

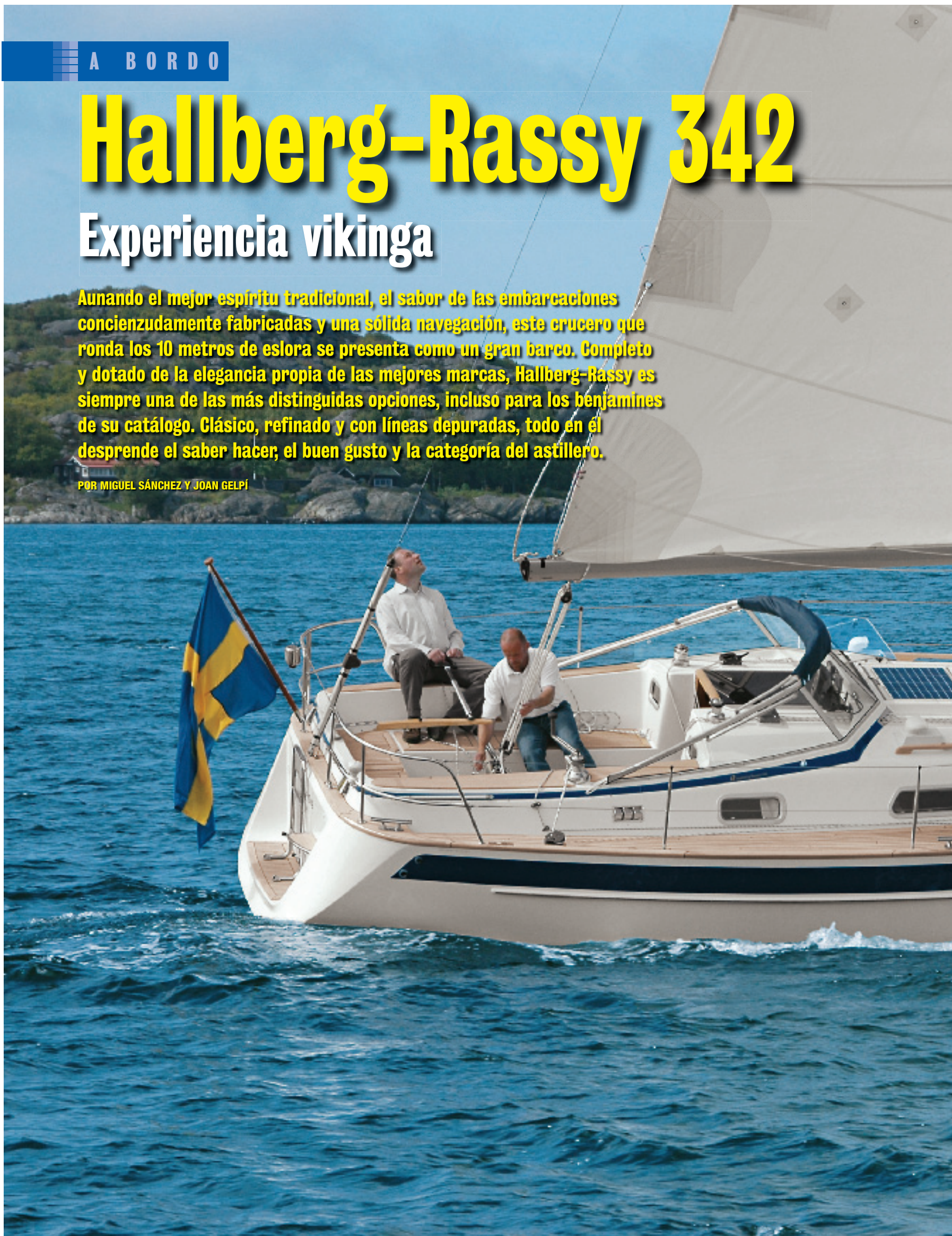
A B O R D O

# Hallberg-Rassy 342

## Experiencia vikinga

Aunando el mejor espíritu tradicional, el sabor de las embarcaciones concienzudamente fabricadas y una sólida navegación, este crucero que ronda los 10 metros de eslora se presenta como un gran barco. Completo y dotado de la elegancia propia de las mejores marcas, Hallberg-Rassy es siempre una de las más distinguidas opciones, incluso para los benjamines de su catálogo. Clásico, refinado y con líneas depuradas, todo en él desprende el saber hacer, el buen gusto y la categoría del astillero.

POR MIGUEL SÁNCHEZ Y JOAN GELPÍ





| • HALLBERG-RASSY 342 •            |                   |
|-----------------------------------|-------------------|
| Programa                          | crucero           |
| Eslora de casco                   | 10,32 m           |
| Manga máxima                      | 3,42 m            |
| Calado                            | 1,82 m            |
| Desplazamiento                    | 5.300 kg          |
| Sup. vélica en ceñida             | 60 m²             |
| Plazas en litera                  | 4 + 2             |
| Motor unidad probada              | Volvo Penta 30 CV |
| Velocidad crucero (motor)         | 5,1               |
| Capacidad de combustible          | 165 l             |
| Capacidad de agua potable         | 265 l             |
| Aguas residuales                  | 50 l              |
| Diseño                            | Germán Frers      |
| Importador                        | Eurosail          |
| Precio F.F. sin IVA sin impuestos | 154.400 €         |



La media eslora de la embarcación ya deja entrever sus posibilidades de crucero a simple vista, con un casco y cabina voluminosos y una protegida bañera.

• PRESTACIONES VELA •

| Rumbo          | Vto. real nudos | Veloc. nudos |
|----------------|-----------------|--------------|
| Ceñida         | 19              | 6,4          |
| Descuartelar   | 16              | 7,3          |
| Través         | 17              | 7,9          |
| Largo          | 15              | 7,3          |
| Popa (sin spi) | 18              | 7,1          |

La historia de Hallberg-Rassy como tal empezó en 1972 en Suecia, pero en realidad se remonta a bastante más lejos en el tiempo. Se trata de recorridos paralelos por la náutica en las que dos personas acabaron encontrándose para, de alguna forma, unir sus esfuerzos sin llegar a ser socios. Son las vivencias y destinos de Harry Hallberg y Christophe Rassy.

El primero abrió su propio astillero en 1943 tras trabajar en la construcción de barcos desde los 14 años. El negocio funcionó bien y creció, por lo que se trasladó hasta Ellös -su actual emplazamiento- para contar con mejores y mayores instalaciones. Años

más tarde, el segundo ganó experiencia trabajando en reconocidos astilleros para, finalmente, establecerse por su cuenta en el mismo momento en que Hallberg vendía su primer astillero. Rassy lo compró y pudo consolidar su proyecto. Era el año 1965 y hasta 1972 ambos fueron competidores. Otra definitiva coincidencia en el tiempo fue la retirada de Hallberg, y de nuevo compró Rassy el negocio a su hasta ahora competidor, manteniendo también su ya reconocido y valorado nombre. Así se constituyó la factoría bajo el nombre de Hallberg-Rassy.

Actualmente se trata de una marca de reconocido prestigio internacional con unidades nave-

gando por todo el planeta. Lejos de lo que se entiende por producción en serie, la aceptación por parte de los armadores, el éxito y la valoración internacional conseguidos y su elegancia clásica bajo un programa de crucero ilimitado confirman que el concepto Hallberg-Rassy es correcto y perdura en el tiempo. Con una producción muy detallada, la premisa en todas y cada una de las embarcaciones es la navegación confortable para largas singladuras, adaptándolas a las necesidades concretas de cada armador.

Este Hallberg-Rassy 342 es una de las últimas creaciones del astillero, en colaboración con el diseñador Germán Frers.

• HALLBERG-RASSY 342 •

|                                      |                   |
|--------------------------------------|-------------------|
| Programa                             | crucero           |
| Eslora de casco                      | 10,32 m           |
| Eslora de flotación                  | 9,09 m            |
| Manga máxima                         | 3,42 m            |
| Calado                               | 1,82 m            |
| Desplazamiento                       | 5.300 kg          |
| Lastre                               | 1.950 kg          |
| Relación lastre / desplazamiento (%) | 36,80 %           |
| Sup. vélica en ceñida                | 60 m²             |
| Plazas en litera                     | 4 + 2             |
| Camarotes dobles                     | 2                 |
| Aseos                                | 1                 |
| Motor de la unidad probada           | Volvo Penta 30 CV |
| Transmisión                          | sail drive        |
| Velocidad de crucero (motor)         | 5,1               |
| Capacidad de combustible             | 165 l             |
| Capacidad de agua potable            | 265 l             |
| Aguas residuales                     | 50 l              |
| Diseño                               | Germán Frers      |
| Precio versión estándar              | 149.900 €         |

|           |                   |
|-----------|-------------------|
| Astillero | Hallberg-Rassy    |
|           | Eurosail          |
|           | Tel.: 937 928 584 |



Su considerable desplazamiento en su eslora no es sinónimo de menos rendimiento, sino que la embarcación procura fáciles y ágiles maniobras. La virada no reviste dificultad alguna

| • LA PRUEBA •                           |                       |
|-----------------------------------------|-----------------------|
| Cielo                                   | despejado             |
| Mar                                     | rizado                |
| Viento en prueba                        | 17 nudos              |
| Viento máximo en prueba                 | 19 nudos              |
| Personas a bordo                        | 4                     |
| Depósito de combustible                 | lleno                 |
| Depósito de agua                        | 90%                   |
| Localización                            | Ellös (Suecia)        |
| • MOTORIZACIÓN EN PRUEBA •              |                       |
| Tipo                                    | intraborda            |
| Marca                                   | Volvo Penta           |
| Modelo                                  | D1-30                 |
| Sail Drive                              | sí                    |
| Hélice                                  | plegable de 3 palas   |
| Nº Motores                              | 1                     |
| Combustible                             | gasóleo               |
| Potencia al eje                         | 27,3 CV               |
| Potencia al cigüeñal                    | 28,4 CV               |
| Cilindros                               | 3                     |
| Cilindrada                              | 1.130 cm <sup>3</sup> |
| Régimen nominal                         | 2.800-3.200 rpm       |
| Alternador                              | 14 V / 115 A          |
| Peso                                    | 158 kg                |
| Volvo Penta España<br>Tel.: 917 680 651 |                       |

| • PRESTACIONES MOTOR •             |     |
|------------------------------------|-----|
| <b>RPM 3.000 (máxima)</b>          |     |
| Velocidad nudos                    | 7,0 |
| dB Bañera                          | 75  |
| dB Salón                           | 74  |
| dB Proa                            | 67  |
| dB Popa                            | 76  |
| <b>RPM 2.000 (crucero)</b>         |     |
| Velocidad nudos                    | 5,1 |
| dB Bañera                          | 72  |
| dB Salón                           | 70  |
| dB Proa                            | 64  |
| dB Popa                            | 75  |
| <b>RPM 750 (ralenti embragado)</b> |     |
| Velocidad nudos                    | 1,2 |
| dB Bañera                          | 61  |
| dB Salón                           | 60  |
| dB Proa                            | 54  |
| dB Popa                            | 62  |

Con una producción muy detallada, la premisa en todas las embarcaciones es la navegación confortable para largas singladuras, adaptándolas a las necesidades

### Navegación

En Ellös, la sede del astillero, pudimos probar esta embarcación en el mar que la ha visto nacer, con unas fantásticas condiciones para la navegación. El mar estaba rizado y el día totalmente despejado, con viento fresco con rachas de hasta 20 nudos que aconsejaron tomar un rizo en la mayor y enrollar parte del génova.

El motor instalado era, como no podía ser de otra forma, de la también marca sueca Volvo Penta, concretamente de 30 CV de potencia, con transmisión ➡

El Hallberg-Rassy 342 demostró con diferentes condiciones de viento una muy buena adaptación al medio, proporcionando en cualquiera de ellas nobles dotes marineras y fáciles respuestas a la caña.



y sorprende, incluso con poco viento, por su velocidad de ejecución.



La estabilidad lateral es otra de las notables características en el mar, brindando una gran suavidad al pasar las olas.



▲ El paso en la cubierta lateral queda definido a la altura del palo por los cadenotes, separados en esta ocasión. Entre ambos corre el escotero de la vela de proa.

Las cubiertas laterales, forradas en teca hasta proa, ofrecen un paso sencillo para el movimiento. La cabuyería discurre por el interior de la misma y diferentes asideros y pasamanos aseguran más nuestra tránsito.



**El timonel puede sentir fácilmente la embarcación a la caña, que se mostró muy sensible, demostrando un buen diseño acompasado con una quilla con bulbo**

El triángulo de proa configura un piso totalmente plano y libre de posibles tropiezos. Tan sólo en las proximidades de la maniobra de fondeo encontramos el molinete eléctrico a la vista y la correspondiente botonadura.



#### • APAREJO / EQUIPO EN PRUEBA •

|                    |                               |
|--------------------|-------------------------------|
| Tipo               | fraccionado                   |
| Crucetas           | 2, retrasadas                 |
| Burdas             | no                            |
| Jarcia firme       | de cable, discontinua         |
| Obenques           | altos + bajos + medios        |
| Backstay           | central hidráulico con maneta |
| Babystay           | no                            |
| Stay de trinqueta  | no                            |
| Lazy-jacks         | sí                            |
| Lazy-bag           | no                            |
| Rizos              | sí, 2                         |
| Enrollador génova  | sí, Seldén Furlex 200S        |
| Enrollador mayor   | no                            |
| Mordazas/Stoppers  | sí, 8 Spinlock                |
| Winches            | sí, 4 Lewmar ST               |
| Escoteros génova   | Lewmar                        |
| Barra escota       | Lewmar                        |
| Génova             | Elvström Sobstad              |
| Mayor              | Elvström Sobstad              |
| Spinnaker          | no                            |
| Tangón             | no                            |
| Maniobra spinnaker | no                            |
| Timón de caña      | sí                            |
| Timón de rueda     | opcional                      |
| Poleas y reenvíos  | Lewmar                        |
| Palo y botavara    | Seldén                        |

saildrive y hélice plegable de tres palas. La velocidad mínima para encarar nuestro amarre es de 1,2 nudos, mientras la velocidad de crucero se establece a 2.000 vueltas con 5,1 nudos. Demandando toda la potencia llegamos a los 7 nudos, con una sonoridad en bañera de 75 decibelios. La maniobrabilidad resultó libre de problemas, con una pronta respuesta al mando del motor y la caña.

Con las velas izadas -aunque no completamente- percibimos una sorprendente agilidad, casi impropia en aquellos barcos totalmente enfocados al crucero, con mayores pesos, menores respuestas y unas líneas de agua que priman los volúmenes para

el confort a bordo que los estrictos rendimientos en navegación. Además, la maniobra resultó fácil y, por tanto, el gobierno relativamente sencillo. El timonel puede sentir fácilmente la embarcación a la caña, que se mostró muy sensible y transmite con efectividad nuestras instrucciones a través de su timón, demostrando un buen diseño acompasado con una quilla con bulbo para rebajar el centro de gravedad.

En ceñida el comportamiento es bueno y las respuestas acorde a la calidad y programa de la embarcación, pero la navegación destaca más en rumbos abiertos. Así, al través y al largo obtendremos los mayores rendimientos, la mejor comodidad y las velocidades más altas. Con 19 nudos de viento real en ceñida estabilizamos la navegación en 6,4 nudos. Al abatir la intensidad del viento bajó ligeramente y al descuartelar, con 16 nudos de real, superábamos con facilidad los 7 nudos. Recibiendo el viento por el costado, de través, registramos nuestras mayores cotas de velocidad, rozando los 8

nudos con 17 de viento. Al largo pueden superarse estos datos, pues con una disminución hasta los 15 nudos en el viento real pudimos situar nuestra navegación en 7,3 nudos. También en empopada conservamos unos buenos registros, no bajando de los 7 nudos sin izar el spi, si bien el viento había subido en intensidad hasta los 18 nudos de real. Para la navegación, la distribución exterior juega un beneficioso papel, con una fácil colocación de todos los elementos que intervienen en la misma para su mejor utilización. En este sentido, destaca la importancia en el confort, premisa de diseño en la cubierta y maniobra.

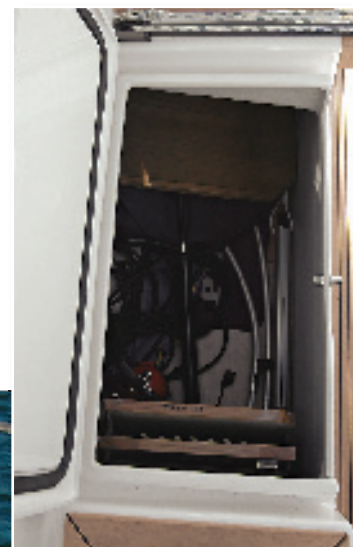
### Cubierta, maniobra y aparejo

Este sloop está arbolado con palo y botavara de aluminio de la marca Seldén, fraccionado y con dos pisos de crucetas retrasadas. La jarcia firme es de cable discontinua y el backstay es central, con sistema de tensión hidráulico manual. Para el más rápido y fácil izado de las velas contamos ➔



▲ El piano y la electrónica quedan tras el parabrisas, que puede aumentar su protección con la extensión de la capota antiroces hasta el tambucho. Bien custodiada, esta electrónica queda sin embargo demasiado alejada.

En estribor se encuentra el mayor cofre de estiba de los exteriores, no estando presente en babor para su beneficio en el interior como cabina de popa. En él almacenaremos ordenadamente, además de otros pertrechos y elementos, la mesa exterior plegable.



La bañera queda dividida por la barra de escota de la mayor, y permite montar una mesa para asistarnos en los momentos de ocio, fondeados o amarrados en puerto



2 y 3



5

◀ La maniobra de fondeo dispone de molinete de eje vertical sobre cubierta y pozo de buenas dimensiones. La botonadura queda directamente sobre el piso.

◀ La cabuyería es conducida desde la base del palo hasta bañera con los correspondientes reenvíos sobre la cabina.

La bañera queda dividida claramente en dos zonas separadas por la barra de escota de la mayor. En la zona más adelantada, algo más enfocada al ocio, podemos instalar una mesa.



13 y 14

La barra de escota de la mayor ▶ aprovecha toda el recorrido entre brazolas para mayores posibilidades de trimado fino, ya que sólo el espacio central no sería suficiente.



14

▲ En el costado de estribor se ha instalado, protegido dentro del correspondiente hueco, el contacto, la relojería del motor y el piloto automático.

Sobre unas elegantes brazolas forradas en teca se ha instalado un winche selftailing para la vela de proa por banda. En babor encontramos también una práctica guantera abierta.



18

▲ Bajo el asiento de popa se han instalado dos cofres de iguales dimensiones, contando el de babor con la toma para la bombona de gas.

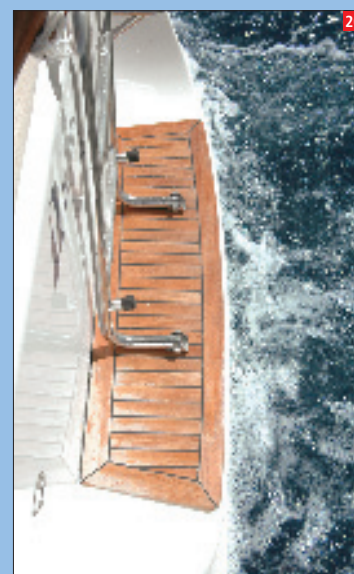
El espejo de popa ofrece una pequeña plataforma que hará más agradables y cómodos nuestros momentos de baño. La escalera es central y abatible.



16



15



20

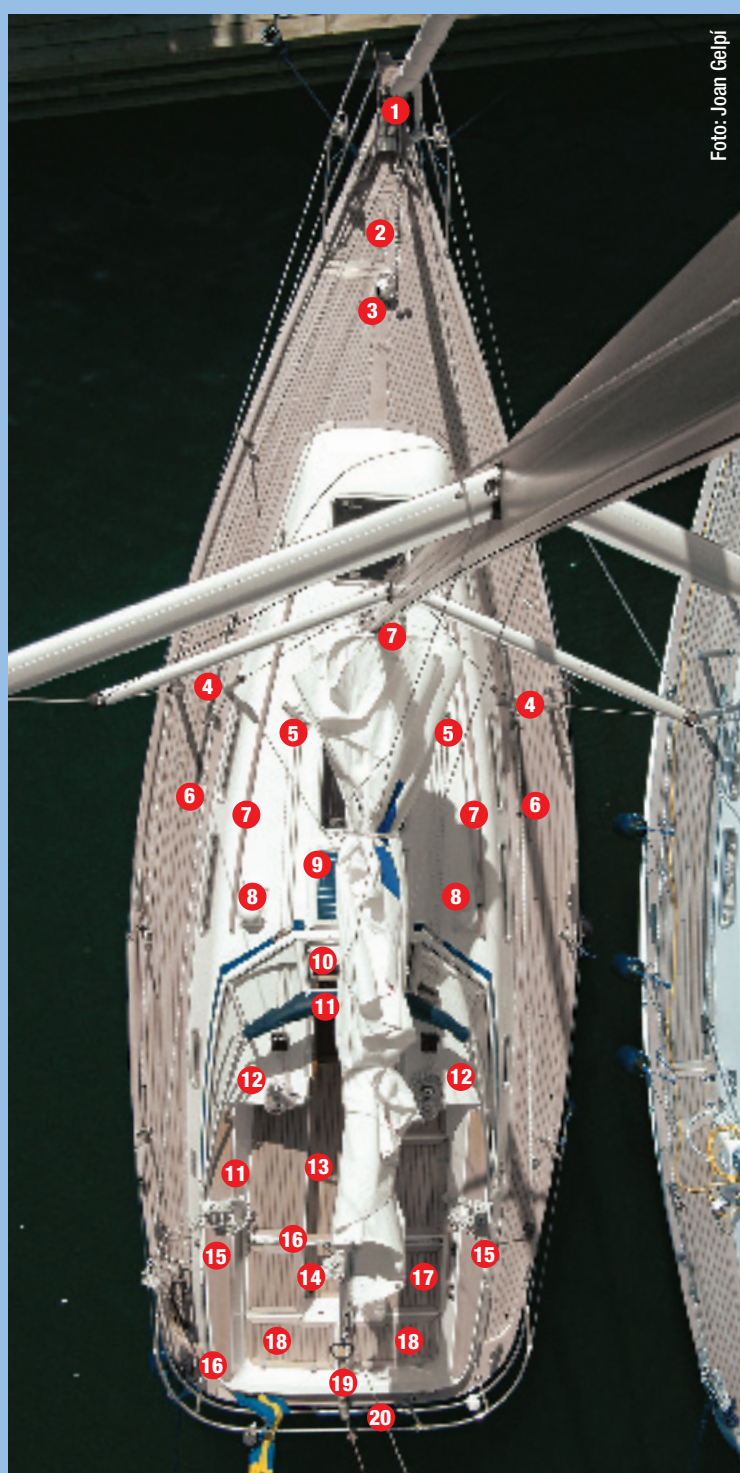


Foto: Joan Gelpi

1. Enrollador; 2. Pozo de anclas; 3. Molinete eléctrico; 4. Cadenotes; 5. Reenvíos; 6. Escotero génova; 7. Pasamanos cabina; 8. Aireadores; 9. Panel solar; 10. Parabrisas; 11. Capota antiroces; 12. Plano; 13. Bañera ocio; 14. Bañera timonel; 15. Winches brazola; 16. Barra de escota mayor; 17. Cofre estribor; 18. Cofres de popa; 19. Caña; 20. Plataforma de baño



▲ El depósito de combustible, en acero inoxidable, se instala también bajo los asientos del salón.

Bajo algunas secciones de los asientos contamos con cofres para la estiba, instalando en otras servicios de a bordo.

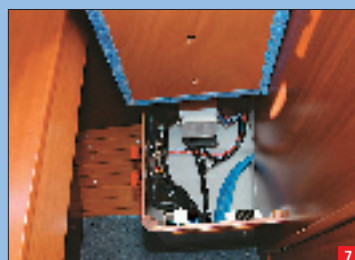


▲ La cocina en L se beneficia de prácticos y funcionales tableros adicionales, que nacen bajo la encimera o desde un lateral. Con mayor superficie de trabajo, las posibilidades culinarias también son mayores.



▲ Se ha intentado aprovechar al máximo cualquier rincón para armarios y cajones, conscientes de la importancia de la capacidad de despensa en las largas travesías.

Los cadenotes se anclan directamente a la estructura del casco para soportar con plenas garantías los esfuerzos de tensión en navegación.

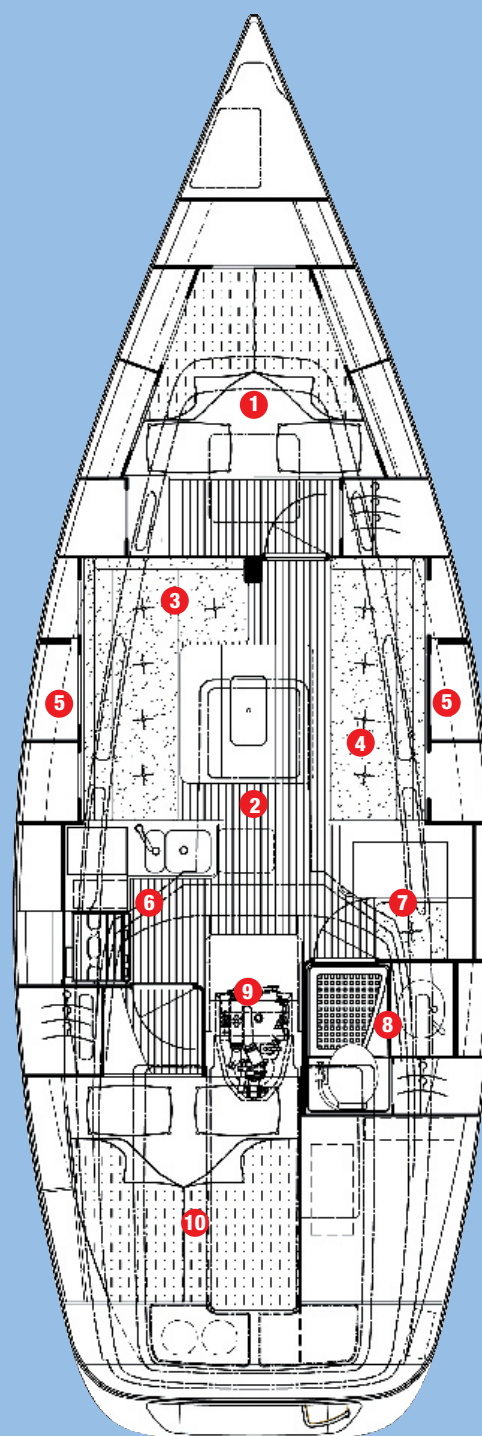


▲ Parte de la instalación eléctrica de a bordo se ha montado bajo el asiento del navegante, limitando este volumen para la estiba u otros usos.

Levantando la escalera del tambucho accedemos al motor y las baterías de arranque y servicio, muy a mano en esta embarcación.



▲ En el salón podemos instalar dos literas individuales adicionales, que aumentarán en dos las plazas de pernocta. Sin embargo, la comodidad será menor que las camas de los camarotes.



1. Cabina proa; 2. Salón-comedor; 3. Estiba; 4. Depósito combustible; 5. Cadenotes; 6. Cocina; 7. Mesa de cartas; 8. Aseo común; 9. Motorización; 10. Cabina popa



El espacio común distribuye hacia proa la zona de salón-comedor, con mesa de alas abatibles frente a asiento en L en babor y un sofá recto en estribor. La decoración sigue las tendencias clásicas típicas y características del astillero sueco.



El rincón del navegante se enfrenta a la cocina y se ha dimensionado suficientemente con una buena superficie de pupitre, para garantizar la correcta planificación de nuestras singladuras.

con enrollador de proa y lazy-jacks para la mayor, aunque en esta ocasión no se había instalado el lazy-bag. Los cuatro winches y los escoteros son Lewmar, al igual que las poleas y reenvíos. Por su parte, las velas son de la marca Elvström Sobstad, con una superficie vélica de 60 metros cuadrados en ceñida y opción de izar un spi simétrico o asimétrico para navegar con portantes.

Es de agradecer en un 34 pies el gobierno con caña que, a nivel espacial, despeja la bañera para un movimiento cómodo y libre y, a nivel de acompañamiento, permite un contacto total entre toda la tripulación. El timonel se sitúa en la parte de popa pero, con el correspondiente stick, puede ocupar puntualmente una parte más adelantada para realizar algún ajuste. Esta situación se producirá únicamente al navegar con tripulaciones reducidas o en solitario, aunque el carácter y programa de la unidad invita a navegar con más personas. En opción podemos instalar una bitácora central, más apta pa-

• EQUIPAMIENTO - PVP SIN IVA •

|                                                        |          |
|--------------------------------------------------------|----------|
| <b>Construcción</b>                                    |          |
| Cubierta en sandwich                                   | serie    |
| Protección térmica del casco sobre línea flotación     | serie    |
| Quilla en plomo con 12 pernos                          | serie    |
| Refuerzos estructurales en piso                        | serie    |
| Resinas y gelcoat isofalcos antiósmosis                | serie    |
| <b>Arboladura y velas</b>                              |          |
| Contra rígida Seldén                                   | serie    |
| Enrollador génova Seldén                               | serie    |
| Enrollador mayor Seldén + mayor enrollable             | 2.944 €  |
| Génova                                                 | serie    |
| Génova DC trioptimal con sables (incremento)           | 909 €    |
| Mayor enrollable DC con sables verticales (incremento) | 2.013 €  |
| Mayor sables forzados                                  | serie    |
| Mayor sables forzados                                  | serie    |
| Dacron con lazy-jacks (incremento)                     | 1.387 €  |
| Protección UV génova                                   | 329 €    |
| Refuerzos cuero en velas                               | serie    |
| Sistema rizos reenviado a bañera (2)                   | serie    |
| Spi asimétrico + botolón + maniobra                    | 3.614 €  |
| Tangón spi Seldén                                      | 1.173 €  |
| <b>Navegación y maniobra</b>                           |          |
| Ancla Breeze 10 kg + 30 m cadena                       | serie    |
| Ancla Delta 16 kg acero (incremento)                   | 1.026 €  |
| Ancla Delta 16 kg + molinete eléctrico + 40 m cadena   | 3.318 €  |
| Asta de bandera                                        | serie    |
| Backstay hidráulico tensión manual                     | serie    |
| Cabos de amarre (4)                                    | serie    |
| Cadena ancla acero 40 m (incremento)                   | 810 €    |
| Compás magnético                                       | serie    |
| Control remoto molinete bañera                         | 256 €    |
| Defensas (4)                                           | serie    |
| Gobierno con caña                                      | serie    |
| Gobierno con rueda                                     | opcional |
| Luces de navegación                                    | serie    |
| Luz de tope tricolor                                   | 280 €    |
| Winches piano Lewmar 16 C selftailing (2)              | serie    |
| Winches piano                                          | serie    |
| Lewmar 16 CST selftailing (2) (incremento)             | 241 €    |
| Winches Lewmar 40 CST selftailing (2)                  | serie    |
| <b>Seguridad</b>                                       |          |
| Balsa salvavidas Avon (4 personas)                     | 2.816 €  |
| Bomba de achique automática                            | serie    |
| Bomba de achique manual                                | serie    |
| Extintores manuales (2)                                | serie    |
| Reflector radar Ecomax 230                             | 371 €    |

• EQUIPAMIENTO - PVP SIN IVA •

Motor

|                                           |       |
|-------------------------------------------|-------|
| Cámara insonorizada                       | serie |
| Contador de horas                         | serie |
| Depósito combustible 165 l                | serie |
| Hélice plegable dos palas                 | serie |
| Hélice plegable tres palas (incremento)   | 826 € |
| Indicadores: rpm, voltímetro, combustible | serie |
| Transmisión saildrive                     | serie |
| Volvo Penta D1-30 (30 CV)                 | serie |

Habitabilidad exterior

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| Altavoces                           | 284 € |
| Bombona gas                         | 344 € |
| Capota antirociaciones              | serie |
| Capota antirociaciones (extensión)  | 952 € |
| Ducha caliente y fría en plataforma | 484 € |
| Mesa bañera amovible                | 444 € |
| Parabrisas                          | serie |
| Plataforma de baño integrada        | serie |

Confort interior

|                                               |         |
|-----------------------------------------------|---------|
| Aireadores (2)                                | serie   |
| Armario material húmedo aseo                  | serie   |
| Armarios interiores ventilados                | serie   |
| Calefacción Webasto Airtop 3500 Diesel        | 2.548 € |
| Calentador de agua 24 l + bomba               | 1.133 € |
| Cocina con quemadores (2) y horno             | serie   |
| Colchones 12 cm grosor                        | serie   |
| Cortinas                                      | serie   |
| Depósito agua 265 l                           | serie   |
| Depósito aguas negras inox                    | serie   |
| Equipo audio                                  | 756 €   |
| Estantes para electrónica en rincón navegante | 296 €   |
| Fregadero de dos senos inox                   | serie   |
| Inodoro                                       | serie   |
| Maderas mahogany y teca                       | serie   |
| Nevera carga vertical                         | serie   |
| Portillos practicables                        | serie   |
| Recubrimiento madera                          | serie   |
| Sistema presurización agua potable            | serie   |
| Superficies de trabajo adicionales cocina     | serie   |

Electricidad

|                         |       |
|-------------------------|-------|
| Baterías 225 A / 12 V   | serie |
| Cargador baterías 115 A | serie |
| Panel eléctrico         | serie |
| Panel solar             | 946 € |
| Toma de tierra          | 882 € |
| Unidad control baterías | 685 € |

Electrónica

|                                                        |         |
|--------------------------------------------------------|---------|
| Furuno Navtex NX-300/D con antena                      | 770 €   |
| Raymarine C70 GPS                                      |         |
| plotter con antena (Navionics)                         | 2.006 € |
| Raymarine E80 radar GPS                                |         |
| plotter con antena 2 kW (Navionics)                    | 6.081 € |
| Raymarine S1 Plus piloto automático                    | 1.517 € |
| Raymarine SmartController (control remoto y repetidor) | 719 €   |
| Raymarine ST60+ Tridata                                | serie   |
| Raymarine ST60+ Wind                                   | 1.160 € |
| Raymarine VHF Ray54E DSC sin antena                    | 523 €   |



La mesa puede ganar en tamaño desplegando sus dos alas, ampliando sus capacidades hasta el costado de estribor. En esta situación podrán acomodarse, holgadamente, hasta seis comensales.

• DIMENSIONES CUBIERTA •

| metros                     | largo | ancho | alto |
|----------------------------|-------|-------|------|
| Plataforma baño            | 0,30  | 1,20  | -    |
| Bañera                     | 2,38  | 1,55  | -    |
| Bañera timonel             | 1,00  | 1,55  | -    |
| Altura brazolas            | -     | -     | 0,34 |
| Bancada bañera babor       | 1,70  | 0,43  | -    |
| Bancada bañera estribor    | 1,70  | 0,43  | -    |
| Bancada bañera popa        | 1,55  | 0,39  | -    |
| Cofre bañera babor         | 0,75  | 0,43  | -    |
| Cofre bañera popa (2)      | 0,70  | 0,39  | -    |
| Mesa en bañera             | 0,56  | 0,70  | -    |
| Cubierta proa              | 2,13  | 1,84  | -    |
| Paso obenque/palo          | -     | 0,74  | -    |
| Paso obenque/candelero     | -     | 0,60  | -    |
| Anchura pasillos laterales | -     | 0,49  | -    |
| Altura candeleros          | -     | -     | 0,62 |
| Escotero génova            | 1,42  | -     | -    |
| Barra escota mayor         | -     | 1,40  | -    |

ra largas travesías pero que reduce la espaciosidad en la zona.

La maniobra es fácil y toda la cabuyería queda reenviada hasta bañera, justo por debajo del parabrisas en cinco piezas. La generosa bañera dispone de gran capacidad de asientos, hasta unos seis ocupantes holgadamente, y mejora su protección frente a rociaciones gracias a la altura de sus brazolas, el citado parabrisas y la correspondiente capota para las peores condiciones. La bañera está forrada en teca y podemos instalar una mesa en la misma. Tras superar el balcón de popa, alcanzamos una pequeña plataforma de baño con escalera central.

Las cubiertas laterales, también forradas en madera tropical, son despejadas y los carriles de la vela de proa quedan

anclados en la unión del piso con la cabina, entre dos cadenas que separan los anclajes de los obenques altos y bajos. Para asegurar nuestro camino entre ambos extremos del barco contamos con asideros anclados en el perfil del parabrisas y la cabina, en inox y madera respectivamente.

Centralmente se han instalado dos sobredimensionadas escotillas, un panel eléctrico que permite una mejor gestión de la energía a bordo y dos aireadores hacia el salón. La iluminación y ventilación hacia los interiores se completa con los portillos laterales y frontales de la cabina, todos ellos practicables.

En proa, el espacio es amplio y despejado, únicamente interrumpido por el molinete de eje vertical a la altura de la maniobra de fondeo. Faenar en esta zona resulta cómodo, fácil, seguro y no encontramos elementos que nos estorben en cualquiera que sea el trabajo desarrollado.

Distribución interior

El 342 es un crucero que destaca por una gran habitabilidad interior. Un ambiente y atmósfera libre de fallos, presente en toda la embarcación, se consolida en los interiores, donde la elegancia tradicional del conjunto se realza por una luminosidad soberbia. El número de portillos ➔



La cocina, en babor, presenta una superficie de trabajo en L que concentra la encimera en el ángulo, manteniendo en cada extremo los quemadores con horno sobre cardán y un fregadero en inox de dos senos. La nevera es de carga vertical.



El camarote de proa ofrece cama triangular, vestidor, un ropero, guanteras y armarios altos. Aunque justo al haber sobredimensionado la zona común, es más que suficiente para cubrir las necesidades nocturnas de acomodo personal para el armador.

| • DIMENSIONES INTERIOR • |       |       |             |
|--------------------------|-------|-------|-------------|
| metros                   | largo | ancho | alto        |
| Tambucho de entrada      | 0,74  | 0,58  | -           |
| Salón                    | 2,47  | 1,90  | 1,90        |
| Mesa dinette plegada     | 1,00  | 0,30  | -           |
| Mesa dinette desplegada  | 1,00  | 0,94  | -           |
| Asientos dinette         | 1,75  | 0,50  | -           |
| Cama dinette             | 1,75  | 0,97  | -           |
| Cocina                   | 1,16  | 1,10  | -           |
| Aseo                     | 1,07  | 1,07  | 1,90        |
| Rincón del navegante     | 0,96  | 0,92  | -           |
| Pupitre mesa de cartas   | 0,39  | 0,65  | -           |
| Camarote proa            | 2,54  | 2,23  | 1,90        |
| Camas camarote proa      | 1,95  | 2,23  | 0,94 / 1,17 |
| Camarote popa            | 2,70  | 1,83  | 1,84        |
| Camas camarote popa      | 2,06  | 1,83  | 0,43 / 0,80 |

## El espacio central acomoda una gran dinette en la parte más adelantada, con mesa de alas abatibles con sofá en L a babor y otro recto a estribor

es de cuatro por costado y uno a banda y banda del tambucho para, junto a las escotillas y aireadores, posibilitar una muy buena circulación de aire.

El espacio central acomoda una gran dinette en la parte más adelantada, con mesa de alas abatibles con sofá en L a babor y otro recto a estribor. La mesa puede regular su tamaño para más o menos ocupantes, concentrando su uso en babor o extendiéndolo hasta estribor. En caso de necesidad, en cada costado podremos instalar una litera adicional, si bien la mayor comodidad la encontraremos, evidentemente, en las dos cabinas.

El tambucho de entrada nos sitúa al lado de la mesa de cartas y el aseo en estribor y la cocina en L en babor. El espacio culinario

| • OPINIÓN •                                    |
|------------------------------------------------|
| <b>Puntos fuertes</b>                          |
| • Navegación                                   |
| • Estabilidad                                  |
| • Prestaciones programa crucero                |
| <b>A mejorar</b>                               |
| • Ventilación camarote popa                    |
| • Maderas                                      |
| • Litera estribor con agujero y luz de lectura |



El único aseo es completo e incorpora un armario cerrado y ventilado para material húmedo o trajes de agua mojados. El resto ofrece lavamanos, inodoro y ducha no independiente con suelo enjaretado, por lo que no será posible el uso simultáneo del gabinete para cubrir varias necesidades.

se ofrece flexible y con un par de tableros que permiten ampliar la superficie de trabajo, mostrándose muy práctica. De esta forma concentra su equipamiento de quemadores y horno sobre cardán, fregadero de dos senos, nevera de carga vertical y armarios y cajones sobre y bajo la encimera y para trabajar con mayores posibilidades despliega dos superficies adicionales en varios puntos.

La mesa de navegación se ha dimensionado como corresponde a la planificación de largas travesías, ocupando una respetable área que nos permitirá trabajar cómodamente y considerando la instalación de la electrónica en el costado. Tras la misma se ha instalado el único aseo de la embarcación, que por tanto dará servicio a todos los embarcados.

Cuenta con lavamanos e inodoro, todo es convertible en ducha y, en una esquina, se ha instalado un armario cerrado con respiraderos para ropa o material húmedo.

Los dos camarotes ocupan los extremos de proa y popa. La cabina de proa ofrece cama triangular, zona de vestidor, un armario ropero y una pequeña banqueta. Por su parte y con acceso desde la cocina, el camarote de popa se instala bajo bañera, con zona de vestidor y una cama doble mucho más ancha que en la otra cabina. Ambas mantienen una similar decoración y dosis de elegancia.

La cabina de popa ocupa una porción bajo bañera para acomodar a dos personas más en régimen de pernocta. La cama cubre toda su manga y en el espacio inicial encontramos el vestidor.