

# Faeton F300 Fly Hybrid



# Una **opción** **interesante**



Es la innovadora apuesta de Faeton por la motorización híbrida, opción pionera de esta marca nacional que propone un programa de navegación de crucero combinado con la propulsión eléctrica, adecuada para determinada pesca en silencio, la maniobra en puerto o travesía tranquila con notable autonomía.

■ F. S.

- Velocidad máxima, 26 nudos a 3.800 rpm
- Velocidad de crucero, 21 nudos a 3.350 rpm, con un CMD QSD 4.2 de 350 Hp
- Tiempo de planeo, 17 segundos
- Aceleración de 0 a 27,6 nudos, en 30 segundos
- Autonomía, en torno a las 140 millas a régimen máximo.
- Precio, 148.000 euros, con un CMD QSD 4.2 de 350 Hp, y sin impuestos.



# Faeton F300 Fly Hybrid



1. Estable y con buena manga, la F300 es un crucero de altas prestaciones que destaca por su elegancia de líneas y calidad constructiva.
2. La opción híbrida concede mayores prestaciones en una eslora que puede combinar la potencia de un motor eléctrico con uno de combustión.
3. No se puede ocultar que la impronta de Astondoa en la Faeton F300 determina con elegancia la renovada imagen de la marca de Almería.
4. La proa está perfectamente equipada, y los herrajes bien dimensionados.



Tres son los modelos que integran la gama Cruiser de Faeton, la F-300, F360 y F380, firma con una larga experiencia y tradición en los cruceros de pesca paseo y deportivas abiertas que, hace unos tres años, fue adquirida por el Grupo Astondoa. En este tiempo Faeton ha renovado profundamente su imagen, de tal modo que el estilo refleja perfectamente la impronta de Astondoa. Los detalles de calidad, especialmente en la carpintería y las piezas de inoxidable; los acabados, tanto de la fibra como en las instalaciones; o sencillamente, el di-

seño, reflejan una mejora muy sustancial con respecto a otros modelos de la marca almeriense de hace tan solo cinco años. La Faeton F300 Fly Hybrid representa un punto de inflexión en la historia de este astillero. Es un crucero pensado para la navegación deportiva y familiar con no pocas prestaciones adaptables a la pesca. La opción de un motor eléctrico Master-volt de 7,4 kW adaptado al diésel CMD QSD 4.2 de 350 Hp supone una opción interesante ya que aporta mayor fiabilidad, permite horas de navegación sin consumo de combustible, aunque sea por debajo de los

seis nudos, y evita todo tipo de emisiones y ruidos. En cuanto a distribución, aprovechamiento de espacios, ergonomía de más aspectos generales, la F300 resuelve bien las posibilidades en su eslora que, además, evita la matriculación por sus 7,99 metros de eslora de casco. Diseño inspirado en las más modernas tendencias, con el inevitable toque de Astondoa, bien hecho y con alguna solución interesante.

## Cubierta y bañera

Las proporciones de la zona abierta en la F300 son muy racionales. Nada es excesivo

ni queda corto en la cubierta de este crucero, ni incluso el limitado espacio del flybridge, que mantiene los mínimos. La popa presenta una plataforma correcta, con entrada directa a la bañera, ducha y escala de baño. Destaca la puerta de inoxidable, un alarde de diseño que se complementa con la escalera del fly, plegable, para permitir la apertura de la cámara de motores. El respaldo acolchado, sobre la regala, el banco en forma de L (opcional 1.400 euros), ocupando parte de la banda de estribor, y las cornamusas dispuestas en la parte exterior, recalcan



5



6



7



8



9

5. Las colchonetas del solárium de proa son muy mullidas pero necesitan fijaciones más seguras.
6. Los detalles en inoxidable refuerzan el diseño del barco y están presentes en varias partes del barco.
7. Uno de los mejores ejemplos de la combinación entre el inoxidable y el diseño es la escalera del fly, plegable, para facilitar la apertura de la cámara de motores.
8. En la bañera de popa se puede formar una estupenda dinete con el banco en forma de L.
- 9 y 10. El puesto de gobierno en el fly es opcional. Este espacio resultará útil para los amantes de la pesca o de la conducción al aire libre.

este nuevo estilo de Astondoa en Faeton.

Los pasos laterales, bien protegidos por los candeleros altos, carecen sin embargo, de pasamanos a lo largo del fly. La cubierta de proa se puede ocupar con un gran solárium cuyas fantásticas colchonetas (opcional 650 euros) necesitan mejorar el sistema de fijaciones porque vuelan cuando hay fuertes vientos. La maniobra de proa, con un buen pozo de fondeo, molinete y herrajes adecuados, completan esta zona del barco ante un balcón cerrado.

El fly en este barco es un valor añadido. Su justa superficie soluciona con acierto el segundo puesto de gobierno, homologado para solamente dos personas o una carga no superior a los 150 kilos. No obstante, la parte delantera del puente superior puede aprovecharse como se-

gundo solárium (colchonetas opcionales 650 euros).

Exteriores muy bien resueltos para esta eslora, con una imagen elegante y moderna.

### Puestos de gobierno

El puesto de gobierno en el fly es un opcional de 5.000 euros, pero que seguramente será recomendable para los aficionados a la pesca o para los amantes de gobernar al aire libre. La consola arriba es sencilla pero dispone de todo lo necesario, con la palanca electrónica de CMD y los indicadores correspondientes del motor. Sin embargo, aquí arriba no se ha previsto ni el mando ni el sistema de indicadores del motor eléctrico, que solamente se gobierna desde el interior.

En cuanto al puesto de gobierno interior este necesita un par de pequeñas modificaciones.



10



# Faeton F300 Fly Hybrid



11



12



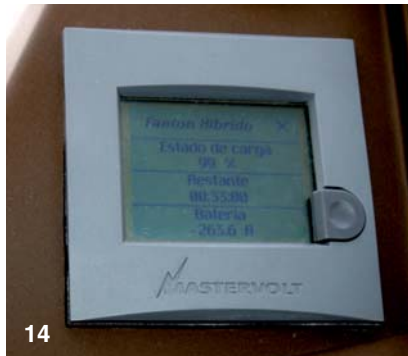
13

11. El puesto de gobierno interior guarda bajo el asiento la nevera eléctrica de la cocina.

12. El panel de instrumentación requiere un cierto reordenamiento de los elementos que lo integran.

13 y 14. Indicador del motor Mastervolt con las revoluciones y el consumo. Y el de indicador de carga de las baterías.

15. El salón, luminoso y bien aireado, evidencia la elegancia de una decoración de alto nivel, con maderas nobles combinadas con buen gusto.



14



15

Por una parte el asiento es bajo, inconveniente que tiene fácil solución elevándolo; y por otro lado el cuadro eléctrico, desprotegido, con todos los interruptores al descubierto y ubicado en la parte baja, junto a la rodilla derecha del piloto, es fácil de tocar. Resulta molesto y poco seguro. Solamente falta una tapa de metacrilato.

La consola es correcta, deja espacio en el centro en el panel elevado para una pantalla multifunción, y reparte, con más o menos acierto el resto de los indicadores, como la relojería

Smart Craft de CMD, el mando de la hélice de proa, el indicador del Mastervolt eléctrico, los pulsadores de los flaps (opcionales 1.250 euros)... Un poco galimatías. Falta orden y algo de racionalidad. Además, la palanca DTS electrónica, que es una maravilla, está tan lejos del piloto que no se puede adelantar hasta el fondo si no se levanta uno. En definitiva, hay que reordenar todo el panel.

La ventana lateral practicable asegura una buena ventilación, pero la radio VHF con el micro

colgado en el lateral del panel necesita una nueva ubicación. Puesto de gobierno a modificar en algunos detalles, pero con buena visibilidad, dotado de reposapiés y correctamente equipado.

## Interiores

La luz y buena ventilación son dos puntos a favor en este barco, que además es espacioso y está bien aprovechado. En pocas esloras de esta talla encontramos una dinete a babor, mueble de cocina completa junto a la entrada (fregadero de

inox, vitrocerámica, microondas y nevera bajo el asiento del piloto) y, en la proa una planta que reparte dos cabinas dobles y un aseo completo independiente. Cuatro plazas cómodas para pernoctar y una decoración y acabados de alto nivel, al estilo de Astondoa.

Son unos interiores elegantes que además permiten formar una litera doble adicional en el espacio de la dinete (opcional de 1.000 euros), y que brindan todo lo necesario para la vida a bordo con un alto nivel de confort. El aseo independien-



16

16. La dinete del salón se puede convertir en cama doble.

17. El mueble de la cocina integra de serie todos los elementos necesarios.

18 y 19. La cabina de proa presenta una cama doble que se abre en V. Disfruta de buena estiba y no falta el armario ropero ni la escotilla cenital.

20 y 21. La cabina doble de popa se beneficia del tipo de transmisión en V drive del motor.

22. El aseo independiente es correcto, práctico y muy funcional, realizado en contramolde de fibra.



17



18



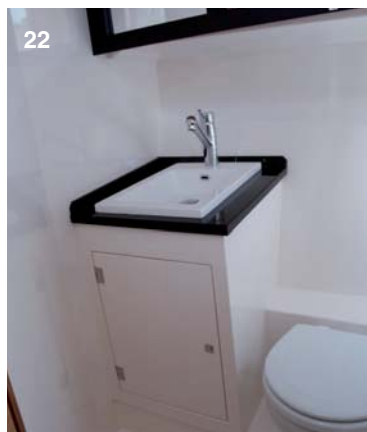
19



20



21



22

te dispone de ducha y lavabo e inodoro (eléctrico opcional 700 euros). La cabina de proa, con doble cama de apertura en V convertible en matrimonio, dispone de buena estiba y armario ropero; y la segunda cabina, con armario ropero también, ofrece dos plazas más para dormir.

Como decimos, en general, los interiores son de calidad, bonitos, espaciosos en los distintos compartimientos y bien ventilados, adecuados a las necesidades de un crucero de estas características.

### Navegación y conclusiones

Cada barco tiene su mar adecuada a la prueba de sus prestaciones. En el caso de la

F300 nos encontramos con unas condiciones próximas al límite, con marejada, mar de fondo y viento con velocidades superiores a los 20 nudos. Casi resultó imposible meter el gas a fondo, pero al final el viento amainó y se pudo probar satisfactoriamente. Esto nos demostró que el casco de la F300 es realmente sorprendente por su aguante. Con un solo motor Cummins Mer-Cruiser Diesel QSB de 350 Hp el barco es capaz de alcanzar los 26 nudos de punta manteniendo una buena estabilidad. La capacidad de giro es muy buena y el sistema de dirección de asistida está muy bien ajustado. En salida le cuesta poco planear ya que necesita 17 segundos; ya para



# Faeton F300 Fly Hybrid

alcanzar la máxima de 26 nudos a 5.800 rpm requiere 30 segundos. No obstante, a régimen de crucero de unos 21 a 22 nudos a unas 3.350 rpm, el barco es muy silencioso y su consumo se sitúa en los casi 60 litros a la hora.

Pero uno de los puntos fuertes de la F300 es la opción de la propulsión eléctrica, asegurada por un Mastervolt de 7,4 kW de potencia que permite mantener los 5,7 nudos a 1.000 rpm. Esta alternativa es interesante para quienes deseen practicar cierto tipo de pesca, como el curricán, o navegar en travesía tranquila, o maniobrar en puerto con silencio y comodidad (hélice de proa eléctrica opcional de 2.700 euros).

Por lo demás, el astillero ofrece la alternativa con uno o dos motores, y en este caso la transmisión por eje en V drive permite retrasar el motor más hacia popa para ganar habitabilidad en la segunda cabina. Una solución con cierto riesgo pero inteligente en esta eslora, ya que el motor tan atrás en un barco tan pequeño obliga a compensar pesos.

Un buen diseño, marinero, confortable, elegante y bien hecho, con detalles por modificar, especialmente en la consola de gobierno, que no cuesta nada racionalizar. Los flaps son necesarios en este barco pero la potencia del 350 Hp sin ser exagerada es suficiente. ■



23 y 24. Dos vistas de la cámara de motores con CMD QSB 4.2 de 350 Hp con la correa de transmisión al Mastervolt de 7,4 kW

25. Con el Cummins de 350 Hp la F300 es capaz de superar holgadamente los 26 nudos de máxima en buenas condiciones de mar. Con las peores mantiene los 26 nudos o un crucero de 22 a 23 nudos.



## Características

<b>Eslora total:</b>	8,65 m
<b>Eslora de casco:</b>	7,99 m
<b>Manga:</b>	3,10 m
<b>Calado:</b>	0,71 m
<b>Desplazamiento:</b>	5.500 kg
<b>Gama de motorizaciones:</b>	uno de 300 Hp a 350 Hp, o dos de 220 Hp
<b>Dep. combustible:</b>	400 l
<b>Dep. agua:</b>	150 l
<b>Plazas:</b>	8
<b>Categoría de diseño:</b>	B
<b>Constructor:</b>	Faeton Yachts, S.L. (www.faeton.es)
<b>Precio:</b>	148.000 euros, con un CMD QSD 4.2 de 350 Hp, y sin impuestos.

## Motores

<b>Marca y modelo:</b>	Cummins MerCruiser Diesel QSD 4.2-350
<b>Potencia:</b>	350 Hp (257 kW)
<b>Tipo:</b>	interior turbodiésel common rail
<b>Cilindros:</b>	6
<b>Cubicaje:</b>	4.200 cc
<b>Rpm máx.:</b>	3.800
<b>Peso:</b>	460 kg
<b>Marca:</b>	Mastervolt
<b>Potencia:</b>	7,4 kW a 4 V

## Condiciones

<b>Personas a bordo:</b>	6
<b>Combustible:</b>	50%
<b>Agua:</b>	40%
<b>Estado de la mar:</b>	marejadilla a marejada, con mar de fondo y viento fuerza 5.



## A destacar

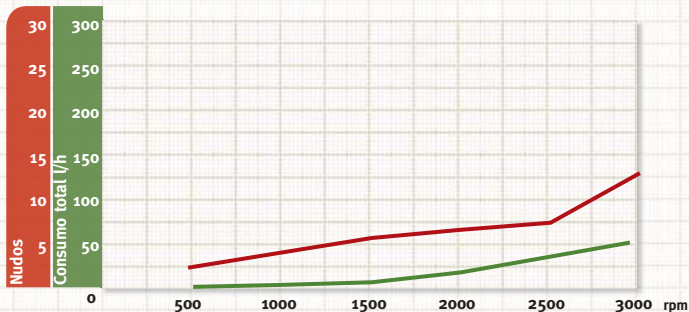
- ✓ Buena adopción del sistema híbrido.
- ✓ Estilo, diseño y buenos acabados.
- ✓ Carena capaz de soportar muy bien malas condiciones de mar.



## A mejorar

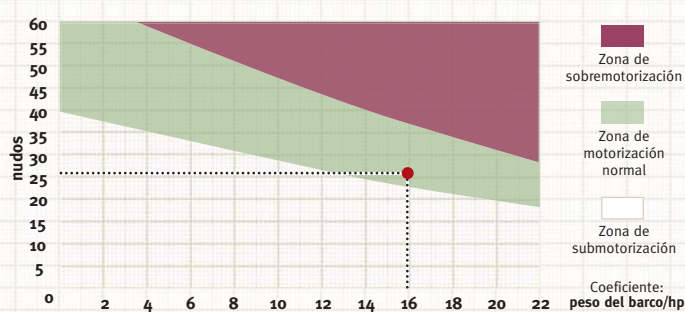
- ✓ Ergonomía mejorable en el puesto de gobierno.
- ✓ El cuadro eléctrico debe protegerse con una tapa.
- ✓ Se echan en falta unos pasamanos superiores en los pasos laterales.

## FAETON F300 FLY HYBRID 350 HP CMD QSD 4.2-350



**Tiempo de planeo:** 17 segundos  
**Aceleración de 0 a máx.:** 30 segundos  
**Autonomía:** en torno a las 140 millas a régimen máximo.

## MOTORIZACIÓN EN CASCOS DE PLANE0



Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Cummins MerCruiser Diesel QSD 4.2-350 de 3650 Hp de la Faeton F300 Fly Hybrid 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.