

TESTEO

Map 43



El astillero Baybco ha decidido renovar su gama de embarcaciones con este yate que resume en sus líneas el aspecto clásico y actualizado, además de buena funcionalidad y terminaciones.

Texto de **Gustavo Revel**

Fotos de **Marcelo Guisado y Gustavo Revel**



La siempre demandada gama en torno a los 40 pies ha hecho que todos los astilleros, en este caso los nacionales, sigan buscando alternativas vigentes para la ecuación diseño-precio-prestación.

Un 40 pies es un barco importante, seguro, cómodo en líneas generales, donde se puede vivir a bordo por un tiempo prolongado y su maniobra es simple respecto del gran equipamiento que siempre posee.

Este nuevo proyecto, hoy cristalizado y a flote, inicia una segunda generación de MAP, con buenas aptitudes de comodidad, performance y confort.

Basándose en la plataforma del MAP 39, la oficina técnica del astillero de San Fernando ha generado importantes cambios en su desarrollo, alguno de los cuales se visualizan a simple vista. Sin reemplazar al modelo anterior, este nuevo MAP logró un rediseño muy interesante, que le da oxígeno y lo despega totalmente de su antecesor. Es una nueva versión y un nuevo barco.

Exterior

El MAP 43 conserva intactas sus características conceptuales. De hecho, el astillero elaboró la idea de esmerar las líneas rectas de

sus ángulos pero, verificados algunos bocetos, prefirió seguir con una línea que siempre es aceptada, manteniendo un agradable y sobrio perfil remozado con algunas variantes.

El sector de proa ha quedado intacto; la primera modificación parte del parabrisas y en su lateral, donde la ventana se desdobra en un gajo inferior, más corto. El casco se ha extendido casi 4 pies y se amplió el cockpit, que era ya suficientemente amplio para su eslora.

Siguiendo el patrón de diseño, también se extendió el fly hacia popa en una proporción apenas menor que el casco, cambiando el ángulo de proyección del soporte lateral.



La targa porta radar es totalmente nueva y su ubicación correcta genera un impacto visual importante, estilizando aún más la estética lateral.

La planchada y la popa en cubierta cobran otra dimensión pero otro toque singular son las ventanas fijas en el casco –en diagonal– y tres ojos de buey por banda, mejorando sustancialmente la iluminación y entrada de aire respecto del modelo anterior.

El tránsito sobre cubierta es ágil y sencillo. La llegada al triángulo de proa es segura ya que su nivel de piso es bastante plano, y el acceso al *fly* es por escalera externa desde el *cockpit*, volcado en estribor.

El *fly* tiene una configuración amena, quedando mucho espacio libre para el solárium u otro agregado opcional, como una parrilla eléctrica, fabricadora de hielo o *freezer*, situada en un módulo especial por el constructor.

Interior: salón y bajo cubierta principal

La distribución interior ha cambiado en forma sustancial. El barco ha cobrado más mobiliario, diferente al modelo anterior donde todo era más funcional. Es en definitiva un barco más grande y con mayor habitabilidad.

La configuración del salón es algo más grande. Mantiene *dinette* y timonera sobre el sector de estribor y un mueble integral bajo la



ventana lateral opuesta. Altura interior y luz, como así también la visión perimetral externa están garantizadas.

Unos escalones abajo se accede a un hall distribuidor y al sector de cocina, el cual está perfectamente constituido, con una buena heladera con *freezer*, microondas, anafe eléctrico vitrocerámico, bacha, alacenas y cajones, bajo y sobre mesada. Un ojo de buey mejora el ingreso de aire y luz al sector.

Ya bajo cubierta, una vez en el distribuidor, hay acceso a los tres camarotes logrados en este diseño. En función de superficie y categoría, se propone el de proa como el mejor logrado, por superficie y un amplio baño en suite.

El segundo camarote –nuevo– se dispone en estribor donde, en el modelo anterior, se ha-

llaba una *dinette*. Éste posee dos camas superpuestas, de medidas estándar y placard de guarda. Un segundo baño de uso general se encuentra a proa de este segundo camarote. Compacto pero funcional, posee también sistema de ducha. Finalmente, en popa, está el tercer camarote, un tanto mejorado en superficie y altura. El acceso es por crujía, posee dos camas –u opción doble en el sentido transversal– y ampliamente enriquecido en luz mediante las ventanas laterales dispuestas en cada costado.

Sala de máquinas y performance

La sala de máquinas posee más amplitud que en el MAP 40. Hay espacio para todo, incluso, para los dos motores de 450 hp cada uno que esta unidad lleva hoy como tope de potencia insta-



Ficha técnica



Motorización

2 motores **IVECO**
N67 450 hp
4 cilindros, 3,7 litros



Agua

Máxima **400** litros
Prueba full



Combustible

Máxima **1300** litros
Prueba **600** litros



Viento

Este **2** nudos



Temperatura

28,5°



RPM

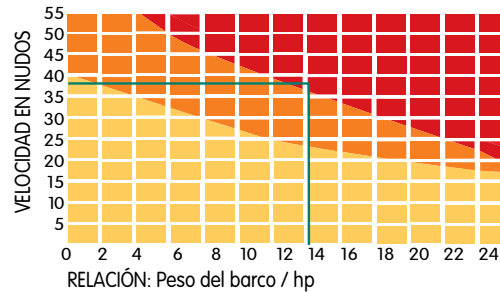
Máxima: **3000**
Crucero: **2700/2800**



Navegación

Mar: **calmo**

Motorización en cascos de plano



- Zona de sobremotorización
- Zona de motorización normal
- Zona de submotorización

Velocidad

Máxima: **34.5 nudos**
Crucero: **28 nudos**

- Eslora: 13,23 m.
- Manga: 4.00 m.
- Puntal: 2.39 m.
- Calado: 1,12 m.
- Desplazamiento Máximo: 14 toneladas
- Desplazamiento en prueba: 10 toneladas
- Capacidad: 12 personas

lada. Posee dos tanques de combustible contra el mamparo de sala de máquinas, con capacidades de 1300 litros totales, 400 litros de agua potable, grupo generador, *inverter*, aire acondicionado, *flaps* y lo más destacado es que en esta unidad se ha suprimido el túnel del fondo, es decir, el equipo es un fondo en "V" puro. Opcionalmente, puede agregarse la modalidad del túnel. Además puede instalarse alguna versión IPS de Volvo.

En esta primera unidad, la motorización ha quedado en manos de los Iveco de N67 de 450 hp cada uno. En las primeras pruebas realizadas, en las que participamos, pudimos distinguir un buen comportamiento de navegación, sólido, con virajes muy francos, mejorados por la ausencia de turbulencias en esa maniobra debido a no tener túneles. La velocidad es buena, llegando a los 34.5 nudos, aunque aún podría mejorarse esta *performance* trabajando con la hélice. El comportamiento es sólido, timonearlo es muy simple y placentero. Las maniobras en puerto son sencillas, ayudadas por un *bow thruster* que se acondiciona opcionalmente.

El MAP 43 suma virtudes y eslora. Posee un nivel de terminación muy bueno. Posee el equipamiento exacto para este nivel de eslora. Y nada ha quedado al azar. Por simpleza, por comodidad, por tradición, es mucho más que un clásico.

El máximo exponente en la versión crucero –el astillero está trabajando en un par de versiones *open* pero con diseño integral distinto, sin tomar la plataforma de los MAP 39 o 43– podrá verse en el Salón Náutico Argentino 2011