

PRUEBA VELA | Salona S380

Un renacimiento logrado

► German de Soler

El sucesor del previo 38 pies de Salona Yachts es un velero rápido y sensible en el rango de los 12 metros que ofrece excelentes prestaciones como crucero y que permite sacarle todo el provecho al viento en regata.





1. Con la proa recta para optimizar la eslora y el casco en formas con amplias secciones de popa, el nuevo Salona S380 es un velero rápido destinado a cumplir con un programa mixto de crucero y de regata.

2. Las líneas suaves, el francobordo contenido y la caseta de perfil bajo, le dan al nuevo Salona S380 un aspecto moderno y equilibrado.

El Salona S380, que pudimos navegar en su presentación en primicia mundial en Trogir (Croacia), es el resultado del encargo realizado por AD Boats —constructores de los Salona Yachts y propiedad de la multinacional del ramo del automóvil Prevent Group— al gabinete de diseño italiano de Maurizio Cossutti para la actualización y optimización del previo Salona 38, del que este S380 es el sucesor.

No estamos meramente ante una limpieza de cara del modelo previo ni se trata de un simple cambio de denominación, sino ante un crucero rápido totalmente nuevo al que Maurizio Cossutti, en colaboración con el diseñador de la casa Miroslav Pelajić, ha aplicado toda su experiencia en el diseño de barcos de competición muchos de cuyos estudios de dinámica de fluidos (cfd) y predicciones de velocidad (vpp) han sido aplicados en la definición del casco y plano vélicos de este Salona S380.

De líneas deportivas, cubierta limpia y elegante, un francobordo nada excesivo, una caseta de líneas contenidas y una cubierta con toda la maniobra escamoteada y las escotillas enrasadas, el Salona S380 está construido para ser tan robusto como ligero. Respecto al anterior 38, el nuevo S380 ofrece, además de las líneas de carena y los apéndices optimizados, una plataforma de baño opcional, unas formas de caseta más suaves y mayor superficie acristalada que proporciona más luz al interior.

CUBIERTA BIEN DISPUESTA

No habíamos navegado en el anterior 38 pies, por lo que huiéremos de comparar los dos mo-





3. Las dos ruedas dejan un excelente paso hacia popa.



4. El botalón retráctil integrado de carbono es opcional.



5. Al abatirse el espejo, se logra una excepcional plataforma de popa.

delos. Lo que vimos en esta segunda generación, sin embargo, nos satisfizo. Y la razón de ello es que no paga el precio que otros barcos orientados principalmente a la competición pagan en términos de comodidad. En efecto, es una cubierta que cumple como crucero a la vez que reúne todos los elementos de ergonomía y de maniobra que harán que los más regatistas sepan apreciarlo. Por una parte, logra unos pasos a proa sin obstáculos, gracias a escamotear la maniobra y anclar los cadenotes hacia las bandas, a la vez que la bañera

es ancha y el paso hacia la plataforma opcional de popa entre las dos ruedas sobre pedestal inclinado es amplia. Hay volumen de estiba, tanto bajo la banqueta como en el plan, y los winches están bien al alcance.

La posición al timón es cómoda, aunque hacen falta reposapiés. Baquestay, carro y winche de escota de mayor quedan a mano y, si contamos con alguien ayudando al trimado, todavía lo tendrá todo más al alcance, bien sentado entre el timón y el inicio de la brazola. En la bañera las brazolas son bajas y demasia-

do rectas, lo que puede llegar a hacerlas incómodas, todo lo contrario que cuando mueren en el mamparo del tambucho que, al inclinarse hacia proa, ofrecen una confortable superficie de descanso.

De serie, el Salona S380 se entrega con el carril de escota de mayor enrasado en el plan de la bañera que puede cubrirse para cuando estemos en fondeo o en el amarre, con escota de mayor a la alemana que también corre bajo cubierta, enrollador de proa y baquestay hidráulico. Detalles como las ruedas de carbono, de perfil oval, o las cornamusas escamoteables y la capota que queda enrasada en un receso, se agradecen. Si queremos botalón fijo de carbono retráctil, cubierta de teca y plataforma de baño habrá que pagarlo aparte. Para los más sofisticados, el astillero ofrece jarcia de varilla y mamparos y timón de carbono.

Lo dicho, la bañera es amplia, de forma que permite instalar una mesa de doble ala, no muy grande pero más que suficiente, y la popa es ancha, de forma que el espacio de paso que se logra entre los pedestales inclinados de las ruedas de gobierno es mayor que el que se podría esperar en un 38 pies. Tampoco se echa en falta espacio de estiba, ya sea para las velas bajo la banqueta de estribor, ya en los dos cofres a popa de las ruedas de gobierno. También el espacio

»» Tanto en cubierta como en el interior el Salona S380 cumple acertadamente como crucero rápido. ««



que se logra aquí es impresionante y muy de agradecer, ya que quienes estén detrás del timonel no interferirán en la maniobra.

La idea ha sido ofrecer una cubierta limpia, con todos los elementos enrasados, incluidas las escotillas, por donde se circule fácilmente, donde cada cual esté bien acomodado para cumplir su función —timón, trim de mayor y back, trim de génova y piano— sin molestar al resto y que quede despejada y amplia una vez acabada la navegación.

INTERIOR DE CRUCERO

El Salona S380 se ofrece en versión de dos o tres cabinas dobles, todas ellas con cama grande y siempre con un baño que es con ducha separada en la de dos cabinas. En todos los ca-

sos, la distribución es la clásica, con el salón a toda la manga, con mesa central de doble ala, un sofá en L a babor y otro longitudinal a estribor, cocina en L y mesa de cartas tradicional. En la versión de tres cabinas y en la de dos cabinas con puerta al pañol de popa, la mesa de cartas desaparece y se sustituye por una mesa en el sofá de estribor, que al abatirse configura una tercera litera adicional en el salón.

El interior, acabado de serie en caoba, puede escogerse opcionalmente con teca, roble o nogal, si bien el astillero ofrece la posibilidad de fabricar los muebles en sándwich para reducir peso por encima de la línea de flotación. Es luminoso gracias a la luz que entra por las cristalerías laterales de la cabina, al tiempo que



6. La bañera sorprende por las dimensiones que logra y la facilidad de circulación.

7. La posición al timón es cómoda y los winches están al alcance.

8. Quien ayude al trimado tiene la escota, el carro de mayor y el control de back totalmente a mano.



9. El salón ocupa toda la manga y está presidido por una mesa central de doble ala.

10. Cocina de crucero completa, con nevera de apertura vertical y frontal.

las ventanas laterales en el casco permiten ver el mar desde el interior. La sensación de espacio se amplifica gracias a la doble puerta de la cabina de proa que permite una visión de toda la eslora interior y permite que la luz se difunda sin obstáculos. Hay consistentes pasamanos por doquier, armarios altos, tanto a las bandas como en la cocina, estiba bajo los asientos y la cocina con frezadero doble de inox equipa nevera de apertura frontal y superior.

Nada que objetar a unos interior-



FOCO EN



PLATAFORMA DE BAÑO

Es opcional. De grandes dimensiones, se abate mediante un aparejillo y deja abierto totalmente el paso por el espejo.



BAQUESTAY A MANO

El aparejillo del baquestay se lleva a ambas bandas por el plan de la bañera hasta la posición del trimer frente a las ruedas.



ESCOTAS ESCAMOTEADAS

Las escotas de génova y mayor corren bajo cubierta. El carro de génova se sitúa sobre el tejadillo para poder cerrar más la vela.



COFRES BAJO LA BANQUETA

Un gran cofre para velas al que se puede acceder, según la versión, desde el interior.



ENROLLADOR ENRASADO

Habrà que prestar atención al ancla fija en su escobén para evitar enganchadas.



BUENA ESTIBA

Dos cofres en popa dan acceso a instalaciones al tiempo que ofrecen volumen de estiba.



CARRIL DE ESCOTA ENRASADO Y CUBIERTO

Como debe ser: un carro de banda a banda, que pueda cubrirse cuando no se navega, hace más cómoda la bañera.



WINCHE MULTIPROPÓSITO

Destinado a escota de foque y carro, el winche secundario puede cumplir con más funciones.



MANIOBRA DE PALO ESCAMOTEADA

Con suficientes anclajes a pie de palo, la maniobra de drizas se reenvía bajo el tejadillo hasta el piano.

res confortables, diseñados pensando en el crucero, y bien acabados, y en los que solo podemos sugerir hacer más suaves algunos cantos demasiado angulosos en la mesa de cartas y la cocina.

FIABILIDAD CONSTRUCTIVA

Algunos aspectos constructivos del Salona S380 merecen un comentario aparte, ya que definen la filosofía del astillero y explican el compor-

tamiento del barco en navegación. Casco y cubierta están realizados por infusión al vacío con resinas viniléster en sándwich de espuma de células cerradas. Bajo la línea de flotación el gelcoat es transparente, de forma que desde el interior puede verse cualquier alteración en la fibra. Un mamparo estanco en popa separa la timonería del interior, para ofrecer mayor seguridad frente a vías de agua en caso de pérdida del timón. También hay un mamparo estanco que separa el cofre de anclas del interior y actúa como mamparo de colisión. Además, opcionalmente, los mamparos estructurales pueden construirse en carbono, para disminuir el peso e incrementar la rigidez. Un punto a destacar es la rejilla estructural de acero inoxidable encolada y empernada con doce pernos de 46 milímetros a la quilla —que es de fundición con aleta y bulbo de plomo— y los cadenetes con cola estructural. Todo ello revierte en el logro de un barco ligero y rígido, con un casco en formas que se mostró muy estable, a lo que hay que añadir un timón profundo que le confiere estabilidad direccional, equilibrio y finura de respuesta a la rueda.

Dos últimas observaciones que ayudarán a situar al lector en el contexto actual del astillero. AD Boats tiene en proyecto una unidad de regata pura de este S380 que no está



11. La mesa de cartas tradicional puede suprimirse para dejar paso a un baño mayor.



aún desarrollada, mientras que hay en construcción dos modelos de la serie Custom Line: el 60 y el 67 que han cambiado también su denominación. Mientras que un 650 (antes 60) flush deck ha ido a Palma, hay un segundo en producción que irá a Costa Rica, ambos diseños de Jason Kar. También está trabajando en un 700 (antes 67) de concepto deck saloon y con quilla elevable hidráulica para un armador mejicano.

EQUILIBRADO Y LIGERO

Navegamos en el Salona S380 el día de su presentación mundial, con viento medio y mucha gente a bordo. El barco se mostró buen ceñidor: a 35° de aparente, hacíamos 6,9 nu-

dos con 18 de viento. Con 14 nudos y navegando del través el GPS marcaba 7,8 nudos, algo por debajo del VPP. Ya con genaquer y menos viento, con 8,5 nudos de viento real marcábamos 8,2 nudos, esta vez la velocidad prevista. En este primer contacto pudimos constatar que, si bien debe afinarse en cuanto a dotarse de las velas adecuadas, ya que no siempre lográbamos la velocidad esperada por VPP, algo lógico en una primera unidad, el Salona S380 es veloz con vientos flojos, los timones son sensibles y responden con precisión, es equilibrado y no preci-

sa constantes correcciones de rumbo. Pide sien embargo cierta delicadeza a quien esté a la rueda ya que no perdona grandes despistes. La maniobra está bien dimensionada y posicionada. Uno se siente bien a la rueda, y el barco responde con rapidez y finura al trimado del carro de mayor y de back. En definitiva, el S380 da nueva vida a una denominación de éxito —el Salona 38— pero siendo un modelo totalmente nuevo que ofrece un acertado equilibrio en sus posibilidades de uso y disfrute vacaciones o travesías y como crucero rápido en regatas.

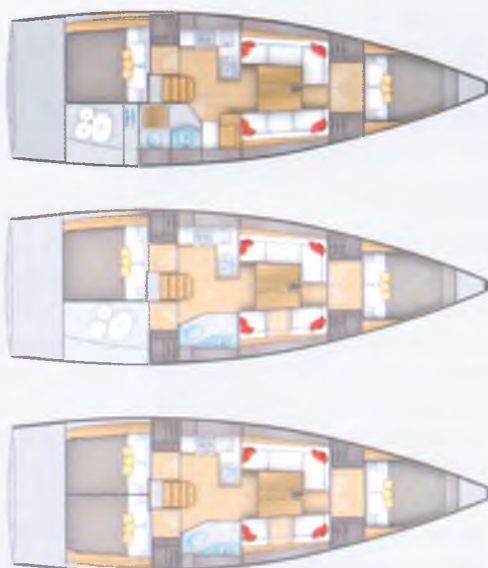
12. Todas las cabinas disponen de serie de cama doble.

13. El Salona S380 se mostró buen ceñidor y rápido con ventolinás.



Características

- » Eslora total: 11,60 m
- » Eslora de flotación: 10,01 m
- » Manga: 3,72 m
- » Calado: 2,1 m
- » Desplazamiento: 6.200 kg
- » Lastre: 2.200 Kg
- » Superficie vélica:
 - » Mayor: 44,7 m²
 - » Génova: 39,3 m²
 - » Spi simétrico: 106,4 m²
- » Capacidad de agua: 180 l
- » Capacidad de combustible: 100 l
- » Motor: Yanmar 29,1 Hp (21,3 kW)
- » Categoría de diseño: A
- » Certificación: Germanischer Lloyd
- » Diseño: Cossutti Yacht Design
- » Construcción: AD Boats. www.salonayachts.com
- » Distribuidor: AD Boats Ltd. Solin (Croacia)
- » Precio: 150.000 euros, sin IVA ni transporte.



La opinión de [N&Y]

Diseño

- + Escotero de mayor enrasado y cubierto.
- + Diseño de los pedestales y ruedas.
- + Plataforma de popa abatible.
- Brazolas verticales y cortas.
- La plataforma de popa no debería ser opcional.
- + Algunas entregas muy rectas.

Habitabilidad

- + Ergonomía de las banquetas a las bandas del tambucho.
- + Volumen que logra el interior.
- Algunos cantos muy vivos en cocina y mesa de cartas.

Maniobra

- + Maniobra reenviada bajo cubierta.
- + Posición del ayudante de trimado frente a la rueda.
- Buen espacio tras las ruedas de gobierno.
- Faltan reposapiés en bañera.