

TESTEO

Custon V42



El Astillero Grupo Custon no es ajeno a los movimientos estéticos que surgen en la industria de embarcaciones deportivas. Manteniendo su estilo purista y clásico pero insertando toques de diseño y soluciones creativas, presenta una nueva serie *open*, cuyos tres pilares fundamentales son su volumen, *performance* y funcionalidad.

Texto de **Gustavo Revel**
Fotos de **Gustavo Revel** y **Astillero Grupo Custon**





TESTEO

La tradición Custon es la misma de las grandes corporaciones constructoras: barcos de características confiables, con un estándar superior en cuanto a equipamiento, compactos, cómodos y sobre todo funcionales. Esa receta es la que hoy se refleja en centenares de embarcaciones navegando, con un valor de reventa sostenido, aún en las épocas duras de nuestra economía.

Con la sencillez que caracteriza al grupo que conforma el astillero y un estudio de mercado respaldado por su propia base de clientes, se definió tomar partido en un mercado que en el mundo lleva algo más de una década y por estas aguas apenas unos años: ingresar al mundo de las *open* de alta gama. Nace así el Custon V42, primero de una serie que llegará hasta los setenta pies, una de las novedades más importantes del Salón Náutico 2011.

Aires de familia

El Custon V42 nace experimentado. Su fondo en "V" parte de la plataforma del Custon 38, pero con sustanciales cambios en el *deadrise* (ángulo de obra viva en el fondo) de popa. Dichos cambios permiten que ese diseño admita motorización dentro-fuera (la testeada) o interna con línea de eje (hoy en proceso constructivo de dos unidades que compararemos oportunamente). La planchada de popa es otra variante interesante, por ajuste y altura desde el agua, en lo que se refiere al perfil.

Pues bien, describiendo el perfil del nuevo concepto Custon, se renueva la imagen de un casco robusto, de buen puntal en proa y que cae en forma suave hacia popa, verificando un botazo recto que termina en la planchada de popa. Por debajo del botazo, un diente de altura intermedia a un tercio de flotación mejora su estructura y limita perfectamente el paño superior del costado, ideal en algunos casos para cortar el perfil con otro color. También en esa zona hay algunas novedades. Se logró una buena ventana fija en el sector de camarote de popa y en el de proa, de formas trapezoidal y semi rectangular respectivamente. En el salón de esta unidad se optó por ojos de buey tradicionales pero ya en los mo-



delos en construcción hay nuevas ventanas que mantienen la nueva tendencia y, además, mejoran la luminosidad interior. La roda permite que la proa surja a un ángulo intermedio, tal vez algo vertical y no lanzado, pero no desentona en el conjunto.

Desde el botazo hacia arriba empieza el nuevo barco. El sector proel mantiene buen acceso al triángulo de amarre y fondeo, con sendos pasillos bien consolidados con buen antideslizante y solárium.

El doble tambucho de emergencia, además de utilizarse para aire y luz, es lo único que interrumpe la cubierta en proa. La alzada del parabrisas es importante. De hecho el parabrisas en uno de los más amplios construidos en el mercado, con perfil mejorado, todo en cuatro sectores (frentes-laterales). El remate del parabrisas a popa toma el encuentro del arco porta radar, nuevo, y de importante robustez, todo lanzado hacia popa. Buena determinación de diseño, ya que una bimini puede proteger perfectamente todo el amplio cockpit y sector de popa, y cerrarlo en forma integral también.

Pero lo bueno viene en la cubierta popel, digamos en su último tercio. El perfil superior tiene un quiebre, que se verifica perfectamente en los pasillos laterales, que le da un movimiento renovado, un estilo diferente y genera un sector ideal para que las tomas de aire de sala de máquinas puedan presentarse en forma

armoniosa al conjunto. La parte superior y posterior al pasillo mantiene un buen plano, con una tendencia retro que nos pareció brillante y armoniza con el conjunto, además de generar buena base para ajustar elementos de fondeo o izado. Cierra la popa un remate de 45° que funde planchada con casco-cubierta.

Mucho nuevo bajo el sol

El acceso desde planchada es importante. El espacio logrado, con revestimiento en teca es excelente. Tiene un buen sector para llevar una moto mediana o un dinghy –recordando que la manga es de cuatro metros– y, de alguna manera, es posible acomodar un auxiliar. No obstante, posee entrada en ambas bandas al precockpit, que está un pequeño escalón más arriba.

Entre los dos accesos hay un mueble central, preparado para guardar bajo una tapa de apertura vertical una piletta y una parrilla eléctrica. El pre-cockpit es un área, ya dentro de la embarcación, que está sobre nivel, libre y limpia. Allí sólo se accede a sala de máquinas por una tapa estanca en el piso y, a proa del rack-parrilla, hay un asiento retráctil tricuerpo. Después, el lugar está libre. Este desarrollo, visto en algunos barcos americanos, permite tener una zona de transición entre el cockpit y planchada para abrir algunas reposeras o una mesa especial, llevar o preparar juguetes náuticos (colchonetas inflables, etc.), equipos de pesca o buceo, guardar enseres, bolsos u otros objetos en forma transitoria cuando se accede de otra embarcación menor y ofrece un sector limpio para operaciones de



TESTEO

amarre o atraque. De esta forma, el cockpit y planchada quedan perfectamente utilizables y limpios.

Un escalón más arriba, se llega al nivel del cockpit propiamente dicho. La dinette es importante en cuanto a dimensiones, con un verdadero sillón en "U" que permite disfrutar del entorno exterior –incluso, unos centímetros más arriba– en forma placentera. En babor hay un conjunto que integra un sillón recto doble, espacio de guarda con tapa vertical, una pequeña mesa, una butaca mono-plaza para acompañante y, bajo ella, una heladera con opción a fabricadora de hielo.

El puesto de mandos conserva líneas rectas, pero puede alojar todo el instrumental que el propietario desee. Justamente todo el frente de tablero y la parte que divide el cockpit con el interior –recordando que posee puerta corrediza curva– se encuentra tapizado con un símil cuero para exterior. Este contraste, que puede o no gustar, cumple con una función primordial de cortar el reflejo del sol sobre el color blanco, recordando que en esa gran superficie exterior impacta de lleno sobre el timonel y los demás tripulantes.

Un interior superlativo

Lo primero que sorprende al ingresar es el espacio habitable del gran salón. Es poco común encontrar una superficie tan grande



como la propuesta. Cocina amurada sobre babor, completa, con anafe eléctrico vitro cerámico, heladera, microondas, mueble bajo mesada y alacena superior. Impecable.

Opuestamente, otra dinette en "U", con tapizados en cuero, muy al tono con la decoración del barco, cuyos claros matices se mezclan en beige y madera de haya.


En el camarote de proa, se ha conseguido un volumen y una decoración impecables, con cama doble centralizada, espacios en torno a la misma, placard de guarda, iluminación ideal con las ventanas extra largas y una cosmética certera. El baño, en semisuite, es el único del barco. No obstante, el tercer camarote y el segundo baño ya están proyectados para los pedidos especiales. Pero, hablando del baño, es un módulo perfectamente armado con todo lo que debe tener, incluso, un detalle siempre ausente en muchos barcos nacionales: un pasamanos interior.

Otro volumen logrado es el del camarote de popa. Ingreso de altura importante, compartimentado, dos camas de ancho superior, placares en ambas bandas, cajones, mesada y la ventana trapezoidal hacen de este camarote un espacio único. En definitiva, buenas sorpresas bajo cubierta.

Performance

La primera unidad producida por el grupo ha sido motorizada con dos Volvo Penta dentro-fuera de 300 hp, diésel, con transmisión Duo Prop. La sala de máquinas tiene espacio sobrado en este caso, pues el largo de este volumen admite también la motorización interna. Así pues, hay espacio por donde se mire. La isonorización es impecable. Y respecto a su andar, con los 600 hp el barco, que ronda su desplazamiento en las diez toneladas, ha conseguido una buena marca de 34 nudos, en condiciones de prueba. El barco es extremadamente sensible al timón. Sensible quiere decir obediente, no imposible de llevar. Vira en menos de tres esloras y vuelve el timón a la vía en forma inmediata. Sus cantoneras permiten un despegue sumamente ágil, sacando la obra viva fuera del agua y manteniendo un buen ángulo de asiento, sin perder el timonel la visual. La maniobra en puerto fue buena, realizada sin *bow thruster*, es decir que el barco puede defenderse perfectamente sin necesidad de esa ayuda.

Queda pendiente hacer una prueba con la motorización interna, con línea de eje, cuyo primer exponente serán dos motores de 370 hp cada uno. Por el lado de la motorización interna, también hay propuesta de motores de mayor porte, que llevarán a este barco a los seguros 40 nudos.

Grupo Custon abre así la nueva generación de cascos *open*, con un plan de desarrollo muy impactante y que, sin dudas, será otro acierto de una empresa que entiende perfectamente lo que la gente quiere, gusta, y necesita para disfrutar del agua y el sol 

Ficha técnica



Motorización

2 Volvo Penta D4-300 - Transmisión Duo Prop 4 cilindros, 3,7 litros c/uno



Agua

Máxima 300 litros Prueba full



Combustible

Máxima 800 litros Prueba 250 litros



Viento

Este 1,3 nudos



Temperatura

33,6°



RPM

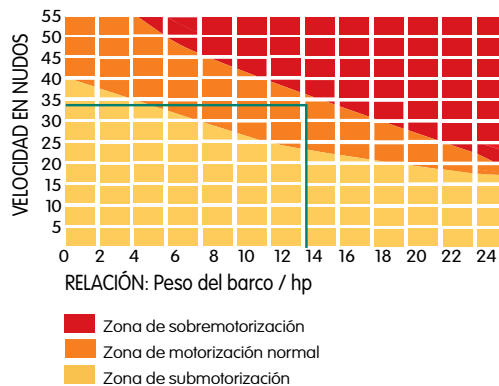
Máxima: 3500 Crucero: 2800/3000



Navegación

Mar: calmo

Motorización en cascos de planeo



Velocidad

Máxima: 34.5 nudos Crucero: 28 nudos

- Desplazamiento: 10 toneladas
- Eslora: 12 m.
- Manga: 3.90 m.
- Puntal: 2.30 m.
- Desplazamiento Máximo: 12 toneladas