

Salona 42

Noble gobierno

Siguiendo las estelas de sus hermanos, este 42 pies del famoso grupo de diseño J&J llega a nuestro mercado para satisfacer, con su suave gobierno y altas prestaciones, a los amantes de un barco competitivo y confortable para disfrutar todo el año de la navegación.

GERARD FALCÓ





• SALONA 42 •

Programa	crucero/regata
Eslora total	12,80 m
Eslora de casco	12,80 m
Eslora flotación	11,45 m
Manga	3,82 m
Calado largo	2,25 m
Calado estándar	2 m
Calado corto opcional	1,75 m
Desplazamiento calado estándar	7200 kg
Lastre calado estándar	2300 kg
Relación lastre/desplazamiento estándar	32%
Superficie vélica en ceñida	102 m ²
Plazas en litera	6+2
Motor unidad probada	Volvo Penta D2 40 CV
Velocidad crucero (motor)	7,4 nudos a 2.500 rpm
Importador	Varador 2000 Vilanova

Precio versión estándar F.F. sin IVA
sin impuestos

184.100 €

• SALONA 42 •

Programa	crucero/regata
Eslora total	12,80 m
Eslora de casco	12,80 m
Eslora de flotación	11,45 m
Manga máxima	3,82 m
Calado estándar	2 m
Calado corto	1,75 m
Calado largo	2,25 m
Desplazamiento	7.200 kg
Relación lastre/desplazamiento	32%
Sup. vélica mayor + génova	102 m ²
I	15,75 m
J	4,50 m
P	14,75 m
E	5,75 m
Plazas en litera	2
Camarotes dobles	2
Aseos	1
Motor de la unidad probada	Volvo Penta D2 40 CV
Transmisión	sail drive
Velocidad de crucero (motor)	7,4 nudos
Capacidad de combustible	210 l
Capacidad de agua potable	227 l
Capacidad de aguas residuales	40 l
Diseño	J&J
Precio versión estándar sin IVA, sin impuestos	184.100 €

Astillero **AD Boats**
Varador 2000 Vilanova
 Tel.: 938 105 602

• PRESTACIONES MOTOR •

RPM 3.000 (máxima)	
Velocidad nudos	8,1
dB Bañera	82
dB Salón	77
dB Proa	68
dB Popa	78
RPM 2.500 (crucero)	
Velocidad nudos	7,4
dB Bañera	79
dB Salón	73
dB Proa	66
dB Popa	76
RPM 750 (ralentí embragado)	
Velocidad nudos	2,6
dB Bañera	68
dB Salón	64
dB Proa	55
dB Popa	64

• LA PRUEBA •

Cielo	soleado
Mar	llana
Viento en prueba	7 nudos
Viento máximo en prueba	8 nudos
Personas a bordo	3
Depósito de combustible	1/2
Depósito de agua	1/2
Localización	Arenys de Mar

• MOTORIZACIÓN EN PRUEBA •

Tipo	Intraborda
Marca	Volvo Penta
Modelo	D2 40
Sail drive	sí
Nº motores	1
Combustible	gasóleo
Potencia al eje	38 CV
Potencia al cigüeñal	39,6 CV
Cilindros	4
Cilindrada	1.510 cm ³
Régimen nominal	3200 rpm
Alternador	60 A
Peso	178 kg

Volvo Penta España
 Tel.: 917 680 651



J&J ha conseguido unas líneas de agua fantásticas y optimizadas para el rating. De hecho, se prevé que la embarcación en breve obtendrá unos buenos resultados en nuestras aguas.

AD boats, astillero croata fundado en 2002, incrementa su oferta con este 42 pies. La novedad se presentó en el salón de Düsseldorf de 2007. En España pudimos observarlo por primera vez en el stand que preparó Varador 2000 Vilanova para el Salón Náutico de Barcelona 2007. Este velero, firmado por el estudio de diseño J&J, busca, como el resto de la gama Salona, ofrecernos un diseño moderno, altas prestaciones en la navegación a vela en un abanico muy amplio de condiciones meteorológicas, una estructura rígida de casco y un gran confort para la tripulación. El barco, construido en GRP laminado a mano, en sándwich con núcleo de PVC por encima de la línea de flotación y con una estructura metálica central unida a la quilla y a los obenques proporciona una rigidez estructural sin un elevado peso, sello de la marca.



El sistema de gobierno está muy bien equilibrado, incluso con el piloto automático instalado funciona muy suave, ideal para los que les gusta notar el barco en todo momento.

Este velero busca ofrecernos un diseño moderno, altas prestaciones en la navegación, una estructura rígida de casco y un gran confort

Navegación

Pudimos disfrutar de un día soleado con una temperatura muy agradable para estar en pleno invierno en el puerto de Arenys de Mar para realizar esta prueba. Arrancamos el motor, un Volvo Penta D2-40, con el sistema EVC de la marca sueca. Soltamos amarras y nos dispusimos a comprobar qué prestaciones en navegación a motor nos ofrecía la embarcación. A un régimen de vueltas de 2500 rpm, correspondiente al crucero, navegábamos a casi 7,5 nudos, con una hélice bipala fija y produciendo unos niveles de

sonoridad en el interior de la cabina de 73 decibelios. A un máximo de 3000 rpm, el barco superaba los 8 nudos de velocidad, buen registro punta para llegar a tiempo a la línea de salida. Una vez fuera de la bocana del puerto, una mar llana con una brisa de unos siete nudos de media nos acompañó durante la navegación a vela. En breve izamos la mayor de la casa Victory de casi 49 m². Sables forzados y dos bandas de trimaje nos facilitaron ajustar las velas para obtener el mejor rendimiento en la navegación. Asimismo, un foque de 105% aproximadamente, con un enrollador bajo de cubierta, comportaba que lleváramos más de 100 m² izados. Navegando de ceñida, con casi 7 nudos de viento, el barco presentaba una tendencia a arribar. Debido a un buen par de adrizamiento y a un foque un poco más grande que la mayor, alcanzábamos una velocidad de GPS de 5,7 nudos. Las condiciones se mantuvieron muy estables en todo momento. Con un ➔



El paso hacia la proa es cómodo y seguro, gracias a una anchura de pasillo buena y a unos pasamanos robustos de inoxidable en el lateral de la cabina.

• PRESTACIONES VELA •		
Rumbo	Vto. real nudos	Veloc. nudos
Ceñida	7	5
Descuartelar	6	5,7
Través	8	6,3
Largo	7	4,3

El gran par adrizante de la embarcación junto con un génova potente hacen que presente una suave tendencia a arribar en condiciones de ventolina.





Toda la distribución de la maniobra está pensada para la competición: carros de génova con ajustes finos, carro de mayor en bañera y escota de mayor a los winches de bañera.

suave movimiento de la rueda –no tuvimos la sensación de que el piloto estuviera conectado al sector en ningún momento– hicimos arribar la embarcación a un descuartelar, obteniendo velocidades muy cercanas al viento real del que gozábamos en esos momentos, unos escasos 6 nudos. Un poquito más de viento nos acompañó en el rumbo de través, acelerando la embarcación hasta los 6,3 nudos de velocidad. Al ubicarnos en un rumbo de largo nos encontramos que, con la falta del spi, en estas condiciones de ventolina el barco descendía de velocidad hasta llegar a los 4,3 nudos. En todo momento el barco respondía con gran suavidad a nuestros movimientos de rueda.

Cubierta, maniobra y aparejo

Ubicados en el púlpito de proa y viendo toda la cubierta observamos la tapa de regala en todo su perímetro muy cómoda para la navegación de paseo pero un poco dañina para las



La bañera está completamente libre y limpia de cualquier obstáculo, facilitando el acceso al interior del barco y, durante las regatas, que los tripulantes puedan cambiar de banda lo antes posible.

piernas de la tripulación que llevamos haciendo banda durante la regata. En la proa percibimos que el púlpito está semiabierto, con un pequeño peldaño que facilitará el acceso por esta zona. El enrollador de génova está bajo cubierta y a él podremos acceder por el pozo de anclas autovaciante. En la cubierta de proa hay tres portillos practicables que darán una buena iluminación y ayudarán a la ventilación del camarote de esta zona. Caminando hacia la popa, el palo pasante, de la firma Sparcraft, de aluminio anodizado, dos crucetas retrasadas y jarcia discontinua, nos marca el final de la cubierta de proa. Como barco regatero, la escota de mayor va desviada a la cubierta desde la altura del palo. Esto nos obliga a transitar hacia popa por el paso ancho que nos queda entre los obenques y los pasamanos. La botavara y la contra, de las mismas cualidades que el palo y el backstay de varilla con pistón hidráulico para controlar su tensión, completan la jarcia firme del barco. En caso de mal tiempo o de personas inseguras al caminar con la embarcación navegando, dos robustos pasamanos de acero inoxidable en los laterales de la cabina hacen



La cubierta de proa presenta tres escotillas practicables que otorgan iluminación y ventilación al camarote de esta área. Además, con unas colchonetas obtendremos una cómoda zona de solárium.

• EQUIPAMIENTO - PVP SIN IVA •

Pintado antialgas "offshore Teflon Racing"	2.700 €
Pintado AWL Grip	5.300 €
Pintado gelcoat azul	2.900 €
Pintado gelcoat gris	2.900 €
Pintado gelcoat rojo	2.900 €

Arboladura y velas

Anclajes de estiba tangón en cubierta	598 €
Anclajes de estiba tangón en palo	460 €
Drizas de Dyneema®	900 €
Equipo de spi	2.300 €
Escotas y cabos	
en Spectra® con mosquetones	1.950 €
Génova	2.050 €
Jarcia de varilla	3.900 €
Lazy-bag y lazy-jack	490 €
Mayor	3.340 €
Patines en mástil con rodamientos	1.890 €

Navegación y maniobra

Ancla 20 kg	serie
Cadena 8 mm (50 m)	serie
Compás magnético	serie
Cornamusas en acero inoxidable (4)	serie
Molinete eléctrico Quick 1000 W	serie
Winches (6)	serie

Seguridad

Bombas de achique automáticas (2)	serie
Bomba manual	serie
Caña de respeto	serie
Extintores (2)	serie
Extintor automático en motor	serie

Motor

Depósito combustible 170 l	serie
Hélice fija	serie
Hélice plegable 3 palas Volvo	1.850 €
Motor Yanmar 3JH3C	1.360 €

Habitabilidad exterior

Bimini	1.750 €
Capota antirrocesiones	1.520 €
Cornamusas Spring (2)	230 €
Ducha	295 €
Teca en bañera	3.400 €
Teca en cubierta	6.800 €
Toldo sol en botavara	500 €

Confort interior

Aire acondicionado Webasto	16.500 €
Calefacción Webasto Air Top 3500	3.500 €
Depósito agua 227 l	serie
Depósito aguas negras 40 l	serie
Generador 230 V 5 kW Mastervolt	15.900 €

Electricidad

Anodo protector de seguridad para baterías	serie
Batería arranque 100 A	serie
Batería servicios 170 A	serie
Cargador de baterías 20 A	serie
Toma a tierra	serie
Voltímetro	serie

En la cubierta de proa hay tres portillos practicables que darán una buena iluminación y ayudarán a la ventilación del camarote



• APAREJO / EQUIPO EN PRUEBA •

Tipo	sloop
Crucetas	2 retrasadas
Burdas	no
Jarcia firme	varilla discontinua
Obenques	altos, bajos, intermedios
Backstay	varilla con pistón hidráulico
Babystay	no
Stay de trinqueta	no
Lazy-jacks	no
Enrollador génova	Proful
Enrollador mayor	no
Mordazas/Stoppers	15 spinlock/harken/nautos
Winches	4 Harken ST 44(génova y piano) 2 Harken ST 53(mayor)
Escoteros génova	Harken
Barra escota	Harken
Génova	Victory Sails
Mayor	Victory Sails
Timón de rueda	Jefa 1,60 m
Poleas y reenvíos	50 Harken
palo y botavara	Sparcraft

▲ La rueda, de 1,60 metros, facilita mantener el control del barco acercándonos a la máxima manga posible.

El espejo de popa es abierto y, para poder subir a la embarcación desde el agua, el astillero ha colocado una escalera desmontable que podremos guardar en los cofres de bañera.

más segura esta zona de paso. Debajo de la contra de mayor está ubicado el único portillo practicable superior que da a la zona del salón-cocina. En esta cubierta, todas las drizas que pasan por ella están escondidas hasta llegar a los stoppers.

Encima de la cabina encontramos los dos winches de piano, unos ST 44 de la casa Harken, que nos permitirán trabajar perfectamente con las drizas de la embarcación. Para la navegación de crucero deberemos

montar unas bolsas para recoger el cabo sobrante y facilitarnos los movimientos por el barco. En las bancadas tenemos dos cofres no muy profundos pero de buena capacidad para la estiba. En esta versión, en el interior del cofre de estribor encontramos un registro que da acceso a un gran cofre, que se alcanza también desde el baño. La bañera es espaciosa y libre de obstáculos, por lo que nos permitirá movernos durante las maniobras sin ningún problema, estemos ➤



La bancada de popa es desmontable a través de un sistema muy sencillo de dos cierres, obteniendo una versatilidad para el crucero cómodo y la competición más pura.



▶ El enrollador de génova está debajo de cubierta, manteniéndose a resguardo del ancla de fondeo.

El palo es pasante y con los desviadrizas ▶ a la vista, para solventar cualquier enredo que pudiéramos sufrir.

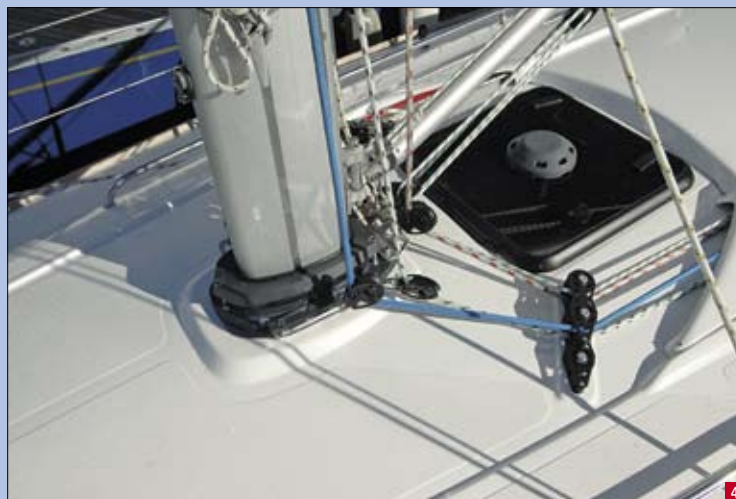


Foto: Gerard Falco

1. Enrollador de génova bajo cubierta; 2. Escotilla practicable; 3. Carros de génova; 4. Desviadrizas; 5. Pasamanos de inoxidable; 6. Winches de piano; 7. Winches de génova; 8. Winches de mayor; 9. Carro de mayor; 10. Cofre de bañera; 11. Rueda de timón; 12. Cuadro de mandos del motor; 13. Acceso al sector; 14. Bancada de popa extraíble; 15. Cofre del gas



▶ En el lateral de estribor hallamos el cuadro de mandos del motor y la conexión de 220 voltios de tierra.

El anclaje de obenques está situado en el lateral de la cabina, favoreciendo el paso hacia la proa.



▶ El cofre del gas está pensado para una sola botella.



El sector presenta un acceso desde cubierta y una zona de trabajo muy buena, por si en tuviéramos la desgracia de sufrir algún percance.

Desde el cofre de estribor podemos acceder, a través de una escotilla practicable, al interior del barco.





Desde la mesa de cartas tendremos a mano todo el cuadro eléctrico, los equipos de navegación electrónicos y la VHF.



Los tirantes interiores de los obenques están fijados a la estructura primaria del barco.



La zona de vestuario dispone de un pequeño asiento, que será de gran comodidad para cambiarse de ropa.



Debajo del fregadero podemos encontrar un armario para el cubo de la basura y el congelador opcional.

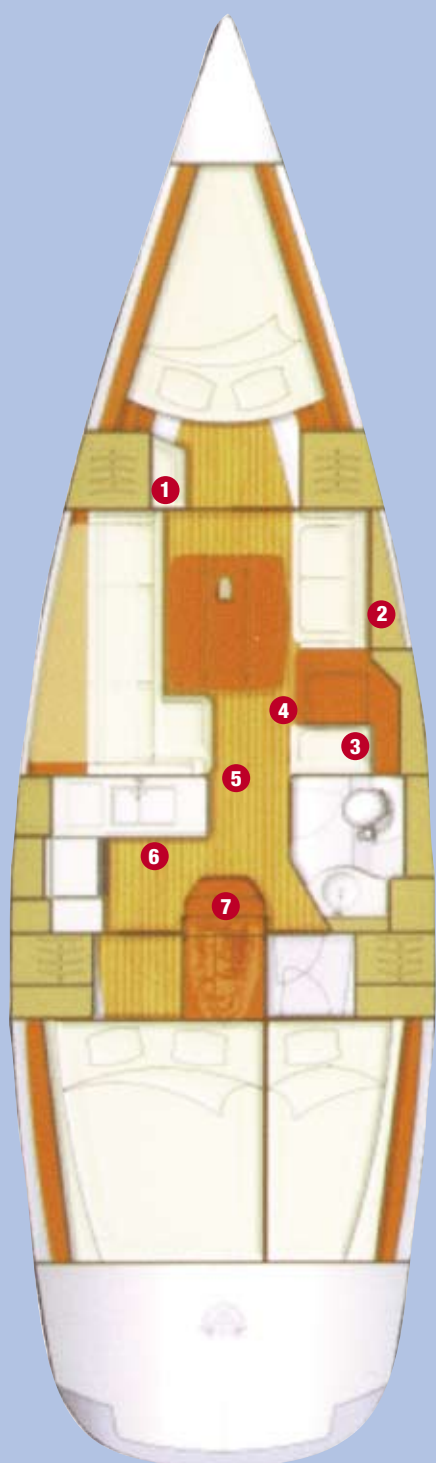


El acceso principal al motor es por las escaleras, y será especialmente cómodo gracias a sus dos brazos hidráulicos.



El cable de masa está debidamente conectado a los pernos de la quilla.

El lateral de la mesa de cartas se aprovecha para insertar cuatro cajones de buena capacidad.





El salón es amplio y admite ocho comensales delante de la mesa.



La mesa del comedor es de un ala abatible para facilitar el paso hacia al camarote de proa.

• DIMENSIONES INTERIOR •

metros	largo	ancho	alto
Tambucho de entrada	0,90	0,60	0,70
Salón	2,30	2,10	1,95
Mesa dinette plegada	1,30	0,58	0,73
Mesa dinette desplegada	1,10	0,91	0,73
Asiento dinette babor	2,10	0,43	0,48
Asiento dinette estribor	1,60	0,45	0,48
Cocina	1,38	1,40	1,95
Aseo	1,75	1,02	1,92
Rincón del navegante	1,10	0,80	1,95
Pupitre mesa de cartas	0,58	0,80	1,95
Camarote proa	3,00	1,80	1,88
Vestidor camarote proa	1,30	0,87	1,88
Camas camarote proa	2,10	1,80	1,00
Camarote popa	2,80	1,85	1,90
Vestidor camarote popa	0,70	0,75	1,90
Camas camarote popa	2,10	1,58	0,88/0,58

en competición o de paseo. Una amplia distancia entre los winches de mayor, unos ST 53 de Harken, y de génova, unos ST 44 también de Harken, permitirá ajustar las velas sin que nos estorbemos unos a otros. Una barra de escota de mayor está elevada a la altura de las bancadas para obtener la máxima longitud y que el desalojo del agua sea más fácil. La rueda de timón, de grades dimensiones, corta incluso la cubierta. Esta gran ruer-

da permite gobernar la embarcación manteniendo el cuerpo lo más a la banda posible y obtener un campo de visión más amplio. La bañera de popa por donde se mueve el patrón es espaciosa y abierta, con la opción, dependiendo de nuestro programa de navegación, de sacar la bancada de popa que va fijada al casco con dos simples cierres. En esta bañera encontramos el cofre del gas y otro que nos permite tener acceso directo al sector y



Alrededor de toda la cabina encontramos varias pequeñas escotillas, algunas de ellas practicables, obteniendo buena iluminación y ventilación interior.

al piloto automático del barco. En este cofre podemos, además, guardar la escalera de baño.

Distribución interior

El astillero, para esta unidad de 42 pies, nos ofrece cuatro opciones de distribución interior. En este caso nos encontramos con la de dos camarotes y un baño, después de desplazar un mamparo clásico de dos piezas. Lo primero que hicimos, una vez bajo cubierta, fue adentrarnos en el camarote de proa, que alberga una cama doble de forma triangular dividida en dos partes, de más de dos metros de longitud. Debajo de la cama hay unos grandes tambuchos para estiba, aunque existe la opción de colocar un depósito extra de agua. Alrededor de la litera hallamos una línea de estanterías de madera. Una zona de vestuario cómoda y con dos armarios en cada lado y dos confortables bancos delante de éstos completa esta cabina.

Saliendo del camarote de proa nos encontramos en el salón comedor. Todo el barco está ➔

La cocina, con tres quemadores y horno ▶ basculante, cuenta con una tapa que permitirá incrementar la zona de trabajo cuando no tengamos el fuego encendido.

Encima de la cocina hay tres armarios para guardar los utensilios culinarios. ▼



• DIMENSIONES CUBIERTA •

metros	largo	ancho	alto
Bañera popa	1,30	1,70	–
Bañera central	2,30	0,82	–
Bañera timonel	1,60	1,70	–
Altura brazolas	–	–	0,23
Bancada bañera babor	1,86	0,40	–
Bancada bañera estribor	1,86	0,40	–
Bancada bañera popa	0,86	0,31	–
Cofre bañera babor	0,67	0,40	0,37
Cofre bañera estribor	0,67	0,40	0,37
Cubierta central	1,72	1,00	–
Cubierta proa	1,92	1,32	–
Paso obenque/palo	–	0,98	–
Paso obenque/candeleros	–	0,40	–
Anchura pasillos laterales	–	0,58	–
Altura candeleros	–	–	0,62
Escotero Génova	3,44	–	–
Barra escota mayor	1,52	–	–
Diámetro rueda	1,60	–	–

El astillero, para esta unidad de 42 pies, nos ofrece cuatro opciones de distribución interior. En este caso nos encontramos con la de dos camarotes y un baño, después de desplazar un mamparo clásico de dos piezas



La cama del camarote de proa es de forma triangular y se presenta algo elevada para obtener una mayor anchura.



▲ El baño, con WC marino, sorprende por su ducha independiente de buen volumen.

decorado con madera de Sapeli Mahogany satinada y la cojinería es de Alcantara® de tono claro. El asiento de babor es en forma de L y recto el de estribor. Debajo de estos bancos encontramos las baterías y espacio para estiba. Varias estanterías completan la capacidad de almacenamiento del barco. Una mesa para comer, con el ala de estribor plegable y un pequeño botellero en su centro, nos permitirá disfrutar de unos distendidos momentos de relax con nuestros amigos. Más a popa, en el lado de estri-

bor, encontramos el rincón del navegante, con su asiento en el sentido de la navegación. Aquí es donde podremos controlar el panel eléctrico y la electrónica que deseemos instalar. En el lado de babor se ubica la cocina en forma de L, con doble fregadero en acero inoxidable y grifo de agua fría y caliente. Una cocina basculante de gas con horno y doble nevera, una clásica con acceso vertical y una segunda con acceso frontal, conforman el equipamiento del espacio culinario. Un armario con cubo de

basura incorporado, varias estanterías y cajones completan el mobiliario.

Junto a la cocina, también en babor tenemos el acceso al camarote de popa, con una gran cama doble y una zona de vestidor más pequeña que la de proa pero con un único gran armario de doble puerta.

El aseo ofrece una ducha independiente de gran tamaño, teniendo en cuenta la eslora de la

embarcación, e incluye un armario de doble puerta. En el área de la ducha contamos con el acceso al cofre de enormes dimensiones para estiba de material o de lo que gustemos. En otras versiones este cofre será el tercer camarote. ●

• OPINIÓN •

Puntos fuertes

- Sencillez manejo de las velas
- Iluminación y ventilación interior

A mejorar

- Sistema de agarre desde el agua
- Insonorización
- Cubredrizas



Este cofre interior, de inmensas dimensiones, es accesible desde la ducha del aseo y desde el cofre de bañera. En otras versiones de distribución constituirá el segundo camarote de popa.