PRUEBA MOTOR

Fjord 40 Open

Personalidad singular

Una simple mirada basta para entender por qué el Fjord 40 Open fue elegido Barco Europeo a Motor del año 2008. Su diseño se basa en conceptos sencillos: casco afilado, alto francobordo, t-top sobre una consola central y cubierta despejada pero versátil. Además, un completo equipamiento opcional, pero estudiado, lo sitúan en el segmento más alto del mercado. MIQUEL MALLAFRÉ

- Astillero: Hanse
- País: Alemania
- Diseño: P. Banfield, J. Wilshire, M. Tucker
- Eslora: 11,99 m
- Camarotes: 1
- Precio: 310.000 euros, con los motores Volvo Penta IPS 500, sin impuestos.

El Fjord 40 Open posee un diseño singular que le da una gran personalidad. Trazos simples y elevada funcionalidad lo convierten en un modelo singular, que se sitúa en el segmento alto del mercado. Con menos de 12 metros de eslora, puede ser manejado con el título de PER.

La marca Fjord vive una segunda juventud desde que fue adquirida en el 2007 por el grupo alemán Hanse. Fjord nació en Noruega a principios de los años sesenta, protagonizando una expansión espectacular que le llevó a contar con cuatro astilleros y a tener 72 modelos distintos. Los nuevos propietarios han querido situar a la marca en lo más alto del mercado dentro de su segmento. Para ello han encargado su desarrollo a la oficina Allseas Design, liderada por Patrick Banfield y Jim Wilshire, quienes tenían una gran experiencia como arquitectos navales de buques comerciales pero que poseían también un aval de primera línea en el ámbito de la navegación de recreo: los Wally Tender. La radicalidad de los Wally está presente en este modelo, pero la marca también tiene una versión Cruiser, bastante más moderada en su planteamiento estético.

El diseño exterior es toda una declaración de intenciones, pues se caracteriza por un casco afilado y sin complicaciones, con un alto francobordo que ofrece protección a los invitados en toda la eslora, perfectamente walkaround. También presenta una distribución muy limpia en la cubierta, que coloca el puesto de gobierno en el centro del barco bajo un techo rígido de cristal templado. Si a esto sumamos la posibilidad de elegir el color del casco y del mobiliario de la cubierta en tonos metalizados, la singularidad llega a lo máximo, de modo que el Fjord 40 Open adquiere la condición de inconfundible. Si además puede instalar un equipamiento de última generación y navega bien, no es extraño que fuera elegido Barco Europeo a Motor del año 2008. Más aún: con solo 11,99 metros de eslora, el barco puede ser gobernado en nuestro país por personas que solo tengan el título de PER, lo cual le abre un mercado extraordinario por número de clientes potenciales.

Versatilidad en popa

La bañera del Fjord 40 Open concentra la mayor versatilidad imaginable en una embarcación a motor de doce metros. Con los pasillos laterales situados en el interior, a nivel del piso de la bañera, el mobiliario se concentra sobre el eje de crujía, siendo del máximo interés el situado a popa del puesto de gobierno. Consiste en dos sofás situados en perpendicular al eje de crujía y una mesa central entre ambos, pero todo ello es de una extraordinaria versatilidad. Los asientos se pueden encarar a la mesa para comer, orientarse ambos a proa para que los invitados naveguen en el sentido de la marcha u orientarlos ambos a popa para que contemplen a quienes practican los deportes acuáticos, pero también orientarlos alternativamente; además, la mesa es de alas abatibles y altura regulable, y los asientos tienen el respaldo abatible, creando distintas superficies

de solárium. Unas simples barras en forma de U actúan como sendas puertas de separación entre la bañera y la plataforma de baño, situada solo un peldaño más baja.

El grosor de la borda ha permitido crear unas hornacinas interiores que se destinan a porta defensas y también para dar cabida a unas escaleras empotradas plegables, de dos peldaños de madera, que permiten salvar la altura existente entre el piso y la regala a la hora de pasar a tierra si el barco abarloa, pero que no sobresalen en absoluto cuando están plegadas. Toda la regala es de teca, al igual que el piso de la cubierta y la plataforma de baño y las cornamusas son escamoteables, totalmente enrasadas, de modo que no se ven cuando no se usan. La colocación de las defensas se ha resuelto con unos pasadores estratégicamente dispuestos a lo largo de la eslora; es un sistema que ya hemos visto en otros yates de diseño purista. El recorrido de popa a proa se puede efectuar por ambas bandas, sin obstáculos y con una gran seguridad, pues los pasillos laterales poseen una profundidad considerable, además, hay unos gruesos pasamanos de acero inoxidable situados por el interior, de modo que no afectan a la estética general de la embarcación. Las razones para pasar a proa son dos, una es utilizar el solárium opcional dispuesto sobre el techo de la cabina y la otra es llegar hasta la maniobra de fondeo, que es plegable y puede permanecer oculta bajo el piso cuando no está en funcionamiento. Para utilizarla hay que pulsar un interruptor situado en la banda de estribor que, en un primer movimiento, levanta la sección central del piso que actúa como pozo de anclas, a continuación despliega la roldana sobre lo alto del tajamar y, seguidamente, cierra la tapa

DATOS TÉCNICOS Fjord 40 Open

CARACTERÍSTICAS

• Eslora total	11,99 m
• Manga	3,99 m
• Calado	0,95 m
• Desplazamiento	8.200 kg
• Capacidad de agua	300 l
• Capacidad de combustible	1.000 l
• Capacidad de aguas negras	25 l
• Motor	2 x 370 Hp Volvo Penta
• Nº de plazas	2
• Titulación mínima	PER
• Categoría de diseño	B

MOTOR

• Marca y modelo	Volvo Penta IPS 500
• Tipo	interior diésel
• Potencia	370 Hp (272 kW)
• Cilindros	6
• Cilindrada	5.480 cc
• Peso	887 kg
• Alimentación	inyección directa
• Aspiración	turbo y compresor
• Refrigeración	indirecta
• Rpm Máx.	3.500
• Transmisión	IPS

EQUIPAMIENTO

ESTÁNDAR

Flaps de tipo interceptores, cocina de dos fogones a gas, frigorífico, contenedor de basuras, ducha en popa, escalera de baño, inodoro eléctrico, ducha en el aseo, extintor.

OPCIONAL

Sistema de navegación Raymarine E120	5.820 €
Piloto automático	4.850 €
Casco de color	5.400 €
Cabina de popa	3.800 €
Joystick IPS	9.900 €
Molinete eléctrico	5.300 €
Molinete eléctrico hidráulico	8.750 €
Aire acondicionado 12.000 btu	5.400 €
Generador 6 kW	12.900 €
Pasarela hidráulica	12.800 €
Toldo popa	2.400 €

FRENTE A LA COMPETENCIA

Hemos comparado cuatro modelos utilizando una de las características del programa, concretamente la existencia de una sola cabina, con la posibilidad de contar con la segunda en opción, bien por tratarse de una cabina en toda regla, como en el caso de la Itama o de la Spider, bien por ser un mueble convertible, como en el caso del X-Sea, que tiene el comedor convertible. Tanto el Fjord como el X-Sea destacan por su diseño de gran personalidad, muy abiertos al baño de mar y con una solución exclusiva por lo que se refiere al techo rígido sobre el puesto de gobierno, mientras que los otros modelos tienen un perfil más propio de una gran lancha, pero también un tamaño mayor. El Fjord es el único de los cuatro que tiene la cocina en la bañera y también el único cuyo comedor está en el exterior. Todos estos modelos menos la Itama montan transmisiones IPS, admitiendo una amplia gama de potencias. Los precios son bastante distintos, pero el futuro armador deberá fijarse en el equipamiento, que es muy completo en el caso del X-Sea, con electrónica y joystick incluidos en el precio.

	Fjord 40 Open	Astromar X-Sea 42	Cantieri di Sarnico Spider	Itama Forty
Eslora	11,99 m	12,55 m	13,40 m	13,36 m
Manga	3,99 m	4,15 m	4,15 m	3,95 m
Calado	0,95 m	1,00 m	1,06 m	1,22 m
Desplazamiento	8.200 kg	10.800 kg	11.000 kg	10.700 kg
Motores mínimos	2 x 300 Hp Volvo Penta	2 x 370 Hp Volvo Penta	2 x 260 Hp Volvo Penta	2 x 450 Hp MAN
Cap. combustible	1.000 l	1.400 l	1.100 l	1.130 l
Camarotes	1	1	1	1
Precio	299.200 €	395.000 €	520.000 €	475.000 €

CONDICIONES DE LA PRUEBA

• Personas a bordo:	4
• Combustible:	25 %
• Agua:	vacío
• Estado de la mar:	marejadilla

VELOCIDADES

• Tiempo de planeo:	7 segundos
• Velocidad máxima:	35,8 nudos a 3.300 rpm
• Aceleración de 0 a máx:	18 segundos
• Autonomía:	210 millas a 3.300 rpm

NAVEGACIÓN

El diseño del casco se mostró eficaz, cómodo y seco, así como capaz de efectuar maniobras rápidas con seguridad. La maniobrabilidad en puerto no reviste problemas, porque no tiene una gran obra muerta que se deje afectar por el viento, pero es que el sistema de joystick hace todo el trabajo. El barco está bien centrado de pesos y el estado de la mar no exigió correcciones en su asentamiento longitudinal.

BUENO

- La gran personalidad de su diseño.
- Sus buenas condiciones de navegación.
- La versatilidad del mobiliario de la bañera.

MEJORABLE

- Falta una cortina para separar la ducha del resto del cuarto de baño.
- Los cofres del mueble de servicio ganarían con un imbornal interior.
- Algunas opciones deberían ser de serie, aún a costa de subir el precio del yate.

El mobiliario ocupa una posición central y los asientos pueden ser orientados a proa, a popa, o de manera alternada.

dejando la roldana colocada. El sistema es sofisticado y tiene un coste elevado, pero permite al yate conservar la pureza de sus líneas.

Bajo techo

El Fjord 40 Open tiene un planteo totalmente abierto, al estilo de una gran lancha, excepto por la presencia de un techo duro central, de material traslúcido, soportado por dos grandes pilares. Su función es proteger de la lluvia y del sol el puesto de gobierno y los muebles de servicio, situados inmediatamente detrás.

El puesto de gobierno está dividido en dos módulos. Uno a estribor alberga el puesto de mando propiamente dicho, frente a dos asientos individuales, otro módulo a babor alberga una guantera y dispone de un solo asiento; entre ambos se encuentra la puerta de acceso a la cabina. El patrón ocupa el asiento central, de tal modo que navega prácticamente sobre el eje de crujía, frente a un pupitre en el que se distribuyen todos los indicadores y queda espacio para instalar una pantalla del sistema de navegación opcional, que en este caso era el Raymarine E 120; las palancas de los motores están a la derecha del timón donde también se había ubicado el joystick de maniobra del sistema IPS de Volvo; también es Volvo el suministrador del sistema de flaps QL, de tipo interceptor, consistente en unas láminas que descienden verticalmente en el espejo de popa, sistema rápido de acción y que se retraen automáticamente cuando se paran los motores. Todos los asientos tienen el fondo abatible hacia el suelo, de modo que el espacio queda liberado para navegar de pie, pero también se han previsto barras de acero a modo de reposapiés para navegar sentado.

Detrás de los asientos se encuentra el mobiliario de servicio, separado también en dos módulos de la misma forma que lo están los asientos, dejando un paso entre ellos; el mueble de estribor acoge la cocina, con dos fogones a gas, el fregadero, el frigorífico y armarios, mientras que el mueble de babor presenta una superficie de trabajo destinada al corte de los alimentos y más estiba. Por detrás del techo duro se puede montar un toldo plegable opcional que protege toda la bañera hasta la misma popa.

Segunda cama opcional

Viendo el barco desde el exterior la primera i presión es que carece de cabina. La impresión se equivocada, pues no solo cuenta con una espacio cabina para dos ocupantes sino que, en opci puede disponer de una segunda cama doble, que eleva a cuatro el número de personas que pu den pernoctar a bordo. Esta inesperada amplit se debe, en buena medida, a la utilización de transmisiones IPS, que permiten situar los motor más a popa, como si de motores dentrofuerabor se tratase, pero no hay que perder de vista que cocina está situada en el exterior, lo que perm ganar espacio dentro y evita que el ambiente int rior se llene de humos y olores.

Una gran cama doble central preside este espac con armarios y cajones a ambos lados; a estrib junto a la entrada, hay un gran sofá en forma L, pero quitando sus respaldos se descubre espacio adicional en popa, útil hasta el punto permitir la utilización de todo el conjunto cor segunda cama doble. Esta solución eleva el núme de ocupantes a cuatro, bajo una fórmula sem jante a la utilizada en los automóviles deportiv cuando se dice aquello de dos más dos. El cuar de aseo cuenta con su propio gabinete separado babor, equipado con un inodoro, un lavabo con grifo propio para la ducha y, entre ambos eleme tos, varios armarios. Sin embargo, encontramos faltar una cortina interior en el cuarto de aseo pa separar la ducha del resto del equipamiento.

La iluminación natural merece un comentar Los portillos laterales no cuentan con cortinas. intimidad queda garantizada, pues los portillos están en el casco, si no en la superestructura, modo que dan a la parte interior de los pasillos terales haciendo imposible miradas desde el ext rior, pero igualmente convendrían las cortinas pa lograr la necesaria oscuridad. En cambio, el tragal

CONSTRUCCIÓN

CASCO Y CUBIERTA

Casco construido en fibra de vidrio preimpregnada con resina epoxy, sándwich de espuma de corecell; mamparos laminados al casco y a la cubierta; cubierta en sándwich de poliéster; depósitos de agua y combustible en acero inoxidable. Bimini top con vidrio acrílico. Teca en cu bierta, plataforma de baño y regala. Pasamano de acero inoxidable.

SISTEMAS

Calentador de agua de 20 litros, funcionand con el motor o a 230 voltios; una bomba manua de achique, dos bombas de achique eléctrica seis cornamusas escamoteables, sistema au tomático de extinción de incendios, circuito eléctricos de 12 y 230 voltios, dos baterías d 100 amperios para los motores, dos baterías d 100 amperios de para servicio, ánodos autosa crificantes de zinc.

- Diseño: P. Banfield, J. Wilshire, M. Tucker
- Constructor: Hanse
- Importador: Marivent Yachts

CUBIERTA

PRIORIDAD AL AIRE LIBRE

Uno de los aspectos que dan exclusividad a este modelo es su condición de lancha abierta lo cual, sumado a sus generosas dimensiones, le otorga una extraordinaria facilidad para disfrutar del baño de mar y de sol. Prácticamente la totalidad de la cubierta está al aire libre y la popa tiene una vinculación directa con el mar, a un nivel infrecuente en un yate tan grande como este. Según convenga en cada momento su funcionalidad es la propia de un gran runabout, mientras que en otros casos es una auténtica terraza frente al mar.

Los asientos del puesto de gobierno tienen el fondo abatible, lo cual deja el espacio despejado a la hora de gobernar de pie.

El grosor del casco ha permitido la creación de hornacinas para depositar elementos tales como defensas o aros salvavidas.

La única mesa de la embarcación está en el exterior, pero es de alas abatibles y altura regulable. Cuenta con posavasos incorporados y cuando las alas están plegadas sus soportes sirven como asidero.

Los sofás de la bañera se pueden orientar ambos hacia proa, lo cual permite que un gran número de invitados naveguen en el sentido de la marcha, pero también es posible su uso como solárium.

Las defensas se pueden colgar mediante unos pasacascos estratégicamente distribuidos a lo largo de toda la regala.

Los pasamanos están situados por el interior del casco, lo cual hace que las líneas del barco mantengan una gran pureza.

Las seis cornamusas son escamoteables para no afectar el diseño del yate cuando no se usan.

VIDA A BORDO

DISEÑO EXPERTO

El espacio interior se ha resuelto en un ambiente único, de carácter minimalista, pero acertado, con abundante presencia de madera combinada con grandes superficies blancas, que aportan luminosidad y sensación de amplitud. No en vano la oficina de diseño que se ha ocupado de su desarrollo -Design Unlimited, liderada por M. Tucker- posee una gran experiencia pues son obra suya interiores de varios modelos Grand Banks, Royal Denship, Sunseeker, Hanse y Moody, así como numerosos yates exclusivos realizados por encargo.

La cocina está en el exterior, en un mueble con tapas independientes para los fogones y para el fregadero.

El frigorifico está situado en el mueble exterior.

La cabina cuenta con una gran cama doble y una notable colección de armarios y cajones.

El cuarto de aseo tiene un diseño minimalista, pero el espacio existente debajo del pasillo lateral de babor se ha aprovechado muy bien para disponer de armarios y estantes.

En la banda de estribor hay un sofá en forma de L que, retirando los respaldos, se convierte en una segunda cama doble. El cuadro eléctrico general está entre este sofá y la puerta de acceso a la cabina.

Siguiendo con la filosofía de líneas puras, la maniobra de fondeo es escamoteable. Un interruptor permite levantar automáticamente la tapa del pozo de anclas, elevar la roldana con el ancla incorporada y volver a cerrar la tapa, con la roldana y el ancla montada. El molinete siempre queda oculto.

cenital de la cabina, una de cuyas tres secciones se puede abrir, cuenta con una cortina interior.

Solo IPS

El casco del Fjord 40 Open transmite una gran sensación de solidez. Hay que fijarse en que sus únicas perforaciones son las tomas de aire para la sala de máquinas, pues los portillos de la cabina y del baño están en la cubierta. El yate ha sido concebido para montar exclusivamente conjuntos Volvo Penta IPS, pudiendo elegir cuatro posibilidades que van desde los 300 a los 435 caballos, y con unos precios base que oscilan entre los 299.200 euros cuando el yate monta los IPS 400 de 300 caballos hasta los 331.200 euros, si monta los IPS 600 de 435 caballos. La unidad probada montaba los IPS 500 de 370 caballos, conjunto que resulto acertado por prestaciones, pero también por precio, puesto que la opción superior cuesta 21.000 euros más que ésta, mientras que las otras tres posibilidades tienen un precio bastante parecido.

Con los dos motores de 370 caballos, la unidad probada alcanzó una velocidad máxima de 35,8

El techo de la cabina se aprovecha para montar unas colchonetas de solárium.

FOCO EN

EL APROVECHAMIENTO DE LA BORDA

El grosor de la borda y su altura permiten un aprovechamiento adicional, especialmente en la mitad posterior, donde se han dispuesto sendos portadefensas por banda así como unas escaleras plegables que permiten salvar la altura existente entre el piso de la bañera y la borda, lo cual permite pasar a tierra por cualquiera de las bandas cuando el yate está abarloado al muelle.

El puesto de gobierno está a estribor, con el patrón navegando en una posición central, prácticamente sobre el mismo eje de crujía.

nudos a 3.300 revoluciones, a 200 vueltas del régimen máximo de estos motores, diferencia que debemos atribuir a la suciedad del casco. Sin embargo, el barco planeó sin dificultad, en solo siete segundos, y alcanzó la velocidad máxima en 18 segundos; la autonomía mínima se puede estimar en unas 200 millas, de modo que el conjunto de sus prestaciones debe ser considerado como bueno y, por supuesto, imposible de alcanza barco montase ejes en lugar de IPS. Con la po superior el astillero indica una velocidad m de 41 nudos, cifra que nos parece razonable acabaría de otorgar personalidad deportiva modelo, si bien elegiríamos montar algunos antes que tener más caballos. Claro que ex caballos sería mucho mejor...●

vetus

www.vetus.co

Los más silenciosos ...?

Alto rendimiento – motores de bajísimo nivel sonoro con una muy buena relación peso-potencia.

Esta nueva gama VETUS de motores marinos diesel está basada en bloques de 4 ó 5 cilindros con tecnología common rail. Desarrollado y construido especialmente para embarcaciones de planeo y semi-planeo, la nueva gama VF es compacta, muy ligera y con una gran potencia y par motor. Con rendimientos de 140 a 250 cv, su fiabilidad y bajo consumo han sido factores muy a tener a cuenta en el desarrollo de estos nuevos motores.

Más informació

anen
empresa asociada