

Faeton F360



Un **crucero** de altura



Se cuenta entre las estrellas de la renovada gama de Faeton. Esta 36 pies abre la puerta a un nuevo estilo de embarcación, inspirado de ideas de barco de gran eslora, pero con todo el detalle práctico e indispensable en un crucero familiar.

■ F. Sales

- Velocidad máxima, 30 nudos a 3.800 rpm
- Velocidad de crucero, 23,5 nudos a 3.200 rpm, con dos Cummins QSD 4.2 320i de 320 Hp Tiempo de planeo, 10 segundos
- Aceleración de 0 a 30 nudos, en 20 segundos
- Autonomía, en torno a las 170 millas a régimen máximo
- Precio, 231.900 euros, con Cummins QSD 4.2 320i de 320 Hp, y sin impuestos.



Faeton F360



1. La Faeton F360 ha marcado el nuevo estilo del astillero almeriense con una imagen renovada y unos interiores elegantes y funcionales.
2. La F360 es un crucero destinado a un programa familiar y deportivo que además cumple con unos niveles de elegancia y calidad que están por encima de lo que es habitual en barcos de esta eslora.
3. La maniobra de proa dispone de todo lo necesario, con un pozo grande y el correspondiente molinete de fondeo.



Es inevitable: cada vez se nota más la influencia del estilo de Astondoa en las Faeton. Desde que el grupo alicantino adquirió el astillero almeriense Faeton, estos diseños han dando un giro notable hacia una imagen de calidad, con formas modernas que reflejan un renovado espíritu en la marca. Ha costado un poco, eso sí, pero Faeton ha remontado su presencia, con un diseño totalmente renovado, sin duda heredado de la experiencia y maestría de Astondoa.

La F360 es un barco que en dos o tres años en catálogo ha evolucionado hasta haberse optimizado tanto en el proceso constructivo como en la decoración. Es un crucero que ofrece aspectos interesantes, entre los que hay que destacar la motorización, idónea para este modelo; la carena, robusta y de líneas muy marineras; y la habitabilidad de las cabinas, que se benefician del tipo de transmisión en V drive, lo que permite retrasar la posición de los motores para ganar más espacio a media eslora.

Es un barco bien proporcionado, de elegantes líneas, bien hecho y con el sello de Astondoa, que sin duda ha mejorado mucho aquel aspecto más sencillo que anteriormente tenían las Faeton.

Cubierta y bañera

La Faeton F360 se basa en el programa tradicional de un crucero familiar y deportivo con flybridge. La distribución de los espacios de bañera, los pasos laterales, la cubierta de proa y demás partes de la cubierta se reparten proporcio-

nadamente, de modo que cada área respeta la ergonomía exigible en un crucero de esta eslora. La bañera, por su parte, presenta un gran banco en forma de L que ocupa el espejo de popa y parte del costado, dejando el paso directo a la plataforma de popa. Esta pieza, que permite formar una dinete con la incorporación de una mesa es, no obstante, un opcional al que muchos no renunciarán. Además, este banco cuenta con cofres de estiba en su interior, espacio siempre necesario en un crucero familiar.



4 y 5. Además del solárium del flybridge la cubierta de proa puede adoptar grandes colchonetas para tomar el sol.

6. El sofá en L de la bañera es una pieza fundamental en este barco. Colocando la mesa del salón forma una dinete al aire libre.

7. La robustez de las puertas de inoxidable correderas de la cabina; la escalera de diseño, la espaciosa bañera de popa... son solo algunos detalles de la F360.

8. El sello de Astondoa está presente en la F360. Un ejemplo es este detalle del asidero de inoxidable.



La popa dispone de ducha, escala de baño y acceso directo, aunque no estaría de más que el espejo se vistiera con un portadefensas o cualquier otro elemento para que no quedara tan desnudo. Las cornamusas de popa quedan algo alejadas de la bañera y están inclinadas. Resultaría más cómodo que estuvieran horizontales y en la misma bañera, aunque se colocaran en el interior o fueran empotrables en la regala, como ocurre con otros barcos similares.

Los pasos laterales, semihun-

didados tipo walkaround, mantienen una anchura suficiente, pero como pasamanos se ha de recurrir al saliente superior de las ventanas laterales, que no es especialmente cómodo. El diseño aquí ha obviado un largo pasamanos que facilitaría el tránsito a la proa.

La zona delantera se puede cubrir con un magnífico solárium, formado por tres piezas, que en los días de viento muy fuerte exigen un sistema de fijación más fiable, porque se vuelan.

La maniobra de proa está muy

bien, equipada con molinete, buenos herrajes y gran capacidad en el pozo de anclas.

El flybridge es una zona importante en este barco, ya que amplía las posibilidades de su programa de modelo mediterráneo. El área abierta superior distribuye una dinete, convertible en un gran solárium, y el puesto de gobierno, muy retrasado, dejando al piloto bastante aislado. La escalera de la bañera al fly está muy bien resuelta y la tapa que cierra el fly es un elemento indispensable que se agradece.



9



10



11



12

9 y 10. Una de las grandes ventajas de la F360 es el espacio delantero del fly, con un solárium convertible en una estupenda dinete al aire libre.

11. El panel del puesto superior no es muy grande pero puede ubicar los equipos necesarios. El asiento del piloto carece de un respaldo, detalle fácil de solucionar.

12. El puesto de gobierno del fly es sencillo pero tiene lo necesario.

Está claro que si por una parte se consigue un formidable espacio en el fly, por la otra el precio pasa por retrasar el puesto de gobierno con una consola algo reducida. Pero vale la pena, más si añadimos un top bimini arriba para disfrutar de esta estancia al aire libre.

Exteriores muy racionales, sin errores en la distribución, que buscan la ergonomía y el confort y que, en gran parte, lo consiguen, sobre todo si se añaden los opcionales que propone el astillero.

Puestos de gobierno

Tanto arriba como abajo la conducción de la F360 es cómoda. Arriba, como hemos apuntado, el puesto de gobierno se ha retrasado todo lo que se ha podido con el fin de ganar espacio delante. Esto ha llevado a colocar una consola de gobierno bastante reducida, pero con un panel en que caben todos los indicadores, y un asiento monoplaza al que le añadiríamos un respaldo.

La ventaja es que la maniobra por popa en puerto queda dominada desde arriba, pero en

cuanto a visibilidad hacia proa, éste no permite ver más acá del pozo de anclas. No estaría de más un reposapiés para el piloto en este puesto.

En el interior, el puesto de gobierno, como es natural, presenta un equipamiento más completo, con un asiento cómodo, reposapiés, bien situado, frente a una consola a dos niveles en color marrón, con espacio para una pantalla multifunción, los indicadores Smart Craft de los Cummins y las palancas DTS electrónicas correctamente ubicadas.

No nos convence, sin embargo, que el volante quede con el mecanismo hidráulico sin integrar en el panel. Sobresale demasiado y no queda bonito. Además, el mismo volante debería contar con la imagen y calidad que corresponde a este modelo. También echamos en falta un asidero para el acompañante que vaya junto al piloto.

Al volante, el piloto disfruta de una excelente visibilidad, y los amplios ventanales laterales permiten ampliar a prácticamente un ángulo de 360 grados



13

13. A pesar de la inclinación del parabrisas, la altura de visión es notable desde el puesto de gobierno.



14

14. La consola interior, a dos niveles, en color marrón, distribuye ordenadamente toda la instrumentación del barco.

15. Las palancas electrónicas DTS permiten un gobierno suave y preciso de los dos Cummins. Además son ajustables en dureza.

16. La buena manga interior del salón posibilita una distribución racional de los diversos elementos que componen este espacio principal del barco.

17. Un detalle junto al parabrisas, a babor: una caja para cartas y un soporte con portavasos.



16



15



17

la visión. En la consola no falta una guantera, y la disposición de los interruptores del barco, el stick de la hélice de proa, y demás elementos del panel se han ordenado con inteligencia, como por ejemplo el compás, que se ha ubicado a media altura para no molestar en la visión frontal.

Puestos de gobierno, pues, bien diseñados, que solamente deben modificar algún detalle para acabar de rematarlos, pero que en todo caso permiten un gobierno cómodo y fácil del barco.

Interiores

El mobiliario en madera de teca rubia con el vengué distinguen los interiores de la Faeton F360. A ello se añade la luminosidad proporcionada por los grandes ventanales y el alto parabrisas, que realza la decoración. También contribuyen a la elegancia del conjunto las tapicerías en tonos muy claros y el suelo en símil de teca.

El espacio principal reparte una estupenda dinete a estribor cuya mesa es la misma que se coloca fuera, ante el sofá de la bañera.



Faeton F360



18



19



20



21

18. La dinete del salón es uno de los puntos fuertes del barco. Es amplia y se convierte en cama doble desplazando el respaldo del sofá. Fácil y práctico.

19 y 20. El mueble de la cocina, ubicado tras el asiento del piloto, presenta un equipamiento de lo más completo, con nevera eléctrica, microondas y vitrocerámica entre otros.

21. El asiento del piloto es ancho y cuenta con un cómodo respaldo. El acompañante, sin embargo, echará en falta un asidero junto a la consola.

22. El puesto de gobierno interior es cómodo, dispone de reposapiés y disfruta de una excelente visibilidad.

Este gran sofá en U que abarca la banda de babor se ha diseñado de forma que para convertirse en una litera doble basta con desplazar ciertas piezas del asiento y respaldo sin mayor trabajo, pudiendo prescindir de la mesa y de piezas embarazosas. Ingenioso, práctico y fácil de transformar. El lado opuesto está ocupado por un mueble de cocina muy completo, con nevera eléctrica, microondas, vitrocerámica (de serie y de gas opcional), fregadero de inox, cajones y armarios. La tele, opcional, se coloca en la parte superior de la cocina.

La zona de proa está ocupada por dos cabinas dobles, espaciosa, decoradas con la exquisitez de un gran yate, y bien equipadas. Aquí también se nota la intervención de Astondoa en la

búsqueda de soluciones con el fin de optimizar los espacios y realzar la imagen del barco.

Lo más destacable en este aspecto es el espacio que ha ganado la cabina central al contar con transmisiones V drive. Un metro con los motores más a popa supone poder colocar una cabina más holgadamente, ocupando toda la manga del barco, y con mayor profundidad y altura.

La cabina de proa, por su parte, presenta una cama de matrimonio grande, con ropero, cajones, luces de lectura, estantes y escotilla cenital. Y por último el aseo completo, con ducha independiente con mampara de metacrilato, inodoro, lavabo y un mueble en teca y vengué siguiendo el resto de la decoración del barco.

Finalmente recordar que el ac-



22



23



24

23. El camarote de proa no tiene misterios: elegante, espacioso, luminoso y bien equipado.

24. El gabinete del aseo incluye una ducha independiente y el mobiliario en vengué y teca tintada, como el resto del barco.

25. La cabina situada a media eslora ha ganado espacio gracias a las transmisiones de tipo V drive que permiten ubicar los motores más a popa.

26. Los dos Cummins QSD 4.2 320i de 320 Hp son la potencia idónea para esta eslora de diez metros que desplaza casi nueve toneladas.



25



26



ceso a los motores se puede llevar a cabo desde el mismo piso del salón o desde la bañera de popa, lo que facilitará las tareas de mantenimiento regulares o las intervenciones por parte de los mecánicos.

Interiores de alta calidad, con acabados muy próximos a los de un megayate (otra vez Astondoa), elegantes, confortables, y con una carpintería que muchas marcas envidiarán.

Navegación y conclusiones

La carena de esta F360 Fly esta hecha para navegar confortablemente. Es un casco de planeo pero con una buena V en la proa, basada en un diseño en el que ha colaborado el gabinete de la firma Astondoa, grupo propietario de Faeton.

Y esto se nota, tanto en los interiores y las formas exteriores, como en la obra viva, que favorece un notable comportamiento del barco. Navegar en condiciones de mar llana y brisa no añade mérito alguno. Pero en este caso, con marejada y vientos fuertes, la F360 demostró, a pesar de las duras condiciones, que posee un casco robusto, que apenas pantoquea, equilibrado y con todas las virtudes de un diseño marinero de verdad. Lo habitual en los cruceros de esta eslora es que sean bastante planeadores para que con menos motor alcancen mayor velocidad. No es el caso de esta F360, que con los dos Cummins QSD 4.2 320i encuentra su mejor potencia, aunque en este caso sea la máxima que instala

el astillero. Preferimos los dos 320 de Cummins a potencias inferiores porque la máxima de 30 nudos a 3.800 rpm no es excesiva para un modelo de este tipo. Además, si consideramos un buen régimen de crucero, entre los 23 y los 25 nudos y las 2.300 y las 3.500 rpm, entonces tenemos que los QSD 4.2 320i resultan idóneos.

Por lo tanto tenemos un buen casco y la potencia ideal para este barco, pero no nos parece correcto que los flaps, que son un elemento casi indispensable en este modelo, sean opcionales. Y la hélice de proa también. Por otra parte, en esta unidad la bomba del hidráulico del volante no quedaba empotrada en la consola de gobierno y afeaba el conjunto. Además la direc-



Faeton F360

ción iba un poco dura. Son pequeños inconvenientes que se pueden corregir fácilmente pero que estaban pendientes.

Por lo demás la transmisión invertida FZ (V drive) es ideal para este barco porque permite ganar un buen espacio (casi un metro) de habitabilidad en la eslora, permitir la ubicación de los motores más a popa.

Buena visibilidad, manejo de las palancas electrónicas DTS formidable, asiento fijo, pero cómodo y, en general, un comportamiento francamente bueno ante olas de más de un metro de altura, con marejada establecida y viento de más de 15 nudos.

En salida, con las palancas a fondo, el barco planea en 10 segundos, y en 10 más se pone al tope de 30 nudos. Con la mar por aleta la F360 no pierde la estabilidad direccional, lo que significa que si no dispone de una sobrequilla, la pala del timón tiene buenas dimensiones y permite mantener muy bien el rumbo.

Barco interesante, que se ha mejorado en sus tres años de vida, optimizado en la construcción, en no pocos detalles de la decoración y en las instalaciones. Ahora la mano de Astondoa en Faeton se deja notar en la mejora de la calidad del producto en general, en el diseño y por la adopción de buenas soluciones, algunas prácticas y originales. ■

Características

Eslora total:	10,70 m
Eslora de casco:	9,99 m
Manga:	3,75 m
Calado:	0,74 m
Desplazamiento:	8.500 kg
Gama de motorizaciones:	2x300 Hp Volvo Penta D4; 2x260 Hp Yanmar 6BY; 2x320 Cummins QSD4.2 320i
Dep. combustible:	800 l
Dep. agua:	220 l
Categoría de navegación:	B
Plazas:	12
Constructor:	Faeton Yachts (www.faeton.es)
Precio:	231.900 euros, con Cummins QSD 4.2 320i de 320 Hp, y sin impuestos.

Motores

Marca y modelo:	Cummins QSD 4.2 320i
Potencia:	320 Hp (235 kW)
Tipo:	interiores turbodiesel common rail
Cilindros:	6 en línea
Cubicaje:	4.200 cc
Rpm máx.:	3.800
Peso:	460 kg

Condiciones de la prueba

Personas a bordo:	7
Combustible:	50%
Agua:	60%
Estado de la mar:	de marejadilla a marejada y viento fuerza seis a siete.



27

27. Con los dos Cummins QSD 4.2 320i la F360 es capaz de alcanzar los 30 nudos en las peores condiciones de mar y viento. Pero para mantener un buen régimen de crucero bastan los entre los 23 y los 25 nudos y las 2.300 y las 3.500 rpm.



A destacar

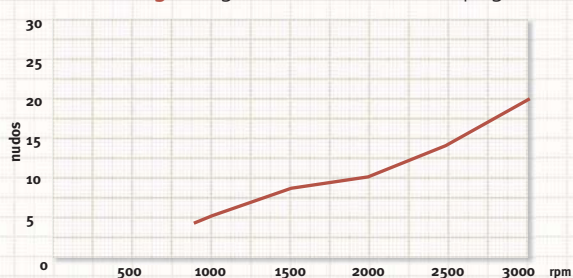
- ✓ Formas de carena muy marinera.
- ✓ Diseño, nivel de acabados y detalles a la altura de un barco de gama alta.
- ✓ Interesante por la habitabilidad obtenida al tener V drive.



A mejorar

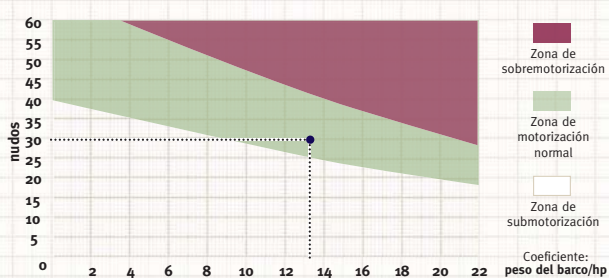
- ✓ Falta un asidero para el acompañante en el puesto interior.
- ✓ El piloto en el fly no tiene respaldo.
- ✓ Los flaps son opcionales.

FAETON F360 2x320 HP CUMMINS QSD 4.2 320i



Tiempo de planeo: 10 segundos
Aceleración de 0 a máx.: 20 segundos
Autonomía: en torno a las 170 millas a régimen máximo

MOTORIZACIÓN EN CASCOS DE PLANE0



Este gráfico nos permite apreciar si la potencia de los dos motores Cummins QSD 4.2 320i de 320 Hp de la Faeton F360 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.