar un par de noches de fin de semana, con la suficiente autonomía y comodidades de a bordo.

### CUBIERTA Y BAÑERA

La versatilidad es un punto fuerte en este barco. El astillero ha planteado una cubierta configurable con distintos elementos a elección del armador, de forma que cada propietario puede ajustar sus preferencias al equipamiento que propone Rick. El astillero propone varias plantas de cubierta: con el piso en fibra, con teca sintética, con el T-Top, con interiores de carpintería, o sin ella.

8. La mayoría de los materiales que incorpora esta Rick es común al de otras marcas del grupo Hanse, por lo que la calidad está asegurada.

Una de las ventajas de la cubierta es el acceso directo por estribor desde la plataforma de baño. El sofá en L situado a babor, con la mesa que permite formar un solárium, se complementa con un bar tras el puesto de gobierno. Y delante, sobre la cabina, un segundo solárium completa el equipamiento de esta cubierta. Poco más se puede pedir en esta es-

4 y 5. La popa dispone de un acceso directo por estribor a la semiplataforma de baño. El arco metálico es un complemento para el esquí náutico.

5. La polivalencia de uso se refuerza en la dinete de popa, convertible en solárium.

lora, que ha conseguido ofrecer todo lo que se puede necesitar en nueve metros de barco, de modo ordenado, funcional y práctico.

### INTERIORES

Los interiores de esta eslora de 28 pies de tipología day cruiser son básicos, pero ofrecen lo necesario en un barco de día. Una cabina bien

>> La Rick 280 ofrece todo lo necesario para pasar un fin de semana largo a bordo cómodamente. <<





**2.** Sobria pero elegante, con un diseño que marca la vanguardia en este estilo de embarcaciones, dentro de una configuración walkaround y con una cabina que cumple con lo exigible.

**3.** Las líneas minimalistas de esta 280 se refuerzan con las estructuras metálicas del T-Top para remarcar su carácter SUV.

2 <<



> 3



> 9

6 <<



7 <<

dimensionada, sin estrecheces, pero con lo suficiente como es una cama en la proa, un mueble junto a la entrada y un aseo completo con lavabo e inodoro independiente. La madera en tono claro, la luz natural y la altura de la cabina dan una sensación de holgura que no es muy corriente en este tipo de barcos.

Cabina, pues, muy correcta y adecuada para este barco cuyas pretensiones persiguen, sobre todo, la funcionalidad.

### PUESTO DE GOBIERNO

Dos asientos monoplazas componen el puesto de gobierno, formado por una consola junto a la puerta de entrada de la cabina. Aquí Rick ha estudiado a fondo las posibilidades y ha creado un puesto cómodo con los detalles necesarios, tales como la guantera en la parte baja, el reposapiés, un asiento ajustable (se ha de modificar la apalanca de ajuste) y con una consola en la que se puede colocar una pantalla multifunción y la del Mercury Verado 300. No faltan los portavasos, ni los flaps, ni un cuadro de interruptores completo, todo bien ubicado, como la palanca electrónica del fueraborda. El volan-



10 <<

**10.** El módulo de bar se ubica tras los asientos del piloto y acompañante y se puede equipar según las preferencias del armador.

**11.** La cubierta de proa presenta una configuración walkaround con pasamanos altos que bordean toda la regala.



> 11

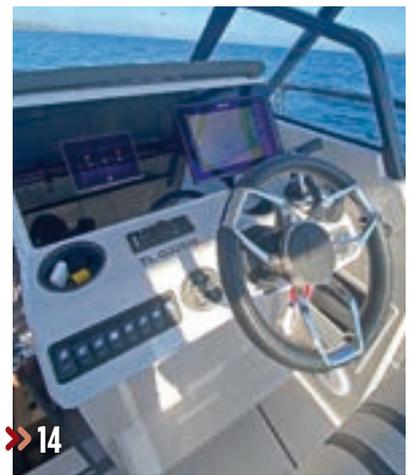
**12, 13 y 14.** El puesto de gobierno es uno de los mejores logros: cómodo, bien equipado, con excelente visibilidad y protegido eficazmente por el parabrisas, resulta ergonómico para navegar a altas velocidades.



>> 12



>> 13



>> 14

**15.** Un reposapiés amplio no podía faltar.



>> 15



16 <<



>> 17

te de aspecto deportivo, remata este puesto que lo tiene todo, si bien añadiríamos una hélice de proa.

## NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

Con el Mercury Verado 300 V8 responde perfectamente a su máxima potencia homologada. Potencia que consideramos la idónea para esta embarcación dadas sus prestaciones de velocidad y comportamiento. Navegamos en aguas de la bahía de Saint Tropez y, en efecto, con el gas a

**16.** El mueble junto a la entrada es un complemento de estiba polivalente para objetos personales.

**17.** El gabinete de aseo es acorde a esta day cruiser, con inodoro y lavabo, decorado como el resto del barco.

fondo roza los 40 nudos de punta (se podría sustituir la hélice para ganar uno o dos nudos más), y para mantener un régimen de crucero bastan los 24 a 25 nudos. Es una carena que responde muy bien a la aceleración, sensible al trimado del motor y muy manejable, aunque para maniobrar es aconsejable disponer de la hélice de proa. También hay considerar que su carena, nacida del gabinete de diseño de Bill Dixon, una de las firmas americanas con mayor prestigio internacional en este tipo de traba-

jos, ofrece una garantía absoluta. Al volante, se deja sentir, maniobra con agilidad y acelera con nervio, ya que en solo 5 segundos sale en planeo. Un barco que transmite la velocidad, que se deja llevar muy bien y que en todo momento es muy controlable a pesar de alcanzar altas velocidades.

En definitiva, una embarcación nacida para triunfar, excelente propuesta como barco de día, polivalente, funcional, segura, estable, rápida y avalada por el grupo Hanse. Un serio aspirante al EPY 2022.



>> 18



>> 19

**18 y 19.** La proa queda ocupada por la litera doble que dispone de cofre en la parte inferior.



» 14



## Características

- » Eslora total: ..... 9,51 m
- » Eslora de casco: ..... 8,80 m
- » Manga: ..... 2,81 m
- » Calado: ..... 0,53 – 0,91 m
- » Desplazamiento: ..... 2.070 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... un fueraborda de hasta 300 Hp
- » Capacidad de combustible: ..... 300 l
- » Capacidad de agua: ..... 88 l
- » Plazas: ..... 8
- » Categoría de navegación: ..... C
- » Constructor: Rick Yachts,

hanseyachtsag.com/ryck/es/

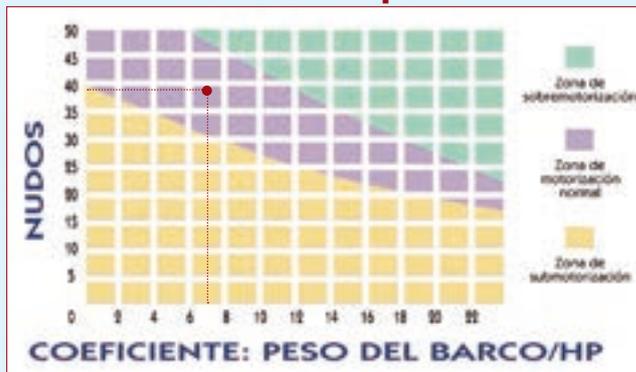
- » Importador: ..... red Rick, hanseyachtsag.com/ryck/es/
- » Precio: ..... 92.290 euros, con un Mercury Verado 300 de 300 Hp, y sin impuestos.

## Motor

- » Marca y modelo: ..... Mercury Verado 300
- » Potencia: ..... 300 Hp (224 kW)
- » Tipo: ..... fueraborda 4 tiempos inyección directa
- » Cilindros: ..... 8 en V
- » Cubicaje: ..... 4.600 cc
- » Rpm máx.: ..... 5.200 – 6.000
- » Peso: ..... 272 kg

## Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Mercury Verado 300 de 300 Hp de la Rick 280 es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/HP y la velocidad máxima alcanzada.



Esta eslora de 28 pies puede rozar los 40 nudos de máxima con un Mercury Verado de 300 Hp, lo que la convierte en una deportiva con buenas prestaciones para el crucero de día familiar.

## A destacar

- » Funcionalidad en general y distribución de espacios.
- » Muy buena carena, ideal para cualquier régimen de navegación.
- » Perfecta adaptación al Mercury de 300 Hp.

## A mejorar

- » La palanca de ajuste del asiento del piloto se ha de recortar. Molesta.
- » La lista de opcionales es bastante larga.
- » Debería disponer de un compás en la consola.

» Seguro METROmar-Fiatc Prima del seguro básico a terceros: 161,94 euros.

Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

## Rick 280

### 300 Hp Mercury Verado 300

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	2,1	2,9	1,38	0,72	217
1.000	3,8	4,7	1,24	0,81	243
1.500	5,8	7,7	1,33	0,75	226
2.000	7,5	12,5	1,67	0,60	180
2.500	8,3	17,7	2,13	0,47	141
3.000	9,5	27,2	2,86	0,35	105
3.500	12,8	37,3	2,91	0,34	103
4.000	17	47	2,76	0,36	109
4.300	24,5	48	1,96	0,51	153
4.500	26	55	2,12	0,47	142
5.000	29	59	2,03	0,49	147
5.500	32	73	2,28	0,44	132
6.000	38	92	2,42	0,41	124
6.100	39,5	95	2,41	0,42	125

» Tiempo de planeo: 5 segundos. » Aceleración de 0 a máxima: 22 segundos.

» Autonomía: en torno a unas 125 millas a régimen máximo y unas 153 millas a régimen de crucero de 24,5 nudos.

## CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
3	95%	90%	Rizada y viento fuerza 2.



Vídeo Invictus GT  
280S (Invictus Yacht)



» **Velocidad máxima:** 49,7 nudos a 6.000 rpm » **Velocidad de crucero:** 27 nudos a 3.500 rpm, con dos Yamaha F250NSBX de 250 Hp »  
**Tiempo de planeo:** 6 segundos » **Aceleración de 0 a 49,7 nudos:** en 21 segundos » **Autonomía:** en torno a las 139 millas a régimen máximo,  
y unas 220 millas a régimen de crucero. » **Precio:** a partir de 159.000 euros, con dos Yamaha F250NSBX de 250 Hp y sin impuestos.

PRUEBA MOTOR | Invictus GT 280S

# ¡Ahora con los Yamaha F250 NSBX!

>> L. B.

La firma italiana añade una nueva versión a esta eslora de 28 pies. Tras los modelos SX, CX y el reciente TT ahora Invictus incorpora el GT S equipado con los nuevos fuerabordas de Yamaha con la potencia suficiente para rozar los 50 nudos, demostrando de este modo la gran capacidad deportiva de su carena.



>> 1



>> 2

**1.** La motorización con Yamaha obliga a partir la plataforma de baño, pero dejando un paso directo a la bañera.

**2.** Una distribución ordenada y racional de la cubierta optimiza las posibilidades de barco de día de esta eslora de algo más de ocho metros.

torizadas con fuerabordas, con la intención que crear una nueva marca que se desmarque de Invictus.

En todo caso, los diseños de Invictus, ya sean abiertos o cabinados, tiene el denominador común de un diseño sumamente elegante y a la vez práctico, que —aunque a muchos les cueste reconocerlo— marcan tendencia y son imitados con frecuencia. Y el responsable es Christian Grande, partícipe del astillero y director de uno de los estudios de diseño más reconocidos de Italia.

Y de todo ello se beneficia esta bonita GT 280S, considerada un diseño de estilo clásico reconvertido en un modelo de prestaciones altamente deportivas. Equipada con dos Yamaha F250NSBX de 250 Hp es capaz de superar los 49 nudos de velocidad máxima y mantener un crucero con el máximo confort a 27 nudos y 3.500 rpm. Un modelo, además, muy maniobrable, especialmente con la instalación del Helm Master EX de Yamaha que permite maniobrar con joystick bajo cualquier condición y limitación de espacio.

**3.** El T-top es una pieza indispensable en un barco totalmente abierto como éste.

**5.** El solárium de popa se forma en su totalidad abatiendo el respaldo del sofá.

**H**ace un tiempo probamos la 280 GT, (véase N&Y n° 29) un diseño extraordinario cuya configuración contemplaba una cabina. Y más recientemente, las versiones SX y CX (véase N&Y n° 35). Estas dos últimas basadas en una carena redondeada en proa, que no tiene mucho que ver con esta última versión GT S, equipada

con fuerabordas, y que destaca por su proa cerrada con la roda prácticamente invertida. Este modelo pertenece a la serie TT de Invictus, donde se agrupan las versiones GT y TT, sumando un total de cuatro esloras (460, 370, 320 y 280) y ocho modelos (TT y GT). Por otra parte, este astillero ha racionalizado su gama lanzando la marca Invictus Capoforte, con proas lanzadas y mo-



>> 3



>> 4

### CUBIERTA Y BAÑERA

La S es de Sport. La configuración con fuerabordas, que permite ganar un importante espacio en la popa, se combina con una distribución

>> 6



7. El mueble de servicio puede cubrir las necesidades de una cocina exterior.

>> 8



>> 9

6. La Invictus GT 280S muestra su mejor carácter deportivo con los dos nuevos Yamaha de 250 Hp.

8, 9 y 10. El puesto de gobierno es ergonómico y dispone de una consola espaciosa para toda la instrumentación necesaria, incluidos una pantalla multifunción y el compás magnético.



>> 10

en la planta de la bañera muy ordenada y racional. Tratándose de una pequeña cabinada deportiva, o barco de día, como se denominan ahora este tipo de diseños, la Invictus GT 280S sabe aprovechar todos los espacios disponibles sin exageración. Las plataformas de popa, dejan el espacio central a los motores, y en este barco no se comunican, tal como ocurre en otros similares. Seguramente esta opción de aproximar los fuerabordas al espejo de popa contribuye a obtener una embarcación más compacta y un soporte de motores más sólido y resistente. Otro detalle aquí son las cornamusas de amarre, demasiado bajas, que trabajan oblicuamente.

Por el contrario, el sistema del respaldo del banco de popa, desplegable para convertirse en un formidable solárium, resulta una gran solución, y se complementa con el solárium de proa, que ocupa todo el techo de la cabina.

La zona de popa puede formar una dinete en torno a una pequeña mesa de teca que se refuerza con el módulo de servicio ubicado tras los asientos del piloto y acompañante. Debajo, queda espacio para estiba y una nevera. Otra aportación interesante es la arquillada de la toldina, indispensable en un barco abierto, que queda totalmente recogida e integrada delante de la consola sin molestar lo más mínimo.

Los detalles en todo el barco son numerosos, como por ejemplo el forrado de los pasamanos de inoxidable con cuero, los altavoces integrados en el casco, las tapicerías en dos tonos, etc.

Invictus es belleza y por eso es copiado por otros... italianos y también franceses, sobre todo.

### PUESTO DE GOBIERNO

El puesto de gobierno se mantiene fiel al estilo de la casa, con una consola que integra un panel adaptado a la pantalla multifunción, y con espacio al lado para las palancas electrónicas de los Yamaha y el joystick del Helm Master de Yamaha, que permite maniobrar en cual-

>>> La configuración con dos fuerabordas permite ganar espacio en popa y lograr una distribución de la bañera ordenada y racional.





> 11



12 <<

>> La GT 280S exhibe un diseño de estilo clásico pero con un carácter vibrante, ágil y deportivo junto a una carena estable y segura. <<

quier sentido. El volante, forrado en blanco, realza en conjunto y la batería de interruptores se reparte a ambos lados del compás magnético. Reposapiés, asientos ergonómicos, parabrisas bonito y que ofrece la protección necesaria, definen este puesto preparado para correr a 50 nudos si es necesario. Los asientos, ajustables, tienen la base abatible, de modo que la conducción de pie resulta cómoda. La unidad que navegamos contaba con un T-top, anclado a ambos lados del módulo de servicio, robusto y firme, que protege en buena parte todo el espacio del puesto de gobierno. Y un par de cosas más. Echamos en falta una guantera para objetos personales; y la parte posterior del parabrisas sirve de asidero para el acompañante.

Un puesto sin réplica, bien adap-

**11.** Los interiores presentan un sofá en V convertible en litera doble.

**12.** El aseo independiente cumple con lo exigible dentro de unas medidas razonables.

**13.** Actualmente esta Invictus se ofrece con hasta dos Yamaha de 250 Hp, mientras que antes estaba limitada a dos de 200 Hp.

tado a la conducción deportiva y muy cómodo y bonito.

### INTERIORES

Hay que decirlo: la cabina no tiene misterio. Es básica pero suficiente, con excelentes acabados y bien decorada.

Una litera para dos personas, espaciosa, con cofres para estiba en la parte inferior; un aseo independiente completo, con lavabo e inodoro y un mueble de servicio, con armarios, junto a la entrada, completan los elementos de esta cabina, suficiente para un crucero de dos personas.

No faltan portillos laterales, ni buena ventilación en general.

Un espacio logrado dadas las limitaciones de la eslora, acogedor y decorado con buen gusto.

que en solo 5 segundos planea, y en 17 más se pone a casi 50 nudos de punta. Es una verdadera sensación de velocidad mantener el gas a fondo.

El barco, además podría navegar a más velocidad porque la carena y la proa, con mar rizada y algo de fondo, demuestra aguantar sobradamente y con todo confort. Es, desde luego, una carena muy estable, divertida, rápida, y perfectamente adaptada a estos dos Yamaha.

En navegación, sin duda, le concedemos la máxima calificación con estos 500 Hp de Yamaha (que antes se limitaban a 400 Hp). El barco, con estos motores se ha reconvertido a fondo, seguramente siendo más acorde a su bella imagen deportiva de alto nivel.

Recordar también que Invictus ofrece hasta once posibilidades de colores combinados en el casco, lo que resalta el concepto de lujo propuesto por Invictus para permitir un alto grado de personalización en cada barco.

Y algo importante a destacar: por su eslora de casco, la Invictus GT 280S está exenta del impuesto de matriculación de 12% adicional al precio del barco, ya que mide 7,87 metros, una ventaja a considerar en un barco que ya de por sí se ofrece a un precio razonable.



> 13

### NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

Habíamos navegado las 280 SX y CX equipadas con un Volvo Penta V8 de 350 Hp para obtener unas máximas de 36 nudos. Ahora, esta GT con los nuevos Yamaha F250NSBX se convierte en un barco totalmente distinto, superando en unos 15 nudos su velocidad máxima anterior.

Al volante se comporta con suma agilidad, tiene una salida brutal, ya



14. La GT 280S es una gran deportiva, rápida y muy estable, sumamente divertida y con un comportamiento excelente a cualquier régimen.

### A destacar

- » Navegación sobresaliente con los dos Yamaha de 250 Hp.
- » Diseño de calidad y elegante.
- » Buena distribución de espacios.

### A mejorar

- » Ubicación baja de las cornamusas de popa.
- » Las plataformas de popa no se comunican.

» **Tiempo de planeo:** 5 segundos.

» **Aceleración de 0 a máxima:** 21 segundos.

» **Autonomía:** en torno a las 139 millas a régimen máximo y unas 220 millas a régimen de crucero de 27 nudos.

## Invictus GT 280S

2x250 Hp Yamaha F250NSBX

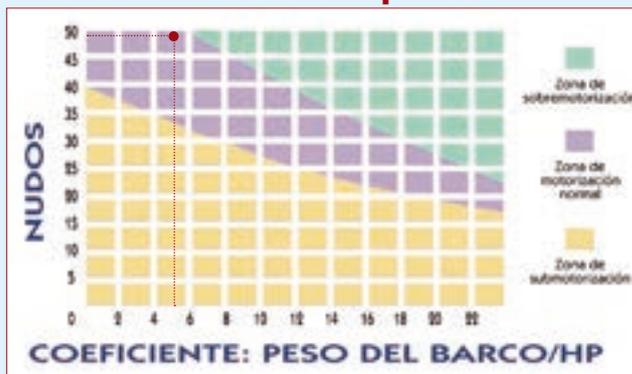
Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/m	Autonomía mn/l	Autonomía mn
700	3	5,7	1,90	0,50	278
1.000	4,6	10,2	2,20	0,40	240
1.500	7	17,5	2,50	0,40	212
2.000	8	29,6	3,70	0,30	143
2.500	10,5	42	4,00	0,20	132
3.000	12,8	52,8	4,10	0,20	129
3.500	27	64,8	2,40	0,40	220
4.000	32,4	77,7	2,40	0,40	220
4.500	36	104	2,90	0,30	182
5.000	40,3	129,9	3,20	0,30	165
5.500	44,1	145,5	3,30	0,30	160
6.000	49,7	188	3,80	0,30	139

### Características

- » Eslora total: ..... 8,87 m
- » Eslora de casco: ..... 7,87 m
- » Manga: ..... 2,84 m
- » Calado: ..... 0,70 m
- » Desplazamiento: ..... 2.800 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... 2x250 Hp Yamaha
- » Capacidad de combustible: ..... 530 l
- » Capacidad de agua: ..... 70 l
- » Plazas: ..... B/C
- » Categoría de navegación: ..... 8/10
- » Diseño: ..... Christian Grande
- » Constructor: ..... Cantieri Aschenez - Invictus, [www.invictusyacht.com](http://www.invictusyacht.com)
- » Importador: ..... Marina Grup, [www.marinagrup.es](http://www.marinagrup.es) (Península y Canarias); Ponent Yachts, [www.ponentyates.es](http://www.ponentyates.es) (Baleares).
- » Precio: ..... a partir de 159.000 euros, con dos Yamaha F250NSBX de 250 Hp, y sin impuestos.

### Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia de los dos Yamaha F250NSBX de 250 Hp de la Invictus GT 280S es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.



» **Seguro METROMar-Fiat**  
 Prima del seguro básico a terceros: 200,64 euros  
 Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

### Motores

- » Marca y modelo: ..... Yamaha F250NSBX
- » Potencia: ..... 250 Hp (184 kW)
- » Tipo: ..... fueraborda inyección directa
- » Cilindros: ..... 6 en V
- » Cubicaje: ..... 4.169 cc
- » Rpm máx.: ..... 6.000
- » Peso: ..... 260 kg



### CONDICIONES DE LA PRUEBA

Tripulantes	Combustible	Agua	Estado de la mar
4	90%	vacío	Rizada y algo de fondo y brisa



PRUEBA MOTOR | Quicksilver Activ 475 aXess

# Una interesante apuesta

» L.B.

Quicksilver pertenece al mayor grupo náutico del mundo, y es una de las marcas de mayor difusión internacional en modelos de iniciación, como esta nueva 475 aXess, que ha obtenido la nominación al European Power Boat of the Year 2022.

**E**sta Quicksilver Activ 475 aXess y la Bayliner M15 comparten carena, y pueden equipar las mismas potencias de Mercury, de modo que son dos barcos prácticamente iguales, con la salvedad que en este caso la Quicksilver aporta mejor estética, o cuanto menos resulta más atractiva, si bien esto es una apreciación subjetiva. En todo caso, los herrajes, tapicerías y demás detalles nos parecen mejores en la Quicksilver.

**1.** El planteamiento de este modelo es el de un barco para aguas protegidas, con una carena en forma de ala de gaviota, ideal para planear y ofrecer una excelente estabilidad.

Esta Activ 475 adopta una carena sumamente planeadora, con formas aproximadas en ala de gaviota, diseñadas especialmente para aguas interiores que es donde ofrece su mejor rendimiento. Por esta razón, navegar con oleaje no resulta apro-



» Velocidad máxima: 28 nudos a 6.000 rpm. » Velocidad de crucero: 16,9 nudos a 4.000 rpm, con un Mercury 60 de 60 Hp. » Tiempo de planeo: 5 segundos. » Aceleración de 0 a 28 nudos: en 20 segundos. » Autonomía: en torno a las 62 millas a régimen máximo y unas 84 millas a régimen de crucero. » Precio: 29.760 euros, con un Mercury 60 ELPT EFI de 60 Hp, sin impuestos.

piado para este barco. No obstante, esta pequeña eslora es ideal como modelo de iniciación, para navegaciones con aguas llanas, o salidas al mar bajo buenas condiciones, ya que su francobordo y carena se han diseñado para ello.

### CUBIERTA Y BAÑERA

En la sencillez está la gracia de esta planta. Es un barco totalmente aprovechado, de proa a popa, ya que la manga se mantiene tanto delante como detrás con el fin de obtener el mayor espacio en el interior de la bañera. La distribución es básica, con una bañera a proa, capaz de aco-

modar hasta cuatro personas, que además se puede configurar para componer un solárium añadiendo la pieza adecuada. En muy pocos barcos de esta eslora se puede obtener tal superficie para tomar el sol.

En la popa se dispone de dos semiplataformas de baño, con la escalera plegable en la banda de estribor, accesorio, sin embargo, que podría ir escamoteado en su respectivo cofre. La arquillada es otra pieza fundamental para los días de

**2.** Todo el barco se aprovecha en esta Activ 475, desde la proa hasta la popa, con una manga más que generosa.

**3.** La Activ 475 es un buen barco para tenerlo en cuenta como iniciación, o también para alquilar por su limitada eslora.

verano, ya que se extiende cubriendo prácticamente medio barco en la parte posterior.

Cabe destacarse el conjunto de colchonetas, de calidad y cubriendo la totalidad de los respaldos en la bañera de proa y de popa, en el sofá del piloto y acompañante. Otros detalles que Quicksilver ha incorporado en este modelo son los altavoces, asideros en los puntos estratégicos de agarre, los inevitables portavasos y varios cofres bajo los asientos.

» Esta pequeña eslora es ideal como lancha de iniciación y para navegar en aguas tranquilas. «



**4, 5 y 6.** La bañera de proa es un punto fuerte de este modelo, ya que el gran sofá con el asiento frente a la consola se puede transformar en solárium.

**7.** La toldina es una pieza importante en un barco abierto. En la Activ queda plegada sin molestar.

**8, 9, 10, 11 y 12.** Pocos barcos de esta eslora integran tantos detalles como esta Activ 475. Asideros, altavoces, arquillada, cofres de estiba bajo los asientos, y un largo etc.

piloto para dejar las llaves, gafas, etc. El asiento es el mismo banco de popa, que comparte con el acompañante.

Un puesto funcional y cómodo, al que solamente añadiríamos un compás.

### NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

Con mar llana va de maravilla, acelera en solo 5 segundos para salir en planeo y llega a los 28 nudos de máxima en 15 segundos más, lo que no está nada mal con este Mercury de 60 Hp, que es la máxima potencia homologada para esta embarcación, aunque también se aconseja un 40 Hp, potencia a nuestro juicio insuficiente. No obstante, esta Activ 475 tiene su mejor marcha a un régimen de crucero de unos 17

Echamos de menos, no obstante, un pequeño pozo de fondeo, aunque hay un cofre bajo el asiento de proa que puede guardar el ancla y un cabo.

Por lo demás, una embarcación perfectamente aprovechada, en toda su eslora y manga, que cuenta con lo necesario en estiba y comodidad para cinco plazas.

e integra el pulsador del trim. El volante es ajustable y presenta una imagen bonita que realza el conjunto. Nos gusta especialmente el hueco para poder meter los pies bajo la consola, y el portavasos al lado del

» Equipada con la potencia máxima homologada de 60 Hp la Activ 475 aXess llega a los 28 nudos. «

### PUESTO DE GOBIERNO

Sencillo, pero más que suficiente, con un pequeño parabrisas que cumple más con una función estética que como protector del piloto. La consola incorpora los indicadores digitales de Mercury y el pequeño cuadro de interruptores del barco. La palanca se ubica en el costado



13. El puesto de gobierno es cómodo y aprovecha el banco de popa que comparte con el acompañante.



nudos a 4.000 rpm. El motor va desahogado, fino, y el barco planea de maravilla. Pero, está claro, que esta carena con oleaje sufre o, mejor dicho, va a tener que afrontar el oleaje con un francobordo que no es muy alto.

En cualquier caso, la Activ 475 es una buena lancha, especialmente apta para aguas protegidas, con

14. Todos los asientos del barco disponen de respaldos acolchados. combustible.

no pocos detalles para hacer más confortables las salidas y el fondeo, bien concebida en su planta y perfectamente adaptada a la potencia de 60 Hp, por lo que como modelo de

iniciación, resulta ideal. Además, y lo más importante: no es fácil estar nominado al EPY 2022 en esta es-lora, donde el mercado muestra mucha competencia.

## A destacar

- » Amplitud y polivalencia de la bañera.
- » Buena carena para planeo.
- » Calidad general y bastantes detalles.

## A mejorar

- » No estaría de más un compás.
- » Carece de pozo de anclas.
- » La dirección hidráulica es opcional.

15. La Activ 475 con el Mercury de 60 Hp tiene su mejor potencia. Es capaz de llegar a los 28 nudos de punta o de navegar con todo confort a un crucero de casi 17 nudos a 4.000 rpm

### Características

- » Eslora total: .....4,63 m
- » Eslora de casco: .....4,30 m
- » Manga: .....2,04 m
- » Calado: .....0,40 m
- » Desplazamiento: .....627 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... un fueraborda de hasta 60 Hp
- » Capacidad de combustible: ..... 45 l
- » Plazas: ..... 5
- » Categoría de navegación: ..... C
- » Constructor: ..... Quicksilver Boats, quicksilver-boats.com

- » Importador: .....Touren Náutica, touren-nautica.com
- » Precio: ..... 29.760 euros, con un Mercury 60 ELPT EFI de 60 Hp, y sin impuestos.

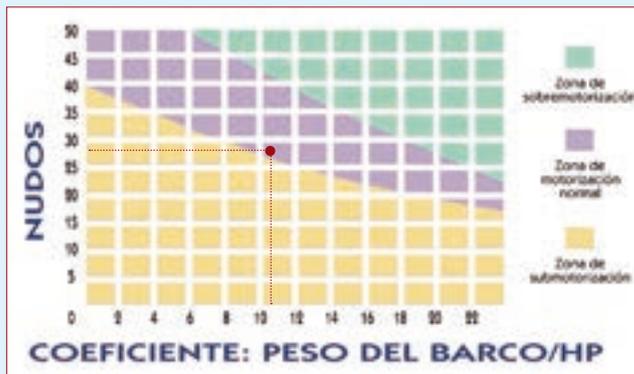
### Motor

- » Marca y modelo: .....Mercury 60 ELPT EFI
- » Potencia: ..... 60 Hp (4,1 kW)
- » Tipo: .....fueraborda 4 tiempos inyección
- » Cilindros: ..... 4 en línea
- » Cubicaje: ..... 995 cc
- » Rpm máx.: ..... 5.500 – 6.000
- » Peso: .....112 kg



## Motorización en cascos de planeo

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Mercury 60 ELPT EFI de la Quicksilver Activ 475 aXess es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.



## Quicksilver Activ 475 aXess

### 60 Hp Mercury 60 ELPT EFI

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	1,2	0,75	0,63	1,60	72
1.000	2,8	1,1	0,39	2,55	115
1.500	4	1,5	0,38	2,67	120
2.000	5,1	2,3	0,45	2,22	100
2.500	5,8	3,8	0,66	1,53	69
3.000	6,5	5,7	0,88	1,14	51
3.500	7,6	8,3	1,09	0,92	41
4.000	16,9	9,1	0,54	1,86	84
4.500	20,2	11,4	0,56	1,77	80
5.000	23	13,6	0,59	1,69	76
5.500	25,5	16,7	0,65	1,53	69
6.000	28	20,4	0,73	1,37	62

- » **Tiempo de planeo:** 5 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 20 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 62 millas a régimen máximo; y unas 84 millas a régimen de crucero de 16,9 nudos.

» **Seguro METROmar-Fiat**  
Prima del seguro básico a terceros: 106,52 euros.  
Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

### CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Estado de la mar
2	70%	Rizada a marejadilla y viento fuerza 2

# La gran deportiva



## PRUEBA MOTOR | Sacs Strider 15

Es una de las emirrigidas más llamativas del momento. Con una eslora de 15 metros, este modelo de la firma italiana Sacs es la mejor propuesta actual en este tipo de embarcación y en esta talla. Un barco sumamente deportivo, con mucho nervio, de navegación extraordinaria, y con las prestaciones en la bañera y cabina propias de un gran barco.

» L.B.

**P**ocas semirrigidas de este tamaño son capaces de ofrecer tanto. Mucho en cuando a habitabilidad, dada la extraordinaria manga, que favorece una bañera donde el solárium, o mejor dicho, los solárium de proa y popa, la dinete central en torno a dos mesas que se juntan en una sola, y el puesto de gobierno disfrutan de tanta holgura. A las llamativas dimensiones se añade una imagen casi futurista, reforzada, sobre todo, por el hard top, sostenido en un solo pie, que favorece además la aerodinámica y el perfil estilizado de la embarcación. Resalta también la plataforma de baño capaz de transportar un juguete de agua, junto a un semigaraje que ofrece un buen volumen de estiba. La cabina, con aseo independiente, permite cuatro plazas para pernoctar, lo que incrementa sus posibilidades de crucero.

El carácter dinámico y contemporáneo de la gama Strider se refleja claramente en este modelo. En efecto, el estudio de Christian Grande, siguiendo el proyecto del astillero, ha trabajado remarcando sus acusadas líneas deportivas, en base a la tendencia de geometrías angulares y estilizadas, a menudo presentes en esta tipología.

Una de las características de esta Sacs es que puede equipar cualquier tipo de motorización, con fuerabordas, dos dentrofuerabordas turbodiésel y también con transmisiones de hélice de superficie.

El puesto de gobierno está a la altura de la calidad y el estilo de Sacs, que en la serie Strider tiene sus modelos más radicales. Con los dos Volvo Penta D6 de 440 Hp y transmisión dentrofueraborda, el barco se convierte en una deportiva de gama alta. Es capaz de alcanzar el planeo en solamente 6 segundos; y en 8 más se pone por encima de los 41 nudos. Sencillamente impresionante.

### CUBIERTA Y BAÑERA

Los más impresionante de esta Sacs de la serie Strider es su manga, y también las dimensiones de su plataforma de baño. La sensación de amplitud llega a ser exagerada, ya

- **Velocidad máxima:** 41,5 nudos a 3.700 rpm.
- **Velocidad de crucero:** 25 nudos a 2.700 rpm, con dos Volvo Penta D6 DPI de 440 Hp.
- **Tiempo de planeo:** 6 segundos.
- **Aceleración de 0 a 41,5 nudos:** en 14 segundos.
- **Autonomía:** en torno a las 285 millas a régimen máximo y unas 375 millas a régimen de crucero.
- **Precio:** a partir de 875.000 euros, con dos Volvo Penta D6 DPI de 440 Hp, sin impuestos.



que, en los más de cinco metros de anchura, los flotadores apenas se comen espacio.

La entrada por popa, a través del paso central del solárium, también enorme, para tres o cuatro personas, lleva a la dinete en forma de U con dos mesas, muy robustas, que se pueden unir en una sola. El mueble de servicio, en realidad una completa cocina al aire libre, admite parrilla, lavamanos, nevera, cajones y todo lo necesario para cumplir con su función. Para llegar a la proa hay salvar un par de escalones, ya que toda la cubierta de proa queda sobreelevada y cubierta con una segunda colchoneta de solárium. Sin embargo, tanto la proa como la popa se pueden cubrir colocando las correspondientes toldinas con palos de carbono que van perfectamente estibados en el cofre de popa.

Uno de los puntos más destaca-

**1.** La nueva 15 Strider es una semirrígida de alto nivel con impresionantes cualidades como deportiva, capaz de superar los 41 nudos de punta.

**2.** La carena de esta Strider está destinada a ofrecer el máximo confort, ya que afronta la ola con suma suavidad.

bles de esta Sacs, y de la mayoría de las Strider, es el techo duro, que define en buena parte la estética y el estilo de esta semirrígida de alta gama. Una cubierta en general impecable a la que solamente añadiríamos algún pasamanos para llegar con mayor sensación de seguridad a la cubierta de proa. Por lo demás, herrajes de calidad, maniobra de fondeo completa, y amplitud para desplazarse en cualquier espacio.

### PUESTO DE GOBIERNO

Una eslora como ésta siempre exige, por encima de los 40 nudos, un puesto de gobierno apto para un pilotaje deportivo, con buena visibilidad y protegido. Y está claro que Sacs sabe diseñar consola bonitas y elegantes para equiparlas de la mejor manera. El puesto de esta Strider es realmente cómodo: presenta un asiento doble con la base abatible, un reposapiés, guantera y un parabrisas bastante

**3 y 4.** Toda la cubierta de proa queda ocupada por un amplio solárium elevado con respecto a la bañera de popa.





**9, 10 y 11.** En el interior, Sacs ofrece dos camas dobles y un mueble junto a la entrada.



**5 y 6.** La zona de popa se reparte entre un extenso solárium y la dinete con dos mesas que se unen en una sola.

**7 y 8.** El mueble principal de la cocina está en el exterior.

**12.** El aseo independiente dispone de ducha separada.

**13, 14 y 15.** El puesto de gobierno es uno de los puntos fuertes de esta Strider: cómodo y bien equipado, permite gobernar con la máxima seguridad.



alto (en este caso presentaba alguna deformación el metacrilato) además de contar con una consola casi vertical donde cabe todo lo necesario, especialmente dos grandes pantallas multifunción. Las palancas electrónicas y el joystick quedan bastante verticales, pero ello no es obstáculo para que se pueda controlar bien el barco. Un puesto de altura, ergonómico y acorde a la elegancia del resto del barco.

### INTERIORES

No es un barco de interiores. Aquí, la cabina se corresponde a la de un diseño deportivo, por lo que el equipamiento interior se limita, a pesar de la notable eslora, a dos literas dobles, una a proa y otra bajo la cubierta, casi a media eslora, y un gabinete de aseo independiente, además de un mueble junto a la entrada. Tiene lo que ha de tener para un barco de una jornada o de fin de semana. Buena luz, altura bajo baos notable, nada agobiante, mobiliario de calidad en tonos claros y suficiente estiba para eso, un par o tres días a bordo con todo confort.

### NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

Sin duda lo mejor de esta Strider 15 es su navegación. Y no exageramos lo más mínimo si afirmamos que este "monstruo" es impresionantemente navegando por encima de los 40 nudos con mar de fondo. La carena corta con tal suavidad la ola de proa que el barco es difícil que pueda pantoquear incluso con olas de más de un metro. Acelera que es una delicia, y en solo seis segundos sale en planeo, igual que una semirrígi-



**16.** La cámara de motores es la prueba de la calidad en las instalaciones de este constructor italiano.

da de siete metros... Se pone a 41,5 nudos en 14 segundos, y con el gas a fondo aguanta con impresionante estabilidad hasta los virajes más cerrados y violentos. El barco se agarra, no moja, y recupera la potencia en segundos. Los dos Volvo Penta de

440 Hp se acoplan a la perfección, de modo que cualquier otra motorización la pondríamos en duda, incluso la opción de Sacs de equipar este barco con fuerabordas...

Sobresaliente en navegación y en seguridad. Una semirrígida de alta gama destinada a los amantes de la exclusividad.

### Características

- » Eslora total: .....15,00 m
- » Eslora de casco: .....13,65 m
- » Manga: ..... 5,02 m
- » Calado: .....0,80 m
- » Desplazamiento: .....10.500 kg
- » Diámetro flotadores: .....0,80 m
- » Compartimientos hinchables: ..... 11
- » Gama de motorizaciones: ..... dos dentrofuerabordas turbodiésel Volvo Penta de 440 Hp o dos fuerabordas Mercury de 600 Hp
- » Capacidad de combustible: .....1.200 l
- » Capacidad de agua: .....225 l
- » Plazas: .....16
- » Categoría de navegación: ..... B
- » Constructor: ...Sacs Marine, sacsmarine.it
- » Importador: .....Helimotor, helimotor.com
- » Precio: ..... a partir de 680.000 euros, precio base y 875.000 euros, full equip, con dos Volvo Penta D6-440 DPI de 440 Hp, y sin impuestos.

### Motores

- » Marca y modelo: Volvo Penta D6-440 DPI
- » Potencia: ..... 440 Hp (324 kW)
- » Tipo: ..... dentrofuerabordas turbodiésel inyección
- » Cilindros: ..... 6 en línea
- » Cubicaje: ..... 5.500 cc
- » Rpm máx.: .....3.700
- » Peso: ..... 725 kg

### A destacar

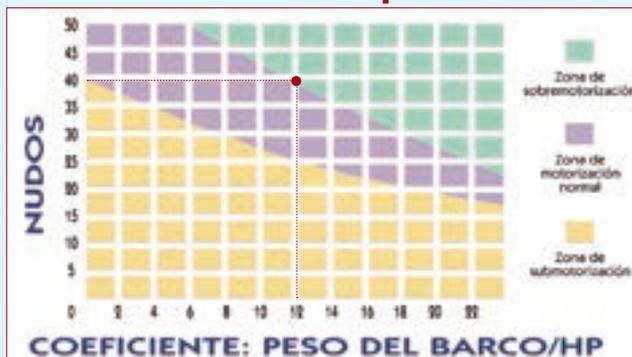
- » Muy bien el comportamiento con los dos Volvo Penta de 440 Hp.
- » Calidad general del producto.
- » Bañera espaciosa, con todo lo necesario para navegación.

### A mejorar

- » En la unidad probada el parabrisas de metacrilato tenía imperfecciones.
- » Precio algo elevado, pero acorde a la calidad. Lista de opcionales larga.

## Motorización en cascos de plano

» Este gráfico nos permite apreciar si la potencia de los motores Volvo Penta D6-440 DPI de la Sacs Strider 15 es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/Hp y la velocidad máxima alcanzada.



## Sacs Strider 15 2x440 Hp Volvo Penta D6-440 DPI

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/7l	Autonomía mn
600	4,5	3,1	0,69	1,45	1742
1000	7,4	10,5	1,42	0,70	846
1500	9,6	24,3	2,53	0,40	474
2000	14,5	44,7	3,08	0,32	389
2500	22,5	73	3,24	0,31	370
2700	25	80	3,20	0,31	375
3000	30	110	3,67	0,27	327
3600	38,5	160	4,16	0,24	289
3700	41,5	175	4,22	0,24	285

- » **Tiempo de plano:** 6 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 14 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 285 millas a régimen máximo; y unas 375 millas a régimen de crucero de 25 nudos.

### CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
7	70%	32%	Rizada a marejadilla y brisa

### » Seguro METROmar-Fiat

Prima del seguro básico a terceros: 280,09 euros. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

**17.** Esta eslora de 15 metros se lanza por encima de los 40 nudos ofreciendo una navegación suave y segura, y su régimen de crucero está en 25 nudos.



# El catamarán del silencio



## PRIMER CONTACTO | Silent 60



Pocos son los que se atreven a lanzar esloras de este tamaño con propulsión eléctrica. Pero Silent Yachts es uno de los nombres que ha apostado seriamente por convertirse en lo que se ha denominado “el Tesla de los mares”. Un catamarán de 60 pies con el máximo confort, una navegación tranquila y, sobre todo, silenciosa. » L. B.

El Silent 60 se basa en una propulsión eléctrica ofreciendo un alto rango de autonomías dentro del máximo confort de navegación.

Como es natural en un catamarán de 60 pies, son varias las versiones de planta y motorización que el astillero ofrece en su catálogo. En este caso el Silent 60 presentaba el lado de babor con dos cabinas y cama doble en cada una de ellas, además de disponer de un aseo completo en suite; y un camarote de armador en la banda opuesta, también con su aseo completo, además de cuatro camarotes con baño para la tripulación. Es ésta una versión de propietario en la que la planta superior se mantiene con un enorme salón con una gran cocina junto a la entrada, en dos partes; un comedor en la banda de babor, y el puesto de gobierno a estribor. Un espacio impresionante con vista panorámica de 360 grados tal como es habitual en este tipo de catamaranes. En la zona exterior la bañera de popa ofrece una gran terraza al aire libre, y delante una zona de estar con solárium.

La unidad que navegamos en aguas de Mallorca, equipaba dos motores eléctricos de 250 kW que nos permitía una velocidad de crucero de 6 a 8 nudos (lo que representa una autonomía con el pack de baterías instalado, de unas 120 millas); y se podía alcanzar una velocidad máxima de unos 13 nudos, lo que reducía la autonomía a menos de unas 30 millas. Sin embargo, este Silent 60 dispone de un generador de 100 kW que alimenta el pack de baterías —en este caso de 210 kW— cuando es necesario. Por ello, este catamarán está homologado en categoría A para travesías transatlánticas, lo que garantiza una total autonomía.

Un gran barco, innovador, que adopta las últimas tecnologías en propulsión eléctrica, con gran des espacios, confortable y que, además complementa sus posibilidades con dos elementos importantes. Por un lado, la gran superficie de placas solares en el hard top que cubre el fly; y por la otra puede recurrir a un juego de dos cometas que se despliegan por la proa para las largas travesías, que contribuyen incrementar, dependiendo del viento, la velocidad en dos o tres nudos más.

- » **Velocidad máxima:** 13 nudos.
- » **Velocidad de crucero:** 7 nudos, con dos e-motores de 250 kW.
- » **Autonomía:** en torno a las de 20 a 30 millas a régimen máximo y unas 120 millas a régimen de crucero.
- » **Precio:** a partir de 2.182.000 euros, con dos e-motores de 250 kW, sin impuestos.

### Características

- » Eslora total: ..... 17,99 m
- » Eslora de flotación: ..... 17,80 m
- » Manga: ..... 8,99 m
- » Calado: ..... 0,93 m
- » Desplazamiento: ..... 29.000 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... dos motores eléctricos de 250 kW o de 320 kW
- » Baterías: ..... 210 kW
- » Capacidad de combustible: ..... 1.600 l
- » Generador: ..... 100 kW
- » Capacidad de agua: ..... 1.000 l
- » Categoría de navegación: ..... A
- » Constructor: ..... Silent Yachts, silent-yachts.com
- » Importador: ..... Silent Yachts Europe, silent-yachts.com/es. Yachts Consulting Barcelona, yachtconsultingbarcelona.com
- » Precio: ..... a partir de 2.182.000 euros, con dos e-motores de 250 kW, sin impuestos.

### Condiciones de la prueba

- » Personas a bordo: ..... 10
- » Estado de la mar: ..... rizada y brisa

### Silent 60 2x250 kW motores eléctricos

Kilovatios en cada motor	Nudos
3	4,4
7	5,5
9	6,4
13	7,0
20	7,7
30	9,1
42	9,8

» **Autonomía:** en torno a unas 25 millas a régimen máximo y unas 120 millas a régimen de crucero de 7 nudos.

# Rodman 1290

EVOLUTION

NOVEDAD  
2021/22

PRESENTES EN:



22-30.01.2022

## LA RENOVACIÓN DE UN LÍDER



Tras la presentación del nuevo Rodman 1090 Evolution, que ha marcado el inicio de la renovación de la gama de pesca-paseo Rodman, ahora presentamos el nuevo Rodman 1290 Evolution, que sustituirá a uno de los modelos icónicos del astillero, el Rodman 1250.

Manteniendo las prestaciones, robustez y carácter del casco del Rodman 1250, el nuevo Rodman 1290 Evolution será sin duda, el punto de inflexión en el desarrollo de la nueva línea.

 **Rodman**

INSIDE  
**RQS** RODMAN  
QUALITY  
SYSTEM

Tel. +34 986 811 818 | [www.rodman.es](http://www.rodman.es)

@rodmanboats



# PRIMER CONTACTO | Bavaria SR 41 HT

En esta eslora el astillero alemán ha conseguido un producto muy completo, con todo lo necesario y exigible en un crucero familiar del alto confort.

- » **Velocidad máxima:** 33,5 nudos a 5.410 rpm.
- » **Velocidad de crucero:** 24,9 nudos a 4.500 rpm, con dos MerCruiser 6.2L DTS de 350 Hp.
- » **Tiempo de planeo:** 7 segundos.
- » **Aceleración de 0 a 33,5 nudos:** en 18 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a las 116 millas a régimen máximo; y unas 120 millas a régimen de crucero.
- » **Precio:** a partir de 256.600 euros, con dos MerCruiser 6.2L DTS de 350 Hp y sin impuestos.

# Una familiar muy completa

La firma alemana ofrece en este crucero deportivo de 41 pies formidables soluciones tanto en la habitabilidad exterior como interior, adoptando una serie de propuestas muy prácticas y funcionales. Con motores dentrofuera MerCruiser de gasolina de 350 Hp, esta eslora brinda unas satisfactorias prestaciones.

» L. B.

En el salón náutico de Düsseldorf de 2020 se presentó esta eslora que cubre perfectamente el programa de crucero familiar deportivo. El SR 41, que se ofrece en versión de bañera abierta o cerrada mediante correderas acristaladas, es una propuesta de diseño que cubre eficazmente las necesidades una embarcación abierta y de un crucero de dos cabinas.

Destacable es el área de popa con un solárium que se puede convertir en dinete mirando hacia atrás, la dinete de la bañera que puede formar un salón en U o en L, este mismo espacio que puede adoptar tanto un hard top de fibra con desplazamiento eléctrico como un soft top que descubre prácticamente toda la bañera. La propuesta de Bavaria en esta eslora de 41 pies se potencia con tres áreas de convivencia: la de popa, destinada al baño, complementada por la opcional plataforma hidráulica; la central con área de convivencia y sala de estar, basada en una gran dinete con mueble bar; y la de proa, destinada al relax, con un amplio solárium que cubre la cubierta delantera.

En los interiores llaman la atención dos aspectos: la altura y la luminosidad natural que depende de las grandes ventanas laterales y cenitales en todos y cada uno de los espacios, es decir, en la cabina de popa, que abarca toda la manga, en la de proa, y en el espacio central ocupado por una segunda dinete más pequeña frente a una cocina y al espacio del aseo independiente. La capacidad de estiba, acceso a todos los registros del barco, la calidad de las instalaciones, y la racional distribución de todos los espacios, son puntos a favor en este barco que, equipado con dos MerCruiser 6.2L DTS de 350 Hp, es capaz de alcanzar los 33,5 nudos de máxima y de mantener un crucero muy confortable de unos 24 a 26 nudos.

## Características

- » Eslora total: ..... 13,23 m (con plataforma)
- » Eslora total: ..... 12,24 m
- » Eslora de casco: ..... 11,86 m
- » Eslora de flotación: ..... 9,40 m
- » Manga: ..... 3,99 m
- » Calado: ..... 1,02 m
- » Desplazamiento: ..... 10.438 kg
- » Gama de motorizaciones: ... dentrofuera gasolina MerCruiser o Volvo Penta 2x350 Hp o dentrofuera turbodiesel Volvo Penta 2x300 Hp o 2x380 Hp.
- » Capacidad de combustible: ..... 750 l
- » Capacidad de agua: ..... 250 l
- » Plazas: ..... 10
- » Categoría de navegación: ..... B

- » Constructor: ..... Bavaria Yachtbau, bavariayachts.com
- » Importador: ..... Clipper Marine Spain, clippermarinespain.com
- » Precio: ..... a partir de 256.600 euros, con dos MerCruiser 6.2L DTS de 350 Hp, y sin impuestos.

## Motores

- » Marca y modelo: ..... MerCruiser 6.2L 350 DTS EC
- » Potencia: ..... 350 Hp (257,4 kW)
- » Tipo: ..... dentrofuera gasolina inyección directa
- » Cilindros: ..... 8 en V
- » Cubicaje: ..... 6.200 cc
- » Rpm máx.: ..... 5.000 – 5.400
- » Peso: ..... 391 kg

## Bavaria SR 41 HT 2x350 Hp MerCruiser 6.2L 350 DTS EC

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	2,2	8	3,64	0,28	206
1.000	4,5	13,7	3,04	0,33	246
1.500	6	20,9	3,48	0,29	215
2.000	7,45	29,75	3,99	0,25	188
2.500	8,5	44,8	5,27	0,19	142
3.000	9,2	68	7,39	0,14	101
3.500	10,7	99,5	9,30	0,11	81
4.000	18,65	123	6,60	0,15	114
4.500	24,9	155	6,22	0,16	120
5.000	29,85	185,5	6,21	0,16	121
5.375	33	219	6,64	0,15	113
5.410	33,5	217	6,48	0,15	116

- » **Tiempo de planeo:** 7 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 18 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 116 millas a régimen máximo y unas 120 millas a régimen de crucero de 24,9 nudos.

## CONDICIONES DE LA PRUEBA

- » **Personas a bordo:** 6
- » **Combustible:** 66%
- » **Agua:** 95%
- » **Estado de la mar:** rizada y brisa



J. P. Pajot

**MY4.S**

MY4.S PELÍCULA



**FOUNTAIN PAJOT.**  
MOTOR YACHTS

WIDEN YOUR HORIZONS



@fountainpajot MotorYachts   
 @fountainpajot MotorYachts   
 motorYachts-fountain-pajot.com 

La Cayman 400 WA es una day cruiser a la moda con una bella imagen de inspiración italiana y dotada de una carena hecha para correr.

## PRIMER CONTACTO | Cayman 400 WA

# Diseño con personalidad

Es una de las novedades 2022 que mayor éxito ha tenido dentro de su segmento. Un barco de día al estilo más actual con interesantes detalles que remarcan su personalidad estética en la cubierta e interiores, pero sobre todo, dotada de una carena en V de muy notables prestaciones, que evidencia la larga tradición de este astillero italiano.

» L. B.

Cayman es una firma italiana que ha pasado prácticamente por todos los programas de navegación en sus modelos, aunque su fama se consolidó con los destinados a la pesca, cuyas carenas competían con las más radicales de EE.UU. por sus formidables prestaciones navegando con mala mar. Y es que precisamente esta nueva 40 pies tiene una de sus mejores virtudes en la obra viva. Es un modelo a la moda, una day cruiser con la cubierta walkaround, perfectamente protegida, y dotada de buenos espacios abiertos, además de una cabina con dos camarotes para que puedan pernoctar cuatro personas. Destaca también por su puesto de gobierno, de estilo deportivo, elegante, bien distribuido y con espacio más que suficiente para incorporar toda la instrumentación necesaria que complementa la información de los tres Mercury Verado de 400 Hp. En realidad, este puesto, según el distribuidor francés, Euroboat en Port Grimaud, con quien probamos la embarcación, se inspira en los diseños de las embarcaciones de competición, en los que la ergonomía y la seguridad al volante son aspectos primordiales.

La cubierta reparte un solárium a popa, cubriendo los tres Verado; una dinete en el centro, tras el puesto de gobierno, complementada por un módulo de bar; y un solárium ocupando la proa sobre el techo de la cabina. En cuanto a navegación es un barco de comportamiento soberbio, rápido, muy manejable y cuya carena ofrece un impresionante agarre en los virajes cerrados a alta velocidad. Alcanzamos los 41 nudos de punta, aunque con las hélices adecuada, según el distribuidor francés, con un paso menos, se superaría la velocidad punta en un par de nudos. No lo dudamos. Con el casco limpio seguramente sumaríamos un par de nudos más.

- » **Velocidad máxima:** 41 nudos a 6.150 rpm.
- » **Velocidad de crucero:** 23 nudos a 4.500 rpm, con tres Mercury Verado 400 de 400 Hp.
- » **Tiempo de planeo:** 7 segundos.
- » **Aceleración de 0 a 41 nudos:** en 17 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a las 151 millas a régimen máximo; y unas 198 millas a régimen de crucero.
- » **Precio:** 423.200 euros, con tres Mercury Verado 400 de 400 Hp y sin impuestos.

### Características

- » Eslora total: ..... 12,90 m
- » Manga: ..... 3,82 m
- » Calado: ..... 1,00 m
- » Desplazamiento: ..... 12.342 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... fuerabordas hasta 3x400 Hp o Volvo Penta IPS 500 2x380 Hp
- » Capacidad de combustible: ..... 1.160 l
- » Capacidad de agua: ..... 200 l
- » Plazas: ..... 12
- » Categoría de navegación: ..... B
- » Diseño: ..... Ferragni Progetti
- » Ingeniería: ..... BluSea

- » Importador: ..... Smart Yachting, smartyachting.com
- » Precio: ..... 423.200 euros, con tres Mercury Verado 400 de 400 Hp, sin impuestos.

### Motores

- » Marca y modelo: ..... Mercury Verado 400
- » Potencia: ..... 400 Hp (298 kW)
- » Tipo: fueraborda 4 tiempos inyección directa
- » Cilindros: ..... 6 en línea
- » Cubicaje: ..... 2.600 cc
- » Rpm máx.: ..... 6.200 - 6.800
- » Peso: ..... 303 kg

- » Constructor: Cayman Yachts, caymanyachts.it

### Cayman 400 WA 3x400 Hp Mercury Verado 400

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
630	1,7	9	5,29	0,19	219
1.000	4,3	15	3,49	0,29	333
1.500	6,3	25	3,97	0,25	292
2.000	8	36,5	4,56	0,22	254
2.500	9,3	58	6,24	0,16	186
3.000	10	75	7,50	0,13	155
3.500	12,5	96	7,68	0,13	151
3.800	13,2	102	7,73	0,13	150
4.000	15	129	8,60	0,12	135
4.500	23	135	5,87	0,17	198
5.000	31	202	6,52	0,15	178
5.500	35	276	7,89	0,13	147
6.000	39,5	300	7,59	0,13	153
6.150	41	315	7,68	0,13	151

- » **Tiempo de planeo:** 7 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 17 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 151 millas a régimen máximo; y unas 198 millas a régimen de crucero de 23 nudos.

- » **CONDICIONES DE LA PRUEBA** » Personas a bordo: 4 » Combustible: 98% » Agua: 45%
- » Estado de la mar: llana y viento en calma.

# PRIMER CONTACTO | Bénétteau GT 36 OB

La nueva GT 36 con motorización fueraborda es un crucero deportivo que con los dos Suzuki de hélices contrarrotatorias ofrece unas prestaciones óptimas.

- » **Velocidad máxima:** 35,9 nudos a 5.500 rpm.
- » **Velocidad de crucero:** 21,5 nudos a 4.250 rpm, con dos Suzuki DF350A de 350 Hp.
- » **Tiempo de planeo:** 7 segundos.
- » **Aceleración de 0 a 35,9 nudos:** en 22 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a las 140 millas a régimen máximo y unas 175 millas a régimen de crucero.
- » **Precio:** 383.163 euros, muy equipado y con dos Suzuki DF350A de 350 Hp, sin impuestos.



# La alternativa FB

Bénétteau hace tiempo que apuesta por las motorizaciones fueraborda, y en la 36 GT, la menor de la gama Gran Turismo, ha adoptado dos soberbios Suzuki de 350 Hp que le confieren unas excelentes prestaciones a cualquier régimen. Una deportiva cabinada muy completa con la garantía de una primera marca como es Bénétteau.

» L. B.

**B**énétteau en los últimos tiempos ha completado con acierto su gama GT (Gran Turismo). La GT 36 que en un principio se lanzó con motores dentrofueraborda, ahora se ofrece con dos fuerabordas de hasta 350 Hp. En la unidad que navegamos, los dos Suzuki FB350A de 350 Hp con hélices contrarrotatorias aportan un carácter deportivo y vivacidad en la conducción que la convierten en una gran lancha deportiva, muy manejable, ágil y divertida.

La GT 36, además de contar con una buena obra viva, presenta una bañera muy cuidada, con un diseño de distribución muy optimizado, con un solárium a popa, que complementa el de la cubierta de proa, una dinete en U con una gran mesa y un mueble de servicio, y un puesto de gobierno monoplaza ideal para esta eslora, con una consola bien diseñada y excelente visibilidad. Esta zona abierta se cubre con el hard top descapotable que deja prácticamente toda la bañera al descubierto. Dispone de dos grandes cabinas, una a media eslora ocupando toda la manga y otra situada en el triángulo de proa, además de contar con una pequeña cocina y un aseo independiente con ducha frente a un pequeño salón interior formado por un sofá en L.

Si bien este barco se ofrece con motores dentrofueraborda, por su eslora puede adoptar perfectamente dos Suzuki de 350 Hp, que le permiten alcanzar casi los 36 nudos, una marca propia de una deportiva. Para mantener un régimen de crucero económico bastan los 21 o 22 nudos, si se prefiere a los 26 nudos, con un consumo de litros por milla prácticamente igual.

Un barco manejable, bien equipado, con automático de trinado y que, a nuestro parecer, es una de las esloras GT de Bénétteau más atractivas, tanto por su manejabilidad como por sus habitabilidad tanto fuera como en la cabina.

## Características

- » Eslora total: .....11,56 m
- » Eslora total con plataforma:.....12,42 m
- » Eslora de casco: .....11,28 m
- » Manga:.....3,51 m
- » Calado:.....1,02 m
- » Desplazamiento: .....7.276 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... dos fuerabordas de hasta 350 Hp
- » Capacidad de combustible: .....2x408 l
- » Capacidad de agua: .....150 l
- » Plazas: .....8/10
- » Categoría de navegación: .....B/C
- » Arquitectura:..... Bénétteau Powerboats
- » Diseño: .....Style & Design

- » Interiorismo: .....Style & Design y Andrea ni Design
- » Constructor: .....Bénétteau, beneteau.com
- » Importador: .....red Bénétteau, beneteau.es
- » Precio:..... 383.163 euros, muy equipado y con dos Suzuki DF350A de 350 Hp, y sin impuestos.

## Motores

- » Marca y modelo:..... Suzuki DF350A
- » Potencia: .....350Hp (257,4 kW)
- » Tipo: ..fueraborda 4 tiempos inyección directa
- » Cilindros:.....6 en V
- » Cubicaje:.....4.390 cc
- » Rpm máx.: .....5.700 – 6.300
- » Peso: .....339 kg

## Bénétteau GT 36 OB 2x350 Hp Suzuki 350A

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	2,7	4	1,48	0,68	551
1.000	4,4	7,6	1,73	0,58	472
1.500	6,3	14,4	2,29	0,44	357
2.000	8,1	21	2,59	0,39	315
2.500	9,3	36,9	3,97	0,25	206
3.000	10,8	51	4,72	0,21	173
3.500	14	79	5,64	0,18	145
3.650	15,5	81	5,23	0,19	156
4.000	18,3	99	5,00	0,18	151
4.250	21,5	100	5,89	0,22	175
4.500	26	130	5,89	0,20	163
5.000	31	154	4,97	0,20	164
5.500	35,9	209	5,82	0,17	140

- » **Tiempo de planeo:** 7 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 22 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 140 millas a régimen máximo y unas 175 millas a régimen de crucero de 21,5 nudos.

## CONDICIONES DE LA PRUEBA

- » **Personas a bordo:** 4
- » **Combustible:** 60%
- » **Agua:** 90%
- » **Estado de la mar:** llana y algo de fondo, con viento en calma.

# PRIMER CONTACTO | Princess V40

Desde que hace unos años la firma británica Princess pasó a manos del grupo LVMH (Moët Hennessy Louis Vuitton) y Groupe Arnault, su ascenso ha sido meteórico, tanto en la calidad general como en la tecnológica y en el diseño.

Esta V40, el último sport cruiser, es un barco de muy alto nivel, tanto en su diseño como en los acabados, realmente impecables y de exquisito buen gusto.

La V40 es uno de los más recientes modelos de Princess. Es un crucero deportivo que lo tiene prácticamente todo, entre otras razones porque su equipamiento de serie incluye elementos inexistentes en la mayoría de listados de esloras similares. Electrónica, hélice de proa, flaps, neveras, etc. Pero es que, además, cuando se examina en detalle el barco, tanto en la bañera como en los interiores, prácticamente no se le puede reprochar nada, a excepción de aspectos que entrarían en el ámbito subjetivo y de apreciación personal.

En la zona abierta la distribución es clásica, protegida por un soft top eléctrico, con dinete a popa, convertible en solárium y cocina completa enfrente; y junto al puesto de gobierno un diván sofá para acompañantes. En los interiores se reparten dos cabinas, la de proa con acceso directo al aseo completo con ducha separada y la de popa a toda la manga con un espacio vestidor. La zona central se ocupa con una dinete convertible en cama para dos y una segunda cocina que lo tiene todo.

En el agua, la V40, con dos Volvo Penta D6 de 340 Hp, es capaz de alcanzar los 35 nudos de punta, y puede mantener un crucero de unos 26 nudos confortablemente. La carena, con una acentuada V, pasa muy bien la ola grande, de mar de fondo, no pantoquea en absoluto y con estos motores su comportamiento deportivo hace honor a las pretensiones de la serie V de la marca.

Buen agarre, giros cerrados y alta estabilidad, todo con un nivel acústico muy bajo.

- » **Velocidad máxima:** 35 nudos a 3.500 rpm. » **Velocidad de crucero:** 26 nudos a 2.800 rpm, con dos Volvo Penta D6-340 EVC de 340 Hp. » **Tiempo de planeo:** 7 segundos.
- » **Aceleración de 0 a 35 nudos:** en 22 segundos. » **Autonomía:** en torno a las 180 millas a régimen máximo, y unas 200 millas a régimen de crucero. » **Precio:** 480.000 euros, con dos Volvo Penta D6-340 EVC de 340 Hp, sin impuestos.

## Características

- » Eslora total: .....12,98 m (con púlpito)
- » Eslora de casco.....12,65 m (sin púlpito)
- » Manga:.....3,81 m
- » Calado:.....0,56 /1,02 m
- » Desplazamiento: .....22.366 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... dos Volvo Penta D5 340 de 340 Hp
- » Capacidad de combustible: ..... 730 l
- » Capacidad de agua: .....322 l
- » Plazas: ..... 8
- » Categoría de navegación: ..... B
- » Constructor: ..... Princess Yachts, princessyachts.com

- » Importador: .....Luxury Boats, princessyachtsbarcelona.com
- » Precio:..... 480.000 euros, con dos Volvo Penta D6-340 EVC de 340 Hp, sin impuestos.

## Motores

- » Marca y modelo:..... Volvo Penta D6-340 EVC
- » Potencia: .....340 Hp (250 kW)
- » Tipo: .....dentrofueraaborda turbodiésel
- » Cilindros:..... 6 en línea
- » Cubicaje:.....5.500 cc
- » Rpm máx.: .....3.400
- » Peso:..... 690 kg

## Princess V40 2x340 Hp Volvo Penta D6-340 EVC

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	3,1	3,4	1,10	0,91	666
1.000	6,9	9,2	1,33	0,75	548
1.500	9	24	2,67	0,38	274
2.000	11,6	52	4,48	0,22	163
2.500	19,8	80	4,04	0,25	181
2.800	26	92	3,54	0,28	206
3.000	31	104	3,35	0,30	218
3.500	35	140	4,00	0,25	183

- » **Tiempo de planeo:** 7 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 22 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 180 millas a régimen máximo y unas 200 millas a régimen de crucero de 26 nudos.

- CONDICIONES DE LA PRUEBA** » **Personas a bordo:** 7 » **Combustible:** 14%
- » **Agua:** 50% » **Estado de la mar:** de fondo y rizada, con brisa.



La nueva Princess V40 es una sport cruiser con un equipamiento de serie muy por encima de la media, y con una obra viva que le confiere una más que excelente navegación.

# PRIMER CONTACTO | Rodman 1290 Evolution Fly

Esta nueva 1290 Evolution es el perfeccionamiento de la célebre 1250 de Rodman, uno de los pesca-paseo más célebres del mercado. Un gran crucero con amplios espacios fuera y dentro, y con una carena a toda prueba, fruto de la larga experiencia de esta marca en este tipo de modelos. Ahora, con los IPS, la 1290 Evolution se muestra más ágil y manejable, rápida y alegre, lo que la convierte en crucero perfectamente adaptable al programa de pesca más exigente.

**R**odman ha logrado un “superbarco” con este 1290, con modificaciones que mejoran la ergonomía, la habitabilidad y la calidad general.

Este 1290 Evolution mantiene la robustez y las líneas de casco de su predecesor, el 1250. Y también se ofrece en versiones Hard Top y con Flybridge. Rodman permite un alto grado de personalización, admitiendo ciertas modificaciones y un amplio abanico de motorizaciones (desde los Volvo Penta IPS d6 de 380 Hp hasta los Volvo Penta D6 de 440 Hp EVC o con IPS, o los Volvo Penta D6 de 480 Hp o los Yanmar de 440 Hp) de modo que prácticamente no habrá dos 1290 Evolution iguales en el mercado. En los interiores se han aplicado nuevas ventanas en el casco con el fin de obtener mayor luminosidad en cabina, además de una mampara de tres láminas que incrementa también la luz natural en el interior.

La 1290 Evolution propone una distribución con salón frente a cocina en el espacio principal, además del puesto de gobierno a babor; y en la zona de noche dos cabinas y un aseo completo con ducha independiente. A ello se suma un fly con el segundo puesto de gobierno y una bañera espaciosa, perfectamente adaptable a la pesca o al crucero.

Con los dos Volvo Penta D6-440 IPS600 de 440 Hp, mantiene un régimen de crucero de unos 22 nudos y con el gas a fondo alcanza los 29-32 nudos dependiendo de las condiciones de mar y de carga.

Un modelo que con IPS ganar mucho carácter en la navegación, resulta más ágil, y se gobierna con suma facilidad, y más en la maniobra con el joystick.

» **Velocidad máxima:** 29 nudos a 3.300 rpm. » **Velocidad de crucero:** 22 nudos a 2.750 rpm, con dos Volvo Penta D6 IPS600 de 440 Hp. » **Tiempo de planeo:** 8 segundos. » **Aceleración de 0 a 29 nudos:** en 17 segundos. » **Autonomía:** en torno a las 257 millas a régimen máximo; y unas 275 millas a régimen de crucero. » **Precio:** 464.540 euros, con dos Volvo Penta D6-440 IPS600, y sin impuestos.

## Características

» Esloza total: .....12,90 m  
 » Esloza de casco: .....11,90 m  
 » Manga: .....4,38 m  
 » Calado: .....1,06 m  
 » Desplazamiento: .....10.800 kg  
 » Gama de motorizaciones:... Volvo Penta 2x380 Hp con ejes; o 2x440 con pods IPS600  
 » Capacidad de combustible: .....1400 l  
 » Capacidad de agua: .....400 l  
 » Plazas: .....12  
 » Categoría de navegación: .....B

» Constructor: .....Rodman, rodman.es  
 » Precio:..... 464.540 euros, con dos Volvo Penta D6-440 IPS600, y sin impuestos.

## Motores

» Marca y modelo:.. Volvo Penta D6-440 IPS600  
 » Potencia: ..... 440 Hp (324 kW)  
 » Tipo: ..... pods turbodiésel  
 » Cilindros:..... 6 en línea  
 » Cubicaje:..... 5.500 cc  
 » Rpm máx.: .....3.600  
 » Peso: ..... 755 kg

## Rodman Evolution 1290 2x440 Hp Volvo Penta D6 IPS 600

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	4,1	3,1	0,76	1,32	1852
1.000	6,4	9,7	1,52	0,66	924
1.500	8,6	26	3,02	0,33	463
2.000	10,7	60	5,61	0,18	250
2.500	17,5	98	5,60	0,18	250
2.750	22	112	5,09	0,20	275
3.000	24,5	128	5,22	0,19	268
3.300	29	158	5,45	0,18	257

» **Tiempo de planeo:** 8 segundos.  
 » **Aceleración de 0 a máxima:** 17 segundos.  
 » **Autonomía:** en torno a unas 257 millas a régimen máximo y unas 275 millas a régimen de crucero de 22 nudos.

**CONDICIONES DE LA PRUEBA** » **Personas a bordo:** 5 » **Combustible:** 90%  
 » **Agua:** 50% » **Estado de la mar:** mar rizada y algo de fondo, con brisa.



# Renovación total

El astillero gallego ha conseguido en esta nueva versión de su 1250 un barco muy completo, notablemente mejorado y con unas prestaciones en el agua muy satisfactorias.

# PRIMER CONTACTO | Parker 800 Cruiser



La firma Parker en los últimos tiempos ha dado un notable salto en la calidad de sus embarcaciones. La prueba es esta nueva 800 Cruiser, modelo nominado al European Power Boat of the Year 2022 y un barco repleto pequeños detalles que otorgan al conjunto una imagen de nivel.

» L. B.

La Parker 800 Cruiser es, seguramente, el mejor modelo que actualmente tiene este astillero. Se trata de una eslora optimizada en todos sus aspectos, tanto en lo referente a la habitabilidad que ofrece por su distribución, exterior e interior, como por su especial carena dotada de un doble estepo escalón transversal que facilita el planeo y la estabilidad.

Es un barco que a primera vista evidencia su estilo nórdico, con tapicerías oscuras, bañera muy protegida y acabados de calidad, tanto en la fibra como en la sencilla carpintería de los interiores. Por otra parte, ofrece la ventaja de que puede cumplir perfectamente tanto con el programa de navegación de un barco familiar (no falta cocina, cuatro plazas para dormir, ni un aseo independiente), como el programa de una gran deportiva, ya que con el Mercury Verado de 350 Hp —su máxima potencia homologada— es capaz de ponerse por encima de los 47 nudos de punta, una marca inaudita en un barco como éste.

A las ventajas de la habitabilidad que brinda la bañera, convertible y con respaldos de los sofás basculantes para que los pasajeros puedan acomodarse de distintas maneras, se añade un puesto de gobierno muy bien diseñado, con un asiento monoplaza ajustable en altura y aproximación, con la base plegable para gobernar en posición de semisentado y con un panel en el que no falta el menor detalle, si bien la electrónica es opcional.

Otros detalles destacables son la dos semiplataformas de popa que permiten el paso de un lado al otro del barco. El paso a través del parabrisas a la cubierta de proa evita pasos laterales y permite ganar anchura interior en la bañera.

Al volante es un verdadero tiro. Veloz, sensible a los ajustes del motor, muy estable y con gran capacidad de giro, la Parker 800 Cruiser ha merecido estar nominada al EPY 2022.

- » **Velocidad máxima:** 48 nudos a 5.600 rpm. » **Velocidad de crucero:** 28 nudos a 4.000 rpm, con un Mercury Verado 350 de 350 Hp. » **Tiempo de planeo:** 8 segundos.
- » **Aceleración de 0 a 48 nudos:** en 25 segundos. » **Autonomía:** en torno a las 93 millas a régimen máximo y unas 119 millas a régimen de crucero. » **Precio:** 97.672 euros, con un Mercury Verado 350 de 350 Hp, sin impuestos.

## Características

- » Eslora total: ..... 8,75 m
- » Eslora de casco: ..... 7,97 m
- » Manga: ..... 2,75 m
- » Desplazamiento: ..... 2.100 kg (sin motor)
- » Gama de motorizaciones: ..... un fueraborda de hasta 350 Hp
- » Capacidad de combustible: ..... 230 l
- » Capacidad de agua: ..... 100 l
- » Plazas: 8
- » Categoría de navegación: C
- » Constructor: Parker Poland, parkerpoland.eu

- » Importador: ..... Nautic Luis, nauticluis.com
- » Precio: ..... 97.672 euros, con un Mercury Verado 350 de 350 Hp, sin impuestos.

## Motores

- » Marca y modelo: ..... Mercury Verado 350
- » Potencia: ..... 350 Hp (257 kW)
- » Tipo: ..... fueraborda 4 tiempos inyección directa
- » Cilindros: ..... 6 en línea
- » Cubicaje: ..... 2.600 cc
- » Rpm máx.: ..... 5.800 – 6.600
- » Peso: ..... 303 kg

## Parker 800 Cruiser 350 Hp Mercury Verado 350

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	2	2,5	1,25	0,80	184
1.000	4,6	5,3	1,15	0,87	200
1.500	6,5	8,2	1,26	0,79	182
2.000	7,6	14,7	1,93	0,52	119
2.500	8,5	24,5	2,88	0,35	80
3.000	11,5	34,5	3,00	0,33	77
3.500	15	44,5	2,97	0,34	78
4.000	28	54	1,93	0,52	119
4.500	3	72	2,12	0,47	109
5.000	30,5	90	2,34	0,43	98
5.600	48	119	2,48	0,40	93

- » **Tiempo de planeo:** 8 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 25 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 93 millas a régimen máximo; y unas 119 millas a régimen de crucero de 28 nudos.

- » **CONDICIONES DE LA PRUEBA** » **Personas a bordo:** 4 » **Combustible:** 55% » **Agua:** 5%
- » **Estado de la mar:** rizada a marejadilla y viento fuerza 4.

# Un firme candidato al EPY 2022



Elegancia y buena navegación definen a esta nueva Girbau G28 Cabin, un barco muy completo y seguramente el mejor de su segmento en el mercado actual.

PRIMER CONTACTO | Girbau G28 Cabin

# Clásica y actual

» L. B.

El astillero Girbau Boats lanza su última versión de 28 pies siguiendo la estela del modelo anterior de 27 pies. Un barco basado en una formidable carena, marinera y de navegación sumamente confortable, en el que los espacios abiertos se combinan con una cabina que complementa perfectamente el programa de barco de día.

**G**irbau se supera en sus construcciones año tras año, hasta el punto que en la actualidad sus barcos prácticamente han alcanzado un nivel difícil de superar, o al menos de mejora. En realidad, toda la gama de Girbau Boats se ha basado desde su creación en un mismo tipo de embarcación, diseños que combinan las prestaciones de un llaut con las de un barco tradicional tipo gozzo, equipados con ejes y con la característica esencial que ofrecer una navegación muy marinera y confortables. Son modelos concebidos para navegar por las aguas de la zona norte de la Costa Brava, donde las exigencias del mar obligan a disponer de una buena obra viva

La Girbau G28 Cabin es la evolución, muy acertada y mejorada, de la G27, un barco superventas de esta firma catalana. Una carena con grandes cualidades marineras, propulsada con un Yanmar de 320 Hp y que ofrece una navegación a toda prueba. Es un barco, pues, muy marinero, que con este motor turbodiésel de Yanmar encuentra la potencia adecuada, tanto para navegar a un régimen de crucero de unos 22 a 24 nudos, como para alcanzar una máxima de 29 nudos.

En la G28 Cabin el astillero ha actualizado la imagen del barco con la incorporación de tonos claros, mejorando la calidad en no pocos detalles y optimizando los espacios disponibles, de modo que este lavado de cara a fondo ha reforzado la imagen de este estilo convirtiendo el diseño en mucho más atractivo y en el que se ha cuidado el menor detalle para colocar, sin duda, la marca en lo más alto dentro de este segmento de embarcaciones, en el que la navegabilidad y el confort son condición ineludible.

» **Velocidad máxima:** 29 nudos a 3.500 rpm. » **Velocidad de crucero:** 22 nudos a 2.750 rpm, con un Yanmar 8LV de 320 Hp. » **Tiempo de planeo:** 6 segundos. » **Aceleración de 0 a 29 nudos:** en 14 segundos. » **Autonomía:** en torno a las 105 millas a régimen máximo y unas 149 millas a régimen de crucero. » **Precio:** 118.200 euros, con un Yanmar 8LV de 320 Hp, sin impuestos.

## Características

» Eslora total: .....8,61 m  
 » Eslora de casco: .....7,51 m  
 » Eslora de flotación: .....7,41 m  
 » Manga: .....2,81 m  
 » Calado: .....0,72 m  
 » Desplazamiento: .....3.000 kg  
 » Gama de motorizaciones: .....un Yanmar 8LV de 320 Hp

» Constructor: ..... Girbau Boats, girbauboots.com  
 » Precio: ..... 118.200 euros, con un Yanmar 8LV de 320 Hp, y sin impuestos.

## Motor

» Marca y modelo: ..... Yanmar 8LV 320  
 » Potencia: .....320 Hp (235 kW)  
 » Tipo: ..... interior turbodiésel inyección con eje directo  
 » Cilindros: ..... 8 en línea  
 » Cubicaje: .....4.460 cc  
 » Rpm máx.: .....3.800  
 » Peso: .....435 kg

## Girbau G28 Cabin 320 Hp Yanmar 8LV

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
500	3,8	0,9	0,24	4,22	1056
1.000	6,4	3,6	0,56	1,78	444
1.500	8,3	10,9	1,31	0,76	190
2.000	12,5	21	1,68	0,60	149
2.250	16,2	27	1,67	0,60	150
2.500	19	33,3	1,75	0,57	143
2.600	20,5	35	1,71	0,59	146
2.750	22	37	1,68	0,59	149
2.800	24	45	1,88	0,53	133
3.000	24,5	46,5	1,90	0,53	132
3.400	27,5	66,5	2,42	0,41	103
3.500	29	69	2,38	0,42	105

» **Tiempo de planeo:** 6 segundos.

» **Aceleración de 0 a máxima:** 14 segundos.

» **Autonomía:** en torno a unas 105 millas a régimen máximo; y unas 149 millas a régimen de crucero de 22 nudos.

**CONDICIONES DE LA PRUEBA** » **Personas a bordo:** 2 » **Combustible:** 40% » **Agua:** 35%  
 » **Estado de la mar:** mar rizada y algo de fondo, y brisa.

# PRIMER CONTACTO | Jeanneau Merry Fisher 795 Serie 2

- » Velocidad máxima: 31,5 nudos a 6.000 rpm.
- » Velocidad de crucero: 21 nudos a 4.500 rpm, con un Yamaha F225 FETX de 225 Hp.
- » Tiempo de planeo: 6 segundos.
- » Aceleración de 0 a 31,5 nudos: en 16 segundos.
- » Autonomía: en torno a las 108 millas a régimen máximo y unas 147 millas a régimen de crucero.
- » Precio: 70.772 euros, con un Yamaha 225NCB, y sin impuestos.



# Bastantes mejoras

Jeanneau ha echado el resto en esta eslora, sucesora de la anterior 795, dotándola de una nueva carena, interiores mejor aprovechados, una bañera más amplia y polivalente, y con una potencia máxima homologada de hasta 250 Hp. » L. B.

**M**erry Fisher hace años que adoptó el programa de crucero familiar, y en esta eslora ofrece las mejores cualidades de una weekender, con un equipamiento pensado para que cuatro personas disfruten de pequeños cruceros de varios días. Entre las mejoras está la carena El diseño firmado por Jacek y Piotr Centkowski y Pawel Denert ha optimizado sus medidas ampliando la manga en 0,16 m y la eslora en 0,23 m con lo que gana en superficie más de lo que a primera vista parece. La bañera, por ejemplo, permite un solárium con los asientos desplegados y la mesa de la dinete, superficie que se complementa con la de proa, donde otra colchoneta cubre el techo de la cabina con mayores medidas que en la versión anterior (2,08 x 1,11 m). Como es obvio, la popa se puede habilitar para la pesca, y no falta un paso directo a la plataforma de estribor. Otra mejora es el gran cofre de estiba de la bañera, que además alberga las baterías de ion litio. También se ha incorporado una puerta lateral a estribor. En la cubierta, la asimetría de los pasos laterales, con el de estribor más ancho, facilita el paso a la proa.

En la timonera se ha dispuesto la clásica dinete con dos bancos encarados para cuatro personas, que puede ajustar la mesa para crea una litera de 1,75 x 1,10 metros. La proa se ocupa por la litera doble en V, con cofres de estiba debajo, y un gabinete de aseo independiente con ducha de agua caliente. El puesto de gobierno es completo, con reposapiés y un asiento ajustable. No faltan ventanas laterales para mejorar la ventilación, ni una escotilla en el techo. Se puede decir, pues, que en esta Serie 2 se baten récords de aprovechamiento y que las mejoras son sustanciales con respecto a su predecesora, como por ejemplo en la construcción, realizada en infusión al vacío.

Finalmente considerar la carena y la buena navegación de este modelo, que con un Yamaha de 225 Hp supera los 31 nudos de punta y mantiene un régimen de crucero de unos 21 nudos con un consumo muy reducido.

## Características

- » Eslora total: .....7,19 m
- » Eslora de casco: .....6,97 m
- » Manga: .....2,82 m
- » Calado: .....0,58 m
- » Desplazamiento: .....2.410 kg
- » Gama de motorizaciones: .....un fueraborda de hasta 250 Hp
- » Capacidad de combustible: .....280 l
- » Capacidad de agua: .....100 l
- » Plazas: .....9
- » Categoría de navegación: .....C
- » Constructor: .....Jeanneau, [jeanneau.com](http://jeanneau.com)

- » Importador: .....Red Jeanneau, [jeanneau.es](http://jeanneau.es)
- » Precio: .....70.772 euros, con un Yamaha 225NCB, y sin impuestos.

## Motores

- » Marca y modelo: Yamaha F225 FETX
- » Potencia: .....225 Hp (165 kW)
- » Tipo: .....fueraborda 4 tiempos inyección
- » Cilindros: .....6 en V
- » Cubicaje: .....4.169cc
- » Rpm máx.: .....5.000 - 6.000
- » Peso: .....260 kg

## Jeanneau Merry Fisher 795 Serie 2 225 Hp Yamaha F225 FETX

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
700	2	2,2	1,10	0,91	255
1.000	3,8	4,5	1,18	0,84	236
1.500	5,8	7	1,21	0,83	232
2.000	7	10,2	1,46	0,69	192
2.500	7,9	14,4	1,82	0,55	154
3.000	8,4	19,8	2,36	0,42	119
3.500	9	23,5	2,61	0,38	107
4.100	12	36	3,00	0,33	93
4.500	21	40	1,90	0,53	147
5.000	27	54	2,00	0,50	140
5.600	30	68	2,27	0,44	124
6.000	31,5	82	2,60	0,38	108

- » Tiempo de planeo: 6 segundos.
- » Aceleración de 0 a máxima: 16 segundos.
- » Autonomía: en torno a unas 108 millas a régimen máximo y unas 147 millas a régimen de crucero de 21 nudos.

- » CONDICIONES DE LA PRUEBA
- » Personas a bordo: 4
- » Combustible: 95%
- » Agua: 10%
- » Estado de la mar: rizada y algo de fondo con brisa.

## PRIMER CONTACTO | Magonís Wave e-550



# Nacido eléctrico

Un modelo cien por cien eléctrico, concebido para distintos programas de navegación, con varias opciones de potencia, pero siempre dentro de unos niveles de calidad y fiabilidad y la más avanzada tecnología constructiva. » L. B.

- » **Velocidad máxima:** 7,5 nudos
- » **Velocidad de crucero:** 2,7 nudos, con un Torqueado Cruise 4.0 RL de 4 kW.
- » **Aceleración de 0 a 7,5 nudos:** en 5 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a las 8 millas a régimen máximo y unas 13,4 millas a régimen de crucero.
- » **Precio:** a partir de 27.000 euros, con un Torqueado Cruise 4.0 RL de 4 kW, sin impuestos.

**M**uy pocas marcas, por el momento, apuestan por la propulsión pura y exclusivamente eléctrica. No obstante, la marca recién nacida Magonís lanza su primer modelo con esta eslora de 5,50 metros, un barco que admite las más diversas motorizaciones conformes a sus distintos programas de uso. Como barco de alquiler, sin necesidad de titulación con esta potencia mínima de un Torqueado 4.0 RL de 4 kW, como auxiliar o bien como un barco autónomo.

La Magonís Wave e-550 es un diseño sorprendente tanto por sus formas, estudiadas muy a fondo en la obra viva con el fin de favorecer las posibilidades y el rendimiento de una motorización eléctrica, como por su distribución, llamativa en tal tamaño por las interesantes aportaciones, tales como la popa abierta, la gran bañera de proa, o el planteamiento de un paso central a través del parabrisas, con el puesto de gobierno a estribor, y una popa con sendos pasos abiertos a las semiplataformas de baño y con un asiento central delante del motor.

Magonís apuesta, sin duda, por un concepto nuevo en esta eslora, aplicando herrajes de alta calidad, tapicerías que solo se ven en barco de alto nivel, y cubriendo con teca el piso de la bañera. Es y desea ser un barco exclusivo, y lo consigue sobradamente tanto por su calidad como por su diseño. Y es que, además, en realidad no es un solo barco, sino que, dependiendo de la motorización, cambia por completo su función y prestaciones.

Navegamos la versión más básica, seguramente destinada al alquiler, sin titulación, o destinada a auxiliar para desembarcos en la playa desde el fondeo. Con un motor eléctrico de 4 kW, equiparable a un 8 Hp de gasolina, los regímenes de velocidad es lo que menos importa, aunque con un Torqueado de 4 kW a lo largo de una jornada, sin prisa, se pueden recorrer hasta unos 27 km a un régimen lento de unos tres nudos.

Un modelo muy especial que analizaremos próximamente más a fondo.

### Características

- » Eslora total: ..... 5,50 m
- » Eslora de casco: ..... 4,96 m
- » Manga: ..... 1,98 m
- » Calado: ..... 0,30 m
- » Desplazamiento: ..... 335 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... potencias eléctricas de 4, 10, 18 y 30 kW.
- » Plazas: ..... 6
- » Categoría de navegación: ..... C
- » Constructor: ..... Magonís Boats, [magonisboats.com](http://magonisboats.com)
- » Precio: ..... a partir de 27.000 euros, con un Torqueado Cruise 4.0 RL de 4 kW, y sin impuestos.

### Motor

- » Marca y modelo: ..... Torqueado 4.0 Cruise RL 4 kW
- » Tipo: ..... eléctrico fueraborda
- » Voltaje: ..... 48 V
- » Trim: ..... manual
- » Potencia: ..... 4 kW
- » Peso: ..... 14 kg
- » Equipo: ..... ordenador de a bordo con GPS, cálculo de distancia, autonomía, etc.
- » Cable: ..... 3 m
- » Baterías: ..... pack base de 70 kW

### Condiciones de la prueba

- » Personas a bordo: ..... 3
- » Estado de la mar: ..... llana a rizada
- » **Autonomía:** en torno a unas 8 millas a régimen máximo y unas 13,4 millas a régimen de crucero.

## PRIMER CONTACTO | Joker Boat Clubman 22 Plus

# Impresionante

Muy pocas semirrígidas de esta eslora dan tanto de sí como la Clubman 22 Plus, modelo evolucionado de una de las más vendidas en su segmento, la Clubman 22, respecto a la que ofrece más espacio interior, una carena extraordinaria y no pocos detalles de calidad. >> L. B.

La Clubman 22 ha sido una de las semirrígidas más populares desde que Joker Boat la presentó en la década de los 90. En solo 6,5 metros, el astillero ha creado una gran zona para tomar el sol en la proa y cómodos asientos en la popa, una práctica consola central y un casco estable con prestaciones excepcionales. Hoy, con tres décadas de historia, Joker lanza la Clubman 22 Plus, con más espacio para una familia que quiera disfrutar de un día en el mar con todas las comodidades. Gracias a sus grandes áreas separadas para tomar el sol, también garantiza aptitud para todo el pasaje en tan solo siete metros. La configuración es clásica, con la dinete a popa, el solárium a proa, y una consola central con el puesto de gobierno. El equipo estándar incluye una mesa de teca y el juego completo de cojines de cubierta. Entre las diversas opciones: cabrestante eléctrico, frigorífico en la consola o un gran toldo con rollbar. Además el cliente puede configurar su embarcación combinando colores

de neopreno, tapicerías, etc. En la primera toma de contacto, navegamos en aguas de l'Estartit, frente a las islas Medes, esta Clubman 22 Plus, cedida por Colomí Náutica, distribuidor de Joker Boat en esta zona de la Costa Brava. Equipada con el nuevo Yamaha V6 de 250 Hp, la máxima potencia homologada, es sencillamente impresionante, tanto por sus prestaciones, comportamiento a cualquier régimen, capacidad de aceleración y facilidad de gobierno. Y no mentimos, si aseguramos que es una de las semirrígidas de esta eslora que mejores sensaciones de seguridad, comportamiento y navegabilidad nos ha ofrecido en muchos años. Un barco que, además de incorporar bastantes detalles de calidad, sin duda lo mejor que tiene no se ve, pero se nota: la carena. En aceleración supera los 49 nudos en solo 14 segundos, y planea en menos de 4 segundos. Con el gas a fondo se superan los 49 nudos de punta, pero para mantener un crucero muy cómodo y económico, bastan los 28 nudos a 3.500 rpm.

- >> Velocidad máxima: 49,2 nudos.
- >> Velocidad de crucero: 28 nudos a 3.500 rpm, con un Yamaha F250 NSB de 250 Hp.
- >> Tiempo de planeo: 3,5 segundos.
- >> Aceleración de 0 a 49,2 nudos: en 14 segundos.
- >> Autonomía: en torno a las 104 millas a régimen máximo y unas 190 millas a régimen de crucero.
- >> Precio: a partir 78.372 euros, con un Yamaha F250 NSB de 250 Hp, sin impuestos.

### Joker Boat Clubman 22 Plus 250 Hp Yamaha 250 V6

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
500	2,1	2,6	1,24	0,81	170
1.000	4,7	5,2	1,11	0,90	190
1.500	6,2	8,1	1,31	0,77	161
2.000	8,3	14	1,69	0,59	125
2.500	12,8	18,7	1,46	0,68	144
3.000	20	23,7	1,19	0,84	177
3.500	28	31	1,11	0,90	190
3.800	30	43,5	1,45	0,69	145
4.000	32,5	46,5	1,43	0,70	147
4.100	33,5	48	1,43	0,70	147
4.500	37,5	58	1,55	0,65	136
5.000	43	77	1,79	0,56	117
5.500	47	94	2,00	0,50	105
5.700	49,2	99	2,01	0,50	104

- >> Tiempo de planeo: 3,5 segundos.
- >> Aceleración de 0 a máxima: 14 segundos.
- >> Autonomía: en torno a unas 104 millas a régimen máximo y unas 190 millas a régimen de crucero de 28 nudos.

### Características

- >> Eslora total: .....7,01 m
- >> Eslora de casco: .....6,83 m
- >> Eslora interior: .....6,02 m
- >> Manga: .....2,77 m
- >> Manga interior: .....1,65 m
- >> Calado: .....0,40 m
- >> Diámetro tubulares: .....0,54 / 0,46 m
- >> Compartimientos de aire: .....6
- >> Desplazamiento: .....1.200 kg (sin motor)
- >> Gama de motorizaciones: .....un fueraborda de 200 a 250 Hp
- >> Capacidad de combustible: .....210 l
- >> Capacidad de agua: .....l
- >> Plazas: .....12
- >> Categoría de navegación: .....C

- >> Constructor: ..... Joker Boat SRL, jokerboat.it
- >> Importador: ..... Joker Boat Iberia, SL, jokerboat.com.es
- >> Distribuidor en l'Estartit: ..... Colomí Náutica, nauticacolomi.com
- >> Precio: ..... a partir de 78.372 euros, con un Yamaha F250 NSB de 250 Hp, sin impuestos.

### Motores

- >> Marca y modelo: ..... Yamaha F250 NSB
- >> Potencia: ..... 250 Hp (183,8 kW)
- >> Tipo: ..... fueraborda 4 tiempos inyección directa DOHC
- >> Cilindros: .....6 en V
- >> Cubicaje: .....4.169 cc
- >> Rpm máx.: .....5.000 - 6.000
- >> Peso: .....260 kg



Con un Yamaha de 250 Hp esta nueva Clubman 22 Plus brinda unas prestaciones fuera de serie, con una navegabilidad estable y de alto confort.

# Una semirrígida sorprendente

» L. B.



La firma italiana Maestrale cuenta con una larga experiencia en la construcción de semirrígidas, de modo que cada modelo de esta marca es una garantía de calidad en sí mismo. En el caso de esta 8.60 es un modelo que ofrece la versatilidad de un semirrígida de alta polivalencia adaptándose tanto al programa de navegación familiar como deportivo.

Este modelo de 8,60 metros es una embarcación exenta por su eslora de casco fiscal, que está por debajo de los 8 metros. A esto de añaden otros puntos resaltables, como su carena de altas prestaciones, que demuestra sus capacidades de navegación segura y veloz cuando equipa el nuevo Yamaha de 300 Hp con dirección eléctrica; la amplitud de la bañera, con la polivalencia de una dinete en la popa convertible en solárium, igual que la zona de proa; la calidad de la construcción, con flotadores de neopreno hypalón, o el casco de fibra que se prolonga hasta el interior de la bañera convirtiendo la embarcación en algo similar a un modelo rígido con flotadores exteriores.

La planta de la Maestrale 8.60 se basa en una distribución racional, lógica, ideada para facilitar el tránsito de proa a popa, y para obtener espacios proporcionados ayudando a la comodidad a bordo. La plataforma de popa llama la atención por su prolongación, llegando a extenderse por detrás de los flotadores, dotada de una escalera de baño muy cómoda y permitiendo el paso de un lado a otro por delante del motor. La dinete, en forma de L, puede acomodar hasta seis personas y convertirse en solárium. La proa, con un asiento individual, se complementa con el solarium. En la consola queda espacio para un aseo, y el puesto de gobierno es cómodo y está bien diseñado para correr.

Otro aspecto destacable son los numerosos cofres perfectamente repartidos por todo el barco, que se pueden compartimentar con el fin de aprovechar mejor los volúmenes.

Con el gas a fondo y condiciones bastante al límite de mar y viento, este modelo supera los 42 nudos de punta, y mantiene un crucero súmamente cómodo a 26,5 nudos. Sale como un bolido, llegando a planear en solo 4 segundos, y en 10 más se pone a su máxima. Con el Yamaha F300 NSB de dirección eléctrica es un modelo que requiere habituarse un poco antes de meter la palanca a fondo. Una semirrígida que supera las expectativas.

- » **Velocidad máxima:** 42,3 nudos a 5.350 rpm. » **Velocidad de crucero:** 26,5 nudos a 4.000 rpm, con un Yamaha F300 NSB de 300 Hp. » **Tiempo de planeo:** 4 segundos.
- » **Aceleración de 0 a 42,3 nudos:** en 14 segundos. » **Autonomía:** en torno a las 162 millas a régimen máximo y unas 242 millas a régimen de crucero. » **Precio:** 117.966 euros, con un Yamaha F300 NSB de 300 Hp, sin impuestos.

## Características

- » Eslora total: ..... 8,60 m
- » Eslora de casco: ..... 7,99 m
- » Manga: ..... 3,18 m
- » Diámetro de flotadores: ..... 0,65 m
- » Cámaras de aire: ..... 6
- » Desplazamiento: ..... 1.400 kg
- » Gama de motorizaciones: ..... hasta 2x200 Hp o hasta 1x375 Hp
- » Capacidad de combustible: ..... 420 l
- » Capacidad de agua: ..... 50 l
- » Plazas: ..... 20
- » Categoría de navegación: ..... C

- » Constructor: .... Maestrale, maestraleboats.net
- » Importador: ... Milla Náutica, millanautica.com
- » Precio: ..... 117.966 euros, con un Yamaha F300 NSB de 300 Hp y sin impuestos.

## Motores

- » Marca y modelo: ..... Yamaha F300 NSB
- » Potencia: ..... 300 Hp (220,6 kW)
- » Tipo: ..... fueraborda cuatro tiempos inyección directa
- » Cilindros: ..... 6 en V
- » Cubicaje: ..... 4.169 cc
- » Rpm máx.: ..... 5.000 - 6.000
- » Peso: ..... 268 kg

## Maestrale 8.60 300 Hp Yamaha F300 NSB

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
500	2	2,3	1,15	0,87	365
1000	4	5	1,25	0,80	336
1500	7	9	1,29	0,78	327
2000	10	15,5	1,55	0,65	271
2500	13	22	1,69	0,59	248
3000	18	25,5	1,42	0,71	296
3500	21	34,5	1,64	0,61	256
4000	26,5	46	1,74	0,58	242
4500	31	68	2,19	0,46	191
5000	38	88	2,32	0,43	181
5200	41	100	2,44	0,41	172
5350	42,3	110	2,60	0,38	162

- » **Tiempo de planeo:** 4 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 14 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 162 millas a régimen máximo y unas 242 millas a régimen de crucero de 26,5 nudos.

**CONDICIONES DE LA PRUEBA** » **Personas a bordo:** 2 » **Combustible:** 75% » **Agua:** 5% » **Estado de la mar:** mar de fondo y rizada, con viento fuerza 3.

# Pasión por el diseño

» L. B.



El astillero Mirimare estrena su gama con esta semirrígida de 7 metros. Un diseño de perfil bajo, con alma deportiva y formas casi futuristas que, con un 140 Hp, es capaz de ofrecer sus mejores rendimientos.

- » **Velocidad máxima:** 36 nudos a 6.200 rpm.
- » **Velocidad de crucero:** 22,6 nudos a 4.500 rpm, con un Suzuki DF140 de 140 Hp.
- » **Tiempo de planeo:** 5 segundos.
- » **Aceleración de 0 a 36 nudos:** en 14 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a las 48 millas a régimen máximo y unas 78 millas a régimen de crucero.
- » **Precio:** 47.500 euros, con un fueraborda Suzuki DF140B de 140 Hp, sin impuestos.

Esta nueva marca fue novedad en el pasado Salón Náutico de Barcelona. Mirimare es el resultado de un proyecto inspirado en el diseño futurista, muy personal y que busca el equilibrio entre la estética y las prestaciones de una auténtica deportiva. La primera unidad, claro está, siempre requiere retoques posteriores, pero en este modelo lo esencial, como es la carena y la estructura de los flotadores, cumple con lo deseado en el proyecto. Una semirrígida dura, hecha para correr, con poca altura de flotadores, de perfil estilizado y con una consola evidentemente futurista. Un puesto de gobierno monoplaça, un gran solárium a proa, y una dinete en U abarcando toda la popa, con su respectiva mesa ajustable en solárium, la definen.

Mirimare transmite pasión. El astillero, que está proyectando una semirrígida de nueve metros en el mismo estilo, la ha lan-

zado para cubrir un nicho de mercado de semirrígidas realmente con espíritu deportivo.

Los flotadores son de neopreno hypalón y admite un alto grado de personalización, ya que el fabricante propone varios colores de flotadores y casco, y un largo elenco de equipamiento, si bien de serie incluye en el precio prácticamente todo lo indispensable, como el toldo, luces led de navegación, ducha, depósito de agua dulce, bomba de achique, equipo de música completo, todos los cojines, equipo de fondeo, escalera de baño, etc.

Con el gas a fondo y con un Suzuki de 140 Hp —puede equipar hasta 200 Hp— y condiciones al límite de mar para esta eslora se pueden alcanzar los 36 nudos, aunque seguramente con mar llana se superarán los 38, y puede mantener un confortable régimen de crucero en torno a los 23 nudos.

## Mirimare Sunrise 7 140 Hp Suzuki DF140b

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
700	2,7	1	0,37	2,70	189
1.000	3,3	1,7	0,52	1,94	136
1.500	4,2	3,3	0,79	1,27	89
2.000	6,1	4,2	0,69	1,45	102
2.500	7	6,6	0,94	1,06	74
3.000	8	9,1	1,14	0,88	62
3.500	13,2	13,1	0,99	1,01	71
4.000	19,5	17,4	0,89	1,12	78
4.500	22,6	22	0,97	1,03	72
5.000	27	28	1,04	0,96	68
5.500	31	36	1,16	0,86	60
6.150	35,5	49	1,38	0,72	51
6.200	36	53	1,47	0,68	48

### Características

- » Eslora total: ..... 7,25 m
- » Manga: ..... 2,65 m
- » Diámetro flotadores: ..... 0,54 / 0,52 m
- » Compartimentos: ..... 6
- » Calado: ..... 0,60 m
- » Gama de motorizaciones: un fueraborda de hasta 200 Hp
- » Capacidad de combustible: ..... 70 l
- » Capacidad de agua: ..... 45 l
- » Plazas: ..... 12
- » Categoría de navegación: ..... C
- » Proyecto: ..... Cabes Yacht

- » **Tiempo de planeo:** 5 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 14 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 48 millas a régimen máximo; y unas 78 millas a régimen de crucero de 22,6 nudos.

- » Constructor: ..... Mirimare, mirimare.it
- » Importador: Aquamarin Náutica, aquamarinnautica.com
- » Precio: ..... 47.500 euros, con un fueraborda Suzuki DF140B de 140 Hp, y sin impuestos.

### Motor

- » Marca y modelo: ..... Suzuki DF140B
- » Potencia: ..... 140 Hp (103,9 kW)
- » Tipo: ..... fueraborda cuatro tiempos inyección directa
- » Cilindros: ..... 4 en línea
- » Cubicaje: ..... 2.045 cc
- » Rpm máx.: ..... 5.600 – 6.200
- » Peso: ..... 188 kg

### Condiciones de la prueba

- » Personas a bordo: ..... 5
- » Combustible: ..... 50%
- » Agua: ..... 100%
- » Estado de la mar: ..... marejadilla y viento fuerza 4

PRIMER CONTACTO | AB Jet 380

# Un pequeño bolido

>> L. B.

AB Inflables, firma con sede en Miami, es una de las marcas de mayor difusión en el área del Caribe que, sobre todo en Europa disfruta de una enorme reputación. La firma americana dispone de este modelo de auxiliar con motorización Rotax y transmisión con jet, que se convierte en uno de los "juguetes" más atractivos que cualquier gran eslora de más de 23 metros pueda adoptar.



La AB Jet 380 con el Rotax de 150 Hp (que se sustituirá por el 170 Hp) es una formidable auxiliar que se convierte en el juguete más atractivo para esloras de a partir de 24 metros.

- >> **Velocidad máxima:** 41 nudos a 8.000 rpm.
- >> **Velocidad de crucero:** 22 nudos a 5.000 rpm, con un Rotax 150 jet de 150 Hp.
- >> **Tiempo de planeo:** 3 segundos.
- >> **Aceleración de 0 a 41 nudos:** en 11 segundos.
- >> **Precio:** 31.758 euros, con un Rotax 150 jet de 150 Hp, totalmente equipada y sin impuestos.

## AB Jet 380 150 Hp Rotax 150 Hp

Rpm	Nudos
1.800	2,3
3.000	4,8
4.000	7,8
5.000	22
6.000	30
7.000	36
8.000	40

- >> **Tiempo de planeo:** 3 segundos.
- >> **Aceleración de 0 a máxima:** 10 segundos.

La AB Jet 380 está pensada como auxiliar para divertirse y para ello se ha dotado de un motor Rotax de 150 Hp que le permite superar fácilmente los 40 nudos de punta. No obstante, el fabricante instalará en los próximos modelos el motor Rotax de 170 Hp por razones de facilidad de producción y disponibilidad. La AB Jet 380, además de ser un auténtico bolido capaz de arrastrar a dos esquiadores o de ofrecer el comportamiento más divertido, similar al de una moto de agua, dispone de sistemas de seguridad como la llave que limita a la mitad su potencia y el dispositivo de hombre al agua.

Presenta una imagen atractiva, con muy buenos detalles en los cabados, con una pequeña bañera a proa y un asiento en popa para dos personas. No le faltan los anclajes para poder ser elevada desde la grúa de un gran yate, y la calidad de los tejidos de los flotadores son Orca de neopreno hypalón, lo que garantiza la máxima resistencia y durabilidad.

Un modelo muy bien equipado, con diez años de garantía, en el que se dispone de estiba y los detalles se han cuidado al máximo, como los herrajes empotrables, los asideros de inoxidable, o la plataforma con escalera de baño.

Es una auxiliar que permite las mayores diabluras, con una capacidad de aceleración que la hace salir en planeo en solo tres segundos, y en unos 8 más se pone por encima de los 41 nudos de punta que pudimos anotar en la bocana del puerto de Barcelona.

Un modelo de alta calidad, seco en su navegación, muy estable, muy rápido y que exige unas manos con cierta experiencia si desea sacarle todo el juego.

## Características

- >> Eslora total: ..... 3,86 m
- >> Manga: ..... 1,78 m
- >> Desplazamiento: ..... 400 kg
- >> Diámetro de flotadores: ..... 0,43 m
- >> Número de cámaras: ..... 4
- >> Gama de motorizaciones: ..... un Rotax 170 de 170 Hp
- >> Capacidad de combustible: ..... 61 l
- >> Plazas: ..... 6
- >> Categoría de navegación: ..... C
- >> Constructor: ..... AB inflables, abinflables.com
- >> Importador: ..... Luxury Boats, abinflables.com
- >> Precio: ..... 31.758 euros, con un Rotax 150 jet de 150 Hp, totalmente equipada y sin impuestos

## Motores

- >> Marca y modelo: ..... Rotax 900 ACE Turbo
- >> Potencia: ..... 150 Hp (110 kW)
- >> Tipo: ..... 4 tiempos gasolina jet
- >> Cilindros: ..... 3
- >> Rpm máx.: ..... 8.000
- >> Peso: ..... 53 kg

## Condiciones de la prueba

- >> Personas a bordo: ..... 2
- >> Combustible: ..... 70%
- >> Estado de la mar: ..... llana a rizada, y brisa.

**PRUEBA VELA** | **X5<sup>6</sup>**

# El lujo asequible

➤ German de Soler  
Fotos: ➤ Navegación: Andreas Lindlahr/EYOTY ➤ Interior: Mikkel Groth

El astillero danés X-Yachts continúa desarrollando su gama Pure X, que ya abarca cinco modelos de 38 a 63 pies, incluido el X5<sup>6</sup> del que nos ocupamos aquí, botado a finales de 2020 y presentado en enero de este año. Y no será el último, ya que la familia no para de crecer y el astillero anuncia que aumentará próximamente con la llegada de un nuevo modelo: el X4<sup>3</sup>.



**E**l X5<sup>6</sup>, firme candidato a European Yacht of the Year 2022 en la categoría de Crucero de Lujo, es un velero de alto rendimiento diseñado pensando en el futuro propietario en pos de un velero capaz de llevarle tanto a un cruce del Atlántico como a un largo periplo Mediterráneo, sin restricciones en el confort y con la seguridad de que tiene en sus manos un barco que expresará todo su carácter tanto en las ventolinillas como en condiciones duras.

Pudimos comprobarlo en nuestra navegación en aguas de Port Ginesta durante las pruebas de mar de la actual edición del EYO-TY 2022, donde con un viento real de apenas siete nudos superábamos los seis en ceñida.

Nos bastó con abordar el X5<sup>6</sup> y saltar a cubierta para intuir de un vistazo la filosofía subyacente tras el diseño: la de un velero que, aunque por encima de los 17 metros de eslora, sería fácil de manejar con pocas manos.

El gran winche central que controla la escota de mayor cuyo carril queda escondido bajo el plan, los cuatro winches de las bandas a los que se redirigen todos los cabos que circulan bajo cubierta hasta los pianos, daban fe de ello: no hay que moverse de la zona de maniobra, ni apenas de la posición del timonel a la rueda, ya que tanto los pianos como los winches están atrasados prácticamente al final de las entregas de las brazolas de la bañera.

Cómodamente sentados a la banda, con los pies bien apoyados en los reposapiés elevables del plan y la rueda a perfecta distancia del brazo, rápidamente pudimos comprobar la sensibilidad de respuesta del casco a la pala del timón, doble, ya que el nuevo X5<sup>6</sup> tiene el casco en formas y la manga máxima se prolonga prácticamente hasta el espejo por lo

**1.** El X5<sup>6</sup> es un crucero de lujo de alto rendimiento que permite emprender largas navegaciones a pleno confort.

**2.** El botolón integrado que alberga el ancla y la cadena deja la cubierta de proa despejada. También los enrolladores de proa están situados bajo cubierta.





» 3

que dotarlo de doble pala de timón era una opción natural del diseño.

Ni muy dura, ni muy floja, como debe ser en un crucero destinado a navegaciones largas y a disfrutar del viento reservando el piloto automático para cuando sea inexcusable.

El deleite que proporcionaba la respuesta a la rueda se convertía en satisfacción al circular por la bañera: amplia, con un buen paso entre los pedestales y suficiente distancia entre las ruedas y el espejo para albergar un cómodo asiento central para un par de acompañantes cuya base se aprovecha para estibar la balsa.

A proa de la zona de maniobra, bancos largos y anchos, con respaldo inclinado en la entrega de caseta, una mesa de doble ala y, a ambos lados del tambucho, dos excelentes superficies planas para aquello que nunca sabemos donde poner. Este espacio queda totalmente cubierto por la capota antirrocesiones, de excelentes dimensiones y que, al plegarse, queda encastrada en un receso a proa del tambucho, incluida la lona.

Si añadimos el bimini, toda la bañera se convierte en un refugio.

Más allá de la bañera, la cubierta totalmente plana, con escotillas enrasadas, ofrece una excelente superficie de relax que cada propietario puede acondicionar con colchonetas. Espacio no falta y no hay obstáculos ya que el carril del foque queda bien

**3.** Un potente winche central permite controlar la escota de mayor que puede ser tradicional o, como en la unidad probada, enrollable en la botavara.

**4.** La cubierta es totalmente enrasada, plana, con el tejadillo desarrollando una suave y elegante curva hacia proa.

**4.** Relajada posición a la rueda, con reposapiés. El asiento central en popa es un plus de comodidad.

pegado al palo sobre la caseta, dejando expedita la cubierta de proa. Además, los enrolladores de génova y de foque quedan bajo cubierta. Y si la cubierta, de perfil bajo y armónico, es un logro, no lo es menos su extremo, en el que el botalón integrado esconde con elegancia el ancla.

Con la mirada puesta en las navegaciones largas donde no es aconsejable llevar el auxiliar en pescantes fijos —y también en la comodidad de uso en fondeo— el espejo de popa se abate eléctricamente configurando una plataforma que integra la escalera de baño y que deja al descubierto el garaje del auxiliar. Aquí se ha incorporado una grúa que se despliega horizontalmente. Su brazo, de

accionamiento también eléctrico, es capaz de levantar una auxiliar de tres metros, que se completa con un fueraborda de 10 caballos estibable en el garaje de popa, que queda separado del resto del barco por un mamparo estanco. También puede optarse a instalar una pasarela eléctrica que se guarda perfectamente debajo de la cubierta de babor.

De serie se entrega con teca natural en la bañera y opcionalmente con flexyteek para aligerar el mantenimiento. Opcionalmente también la teca puede extenderse a toda la cubierta donde hay espacio para paneles solares, también opcionales, algo que hoy ya debería ser tan obligatorio como el compás.

## SEDUCCIÓN INTERIOR

Si subir a bordo ya suscita una exclamación, la sensación al descender por la escalera del tambucho es de fascinación: volumen, altura, luz... y la sobria suntuosidad que solo transmite el concienzudo trabajo de la madera noble: la esencia del lujo.

No debería sorprender tratándose de un X-Yachts, pero lo hace, ya que el astillero ha conseguido mantener un interior clásico que esconde, sin embargo, toda la tecnología que no se ve pero que está presente.

El astillero ofrece múltiples diseños interiores en tres estilos y con

» El nuevo crucero de altas prestaciones combina un casco potente con interiores espaciosos y lujosos. «



4 «



5 «



**6 y 7.** La cocina puede ser abierta, con un módulo isla, como en el barco en que navegamos, o cerrada en U. En el segundo caso se pierde en circulación pero se gana superficie y un espacio adicional para bodega.



**9.** Sofás confortables con respaldo inclinado y base amplia. Obsérvese la calidad de los textiles y que todas las superficies planas están rematadas con guardamares. La banqueta puede usarse como canapé.

opciones de revestimiento diferentes: roble claro o teca.

La distribución permite también numerosas variantes, pero esencialmente a dos: la cocina con módulo de isla central o cerrada en U, y la cabina del propietario con cama aislada en el centro o a una banda.

En todas las variantes, las cabinas de popa equipan camas individuales, aunque convertibles en doble. De serie se entrega con bastantes elementos opcionales, algo que no debería ocurrir en un barco conceptuado como de lujo, ya que todos ellos son necesarios para el programa para el que se ha concebido. Es el caso de los armarios y las estanterías altas en la banda de la cabina de proa, la del tocador o la litera adicional de escora en la banda. Si se desea, el armario de estribor puede también ampliarse, una opción que no nos parece tan necesaria dado el volumen de que ya se dispone y que ya hay grandes cajones bajo la cama central.

Basta también referirse a las fotos que acompañan este artículo para percatarse del equipamiento de la

» Las opciones de aparejo y velas permiten que el X5<sup>6</sup> se adapte a cualquier programa de navegación. «

cocina. Encimeras de Corian, guardamares altos, gran volumen de frío, espacio dedicado para cafetera, estiba por doquier y extrema calidad en todos los elementos, desde las griferías a las bisagras de cajones y armarios, pasando por los electrodomésticos y la calefacción integrada.

En el salón se han cuidado todos los detalles, desde la mesa central — el botellero central es sorprendentemente también una opción— hasta la banqueta móvil usable como canapé o mesa de café cuya tapa se levanta con pistones. Otros detalles son los pasamanos revestidos de cuero, los cantos perfectamente redondeados, el pequeño mueble junto al sofá doble de estribor, el armario para ropa de agua, la ancha escalera de subida en espina de ballena... Y finalmente una verdadera mesa de cartas, amplia, cómoda, con cajones laterales y el panel de interruptores y fusibles inclinado para dar más es-

**8.** Bajar al espacio central interior, alto, amplio y luminoso, es una cálida inmersión en el lujo que proporciona la madera noble trabajada con excelencia.

pacio, o el armario superior para repetidores, comunicaciones y controles de los sistemas. En suma, el lujo esencial, sin superfluidades ni concesiones al diseño por el diseño, donde lo necesario está bien hecho y lo bien hecho es, sobre todo, útil.

## APAREJO Y SISTEMAS

El plano vélico estándar se basa en un palo de aluminio de tres pisos

**10.** Bajada amplia y escalera del tambucho en espina de ballena, con pasamanos forrados y leds bajo los escalones.



## FOCO EN



### MÓDULO DE COCINA

Aunque se puede optar por una cocina cerrada, la opción en isla nos parece adecuada ya que y deja paso hacia proa.



### NEVERA DE CRUCERO

La nevera de apertura vertical y frontal ofrece una excelente capacidad de frío y comodidad de uso.



### BANCO CENTRAL

El banco central del salón sirve, además de cómo asiento móvil o canapé reposapiés para el sofá, como mesilla de café o como un útil cajón de estiba.



### CAFETERA ESCAMOTEABLE

Junto a la cocina, integrado en el mueble, hay un espacio calculado para una cafetera que queda escondida al cerrar el armario.



### LAVADORA INTEGRADA

La lavadora puede instalarse empotrada en el armario junto a la entrada de la cabina de proa sin que se reduzca el paso.



### ORDEN EN LA MESA

El armario superior esconde las pantallas de control y electrónica. El panel de interruptores no resta espacio al estar inclinado.



> 11



> 12

**11.** La cabina del propietario, en proa, puede organizarse con la cama en isla o a la banda. Hay cajones bajo ella y armarios altos.

**12 y 14.** En las dos cabinas de popa las camas individuales pueden unirse formando una doble.



>> 15

u opcionalmente enrollable como en la unidad en que navegamos.

Otras opciones incluyen un palo de carbono más alto, enrollador eléctrico bajo cubierta para Código 0 o los propulsores de proa y popa retráctiles.

En suma, un abanico de posibilidades que le permite al astillero adaptarse a todos los programas de navegación de un gran crucero al que los propietarios más exigentes le pedirán algo más que el lujo del volumen y confort: el placer de sacarle el máximo partido al viento.

Construido en infusión con resinas epoxy y post curado en horno para optimizar el peso, la solidez y la rigidez, una rejilla de acero galvanizado en el fondo del casco incrementa más si cabe la dureza al tiempo que proporciona un an-

de crucetas retrasadas, jarcia discontinua y foque autovirante, pero las opciones incluyen un génova 106% con enrollador bajo cubierta y carril de escota sobre la caseta, lo que deja libres los pasavantes.

El botolón integrado de proa en composite es también estándar y hay

anclaje para un enrollador de Código 0 y un asimétrico. De serie, la escota de mayor es a la alemana llevada a un solo punto en el plan de la bañera, si bien opcionalmente puede optarse por un winche central y un carro de escota eléctrico bajo cubierta.

La botavara puede ser tradicional

La calidez de la madera noble se repite en los amplios baños. Se ha previsto un armario para secar los trajes de agua.



16 &lt;&lt;

**16.** El espejo de popa se abre para revelar un garaje con anexo. Una eficiente grúa-pescante se despliega para botarlo y arriarlo sin esfuerzo.

## Características

- >> Eslora total: ..... 17,25 m
- >> Eslora de casco: ..... 16,58 m
- >> Eslora de flotación: ..... 14,94 m
- >> Manga: ..... 4,90 m
- >> Calado: ..... 2,90/2,50/3,30 m
- >> Lastre: ..... 7.200 kg
- >> Desplazamiento: ..... 18.100 kg
- >> Capacidad de combustible: ..... 500 l
- >> Capacidad de agua: ..... 600 l
- >> Mayor: ..... 97 m<sup>2</sup>
- >> Foque autovirante: ..... 60 m<sup>2</sup>
- >> Spinnaker asimétrico: ..... 256 m<sup>2</sup>
- >> Motor: ..... Yanmar 81 kW-110 hp con hélice de 3 palas Flex-O-Fold
- >> Constructor: ..... X-Yachts. x-yachts.com
- >> Importador: ..... X-Yachts Spain. info@x-yachtspain.com
- >> Precio: ..... a partir de 966.600 euros, sin impuestos.

### >> Seguro METROmar-Fiatc

Prima del seguro básico a terceros: 284,28 euros.

Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

## La opinión de [N&Y]

### Diseño

- + Mesa de cartas.
- + Solución de la botadura del auxiliar.
- + Asiento doble en popa de la bañera.
- + Pasarela escamoteable.
- La teca en toda la cubierta debería ir de serie.

### Habitabilidad

- + Organización de la cocina.
- + Camas configurables en popa.
- + Litera antiescora.
- Imprescindibles que son opcionales.

### Maniobra

- + Winche central.
- + Pianos atrasados.
- + Opciones vélicas de proa.
- + Posición al timón.
- El propulsor de proa, al menos, debería ir de serie.

&gt;&gt; 13



14 &lt;

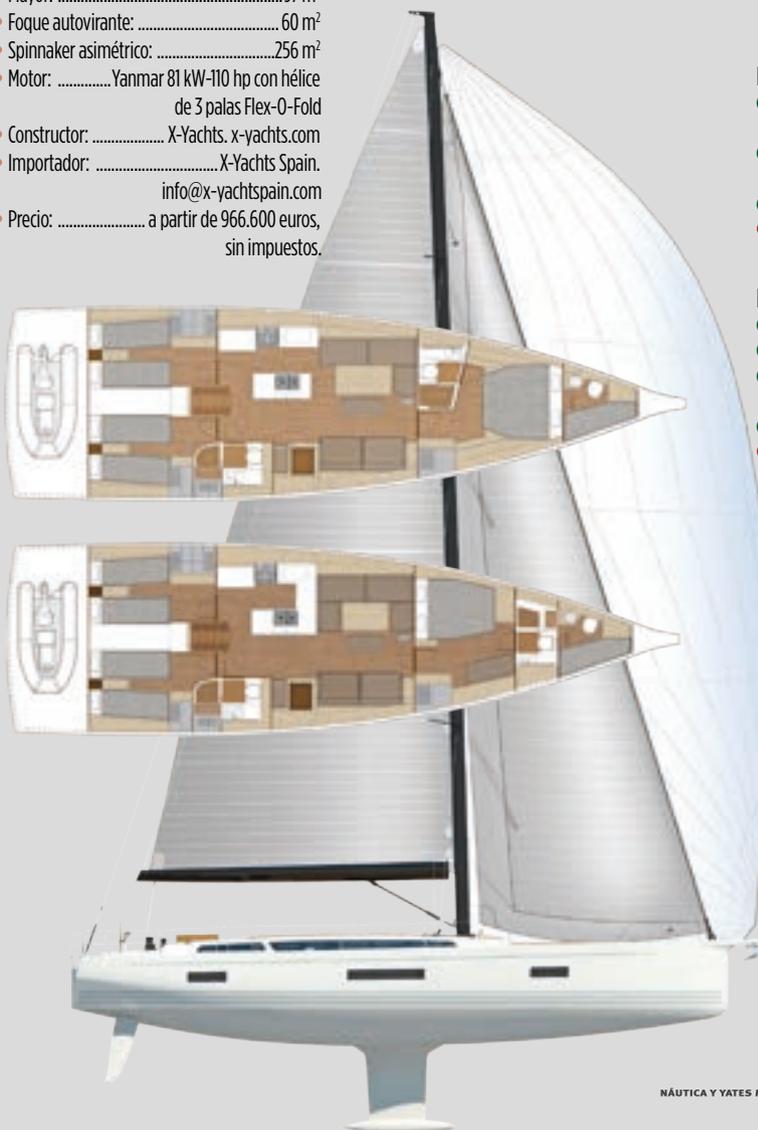
claje seguro cuando haya que sacarlo del agua. El ahorro de peso en la construcción del casco se repercute en la quilla para aumentar la estabilidad inicial y final. Y eso se percibe en navegación.

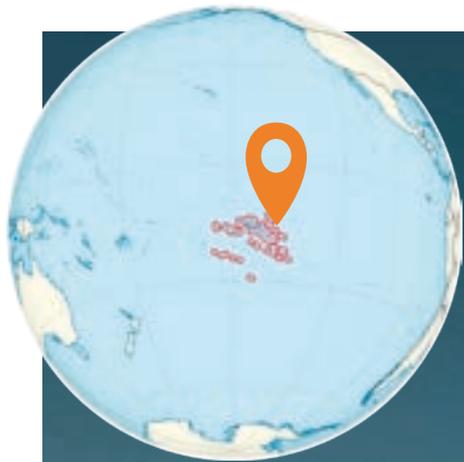
El X5<sup>6</sup> tiene un andar consistente y suave, pasa la ola con firmeza y es sensible a la rueda pero no obliga a estar pendiente de ella continuamente, algo importante en un verdadero crucero.

Equipa de serie un motor diésel Yanmar de raíl común de 110 Hp.

La hélice Flex-O-Fold de tres palas es de serie, como lo son el cargador/inversor para 24V DC y 230V AC, el banco de baterías 390 Ah y la pantalla dedicada en la mesa de cartas para monitorizar el sistema y los depósitos.

En suma un crucero de altas prestaciones, con un interior sin tacha y una maniobra absolutamente moderna y efectiva en el que el la clave no está en la ostentación sino en la calidad de cada detalle y que, a pesar de que parte de un precio base muy competitivo de 966.600 euros pero que totalmente equipado supera el millón y medio, sigue estando entre los mejores en el segmento de los grandes cruceros de lujo.





# EL MAEWAN EN PACÍFICO

A bordo del *Maewan*, Erwan Le Lann y su tripulación se adentran en los lugares más extremos del planeta, del Ártico a la Antártida, observando el impacto del hombre en su entorno. El pequeño velero constituye una plataforma operativa nómada, el soporte de acciones educativas y medioambientales en las que participan deportistas de alto nivel. Al ritmo del viento, el capitán nos cuenta la última travesía, entre la Polinesia y Chile, para conocer unas tierras casi inexploradas del Pacífico Sur y a sus habitantes.

» Texto: Erwan Le Lann » Fotos: Jeremy Bernard

# LAS ISLAS DEL SUR

An aerial photograph of a small white sailboat with a single mast and sail, sailing on a deep blue ocean. In the background, a large, dark, rocky island rises from the water under a sky with scattered white clouds. The overall scene is serene and expansive.

A bordo del *Maewan*, a punto para una larga navegación de tres meses.



©www.jeremy-bernard.com\_8343



©www.jeremy-bernard.com\_5402



©www.jeremy-bernard.com\_6003

**L**evamos anclas hacia la bahía de Cook, en Moorea. Es una de esas islas paradisíacas de la Polinesia francesa, vecina de Tahití. Las palmeras bordean las bahías interiores, protegidas por la barrera de coral, donde conviven tiburones, rayas, tortugas y peces. El sol nos broncea la piel y reluce en nuestros ojos. Disfrutamos del momento, nuestra escala en las “islas del viento” llega a su fin. Llega el momento de irse, más lejos, y continuar esta aventura de descubrimientos que empezamos hace ya cinco años. Hoy ponemos rumbo a Chile y los canales de la Patagonia. Una larga navegación de tres meses en la que escasean las islas.

Somos cuatro a bordo del *Maewan*: Fabienne d’Ortoli, Jérémy Bernard, Joseph Grierson y yo. Fabienne es kitesurfer, varias veces campeona del mundo. Jeremy Bernard es fotógrafo deportivo y convierte cada foto en una obra de arte. Joseph Grierson es nuestro joven grumete, el marinero soñado.

Esta nueva expedición, que pone

el broche final a nuestro año 2019, nos lleva a descubrir algunas de las islas más remotas del mundo: Rapa Iti, Pitcairn Islands, Isla de Pascua y Juan Fernández. Al estar fuera de las rutas marítimas, algunas de ellas nunca han estado habitadas. Pocos son los barcos que se detienen en ellas.

### RAPA ITI

La “pequeña Rapa” es la primera de nuestra ruta. Es la isla más austral de la Polinesia. La siguiente tierra más al sur es la Antártida, al este Chile y al oeste Nueva Zelanda. Aquí los contactos con el mundo exterior son muy escasos. Solo hace escala un barco cada dos meses.

Después de rodear la isla por el sur, entramos en la bahía interior al caer la noche. Las luces del puerto nos guían hasta llegar al muelle. Creíamos que nos esperaba la directora del colegio. Pero vino a recibirnos el pueblo entero: cánticos, danzas y comida tradicional: ¡una gran sorpresa después de ocho días de travesía!

La extraordinaria bienvenida en Rapa Iti

Cargados de bananas y pescado hacia las islas Pitcairn.

Durante nuestra estancia en la isla, protegemos plantas endémicas y cabras salvajes, recolectamos frutas y, sobre todo, compartimos nuestra experiencia por el mundo con los niños de la escuela y con toda la población. Una noche, durante una reunión del pueblo, surge



©www.jeremy-bernard.com\_077

El atolón deshabitado de Ducie.

» En Rapa Iti, la isla más austral de la Polinesia, apenas hace escala un barco cada dos meses. «

un profundo debate sobre la gestión de los recursos naturales. El alcalde nos explica que aquí cada recurso es un bien comunitario, y los catorce sabios de la isla debaten juntos su uso, su extracción o su preservación. La pesca y la agricultura se practican de una forma razonable para alimentar a una población que se concentra alrededor de la laguna. Los grandes valles verdes están reservados a los futuros refugiados climáticos de las islas de Tuamotu, que pronto se verán engullidas por la subida del nivel del mar... Descubrimos un pueblo orientado al futuro, que trabaja de forma sostenible por las generaciones del mañana.

Las malas condiciones obligan a una larga parada técnica en Adamstown.

Nos marchamos una semana más tarde, adornados con collares y el barco lleno de pescado y bananas. Rapa Iti desaparece en el horizonte tras la estela de Maewan. Rumbo a las islas Pitcairn.

### PITCAIRN ISLANDS

A bordo, la vida se organiza. Las maniobras se encadenan. Los días van pasando y se hacen largos. Remontamos un poco hacia el norte en dirección a las islas Pitcairn. Una avería de la rueda de timón nos hace parar en Adamstown, la única isla habitada del archipiélago, poblada por 46 almas. Una isla llena de leyendas. Nos recibe una pareja de piratas.

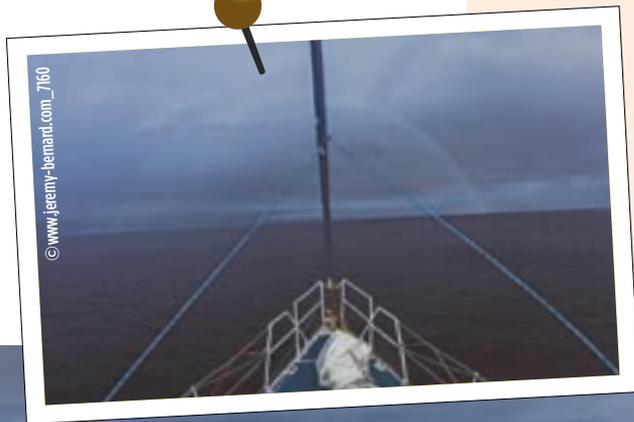
La iglesia adventista preside el centro del pueblo, como el ancla del HMS *Bounty*, una fragata de la marina real británica, que pasó a la historia por su motín.

Las condiciones meteorológicas nos obligan a hacer una escala técnica más larga de lo previsto. Tenemos que cambiar de fondeadero para protegernos mejor. Lluve, el

cielo está cubierto, buena señal de que va a cambiar el tiempo.

Este archipiélago de Pitcairn está formado por cuatro islas, entre las que está Ducie. Es la más lejana, la más pequeña, y siempre ha estado deshabitada. Es un atolón desértico, sin agua dulce, una isla virgen del Pacífico. Las posibilidades que tenemos de desembarcar en ella son casi nulas. El atolón es redondo y no ofrece ninguna protección para anclar al *Maewan*, pero sentimos demasiada curiosidad como para no ir a verla.

Tras dos días de navegación, nos aproximamos a Ducie. Está ahí, delante de nosotros, a menos de diez millas náuticas ¡y sin embargo aún no la vemos! Debe de ser plana como un atolón sin palmeras. Pero los indicios de una isla cercana no fallan: miles de aves sobrevuelan nuestras cabezas, observándonos como los extraños que somos. Fragatas, alcatraces pardos, petreles, la isla es un paraíso para las aves. Por fin la distinguimos. Milagrosamente, el tiempo está perfectamente en calma. En un agua transparente como nun-





Una fila de moáis, las monumentales estatuas talladas en roca volcánica, mira al horizonte. ¡La más alta mide 19 metros! Fueron erigidas así para que el “Mana” (el espíritu) de los sabios acompañase a las generaciones futuras. Durante 900 años, se han esculpido cientos de moáis para proteger a los habitantes de la isla. En un tiempo superpoblada, presa de guerras de clanes y azotada por enfermedades importadas por los europeos, su población quedó casi aniquilada a finales del siglo XIX. Hoy son más de 7.000 pascuenses, defensores de su herencia cultural.

A través de esta historia fascinante que nos cuenta Keka, nuestro anfitrión durante nuestra semana en la isla, descubrimos también la exis-

ca, donde podemos admirar corales y peces, posamos el ancla en una pequeña llanura de arena blanca. Fabienne salta al agua, y enseguida la rodean un sinfín de preciosos peces muy curiosos. Un paisaje de postal...

Una vez en tierra, zigzagueamos con cuidado entre los polluelos que anidan en el suelo. Y detrás de la vegetación descubrimos la laguna. El agua es turquesa. Unos muros de antiguos corales forman un gigantesco y suntuoso laberinto. Un lugar intacto y preservado, pensamos... Y, sin embargo, a más de 5.000 kilómetros de las costas de Perú, este paraíso terrenal nos pregunta: “¿Por qué estoy totalmente cubierto de vuestra basura? ¿Qué hago yo con todas vuestras cuchillas, cepillos de dientes, zapatos, botellas, boyas y bolsas de plástico?” Nos quedamos mudos, la amargura nos invade. Una sensación que no consigue borrar del todo el delicioso pescado asado que saboreamos después de limpiar la playa. Pero tenemos que marcharnos. Nos espera otra etapa de dos semanas para llegar a Rapa Nui, la isla de Pascua.

### ISLA DE PASQUA

Tres días de vientos en contra nos

retrasan un poco. A Fabienne el mareo la atenaza. Así que, con la vista puesta en el horizonte, toma el timón durante horas y al final cae rendida en la cama, en la única postura que puede soportar a bordo: tumbada.

Los archivos meteorológicos anuncian la llegada de un vendaval por el sur de la isla de Pascua. Forzamos el ritmo para adelantarlo y poder guarecernos. En el puente, estamos atentos al mínimo detalle que nos dé las primeras claves para entender la vida que se ha establecido aquí. Es un lugar mítico, rodeado de historias y misterios. La excitación crece por momentos.

Ponemos rumbo al sur, muy cerca de una isla rocosa, donde el gran oleaje nos permite surfear un poco. En tierra, Marion Courtois, presidenta de la asociación Maewan, y Morgan Le Lann, nuestra responsable de prensa, nos esperan. Presionan para que los aduaneros chilenos vengán a hacer su trabajo a bordo. Pero la tormenta se lo impide. ¡Pasen tres días interminables hasta que por fin nos autorizan a pisar tierra firme!

Desembarcamos en una única playa de fina arena blanca, en Anakena.

La basura amenaza los últimos reductos del planeta.

Fondeados en la bahía de Anakena, en la isla de Pascua.



tencia de un turismo de masas, alimentado por dos a cuatro aviones diarios. Atraídos por los moáis, por lo general los 100.000 visitantes anuales no se eternizan en la isla, tres días como mucho, pero el impacto de su presencia es real y preocupante. Las reservas de peces se agotan, los residuos se acumulan, las culturas desaparecen, los 4x4 han sustituido a los caballos errando libres, y pronto serán demasiados. La isla de Pascua ha perdido su autonomía, el agua potable se importa de Chile, y la vida aquí depende de un solo hilo, el del puente aéreo. A base de transfusiones, la isla ve cómo surge de nuevo su triste pasado. La historia parece repetirse, pero los habitantes toman conciencia a

» La isla de Pascua recibe un turismo masificado que amenaza sus reservas naturales y su cultura. «

Una hilera de imponentes moáis en Anakena.





Escala en el archipiélago Juan Fernández, que incluye las islas Robinson Crusoe, Alejandro Selkirk, donde vivió el famoso náufrago escocés, y Santa Clara.



Los atardeceres del Pacífico a vista de dron.

© www.jeremy-bernard.com\_0005

pasos agigantados. El destino de la isla está hoy en sus manos...

Aquí la expedición llega a su fin para Fabienne, Jérémy y Morgan. Junto con Marion y Joseph, embarcamos para la última parte de esta larga travesía del Pacífico Sur.

### JUAN FERNÁNDEZ

En nuestra ruta descubrimos una pequeña isla en el mapa: ¡Robinson Crusoe! Decidimos desviarnos de nuestra ruta para visitarla. Tras varios días de navegación, se dibuja en el horizonte. La marejada del sudoeste nos empuja a buscar cobijo en la costa este. ¡Nos saluda una foca! La aproximación es larga. Al pasar la punta norte aparece una luz. Marion trata de comunicarse por radio. La respuesta resuena, ¡la isla está habitada! Echamos el ancla a ciegas para pasar la noche.

A la mañana siguiente descubrimos una comunidad de pescadores de langosta que vive ahí ocho meses al año, de forma autosuficiente.

La isla, en la que vivió el famoso náufrago escocés Alexandre Selkirk en la soledad más absoluta a principios del siglo XVIII, parece inhóspita, pero en ella abunda la vida marina. Marion pasa dos días con la maestra y su puñado de alumnos. Las conversaciones son apasionantes, pero curiosamente Robinson Crusoe, la única isla poblada del archipiélago Juan Fernández, nos parece un poco demasiado civilizada... Y llega una

» En la isla Selkirk vive una comunidad de pescadores de langosta ocho meses al año. «

tormenta que nos obliga a levar el ancla para nuestro último viaje hacia Puerto Montt y el continente.

Decidimos poner rumbo directamente al sur, hacia el centro de la depresión, llevando al *Maewan* al límite. ¡Un buen avance antes del gran sur y sus latitudes hostiles! Tenemos suerte: las depresiones son enormes, los vientos soplan a casi 50 nudos, las

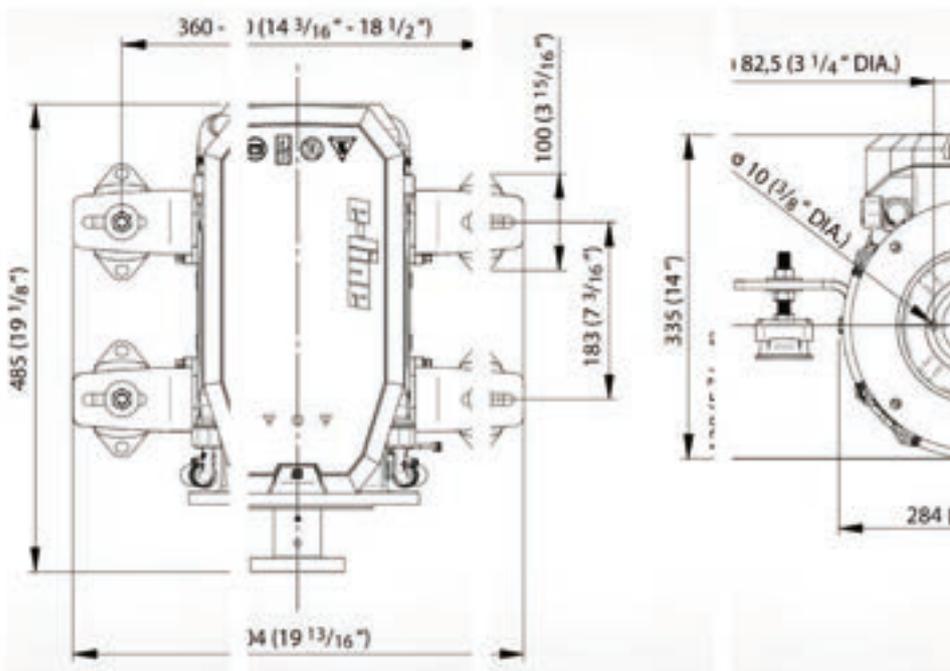
Tras llegar a Chile, la tripulación del *Maewan* se prepara para otra gran singladura.

olas rompen en el puente... Nos turnamos al mando del timón. El ruido permanente nos mantiene despiertos pero el cansancio empieza a hacerse notar.

Afortunadamente, después de tres días intensos, el viento amaina. Chile aparece ante nosotros. Pasamos una página de la aventura *Maewan*. Y ahora queda otra por escribir...



© www.jeremy-bernard.com\_7840



- Motores y entorno al motor
- Propulsión eléctrica
- Sistemas de líneas de ejes
- Sistemas de escape
- Instrumentos de a bordo
- Sistemas de combustible
- Sistemas de agua dulce
- Sistemas de aguas sanitarias
- Sistemas de hélices de proa
- Potencia hidráulica
- Electricidad a bordo
- Sistemas de dirección hidráulicas
- Ventanas marex, escotillas y portillos
- Ventilación
- Sistemas de fondeo Maxwell
- V-Quipment

## DIMENSIONAMIENTO Y SUMINISTRO DE SISTEMAS



¡Confíe su proyecto al equipo de ingenieros navales VETUS!

#CREADORES DE SISTEMAS  
PARA EMBARCACIONES  
DESDE 1964

vetus@vetus.es  
+34 938 37 90 80  
www.vetus.com



## [ Sumario ]

- » Mini-Transat
- » Transat Jacques Vabre
- » Vendée Globe
- » La Solitaire
- » Regata Ophivsa

» Por Kiku Cusi

# OCÉANOS

[ NAVIGACIÓN DE ALTURA DE CRUCERO Y DEPORTIVA, TECNOLOGÍA Y MEDIO MARINO ]

» Mini-Transat

# Decisión POLÉMICA

El jurado considera “inadecuada” la actuación de la dirección de regata, por haber dado recomendaciones “imprecisas” ante la llegada de un fuerte temporal

Felip Moll y Carlos Manera en la salida de La Palma.

**T**enía que ser la Mini-Transat de más éxito de su historia: nada menos que 90 solitarios en la línea de salida de Les Sables d'Olonne decididos a llegar a Guadalupe tras hacer escala en Santa Cruz de La Palma; dos etapas, la primera de 1.350 millas y la segunda de 2.700, y una cifra récord de participantes que se habían estado preparando al menos durante dos años. Sin embargo, el malestar con la dirección de regata —que ha sido desautorizada por el jurado por sus recomendaciones “imprecisas”— y también con lo que algunos consideran la ruptura del “espíritu mini” han presidido buena parte de la escala en La Palma. Sin olvidar el volcán La Cumbre Vieja y las toneladas de ceniza que depositó sobre los barcos.

Todo parecía ir de acuerdo con lo previsto. Tras un aplazamiento de 24 horas para evitar un temporal, la flota superó dos frentes atlánticos en el golfo de Vizca-

ya, con rachas que en algunos casos alcanzaron los 50 nudos de proa. Hasta aquí, nada que no sea habitual en la zona en pleno otoño.

## INDICACIONES CONTRADICTORIAS

Cuando el grueso de la flota se encontraba frente a las costas de Galicia, la dirección de regata envió un boletín meteorológico extraordinario informando de la llegada de un nuevo frente, con rachas de 50 nudos y grandes olas, y aconsejando a todos los participantes que se encontraran en las zonas meteorológicas de Finisterre a buscar refugio en puerto. Algunos barcos de acompañamiento de la organización repetían cada 15 minutos el mensaje “*you must go to harbour*”, y en algunos casos especificaban “al puerto más cercano”.

“Pedimos a los participantes en la zona Finisterre Norte y al norte de la zona Finisterre Sur que se refugiaran, mientras que lo aconsejábamos a los de la zona



© Vincent Ollivaud

Hontoria y Manera fueron los dos primeros en La Palma entre los barcos de proa puntiaguada.



© Vincent Ollivaud

Oporto”, explicó posteriormente el director de regata, Denis Hugues, justificando su decisión.

Nadie duda de que, con una costa a sotavento y el frente que se avecinaba, no se podía mantener una flota de 90 minis en el mar. Pero quizás la forma de hacerlo no fue la más acertada, cuando en otras regatas sí se ha obligado a todos a parar y reanudar la competición cuando pasa el peligro.

La mayoría de participantes quedaron sumidos en un mar de dudas. ¿Seguimos? ¿En qué puerto nos metemos? ¿Cuándo volveremos a salir y cómo? Eran muchas preguntas sin una respuesta clara. Todo el mundo parecía asumir que la etapa se reanudaría de forma ordenada para no falsear lo navegado hasta entonces, o que sería neutralizada directamente.

## SÁLVESE QUIEN PUEDA

En aquel momento, cuatro prototipos habían abierto un gran hueco con el resto de la flota y quedaban ya fuera del radio de acción del temporal que se avecinaba. Seguramente esta circunstancia frenó al director de regata, Denis Hugues, a neutralizar la prueba: “No me parecía razonable neutralizar, por respeto a los cuatro escapados”.

Dos participantes, el francés Hugo Picard y el uruguayo Federico Waksman, de la Base Mini Barcelona, propusieron parar a todos los demás: “Era lo más razonable, no íbamos a abrir un hueco de tres días con los

El austríaco Christian Kargl, que paró unas horas en Portugal para reparar, fue uno de los dos escapados que no hicieron caso a la organización.

## Interacciones de orcas

Al menos tres participantes en la Mini-Transat han sufrido interacciones con orcas durante la primera etapa, entre Les Sables d’Olonne y Santa Cruz de La Palma, y otro vio algunas de ellas que lo siguieron un rato.

Al norteamericano Jay Thomson una se le llevó un trozo de un timón después de hacer que el barco diera una vuelta completa sobre sí mismo. “¿Si tuve miedo? Todo fue tan rápido, que ni siquiera tuve tiempo de tener miedo”, comentó.

Quien sí pasó miedo fue el menorquín Felip Moll, que encontró las orcas la segunda noche de regata, en pleno golfo de Vizcaya. “De repente el barco se fue de orzada, cuando navegaba a unos 7,5 nudos. Los dos timones iban de lado a lado, mientras las orcas les daban golpes. Si cogía la caña y movía el timón, venían desde la proa directas a los timones. Bajé las velas, y estaban en la proa dando vueltas. Me acerqué a babor con el frontal y empezaron a empujar el barco desde debajo tres o cuatro veces. No eran golpes, sino empujones, pero oía crujir el casco.”

Moll llamó por radio a uno de los barcos acompañantes, pero este no pudo acudir en su ayuda porque en aquel momento estaban atendiendo a otro mini que también tenía problemas con orcas.

Varios días después, el menorquín tuvo problemas con el piloto automático, hasta que finalmente dejó de funcionar. Moll —ingeniero informático— atribuye este problema a la interacción de las orcas, porque en aquel momento llevaba el piloto conectado.

Cyril Oms también vio orcas, pero no interactuaron con su Pogo 2: “Fue muy emocionante verlas nadar. Desconecté inmediatamente la sonda y el piloto. Es uno de los mejores recuerdos de mi vida.”

El menorquín Felip Moll sufrió daños en el piloto automático tras los golpes de las orcas a los timones.



© Vincent Ollivaud

más rezagados, que tenían que entrar en puerto”. Lo que parecía una solución sensata, a la espera de que la dirección de regata retomara la iniciativa —“pensábamos que nos dirían de qué puerto volveríamos a salir”, ha comentado Genís Hontoria—, se convirtió en una trampa que hizo saltar por los aires el denominado espíritu mini: cuando amainó el temporal, parte de la flota entonó un *sálvese quien pueda*. Lejos de reanudar la regata ordenadamente, y respetando las diferencias existentes en el momento de la neutralización *de facto*, hubo quienes se aprovecharon del parón para dar un gran salto en su clasificación.

“Gente que tenía a 100 millas por la popa en el momento de parar se colocaron 30 millas por delante en la reanudación”, se ha quejado Hontoria. Y algo parecido le sucedió a Waksman, que de ir cuarto entre los participantes de serie, a menos de una milla del líder, se vio relegado al decimotercero, a más de 20 millas del primero de los que habían parado.

Por delante, dos escapados que no habían hecho caso de las recomendaciones de la dirección de regata: el alemán Melvin Fink, que llegó a La Palma con más



© Vincent Olivaud

de un día de ventaja sobre la flota (iba decimoséptimo en Finisterre), y el austríaco Christian Kargl, que paró unas horas en Portugal para reparar.

Tras las reclamaciones de numerosos participantes, el jurado decidió otorgar una compensación de 24 horas a 80 de los 87 participantes que habían completado la etapa. La decisión no contentó a muchos: si bien el resultado final de la regata —al menos en la clase serie— volvía a estar abierto, no parecía justo conce-

## Primera victoria de un **mini con alerones**

**E**l triunfo del francés Tanguy Bouroullec en la primera etapa es la primera victoria de un barco con alerones en la Mini-Transat. Bouroullec era —y sigue siendo— el gran favorito de esta transatlántica, pues en los dos últimos años ha ganado todas las

regatas de esta clase que ha corrido. Su barco es un diseño de Guillaume Verdier con dos alerones en T, timones también en T, quilla pendular telescópica y proa redonda, tipo *scow*. Bouroullec ya acabó cuarto en la Mini-Transat de hace dos años con este mismo barco, acabado de botar, pero consideró que no le había sacado todas sus posibilidades.

Su triunfo se basó en su velocidad, superior a la de sus rivales, a favor de los alisios de Portugal, en unas condiciones casi idílicas para el planeo. “Durante varios días, iba constantemente a la velocidad del viento, o un nudo menos, lo que no es normal en un Mini. Las condiciones eran óptimas para mi barco”, comentó en La Palma.

Bouroullec formaba parte del grupo de cuatro barcos que el tercer día de regata llevaban más de 60 millas a sus perseguidores. Mientras estos quedaban atrapados primero por las calmas y después por el temporal que los forzó a refugiarse en puertos gallegos, los cuatro escapados planeaban a favor de los alisios del Norte hasta casi llegar a La Palma al menos cuatro días antes que el resto de la flota.



© Alexis Couroux

Tras la parada obligada, Federico Waksman, de la Base Mini Barcelona, pasó de ir cuarto entre los participantes de serie, a menos de una milla del líder, al decimoctavo puesto.

der 24 horas a quienes habían estado menos tiempo parados, cuando algunos lo habían hecho durante más de 30 horas.

Nueva rectificación, para corregir este error: compensación ajustada al tiempo de parada, pero nunca más de 24 horas. En ningún caso se compensó la posición de los barcos en el momento de la intervención de la dirección de regata. Y se contó como tiempo de regata el que algunos estuvieron parados en la bocana de algún puerto esperando la luz de día para entrar.

## LA FLOTA ESPAÑOLA

La polémica está servida. Pocos entienden que no se diera una nueva salida en Galicia, o se neutralizara la etapa, o sencillamente se anulara, a la vista de lo sucedido. A algunos, como Waksman, sin embargo, le compensa que lo hayan felicitado por su actitud de fair-play y de ayudar a cuantos se refugiaron en Porto-

sín. “La mejor sensación es no ser de los que van por el pantalán con la cabeza gacha. Además, estamos a un buen nivel, y estoy supercontento”, pese a la tristeza de ver escaparse un gran resultado en la primera etapa. A la flota española —la segunda más numerosa, tras la francesa— le ha quedado una sensación agrisadada de este primer tramo. Hasta Galicia, habían navegado muy bien, cada uno dentro de las posibilidades de su barco, y algunos claramente por encima. Waksman iba cuarto de los barcos de serie, mientras Hontoria y Carlos Manera “estaban haciendo un regatón”, en palabras de Anna Corbella, la fundadora de la Base Mini Barcelona; “iban decimocuarto y decimoquinto, con un montón de Vector, Maxis y Pogo 3 por la popa”.

En La Palma, pese a todo, Manera y Hontoria se guían muy satisfechos de su resultado, pues eran “los dos primeros de los barcos de proa puntiaguda”, según comentó Hontoria a Nautica&Yates.

»» Lo que algunos consideran una ruptura con el “espíritu mini” ha pesado en el ambiente de la escala en La Palma. ««

## El triunfo de la estrategia



© Vincent Ollivaud

La Mini-Transat 2021 la ganó quien antes se fue al sur, muy al sur, hasta encontrar los alisios, por mucho que alargara la ruta. Y quien mejor lo supo ver fue un meteorólogo, Pierre Le Roy. Tercero en la primera etapa, se mantuvo siempre al sur de sus rivales -bajó hasta el 12° S, cuando la meta estaba en el 16° S- mientras estos se mantenían más cerca de la ruta ortodrómica, más corta. Ciertamente durante unos días estos figuraban al frente de la clasificación, pero su alegría duró poco: cayeron en un enorme agujero de poco viento y Le Roy recortó diferencias

hasta colocarse en cabeza y ampliar su ventaja día a día gracias a navegar con más viento. Este es el tercer triunfo consecutivo de un diseño scow de David Raison en la Mini-Transat.

De poco le sirvieron los alerones a Tanguy Bouroullec, el gran favorito y vencedor de la primera etapa. Su error de estrategia lo relegó a la tercera plaza del podio, detrás de Fabio Muzzolini. Los dos optaron por una ruta intermedia, pero el italiano rectificó antes que su rival y lo controló permaneciendo al sur del francés.

# PEP COSTA destaca en

## LA SOLITAIRE



Pep Costa, de 22 años, finalizó tercero en la clasificación de noveles de La Solitaire que se corre en Figaro 3.

**P**ep Costa ha dado un paso decidido hacia su dedicación completa como navegante oceánico y ha completado su primer año de profesional encuadrado en una flota de Figaro 3 en Lorient, en la Bretaña francesa. Hace unas semanas finalizó tercero en la clasificación de noveles de La Solitaire.

El joven catalán de 22 años está decidido a seguir corriendo al menos cuatro años en Figaro 3, porque “es la clase más competitiva y en la que mejor te puedes formar como navegante profesional; el nivel es muy alto y es adictivo, siempre estás aprendiendo. No quiero quemar etapas. Para más adelante, quizás haya otros proyectos”. Con la Vendée Globe (su sueño desde que era niño) en perspectiva, no cierra la puerta a la Class 40 o al Multi 50, que está cogiendo un considerable auge en Francia.

En La Solitaire, Costa fue de menos a más. Tras una primera etapa en la que se le cayó el spi al agua

y perdió mucho tiempo para recuperarlo —“resbaló el *stopper*” —, fue mejorando progresivamente, hasta llevarse el premio a la combatividad del último tramo con una estrategia que le llevó a codearse durante muchas millas con el ganador absoluto de la regata, Pierre Quiroga.

Esta primera experiencia le ha llevado a asegurar que “en términos de dormir, no hay nada más duro que La Solitaire, es incluso peor que la Vendée Globe”, pues a menudo se navega muy cerca de la costa, con fuertes corrientes de marea y los barcos en contacto, por lo que hay que estar en alerta constantemente.

Su dedicación al Figaro 3 —este año también ha corrido la Sardinia Cup y la Transat Concarneau-St Barth, a dos— no le impide correr en otros barcos, como ha hecho últimamente en la Middle Sea Race, donde ha terminado quinto de IRC 1 como caña y conavegante del TP 52 *Paprec*.

## » Transat Globe 5.80

El checo Mikel Krysta llegando a Marina Rubicón.

### Aventura oceánica



**L**os pequeños barcos de la clase Globe 5.80 ya navegan y han iniciado con éxito sus aventuras oceánicas. Los seis participantes en la etapa prólogo de la Transat Globe 5.80 entre Lagos (Portugal) y Marina Rubicón, en Lanzarote, se disponen a zarpar rumbo a Antigua, en el Caribe. El gran objetivo de esta clase es la vuelta al mundo en solitario con escalas por la ruta de los alisios, con salida prevista en 2024.

Lutz Kohne, director de la regata, ha confirmado el buen comportamiento del barco: “Con la experiencia de distintas condiciones, rachas de 35 nudos y olas de 3-4 metros, estos barcos de construcción amateur han demostrado su buen comportamiento en el mar”. En el caso del australiano Don McIntyre, el viento subió a 45-55 nudos, las olas llegaban a los 5 metros y durante varias horas avanzó a rumbo, a 5-8 nudos, navegando a palo seco con el piloto de viento.

En España son cinco los navegantes que están construyendo su propio 5.80 con el objetivo de participar en esta circunnavegación.

# Dos españoles en Class 40

La clásica Ruta del Café estrena distintos recorridos para cuatro clases.

**N**i siquiera la pandemia ha podido con la Transat Jacques Vabre. Ante la gravedad de la situación sanitaria en Brasil, la regata se ha tenido que rediseñar y terminará en Martinica, con tres recorridos distintos para las cuatro clases de esta transatlántica a dos: mientras los gigantescos Ultime deberán recorrer 7.500 millas antes de cruzar la línea de llegada, los Class 40 limitarán su navegación a 4.600 millas; entre ambos, los imoca y los Ocean Fifty recorrerán 5.800. Entre los 158 navegantes de los 79 barcos participantes figuran dos españoles: Dídac Costa y Pablo Santurde.

Con estos distintos recorridos —los Ultime deben doblar el archipiélago Trinidad y Martin Vaz, los imocas y Ocean Fifty han de dejar Fernando de Noronha a estribor, y los Class 40 pasar por Cabo Verde— la organización espera equiparar la duración de la regata entre las diferentes flotas, que podrían coincidir en la llegada. No es imposible que los primeros en cruzarla sean los más pequeños, los Class 40.

El espectáculo lo proporcionan los cinco Ultime, con dos máximas de reciente construcción: el *Banque Populaire* de Armel le Cléac'h y el *SVR-Lazartigue* de François Gabart. El gran favorito es el *Edmond de Rothschild*, de Frank Cammas y Charles Caudrelier, que han tenido varios años para ponerlo a punto.

La mayor competitividad se verá entre los Class 40, la clase oceánica más activa de los últimos tiempos. Con 45 barcos en la línea de salida, los últimos diseños con la proa más o menos redondeada parecen ser más rápidos que los anteriores. Entre los favoritos figura el santanderino Pablo Santurde, copatrón del *Redman* de Antoine Carpentier. Se trata de un diseño de Sam Manuard botado en 2020.

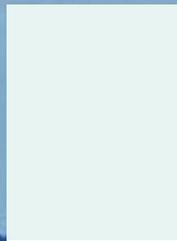
Dídac Costa navega a bordo del *Time for Ocean*, de Stéphane Le Diraison. Es la primera experiencia del bombero catalán en un imoca con alerones añadidos y es también su primera regata en esta clase fuera de las tres vueltas al mundo sin escalas que ha corrido. “Es la primera regata de IMOCA que hago sin dar la vuelta al mundo y me gusta porque es una manera diferente de navegar. Está muy bien para aprender”, comentó Costa antes de zarpar. No es ningún secreto que el gran objetivo del catalán es participar en la próxima Vendée Globe a bordo de un barco con alerones.

El IMOCA 60  
*11th Hours  
Racing Time  
Alaka'i* de  
Simon Fisher  
y Justine  
Metraux ha  
abandonado  
tras romper el  
palo en pleno  
Atlántico

# VARANO DEL DESIERTO, ganador absoluto



Después de haberse aplazado en Semana Santa a causa de la Covid, el pasado 8 de octubre se dio la salida a los 20 barcos que participaron en la XVIII Regata Ophiusa 2021. El ganador absoluto tanto en ORC como en RI fue *Varano del desierto* de Enrique Twose que invirtió algo más de 31 horas en recorrer las 160 millas que separan Sitges (Barcelona) de La Savina (Formentera).



En esta edición la reunión meteo estuvo a cargo de Dani Ramírez, meteorólogo de la cadena autonómica de TV3, que acertó al hacer la previsión de las condiciones en que se encontrarían durante la regata donde la mejor opción para sortear Ibiza sería la de Tagomago. Y así también lo entendió el *Varano del desierto*, que cruzó la línea de llegada una hora antes que el segundo clasificado. Esta es su crónica.

Casi todas las previsiones daban que habría más viento y de mayor intensidad por la zona de Mallorca, con lo cual la mejor opción para llegar a Formentera era dejar Ibiza por estribor y poner rumbo a Tagomago. Con el viento que teníamos en la salida y durante las primeras horas no se podía ir al bordo de mar, por lo que era importante salir de los primeros y marcar a los que también elegían ir hacia Mallorca.

Mantuvimos la posición a barlovento de la flota ciñendo al máximo con bordo a tierra, porque virar, con el mar en contra era morir. Podíamos mantener el bordo a tierra (siempre que nadie estuviera más a barlovento) hasta las 2:00 o 3:00 h de la madrugada, ya que debíamos llegar al canal (Mallorca/Ibiza) antes de la salida de sol.

Hacia las 2:00 empezó a caer el viento de 7-10 nudos a 4-6 y, al haber bajado el mar, viramos buscando el SE que en el canal debería soplar con más intensidad.

Las nubes que se formaban más cerca de Mallorca nos confirmaban que allí había más viento, y buscando el paso de las nubes de formación, fuimos combinando bordos a SW y a SE para intentar pasar siempre por barlovento de las nubes. Cuanto más al E íbamos, mejor ángulo hacíamos y más viento teníamos, y así, con 7 y 14 nudos continuos llegamos a Tagomago.

Toda la subida hasta el islote tuvimos al Dufour 40 *Dennis* de Carles Marcet, muy cerca en un "pique" que duró bastantes millas.

En Tagomago nosotros arriesgamos por dentro porque habían 10-14 nudos y creímos que se mantendría, y él pasó por fuera, perdiendo una milla, que luego sería muy valiosa.

De Tagomago a los Freus fue un sufrir, con un viento de 4-5 nudos que empezó de E y fue rolando a N con una popa dura y también con lluvia. En ese tramo *Dennis* sufrió un poco más.

Ha sido una regata muy divertida, con bastante táctica y más viento de lo que nos esperábamos y la sorpresa fue saber que nadie había conseguido pasar Ibiza por sotavento.

A diferencia de todas las ediciones anteriores, los trofeos no fueron las habituales sabinas, árbol fundamental para los primeros pobladores de Formentera porque con ella fabricaron infinidad de objetos como vigas, muebles y puertas de las casas y aperos para las labores agrícolas, ganaderas y pesca, sino la posidonia oceánica. En 1999 la UNESCO declaró las praderas de posidonia de Formentera Patrimonio de la Humanidad. La entrega de premios la efectuaron la presidenta del Consell Insular de Formentera y consellera de Ordenación y Promoción Turística, Alejandra Ferrer; la vicepresidenta primera y consellera de Comercio, Emprendimiento e Igualdad, Ana Juan; y el conseller portavoz del grupo político Sa Unió, Lorenzo Córdoba.

» Enrique Twose

» Resultados: [www.regataophiusa.com](http://www.regataophiusa.com)



923  
E213

# Ampliación a 40 participantes

Haber terminado la anterior edición no garantizará un puesto en la de 2024.

La Vendée Globe ha adelantado el anuncio de regata para dejar claras las condiciones de calificación de los patrones de la próxima edición. Si por una parte se amplía el número de participantes a 40 —en la pasada edición hubo un récord de 33 imocas en la salida—, por otra se modifica el criterio para seleccionarlos.

Haber terminado la Vendée Globe 2020-21 ya no será un criterio de preferencia para obtener plaza en la próxima edición. Dídac Costa es, seguramente, el gran perjudicado por este cambio. Se potencia en cambio haber participado en regatas del campeonato Imoca Series.

La exigencia general es haber participado al menos en dos regatas en solitario, una en 2022-23 y otra en 2024. En una de ellas se deberá acabar como muy tarde en un tiempo un 50% superior al del vencedor de la prueba.

Este criterio no se aplicará a quienes estrenen barco, pero esta ventaja se limita a los 13 primeros imocas nuevos que participen en una regata clasificatoria. En estos momentos ya hay 11 proyectos que han anunciado la construcción de un imoca y se prevé que esta cifra aumente.

Si el 1 de julio de 2024 hay más de 39 barcos que hayan completado su dossier de

inscripción (la organización se reserva una *wild card*), se procederá a una selección en función del número de millas navegadas en las 12 regatas de las Imoca Series.

El anuncio de estas normas permite saber a qué atenerse a los más de 44 candidatos a participar. Es posible que algunos no puedan completar su proyecto, pero también es probable que más patrones estén soñando con estar en la línea de salida de Les Sables d'Olonne en noviembre de 2024 y aún no lo hayan hecho público.

## LOS PLANES DE DÍDAC COSTA

Dídac Costa ha iniciado ya su lucha por estar en la línea de salida de la Vendée Globe 2024, participando en la Transat Jacques Vabre como copatrón del *Time for Ocean*, junto a Stéphane Le Diraison. Es la primera regata en Imoca en la que participa el bombero catalán que no es una vuelta al mundo sin escalas. Hasta ahora, en esta clase, Costa ha disputado una Barcelona World Race y dos Vendée Globe. Ahora ha conseguido un patrocinio para su primera transatlántica (Fi Group), y confía ampliarlo hasta la próxima vuelta al mundo y sumar nuevos sponsors. El deseo de Costa es participar en cuantas regatas de Imoca pueda, incluida la próxima Ruta del Ron.



La posidonia oceánica sustituyó a la sabina en la inspiración de los trofeos.



El Sun Fast 40 Varano del desierto se impuso en ORD y RI en una regata que resultó muy técnica.

La XVIII edición reunió 20 barcos en la línea de salida.



Dídac Costa ha empezado a acumular millas a bordo del Time for Oceans junto a Stéphane Le Diraison.

© Jean-Marie Liot



## > Wayward Sun

Construir un barco eléctrico que funcionara prácticamente sin cesar con energía solar: ese fue el sueño, ahora realizado, de David y Alex Borton durante los últimos 17 años. Desde 2004, el equipo de padre e hijo ha estado trabajando para cumplir su ilusión, construyendo varias embarcaciones eléctricas solares patentadas bajo la marca Solar Sal.

Este pasado verano completaron el primer viaje en barco eléctrico solar desde Bellingham, Washington, a Juneau, Alaska. Partieron el martes 25 de mayo en su barco solar de casco de madera de 27 pies *Wayward Sun* y tocaron tierra en Ketchikan, Alaska, el 13 de junio, luego continuaron por la costa a un ritmo más pausado hasta Glacier Bay y Juneau, concluyendo el viaje el 8 de julio.

El barco funciona al 100% con energía solar sin ningún motor de combustión. “La gente siempre nos preguntaba por el combustible de respaldo — explica Alex Borton — pero el sol sale todos los días. Si nuestras baterías se agotaban demasiado, simplemente esperábamos”.

*Wayward Sun*, construido por Devlin Boat en Olympia, WA, está propulsado por un motor Torqeedo Cruise 4.0 con seis baterías de litio Torqeedo Power 24-3500. Hay un sistema separado de 12 voltios para luces, electrónica y otros sistemas alimentados por CC y un inversor para cargas CA ocasionales. Las baterías se cargan con placas de células solares de 1.700 vatios en el tejadillo del barco.

Durante el trayecto de 45 días de Bellingham a Glacier



Bay, estuvieron en navegación 38 días, con un promedio de 32 millas náuticas por día a una velocidad media de 3,7 nudos. Incluso en un día completamente nublado, el sistema les permitió navegar a 2-3 nudos de día.

“Con la luz solar directa, podíamos hacer 5 nudos o más durante todo el día sin descargar baterías. La mayor parte del viaje estuvo nublado y llovió mucho. Algunos días viajamos despacio porque teníamos que hacerlo; otros cargamos las baterías mientras navegábamos”, explica Burton.

La mayoría de los barcos eléctricos en el mercado hoy en día están limitados por la capacidad de sus baterías, por lo que tienen que volver a tierra para cargar. “Hasta hace poco, los paneles solares y las baterías no eran capaces de cortar el vínculo con tierra, por lo que solo servían para aumentar la autonomía o como complemento de carga. Pero ahora, gracias a los avances en las células solares y las baterías de alta capacidad de Torqeedo, es posible producir un barco solar con velocidades y una acomodación razonables que pueden navegar continuamente sin tener que cargar desde la orilla” —concluye Barton.

> [solarsaljourney.squarespace.com](https://solarsaljourney.squarespace.com)

> [solarsal.solar](https://solarsal.solar)

El Solar Sal 27 *Wayward Sun* navegó 45 días desde Bellingham a Glacier Bay sin usar nunca combustibles fósiles.

El *Wayward Sun* estaba propulsado por un motor Torqeedo Cruise 4.0 con seis baterías de litio Torqeedo Power 24-3500.



## > El campeonato de la Serie E1 de embarcaciones eléctricas nombra a los productos Simrad socio oficial

Simrad Yachting se ha asociado con la Serie E1 para ser el socio oficial de electrónica náutica del primer campeonato mundial de barcos eléctricos, cuyo inicio está previsto para principios de 2023. El anuncio coincide con la reciente presentación en la Serie E1 de su primer modelo a tamaño completo de la embarcación RaceBird, en el club náutico de Mónaco en Monte Carlo. Simrad se une a C-MAP, ambos parte de Navico, que será designado como socio

El RaceBird, con hidrofoils, y baterías Kreisel de 35 kWh alcanza una velocidad punta de 50 nudos.

oficial de cartografía de la Serie E1.

Los productos Simrad y las cartas C-MAP permitirán tanto el desarrollo de los sistemas a bordo como de la cabina del RaceBird para su uso en el futuro campeonato. La tecnología Simrad proporcionará una navegación especializada e integrada a los RaceBirds, los pilotos y embarcaciones de apoyo en los eventos de la competición.

En los próximos meses, los ingenieros de RaceBird

## » Yanmar: primer repostaje del mundo con hidrógeno a alta presión

**Y**anmar Power Technology (YPT), empresa del grupo Yanmar Holdings Co., ha llevado a cabo el primer reabastecimiento del mundo de hidrógeno a alta presión de 70 MPa de un barco utilizando un barco de prueba de demostración equipado con un sistema de pila de combustible de hidrógeno. El barco de prueba recorrió una ruta alrededor de la isla japonesa de Osaka en el marco preparatorio de la Exposición Mundial de Osaka-Kansai 2025.

El reabastecimiento de hidrógeno a alta presión de 70 MPa se llevó a cabo en cooperación con Toyota Tsusho Corporation, utilizando una instalación de alta presión con licencia especial y un prototipo de manguera larga de reabastecimiento de hidrógeno recientemente desarrollada. El reabastecimiento de combustible de alta presión de 70 MPa resultó en más de tres veces más



tiempo de crucero en comparación con el proceso de reabastecimiento anterior. Los resultados se utilizarán para el despliegue en el mercado de sistemas de pilas de combustible de hidrógeno, así como para el estudio de la infraestructura de repostaje de hidrógeno para buques.

YPT está desarrollando un sistema de celda de combustible marítima

de clase 300 kW que incorpora módulos de celda de combustible suministrados por Toyota Motor Corporation.

Yanmar tiene como objetivo obtener la aprobación de las principales sociedades de clasificación para que el sistema se pueda lanzar al mercado en 2023.

» [yanmar.com](https://yanmar.com)

Yanmar prevé lanzar al mercado el sistema de carga de hidrógeno a alta presión en 2023.

» El barco de pruebas reabastecido a alta presión de 70 MPa pudo navegar un tiempo tres veces mayor. <<

se centrarán en la integración de la batería y los sistemas de control, así como en el funcionamiento conjunto con el tren de potencia. Después, los ingenieros incorporarán la arquitectura de propulsión a la plataforma. Entre el resto de socios destaca Mercury Racing, que trabajará en estrecha colaboración con



Seavid Technologies y Victory Marine para apoyar el desarrollo del motor fueraborda.

El RaceBird, con hidrofoils, equipa baterías Kreisel de 35 kWh que le confieren una potencia de 150 kW y una velocidad punta de 50 nudos.

En el campeonato mundial Serie E1 participan hasta 12 equipos y tienen lugar en 10 localizaciones mundiales.

» [simrad-yachting.com](https://simrad-yachting.com)



» Texto e ilustración de Isidro Martí.

## La voluntad humana mitiga el cálculo

La cabeza blanca, franja de tierra, es lo que avistó Juan Rodríguez Bermejo, el marinero sevillano de la Pinta, dos horas después de medianoche, con luna llena. Gritó “¡Tierra! ¡Tierra!”, y disparó una lombarda.

**E**stábamos sentados en una terraza de Punta del Este. El mes de abril en el hemisferio sur marca el inicio del otoño. Ya no había turistas en el balneario uruguayo, y disfrutábamos de un ambiente agradable y apaciguado. Llevábamos muchos meses de campaña recalando en puertos anglosajones —Fort Lauderdale, Portsmouth, Ciudad del Cabo, Auckland—, donde no abundaban las terrazas frente al mar ni los

paseos ajardinados junto a las orillas. Si las calles de Montevideo me recordaron a algún barrio de Barcelona, la terraza frente a los barcos amarrados podía pasar por la de cualquier puerto mediterráneo del levante español. Han pasado más de treinta años y lo recuerdo como si fuera ahora: Paul, mi amigo neozelandés, nos preguntó, a Oka —médico del barco finlandés— y a mí, si nos planteábamos participar en la próxima vuelta al

mundo. No tuvimos ni que justificarnos. Los dos teníamos clarísimo que nos enfrentábamos a la última etapa, tras sufrir las duras condiciones del Índico y del Pacífico Sur, y que tras llegar a Europa no nos planteábamos repetir la experiencia. Con una vez bastaba.

Paul masculló una de sus características interjecciones, imposibles de traducir a cualquier idioma, y nos explicó su plan. Como sabíamos, éste

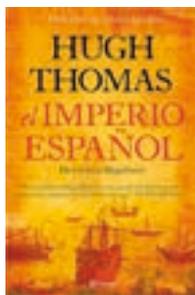
era su segundo periplo alrededor del mundo, y no sabía cómo demonios estaba aquí de nuevo. Pero tenía un proyecto. Fundar Whitbread Anonymous. Whitbread era el nombre de la regata en la que participábamos —por cierto, una marca de bebidas alcohólicas.

¿Y a qué se dedicaría la organización Whitbread Anonymous? Muy sencillo: a evitar que incautos participantes de la regata repitieran en la siguiente edición. Vaya, que no cayeran en la tentación de sumergirse de nuevo en la pesadilla de las navegaciones australes.

- ¿Verdad que ahora mismo os parece irreal la posibilidad de repetir?

- ¡Por supuesto!, mascullamos Oka y yo tras un largo trago de cerveza fría... ¡Nunca más!

- ¡Ja! Rió Paul. Yo dije lo mismo hace tres años y aquí me tenéis, como un idiota reincidiendo. Por eso mi misión a partir de ahora será velar para que nadie recaiga en errores que cometí. Es muy sencillo, ahora volveréis a vuestras casas y, tras unos meses de descanso, cuando se os haya olvidado todo, empezareis a pensar de nuevo en volver a navegar, incluso repetir la regata. Quizá un desalmado colega os llamará para proponeros estúpidas aventuras oceánicas... entonces es el momento —antes de que sea demasiado tarde— de llamar al teléfono de Whitbread Anonymous. En cuanto recibamos la llamada actuaremos de inmediato: un equipo de profesionales se ocupará de ti, despertándote de madrugada lanzándote baldes de agua helada, no te dejará dormir durante varias



Edición de El imperio español. De Colón a Magallanes.



¿Y a qué se dedicaría la organización Whitbread Anonymous? Muy sencillo: a evitar que incautos participantes de la regata repitieran en la siguiente edición.

Vista de Punta del Este, Uruguay.

noches o lo harás a intervalos muy cortos. Por la mañana, cuando vayas a trabajar te obligarán a vestir con ropa húmeda, sudada y sucia, llevarás los mismos calzoncillos durante diez días, mientras te meten cubitos de hielo por el cuello de la camisa. Comerás liofilizados con pasta recalentada, y las siguientes noches te meterán en una cama mojada dentro de un tren de mercancías desbocado. No cejarán hasta que se te quiten las ganas de reincidir y vuelvas a ser una persona sensata, corriente, sin intenciones de cometer la estupidez de dar ¡dos vueltas al mundo!

### COROLARIO

Recuerdo hoy estas tertulias de hace ya décadas. Observando a la gente pasear, siento la paz y el sosiego que produce perder el tiempo, mirar y ser mirado. “La voluntad humana mitiga el cálculo”. La frase es de Américo Castro. Un erudito define a la perfección un concepto que lleva años fascinándome. La voluntad la genera las ganas de conocer, de viajar, de descubrir no ya mundos, pero sí experiencias nuevas, paisajes, mares embravecidos, recorrer horizontes leídos en los libros. Navegar con Conrad, con London. Volver a tierra y releer lo leído, y descubrirse a uno mismo estupefacto ante un párrafo leído hace cuatro décadas: esto lo leí, luego lo viví y ya no me acordaba de lo que sentí, ni de cómo lo sentí.

Y vuelve Américo Castro al rescate: “para sobrevivir a las marchas a lo largo del cauce del maravilloso río Magdalena (...) cruzar tantos mares, tantos ríos, valles, bosques y montañas (...) era preciso atesorar una gran idea”. Claro: una ambición, o salir de un entorno conocido o aburrido para alcanzar el sueño. Quizás el éxito, el reconocimiento. ¡Qué sé yo!

Pero una vez realizado el viaje, cuando se sabe que la sirena es un delirio, que el reconocimiento es efímero, o que durante la travesía se conoció el fracaso, el naufragio en tierra —siempre se naufraga en tierra—, o supongamos que incluso se ha obtenido el éxito y la bella mu-



“La voluntad humana mitiga el cálculo”. La frase es de Américo Castro.

jer envejece, plácida y todavía bella a nuestro costado, resulta que no nos contentamos con observar pasivamente el horizonte en la terraza del Mediterráneo. Hemos llamado al número de teléfono de Paul y ya nadie nos contesta. Ahora hay que acceder desde una página web.

Volvemos a soñar entonces con más aventuras, divisar una nueva cabeza blanca de tierra, soltar amarras y emprender navegaciones australes, contraviniendo de nuevo los sabios consejos de Paul: “Navega siempre donde puedas ver peces voladores...” Y mientras preparamos de nuevo el viaje, ordenando al pie de la cama viejos trajes de agua y ropa de abrigo, nos sorprendemos mirando la biblioteca donde ya no buscamos los títulos de London y Conrad. La vista se nos va a Cervantes, a los molinos de viento, las llanuras que dibujan un horizonte como el del mar en tierra. Dulce nos espera. Y sonreímos.

En el Índico y el Pacífico Sur no se ven peces voladores. Por eso es importante, antes de cerrar la puerta, recordar el último consejo de Paul: “Mantén tus botas secas.”

P.D. Lean “El Imperio Español. De Colón a Magallanes” de Hugh Thomas. No por el Imperio, sino por las aventuras y navegaciones más fascinantes de la historia.



## VELA BÁSICA (I)

## PRINCIPIO DE BERNOULLI

JM Ferrer Sirvent - Asesoramiento: Toni Tió

1 - CUANDO EL VIENTO LLEGA A UNA VELA ÉSTA LO DIVIDE EN DOS PARTES: UNA QUE SE DESLIZA POR SOTAVENTO Y LA OTRA QUE LO HACE POR BARLOVENTO. AL MISMO TIEMPO, AL SER OBLIGADO A GIRAR ALREDEDOR DE UN PLANO CURVO COMO ES LA VELA SU VELOCIDAD NO ES LA MISMA, YA QUE EN LA PARTE CONVEXA (SOTAVENTO) CORRE MÁS DEPRISA QUE EN LA PARTE CÓNCAVA (BARLOVENTO).

2 - EN 1738 DANIEL BERNOULLI DEMOSTRABA EN SU LIBRO "HYDRODYNAMICA" QUE LA CAUSA DE ESTA DIFERENCIA DE VELOCIDAD SE DEBE A LA DIFERENCIA DE PRESIÓN, YA QUE A MAYOR VELOCIDAD DE UN FLUIDO, MENOR ES LA PRESIÓN DEL AIRE Y AL CONTRARIO.

3 - ASÍ, SI AL PRINCIPIO DE BERNOULLI LE APLICAMOS LA PRIMERA LEY DE NEWTON ("PARA MOVER ALGO HAY QUE APLICAR UNA FUERZA") TENDREMOS LA EXPLICACIÓN AL MOVIMIENTO DEL BARCO: UNA ALTA PRESIÓN CERCA DE OTRA BAJA GENERA UNA FUERZA CUYA DIRECCIÓN SERÁ DE LA ALTA A LA BAJA.



4 - ESTA DIFERENCIA DE VELOCIDAD ENTRE LAS DOS CARAS DE UNA VELA ES LA MISMA QUE TIENEN LAS PARTES SUPERIOR E INFERIOR DE LAS ALAS DE UN AVIÓN. EL AVIÓN VUELA PORQUE LAS ALAS PASAN DE UNA PRESIÓN ALTA A UNA BAJA. AL TRABAJAR EN UN PLANO HORIZONTAL LA FUERZA QUE PRODUCE ESTE CAMBIO DE PRESIÓN ES ASCENDENTE.

5 - EN EL VELERO EN CAMBIO, COMO LA FORMA AERODINÁMICA DE LA VELA FUNCIONA EN UN PLANO VERTICAL LA FUERZA QUE PRODUCE EL CAMBIO DE PRESIÓN ES LATERAL.

(PRÓXIMO CAPÍTULO: ORZA Y TIMÓN)

» Albert Puerto

» Meteorología

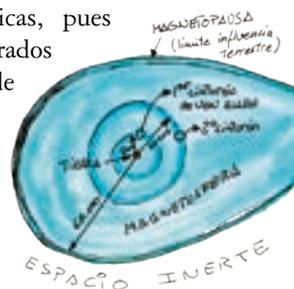
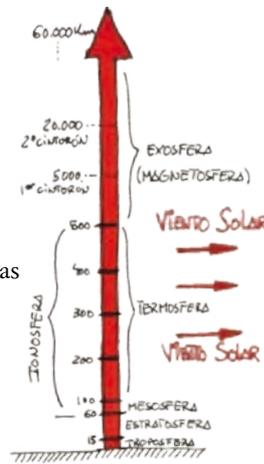
# Atmósfera terrestre

Definida la atmósfera como capa de átomos que rodea la tierra, se distingue la denominada ionosfera (50-500 Km) en la que las partículas se disponen por cargas positivas o negativas por la interacción con el campo magnético terrestre. Por encima de esta capa se define la exosfera o magnetosfera, en la que las partículas vagan libremente, pero ligadas aún a la tierra. A diferencia de la ionosfera, más concéntrica, la magnetosfera presenta forma almendrada con base hacia el sol. Dentro de la magnetosfera, a unos 3.000 y 16.000 Km, aún se encuentran los cinturones de Van Allen, concentraciones de electrones y protones de forma lenticular.

El sol libera gran cantidad de energía que viaja formando el viento solar y que puede interactuar con el sistema que rodea nuestro planeta. En

ese momento, las partículas solares interactúan con las terrestres de distintas maneras. Colisión directa de átomos y partículas o indirectamente, provocando concentraciones de partículas que se cargan eléctricamente, modificando el campo magnético terrestre.

Éste es el origen de las auroras boreales. Esta efervescencia electromagnética comporta molestias en las transmisiones radioeléctricas, pues alteran los mensajes cifrados impidiendo el tráfico de señales. Comunicaciones a larga distancia, radio, TV, móviles, sistemas de navegación... todos se ven en mayor o menor medida perjudicados.

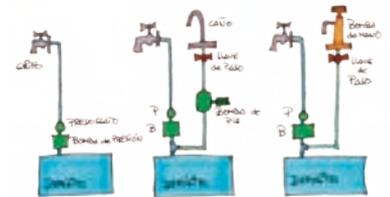


» Bricolaje

# Bombas de agua manuales

Es recomendable contar con un sistema de emergencia de bombeo manual del agua del depósito, aunque sólo se instale en el fregadero de la cocina. Para ello se tiene que montar un nuevo tubo desde la salida del depósito intercalando una "T" antes de la bomba de presión, llevándolo hasta el armario bajo el fregadero, donde se ubicará la bomba manual.

Dependiendo del tipo de bomba elegido, la instalación variará ligeramente. Si se trata de una bomba de pie, más cómoda pues nos deja las manos libres, el tramo final podrá incorporarse al tubo que sube hasta el grifo. Y se deberá tener presente que para extraer agua



será necesario abrir el grifo e impulsar el agua con la bomba de pie. También se puede instalar un pequeño caño en el fregadero, por donde saldrá el agua bombeada manualmente, dejando el grifo tradicional que funcione sólo con la bomba eléctrica.

Si escogemos una bomba de mano, ésta exige montarla en el propio fregadero, pues el mecanismo de bombeo lleva el caño de salida incorporado. Son de menos caudal y exigen el uso de una mano para el bombeo, perdiendo la posibilidad de disponer de las dos manos libres.

» Reglamento

# Banderas especiales para pesca

En navegación por aguas costeras es muy habitual cruzarse con embarcaciones de pesca profesional. Siempre será aconsejable pasar a una distancia prudencial para evitar conflictos con sus artes desplegadas.

Para poner en conocimiento de todas las embarcaciones en qué fase de pesca se encuentran, los pesqueros están obligados a izar unas banderas concretas del Código Internacional de Señales.



**G. GOLF.** Cuando se iza por barcos pesqueros trabajando en los bancos de pesca significa "estoy cobrando redes".



**P. PAPA.** Puede ser usada por barcos pesqueros para significar: "mis redes se han enganchado en una obstrucción".



**T. TANGO.** Manténgase alejado de mí, estoy pescando al arrastre en pareja.



**Z. ZULU.** Cuando se hace por barcos pesqueros trabajando en los bancos de pesca significa "estoy largando redes".

# SUPERYATES

Nominado al European Powerboat of the Year 2022 en la categoría de esloras de desplazamiento, el mayor de la gama trawler de Bénétteau es un crucero de desplazamiento de largo alcance, concebido con la mirada puesta en la responsabilidad medioambiental, y dotado de un casco que ofrece excelentes prestaciones. Comportamiento marinero, espacio y funcionalidad son los tres pilares sobre los que se asienta.



# VIVIR EN CONSONANCIA CON EL MAR

» Luis Bosch » Fotos: Nicolas Claris/Bénéteau



1. La bañera y la plataforma de baño de popa se encuentran en perfecta comunicación con el salón.

5. En el interior, como corresponde a un crucero destinado a largas navegaciones, nada es superfluo sino que todo responde a un criterio de utilidad.

» 1



» 3



4 <<



» 5

» La gama Swift Trawler da un salto e incorpora con esta unidad un casco de desplazamiento ganando en eslora, eficiencia y confort. <<

Construido en Monfalcone, la factoría de Bénéteau en Italia, el Grand Trawler 62 responde a un concepto claro y cada día más demandado por los usuarios: un barco marino que se adapte a todas las condiciones, ya sean las del Mediterráneo o del Atlántico, y capaz de mantener un buen ritmo de crucero y mucha autonomía.

A esto responde satisfactoriamente la carena de desplazamiento de esta unidad que, aunque capaz de alcanzar los 21 nudos con el motor a fondo, como comprobamos durante nuestra prueba en Cannes —al precio, eso sí, de un consumo de 230 l/h o 10,95 l/milla náutica— encuentra su mejor compás entorno a los 12-15 nudos con un consumo de unos 140-150 litros y sus dos MAN de 730 Hp trabajando plácidamente.

No es un barco para quien pretenda lanzarse a 25-30 nudos. Ni lo ha pretendido Amedeo Migali, el archi-

4. Las cristalerías de la superestructura permiten que el entorno entre en el área protegida de la cubierta principal, al tiempo que la gran puerta de popa elimina los límites entre los espacios internos y externos.

tecto responsable del diseño y director del gabinete de ingeniería MICAD, ni por supuesto el propio astillero, plenamente alineado con el desarrollo de esta gama en el proceso de cambio de mentalidades en las formas de vivir el mar y disfrutar de la navegación que estamos viviendo.

De hecho, y en síntesis, esta unidad responde a un salto cualitativo del astillero, desde la creación de aquel primer Swift Trawler 42 con casco de semidesplazamiento, que ahora evoluciona hacia una forma de carena de desplazamiento con la que no solo se gana en eslora sino también en eficiencia y confort.

#### EXTERIOR PARA ESTAR

Un barco destinado a disfrutar de las navegaciones largas y de los fondeos tranquilos tiene que ofrecer espacios exteriores que respondan a este objetivo. Y



2 <<

**1.** Luminosidad, funcionalidad y confort. Nauta Design ha creado espacios que permiten un diálogo fluido entre ellos.

**7.** El espacio interior y el del fly se comunican también mediante una cómoda escalera interior.



6 <<



7 <<

el Grand Trawler 62 lo resuelve con sobresaliente al dotarse de un flybridge realmente espacioso al que se accede tanto desde la bañera de popa como desde una segunda escalera interior junto al puesto de gobierno interior.

El fly es configurable en la zona de popa, permite instalar una grúa para izar y botar el auxiliar y esta dotado de un completo mueble bar y una sofá en L al lado del puesto de gobierno exterior además de otra zona de relax y solárium frente a la consola, bien protegida por el parabrisas envolvente. La parte central del fly, donde se encuentra también una mesa desplegable rodeada de sofás, también queda a salvo de las inclemencias gracias al hard top con techo solar textil accionado eléctricamente.

A destacar también la cubierta de proa, donde un solárium elevado sobre la cubierta y al que se accede por ambas bandas, ocupa su parte central al tiempo que deja espacio para la maniobra de anclas.

La protección de las zonas abiertas es esencial en un barco destinado a pasar muchas horas a bordo, razón

**5.** El espacio interior y el del fly se comunican también mediante una cómoda escalera interior.

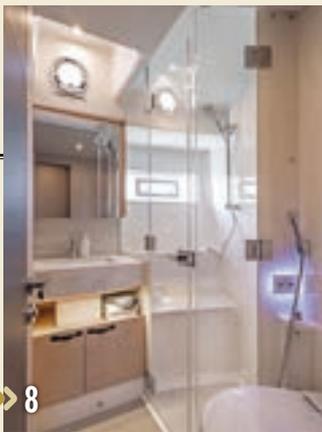
**6.** Un sofá en U en torno a una mesa de café dibuja un rincón de relax con vistas al exterior.

por la que el tercer espacio de vida exterior, la bañera de popa y su respectiva mesa, queda totalmente a abrigado por la cubierta trasera del fly y, lateralmente, por dos ligeros mamparos verticales de rejilla de madera que, además proteger del sol lateral le dan al barco un toque de elegancia y calidad.

Abundando en la protección, las bordas están rematadas en toda su longitud por pasamanos de inox que refuerzan la seguridad cuando se circula por las bandas y permiten tener siempre un punto seguro donde afianzarse con mar movida.

## FUNCIONALIDAD Y CONFORT

El lujo a bordo tiene sentido si sirve para vivir mejor la navegación, y en este aspecto Nauta Design ha culminado un excelente ejercicio creativo. Sin excesos y con el acento puesto en la funcionalidad, el espacio central de la cubierta ofrece luz y espacio, al tiempo que logra mantener una cocina cerrada que, gracias a sus grandes aperturas acristaladas, no queda incomunicada del resto del salón ni es un pesado obstáculo visual.



>> 8



9 <<



11 <<



>> 10



12 <<

11. La posición de gobierno es cómoda, con toda la instrumentación al alcance y un excelente visibilidad hacia proa.

12. La timonería ocupa toda la manga en proa de la caseta y dispone de acceso directo a la banda.

8. Los baños son altos y con ducha separada.

9. El triángulo de proa se ha reservado a la cabina VIP, cuya cama se sitúa transversalmente para optimizar el espacio libre.

10. La suite del armador, en la versión tres cabinas, ocupa la zona central del barco de banda a banda, con cajoneras bajas a un lado y mesa de despacho-tocador a lo largo del otro.

## >> El Grand Trawler 62 es un barco destinado a recorrer millas a un ritmo pausado, seguro, confortable y con bajo consumo. <<

El diseño opta por reservar la popa de este espacio central, totalmente abierto a la bañera de popa, íntegramente a salón y reservar el centro a la mencionada cocina y a la mesa del comedor en la banda de estribor, cuyo asientos se aprovechan como grandes cofres de estiba.

Nada que objetar al puesto de gobierno central, que ofrece dos asientos ajustables que permiten manejar la gran rueda de gobierno confortablemente sentados o de pie, y con una gran consola lista para acoger toda la electrónica que requiere una unidad con este programa.

Al ocupar toda la manga de la caseta en proa, con parabrisas inclinado tipo puente portugués, el diseño permite instalar un sofá de acompañamiento anexa a la escalera de subida al fly y un mueble mesa para dejar objetos personales o de uso frecuente junto a la puerta lateral de acceso a la banda de estribor. En suma, un puesto de gobierno distribuido a la manera de los grandes yates.

### INTERIOR

El nuevo Grand Trawler está disponible en versiones de tres o cuatro cabinas dobles. En la primera configuración, la cabina del propietario se sitúa en el centro del barco mientras que el triángulo de proa se ha des-

tinado a albergar la cabina principal de invitados. Por su parte, la tercera y cuarta cabinas pueden equiparse con camas dobles o individuales.

Basta un vistazo a las fotos para percatarse de la gran altura interior de que disfrutaron todas ellas y de la luz que permiten que inunde el interior de los dormitorios las ventanas laterales al casco.

La estancia de la tripulación, con un acceso independiente, nevera y lavadora, se han concebido para dos marineros y se ubica en popa, tras la sala de máquinas.

Destaquemos que por todas partes se encuentran suficientes y grandes armarios y cajoneras para albergar toda la ropa personal y de cama que uno pueda embarcar para hacerse a la mar con la perspectiva de no volver al puerto base durante una larga temporada.

### PARA TRAGAR MILLAS

Dotado con dos MAN de 730 Hp con ejes, este trawler desarrolla la potencia suficiente para alcanzar 21 nudos como pudimos comprobar durante nuestra navegación y se refleja en la tabla de velocidades y consumos que adjuntamos, si bien su velocidad de crucero recomendable es de 13-15 nudos.

Un dato que su futuro propietario apreciará sin em-

>> 13



bargo es que, a su régimen óptimo, en torno a los nueve nudos, el Grand Trawler 62 ofrece una autonomía de 900 millas lo que le abre totalmente las puertas para navegar tranquilamente por el Mediterráneo sin agobios y a pleno confort.

Ello es atribuible a un diseño de carena en U, ligeramente redondeada, con una roda de entrada fina para pasar la ola sin brusquedad y una proa atulipada dotada de redanes deflectores.

Con la marejadilla que encontramos durante la prueba, el Grand Trawler 62 se mostró suave, muy marinero, con una excelente estabilidad direccional, muy silencioso en el interior y sin vibraciones.

Por lo demás, su doble hélice transversal de proa y popa, junto al joystick de maniobra, permiten afrontar los atraques con suma confianza.

Un barco para tragar muchas millas confortablemente a un crucero de unos 15,5 nudos, y que a 11 nudos y con un consumo realmente bajo permite superar las 500 millas de autonomía y todo lo que pide el navegante que prioriza los parámetros del confort, la navegación pausada, la seguridad y el bajo consumo por encima de la velocidad a toda costa.

**13.** Por sus dimensiones y acondicionamiento el flybridge constituye un espacio privilegiado de vida al aire libre.



## Características

- >> Eslora total: .....18,95 m
- >> Eslora de casco: .....16,47 m
- >> Manga: .....5,41 m
- >> Calado: .....1,4 m
- >> Desplazamiento en rosca: .....28.500 kg
- >> Capacidad de combustible: .....2 x 1.935 l
- >> Capacidad de agua: .....840 l
- >> Motorización: .....2 x 730 Hp (537 kW) MAN con ejes
- >> Categoría CE: .....B - 16
- >> Arquitectura naval: .....MICAD
- >> Diseño: .....Nauta Design
- >> Astillero: .....Bénéteau.
- >> Distribuidor: .....red Bénéteau, beneteau.es
- >> Precio: .....desde 1.530.000 euros, sin impuestos.

## Bénéteau Swift Trawler 62 2x730 Hp MAN

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	6,1	7,2	1,18	0,85	3279
1.000	8,6	24	2,79	0,36	1387
1.250	10	43	4,30	0,23	900
1.500	11,5	80,6	7,01	0,14	552
1.750	13,2	120	9,09	0,11	426
1.950	15,5	156	10,06	0,10	385
2.000	16,1	166	10,31	0,10	375
2.250	18,6	220	11,83	0,08	327
2.390	21	230	10,95	0,09	353

**14.** La tripulación dispone de sus propios cuartos con acceso independiente.



>> 13

# SUPERYATES



La Pardo E60 inaugura una nueva etapa en la rápida evolución del astillero de Forlì, toda vez que se introduce en el concepto navetta de embarcaciones destinadas a cruceros largos con gran autonomía y bajo consumo. Con sus líneas estilizadas, su roda invertida, el puente inclinado, su gran flybridge, sus terrazas laterales desplegadas y sus elegantes interiores, esta unidad está destinada a sentar un precedente en la evolución de esta tipología de embarcaciones.

» German de Soler » Fotos: Alberto Cocci

Pardo Endurance 60

**A BORDO**

# REDISEÑANDO CONCEPTOS





1 <<>> 2



**P**ardo Yachts es una firma joven —nació en 2016— pero no surgió de la nada sino de los 45 años de experiencia en construcción de veleros de crucero de altas prestaciones y elevados estándares de calidad de Cantiere del Pardo.

En sus primeros cuatro años de existencia, Pardo Yachts lanzó tres modelos de lujo de tipología walkaround que se hicieron rápidamente un hueco en el mercado: las Pardo 38, 43 y 50. Sobre esta base, y con la marca ya perfectamente consolidada, ahora el astillero da un paso más y entra en el terreno de la navegación de largo alcance, manteniendo el concepto walkaround, pero ofreciendo una unidad que permite pasar mucho tiempo a bordo a pleno confort al tiempo que disfrutar plenamente de la vida en el mar al aire libre.

### EL DOMINIO DEL ENTORNO

Si las formas del casco creado por Davide Leone, y especialmente la icónica roda invertida, le permiten al E60 no solo maximizar la eslora dinámica y en consecuencia las prestaciones sino también negociar las

1. El E60 responde al concepto navetta destinado a crucero largo con gran autonomía.

2. La zona de la bañera puede cubrirse con un toldo escamoteable en la superestructura del fly.

3. La proa, totalmente libre de la maniobra de anclas, se remata con un sofá.

4. Frente a la cristallera del puente portugués una gran zona acolchada permite disfrutar de los fondeos.

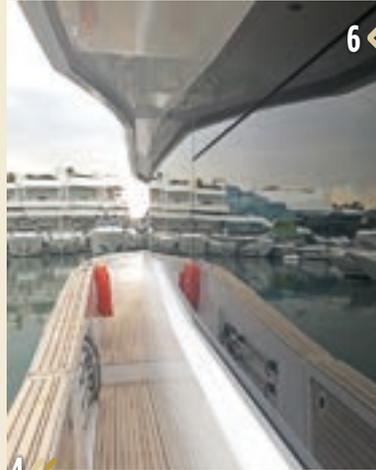
olas con soltura como pudimos comprobar en nuestra navegación, el concepto walkaround de la cubierta es un plus a la hora de disfrutar del mar y circular cómodamente por ella. Pero no solo eso.

En popa, el diseño logra una gran bañera de 34 m<sup>2</sup> que se convierten en 41 m<sup>2</sup> si añadimos la superficie de la plataforma de baño, que permite habilitar una mesa con sillas móviles además de una zona de solárium que se extiende prácticamente a toda la manga. Pero sin duda la mayor novedad en este espacio son las dos bordas abatibles que se convierten en terrazas en fondeo, lo suficiente anchas para permitir colocar en ellas un par de tumbonas y una mesa. Es el concepto walkaround llevado a su máxima expresión. Ni que decir tiene que la plataforma hidráulica de baño de popa es ajustable en altura, no solo para facilitar el acceso desde el agua sino también para izar y estibar el auxiliar.

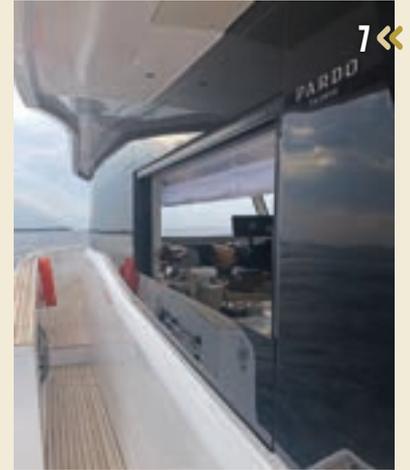
A esto hay que añadir la zona de proa, en la que la pardo ha habilitado una segunda zona de sol frente al puente portugués, a ras de la regala, de forma que incluso tumbados podemos disfrutar de una visión de



5 <<



6 <<



7 <<



8 <<

La E60 es la primera unidad de la gama Pardo que incorpora terrazas laterales.



>> 9

>> Las bordas abatibles convierten la bañera de popa en una gran plataforma sobre el agua que magnifica el placer de estar al aire libre. <<

360° sobre el horizonte. La borda alta, como debe ser en una navetta, ofrece por su parte protección y una gran sensación de seguridad tanto a la hora de circular por ella en navegación como a la hora de fondear.

La tercera área al aire libre es el flybridge, al que se accede desde la bañera por una estilizada y aérea escalera. Aquí la E60 ofrece un plus de espacio y confort ya que su extensión permite equiparlo con sofás, un solárium en L que circunda el puesto de gobierno alto por proa, tumbonas y un módulo de nevera. El segundo puesto de gobierno, adicional al interior, permite que un acompañante siga la navegación junto al piloto y dispone de suficiente espacio en la consola para instalar todos los repetidores necesarios.

El fly puede cerrarse con un bimini de accionamiento eléctrico, cuyos brazos quedan plegados a las bandas, cuando las inclemencias del tiempo lo requieran.

5. La cocina dividida a ambas bandas permite servir al interior y al exterior.

6. Las cristalerías de la caseta son un logrado ejercicio de diseño.

7. Las ventanas en las bandas son abatibles..

9. El interior es un espacio transparente y luminoso.

## CUBIERTA PRINCIPAL PANORÁMICA

En términos de diseño, el tiempo de las ventanillas laterales enmarcadas en una pesada superestructura toca a su fin, al menos en esta tipología de embarcaciones que convenimos en denominar navettas o trawlers atendiendo a su programa. El Pardo E60 se pone un paso por delante y eleva la caseta central a partir de la superestructura adoptando la solución de rodear el espacio central interior del barco con una gran cristalería perimetral, sin montantes a la vista, hasta el flybridge, cuyo alero posterior desciende en una suave curva hacia popa disminuyendo así su impacto visual sobre el conjunto. Con ello logra una superestructura que avanza en paralelo con las líneas también suavemente curvas de las bordas al tiempo que permite una visión de 360° hacia el exterior.



>> 10



>> 11



>> 12



>> 13



>> 14

**10.** La mesa del comedor es abatible eléctricamente.

**11.** El mueble bajo de estribor esconde la pantalla del televisor. Las pantallas del puesto de gobierno se sitúan en un módulo exento sobre la consola.

**12.** Los baños siguen el mismo patrón de diseño que las cabinas.

**13.** La tripulación dispone de su propia cabina bajo la bañera.

**14.** Cabina del armador a toda la manga con cama central y acabada en teca.

En el espacio que define la cristalería perimetral, trabajado en teca natural, cuero y lino, Nauta Design crea un ambiente único continuo que comienza en la consola de gobierno y se extiende hasta el sofá externo de popa cuando abrimos las puertas correderas del salón. Con ello, interior y exterior quedan unidos no solo espacial y visualmente, sino también desde un punto de vista funcional. Para lograrlo, el diseño sitúa el módulo de cocina en popa, en contacto con la bañera, de forma que tanto si desea disfrutar de la cena en el interior como en el exterior, todo queda al alcance.

El área de cocina es un espacio que cobra un especial protagonismo en las navetas destinadas a navegaciones largas y tranquilas. Conscientes de ello, el E60 la divide en dos bloques, uno a estribor con fregadero y superficie de trabajo y el otro a babor con la cocina propiamente dicha. Se gana en comodidad, movilidad, funcionalidad y capacidad de estiba. He aquí otra de las tendencias que se están imponiendo y que el E60 adopta, avanzando un paso más hacia la redefinición de lo que entendemos hoy por vida a bordo.

El salón en el centro, a toda la manga y elevado un escalón sobre cocina y bañera, que quedan al mismo nivel, es otro de los logros del diseño. Sentados en los

cómodos sofás de cada banda, el paisaje entra a la altura de los ojos, sin barreras estructurales, de manera que uno tiene la impresión de estar comiendo, charlando o descansando en el interior de una glorieta de paredes acristaladas.

Respecto al puesto de gobierno, nada que objetar y mucho que apreciar: asiento doble, consola que permite la instalación hasta tres grandes pantallas, ergonomía de los comandos, visión total, puerta de acceso lateral directo desde y hacia los pasillos laterales... Y el parabrisas inclinado a proa o puente portugués que proporciona la sombra necesaria sobre los instrumentos para facilitar su lectura.

### DESCANSO CON CLASE

Nauta ha creado una zona de noche en la que el astillero ha permitido que se trasluzca el ADN vélico de ambos. Esto se evidencia en el uso de la teca en el mobiliario y los techos, combinado con texturas claras, en una redefinición moderna de lo que sería un interior tradicional. El resultado son cabinas cálidas a las que la nobleza de los materiales les confiere un aire reposado al tiempo que fresco y luminoso gracias a las ventanas horizontales del casco.

Hay aquí tres cabinas y tres baños, con la del propietario a toda la manga equipada con tocador-mesa de despacho, sofá, grandes armarios y por supuesto un baño amplio y bien equipado.

La cabina VIP se sitúa en proa, siguiendo el mismo patrón estilístico y puede configurarse con cama doble o dos camas separadas, mientras que la tercera cabina está equipada con camas individuales y, por supuesto, con su propio baño.

A destacar también la cabina reservada para la tripulación que, ubicada debajo de la bañera de popa, está equipada con dos camas, un baño dedicado y acceso directo a la sala de máquinas.

## NAVEGAR AL RITMO DEL MAR

Estamos en una navetta y eso conlleva una determinada forma de entender la navegación. Sin prisas, sin pausa, con la suficiente potencia cuando se requiera y autonomía para llegar lejos. Con los dos Volvo Penta IPS 700 con que se entrega de serie y 2.700 litros de combustible, su propietario podrá fijarse objetivos lejanos o navegar con la absoluta tranquilidad de no tener que estar continuamente pendiente del repostaje en navegaciones largas con múltiples escalas.

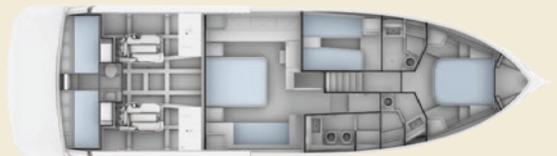
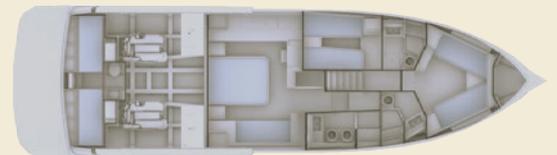
El E60 entra en planeo a 10 nudos y en 21 segundos se encuentra ya a sus anchas a una confortable velocidad de crucero de 12 nudos que pueden ser 20 si las circunstancias lo exigen y situarse en torno a los 25 excepcionalmente cuando haya mucha prisa. Un comportamiento suave y confortable, una respuesta progresiva y delicada y un ambiente silencioso en navegación acaban de hacer del E60 una unidad redonda concebida desde la quilla al fly para proporcionarle a su futuro propietario la satisfacción de pilotar una unidad capaz de llevarle a dónde desee con paz de espíritu.

Hay que decir que Cantiere del Pardo no es ajeno a todo lo que se refiere a sostenibilidad y protección del medio ambiente, por lo que la sala de máquinas está preparada para instalar opcionalmente una motorización híbrida Volvo cuando su futuro propietario así lo solicite.



» 15

15. Roda invertida para optimizar la eslora de flotación y enfrentar mejor las olas, terrazas laterales, puente portugués, y un trazo ondulado de las líneas de la regala y del fly definen la silueta del Pardo E60.



## Características

- » Eslora total: ..... 18,08 m
- » Eslora de casco: ..... 16,43 m
- » Eslora de flotación: ..... 16,06 m
- » Manga máxima: ..... 5,13 m
- » Desplazamiento: ..... 34,7 t aprox.
- » Calado: ..... 1,40 m
- » Cap. de combustible: ..... 2.400 l
- » Capacidad de agua: ..... 700 l
- » Motorización: ..... 2 x Volvo Penta IPS 700 / 2 x Volvo Penta 800 opcional
- » Proyecto: ..... Cantiere del Pardo
- » Arquitectura naval: Davide Leone
- » Diseño interior: ..... Nauta Design
- » Categoría CE: ..... B/16-C/20
- » Construcción: Cantiere del Pardo. Cantieredelgado.it
- » Importador: ..... Motyvel Yachts. www.motyvel.com
- » Precio: ... a partir de 1.397.000 €

14. La cabina principal se extiende a toda la manga

14. Las cabinas VIP ocupan el triángulo de proa y pueden equiparse con cama doble o dos individuales.

» 14



12. La sala de máquinas está preparada para albergar una motorización híbrida.

# SUPERYATES

## NUMARINE 37XP

### EL MAYOR DEL ASTILLERO

El nuevo y sorprendente buque insignia de Numarine es el modelo 37XP. Con 37 metros de eslora, es el Numarine más grande construido por el astillero. Presentado por primera vez en el pasado salón de Cannes, la primera unidad, cuya botadura está prevista en 2022, presenta una decoración elegante obra del sofisticado estudio italiano Hot Lab.

El 37XP tiene la misma manga que el 32XP, pero con cinco pies adicionales delante del mamparo de la sala de máquinas, lo que aumenta el volumen de alojamiento de invitados y tripulación, así como la cubierta superior y el salón de la cubierta alta. El casco de desplazamiento es de acero con una superestructura en composite. Es un impresionante 345 GT con un alcance de 5.000 millas náuticas a 10 nudos y ha sido diseñado para un programa de navegación de altura por todo el mundo.

El 37XP puede ofrecer un interior de seis cabinas para acomodar a 12 huéspedes y un skylounge privado. Hay alojamiento para la tripulación con capacidad para siete personas con cabina de capitán y ofrece también un beach club, un jacuzzi en la cubierta alta y puede transportar en la cubierta de popa un bote auxiliar de 8.5 metros más tres motos de agua.

» [numarine.com](http://numarine.com)



## AMELS-DAMEN

### SEAXPLORER 58: A MEDIDA PARA AVENTUREROS

El equipo de Amels y Damen Yachting han revelado los primeros dibujos del SeaXplorer 58, un yate de exploración personalizado ahora en construcción que, cuando se entregue en 2022, será el yate de expedición perfecto para el estilo de vida de su propietario, aventurero y trotamundos con familiares y amigos.

El SeaXplorer 58 será la tercera entrega de la gama SeaXplorer de yates de expedición de lujo, una gama nacida de la experiencia y la innovación en construcción de yates de Amels y la tecnología naval de Damen. El exterior del SeaXplorer es de Azure Yacht Design, el estudio holandés de diseño y arquitectura naval creador de todos los diseños de SeaXplorer mientras que los interiores son obra de Design Unlimited.

Bajo el helipuerto, el propietario ha creado un lujoso salón y bar al aire libre con balcones plegables y una piscina con borde infinito.

El SeaXplorer 58 puede cargar un velero personalizado de 11,4 metros, dos grandes embarcaciones polivalentes y una amplia gama de juguetes y también vehículos de carretera, todoterreno y motocicletas.

El yate desplaza 1.090 toneladas de registro bruto y cuenta con seis suites para 12 huéspedes y una exclusiva sala de observación en proa.

El SeaXplorer 58 contará con un casco Ice Class para operaciones seguras en aguas polares, además de opciones sostenibles y de bajo mantenimiento, incluida una cubierta de teca sintética de primera calidad.

El yate tiene una autonomía de navegación oceánica de hasta 30 días sin realizar escalas en puerto, por lo que está equipado con almacenes de basura refrigerados y tanques de aguas residuales para poder navegar de forma sostenible por zonas protegidas de descarga cero.

Además de la zona de tripulación para 15 personas, el SeaXplorer dispone de alojamiento adicional para dos miembros del personal de expedición.

» [damenyachting.com](http://damenyachting.com)



## ROYAL HUISMAN

## RESTAURACIÓN DEL ATLANTIDE

Royal Huisman y Huisfit han recibido el encargo del Dr. Jim Clark de restaurar su adquisición más reciente, el *Atlantide*, de 1930. Este clásico de 37 metros se envió desde Newport, EE. UU., a los Países Bajos, y llegó a la sede de Royal Huisman en la primera semana de 2021. Tras la remodelación en 2020 por parte de Huisfit del famoso Clase J de Jim y Kristy Clark *Hanuman*, y con tres pedidos de nueva construcción ya completados por Royal Huisman en las últimas décadas (*Hyperion* en 1998, *Athena* en 2004 y *Hanuman* en 2009), el Dr. Jim Clark decidió que los mismos artesanos eran los más adecuados para emprender el proyecto de reconstruir *Atlantide*, diseñado por Alfred Mylne y construido por Philip & Sons en 1930. Habiendo recibido el prestigioso premio al “Mejor yate rehabilitado” por el proyecto de reconstrucción de la goleta de 1913 *Vagrant* de Herreshoff en noviembre de 2020, el astillero espera entregar este proyecto histórico, único y muy especial, en primavera de 2022.

» [royalhuisman.com](http://royalhuisman.com)



## CRN

## UN 67 M DIÉSEL-ELÉCTRICO

La marca CRN del Grupo Ferretti anuncia la firma de un contrato para un yate de acero y aluminio de 67 metros, diseñado y construido totalmente a medida: el proyecto Maranello.

El proyecto combina la experiencia y calidad de construcción de CRN con la experiencia y creatividad del estudio de Carlo Nuvolari y Dan Lenard. Con líneas fluidas y aerodinámicas, este es un yate que refleja plenamente la visión y los requisitos de su propietario, con especial acento en la sostenibilidad. En consecuencia, en nuevo CRN se define como un yate único, innovador y ecológico con un sistema de propulsión híbrido diesel-eléctrico de última generación para una mayor eficiencia energética y menor consumo.

Esta unidad es la octava realizada en colaboración con Nuvolari Lenard desde 2001 y sigue la estela de yates icónicos como *Magnifica* (43 m), *Clarena* (46 m), *Saramour* (46 m), *Azteca* (72 m), *Atlante* (55 m) y la última obra maestra, *Voice* de 62 metros. También se encuentra actualmente en construcción otros 4 yates a medida: el MY 138 de 62 metros, el MY 139 de 72 metros, el MY 141 de 60 metros y el CRN MY 142 de 52 metros. » [crn-yachts.com](http://crn-yachts.com)

## RIVA

## NUEVO MUSEO

La icónica marca Riva, en asociación con la Fondazione Museo Barca Lariana, inauguró en octubre una nueva sala de exposiciones de 300 m<sup>2</sup> en el Lake Como International Museum of Vintage Boats en Pianello del Lario, dedicada a las prestigiosas lanchas a motor construidas en el lago Iseo.

Además de un recorrido por la historia del astillero, la colección del museo exhibe siete joyas entre las que se encuentran varios modelos realmente especiales como HaLu, de la década de 1930, una de las Riva mejor conservadas del mundo, y dos modelos Riva Series R, los primeros en construirse, así como el muy raro modelo de carreras equipado con motores Guzzi. También se exhibe una Riva Florida con tapizado especial escocés. » [riva-yachts.com](http://riva-yachts.com)



# SUSCRÍBETE A...

Por sólo  
**24€**

nauticayyates.com

# [N&Y]

NÁUTICA Y YATES M@GAZINE

Número 57 Año IX  
Revista bimestral Precio 4,00€  
Precio Portugal 4,20€

**BARCO EUROPEO DEL AÑO  
EPY Y EYOTY 2022  
LOS NOMINADOS**

**SUPERYATES  
PRESTIGE 690 FLY**

**SALÓN NÁUTICO  
DE BARCELONA  
TODAS LAS NOVEDADES**

100%

**OCEANOS**  
DAVID frente a GOLIAT

» Fasnet Race » Mini Transat  
» Transquadra » Vuelta al Mundo Este-Oeste

**SOS OCEANOS**  
» Futur E, el barco que vuela » Hempel: sostenibilidad en yates

EUROPEAN YACHT OF THE YEAR  
POWER BOAT OF THE YEAR



**OBSEQUIO**

FULL LIGHT PROTECTION  
UVA / UVB / BLUE LIGHT / IR / PA+++  
PROTECTORBARRIER

6 Números [N&Y]  
+ lote de productos

**SELVERT**  
THERMAL  
GENÈVE - BARCELONA

[www.nauticayyates.com](http://www.nauticayyates.com)

[meralcaide@nauticayyates.com](mailto:meralcaide@nauticayyates.com)

Con textura no grasa y de fácil aplicación toda la gama de productos solares SELVERT THERMAL garantiza la mejor protección frente a las radiaciones más dañinas del sol, los rayos UVB/UVA. Asimismo, sus formulaciones suaves para la piel, son ideales tanto para adultos como para los más pequeños de la casa.



La Dolce Vita 3.0  
*Advanced Yachting Experience*



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
MARINA ESTRELLA, S.L. Oficina Central El Masnou  
tel. (+34) 93 540 39 00 - comercial@marinaestrella.com  
www.marinaestrella.com

AZIMUT S7 Carbon-Tech  
Exterior Design Stefano Righini  
Interior Design Francesco Guida

A brand of AZIMUT BENETTI Group  
azimutyachts.com

EL ARTE DE VIVIR EL MAR



PHOTO: G. B. / G. B. / G. B.

- F-Line / 420 - 460 - 520 - 590 - NEW 690
- S-Line / 420S - 460S - 520S - Sportfly / 590S
- X-Line / NEW X60 - X70

[www.prestige-yachts.fr](http://www.prestige-yachts.fr)

  
**PRESTIGE**<sup>®</sup>  
LUXURY MOTOR YACHTS