



BARCOS A & yachting  
**vela**

Prueba del  
**Magnum 21**

BARCOS A & yachting  
**vela**

Marzo 2004

A bordo

# Magnum 21

## *Un nuevo concepto*

De la mano de Noël Louvet nos llega esta nueva idea o concepto náutico. Sus anteriores aventuras en el mundo de la náutica no están exentas de mencionar pues, con más de 20.000 tablas de windsurf vendidas en la década de los años 80, la fabricación de los New Cat en poliuretano o su reconocido prestigio en fabricación de yoles y skiffs en el mundo del remo son algunas de las reseñas más significativas en su curriculum. Así pues, las garantías de éxito de este nuevo proyecto son contundentes.

POR DAVID MIRALTA

Programa	trimarán vela ligera
Eslora	6,20 m
Manga	4,04 m
Palo	7,30 m
Superficie vélica (mayor+génova)	20 m <sup>2</sup>
Spi asimétrico	24 m <sup>2</sup>
Plazas homologadas	6
Precio versión	11.697 € + IVA



BARCOS A  
Vela  
& yachting

**FUNDADA** en el sur de Bretaña, a orillas de la Ría del Etel en 1992, la sociedad Virus comenzó desarrollando embarcaciones de remo de mar, llegando a posicionarse como empresa líder europea en el sector. Esta situación les permitió afrontar un nuevo proyecto, manteniendo su filosofía empresarial: dar al navegante la mayor satisfacción posible con un mínimo de complicaciones técnicas. Y es así como lo plasman en su más reciente creación: el trimarán Magnum 21.

Con más de 200 unidades fabricadas del Virusplus 16, un pequeño trimarán de 16 pies, nace el Magnum 21 que ya cuenta con un número superior a 100 unidades navegando en la actualidad. El astillero nos brindó la oportunidad de probar esta singular y poco difundida embarcación en nuestras aguas, quizás más por desconocimiento que por poco funcional ya que su polivalencia y prestaciones son más que notables.

### NAVEGACIÓN

Una vez montado, tan sólo deberemos vararlo con su remolque al mar para empezar a navegar. Con una simple brisa de apenas 6 / 7 nudos, es sorprendente como conseguimos, sin ningún tipo de dificultad, maniobrar esta embarcación multicasco dentro de puerto hasta salir a mar abierto. A diferencia de los catamaranes, parcos en viradas, el trimarán es capaz de virar con la misma facilidad de un monocasco, aunque el apoyo y trazada del flotador nos impide hacerlo con brusquedad, de esta manera siempre obtenemos una virada continua, progresiva y dinámica.

Aunque las condiciones de la prueba no nos permitieron experimentar las reacciones del barco con fuertes vientos, sí que podemos afirmar que con simples brisas conseguimos navegar alegremente. Sorprende la mayor de sables forzados y generoso pujamen en relación al grátil y su corte paralelo que le confieren un gran alunamiento en su parte superior. Navegando en ceñida obtenemos valores de velocidad muy buenos por las condiciones de la prueba, logrando 3 nudos de velocidad con apenas 6 nudos de viento real navegando a 45°. Abriendo un poco el rumbo a 70° del viento real aumentamos la velocidad en un nudo. El punto crítico lo encontramos en el través, donde podemos izar el ansiado spi asimétrico ya que tanto volumen aparente de embarcación parece pedir más superficie vélica cuando navega en ceñida. Se agradece comprobar como, a partir de los 90° y con los 24 m<sup>2</sup> de spi asimétrico izados, va aumentando progresivamente la velocidad a medida que abrimos el rumbo hasta conseguir los 5 nudos a 120° como máxima polar. Llegado a este punto podemos arribar apenas 20° más antes de la trasluchada. Ésta, con el spi asimétrico, es francamente fácil dada la gran distancia que existe (1,6 m) entre el puño del botalón y la base del foque que habremos enrollado al izar el asimétrico. El tacto a la caña es suave y neutro gracias a que el diseño de la pala está compensado. La orza, que aparentemente nos podría parecer poco dimensionada por su poco calado de apenas 1 m, ➡



La altura libre de la botavara permite al tripulante trabajar la escota del spi asimétrico, mirándolo por sotavento de la mayor cómodamente.



Al estilo catamarán, tener el carro de escota tan retrasado nos permite trimar la baluma con la escota y apenas jugar con la contra.



La posición de ambos estabilizadores, por encima de la línea de flotación del casco central, y debiendo apoyar uno de ellos para navegar, nos obliga siempre a mantener ciertos grados de escora.

En rumbos abiertos conseguimos mejorar las puntas de velocidad desplegando el foque enrollado, utilizando así las tres velas simultáneamente.



Aún con vientos muy flojos consigue navegar con soltura y facilidad resultando fácil su arrancada y manteniendo constante su velocidad con gran inercia.

*Homologado para 6 personas, la distribución del peso de la tripulación no afecta demasiado el comportamiento al navegar*

FICHA TÉCNICA	
<b>MAGNUN 21</b>	
Eslora total	6,20 m
Eslora flotación	5,70 m
Eslora casco lateral	4,23 m
Manga	4,04 m
Sup. vélica foque	6 m <sup>2</sup>
Sup. Vélica mayor	14 m <sup>2</sup>
Plazas homologadas	6 ( 450 kg)
Altura mástil	7,30 m

Astillero Virus Boats • Tel.: +33 2 97 366 233

LA PRUEBA	
<b>ASI SE HIZO</b>	
Cielo	nublado
Mar	llana
Viento en prueba	5 a 6 nudos
Viento máx. en prueba	7 nudos
Personas a bordo	3
Localización	Castellón

La posición de la tripulación es muy cómoda y relajada. Toda la maniobra está bien dimensionada y al alcance de las manos.



cumple en perfectamente su cometido, notando como el barco deriva y pierde su línea si la levantamos. La forma plana del casco central le aporta unas grandes aptitudes para el planeo en contraposición al marcado diseño en "V" de los flotadores laterales que, con una simple finalidad estabilizadora, tan sólo buscan disminuir la superficie de rozamiento con el agua.

El motor fueraborda Tohatsu de 4 tiempos y 5 CV que equipaba la unidad probada conseguía velocidades de 7 nudos en régimen máximo de vueltas.

### ESTRUCTURA, MANIOBRA Y APAREJO

"La mayor satisfacción posible con un mínimo de complicaciones técnicas". Con este lema, Virusboats defiende su producto, y créannos cuando les decimos que con mucho acierto. A pesar de la complejidad estructural que pueda suponer una embarcación con tres cascos, es sorprendente observar en el Magnum 21 cómo el astillero ha sabido suprimir cada una de aquellas partes innecesarias, reduciendo lo estrictamente necesario a un compendio de soluciones técnicas que brillan por su simplicidad, obteniendo en conjunto una simple embarcación que seguro nos brindará muchas satisfacciones navegando y pocos quebraderos de cabeza de montaje o mantenimiento.

Con un peso total de 300 Kg, lo podemos transportar fácilmente desmontado en un práctico remolque que si lo deseamos nos puede suministrar el mismo astillero. No obstante, cualquier remolque pensado para el transporte de una embarcación de 6 metros nos serviría, pues una vez desmontados los flotadores laterales, tan sólo tenemos el casco central de apenas 160 cm de manga. Así pues sólo necesitaremos una rampa de varada para ponerlo a flote. Su montaje, de gran simplicidad, apenas lo realizamos en 30 minutos entre dos personas; eso sí, encima del propio remolque.

En primer lugar, se preparan los travesaños que, guardados a modo de telescopio, se extienden lateralmente del casco central. Observamos como el perfil del tubo de aluminio, de 8 cm de diámetro y sección redonda, no presenta herraje o elemento estructural alguno. Una vez extendido, fijamos la lona del trampolín enfundada en el de proa con unos prácticos tensores de velcro en los de popa y, acto seguido, enganchamos en su extremo el flotador con una brida incorporada. Ambos flotadores laterales, fabricados en fibra de vidrio y resina poliéster, son totalmente estancos y están rellenos en su totalidad de espuma de poliuretano expandido con un peso aproximado de 30 Kg cada uno de ellos, no suponiendo ningún problema ensamblarlos a la estructura entre dos personas.

Si este montaje nos pareció simple, más sorprendidos nos quedamos con la operación del pinchado del palo. Éste, con un peso aproximado de 16 Kg y 7,3 metros de longitud, está fabricado por el propio astillero y poco nos puede sorprender el hecho ya que tan sólo consta de un perfil en forma de gota de agua, sin crucetas, y con todos los reenvíos de drizas por el exterior. Resumiendo: ➤



*Con apenas 6 nudos de viento conseguimos navegar alegremente*

De corte singular, el spi asimétrico tiene casi tanta longitud de pujamen como de baluma y su posición, un tanto alta, convierten al pujamen en una baluma funcional.



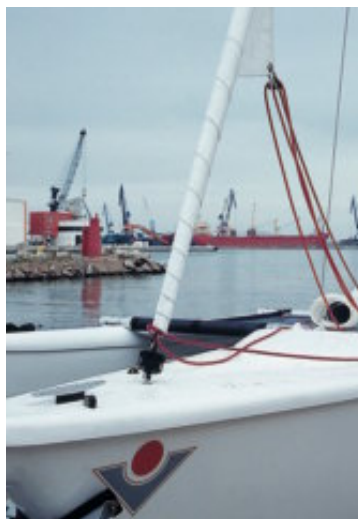
Relingar la mayor de 14 m<sup>2</sup> y sables forzados, no es tarea complicada y la puede realizar una sola persona sin ninguna dificultad con el barco aproado.



Una vez montado encima de su remolque tan sólo tendremos que vararlo por una rampa para poder navegar.

EQUIPAMIENTO SERIE	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mástil, obenques y doble trapecio</li> <li>Escotas y drizas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mayor y foque</li> </ul>

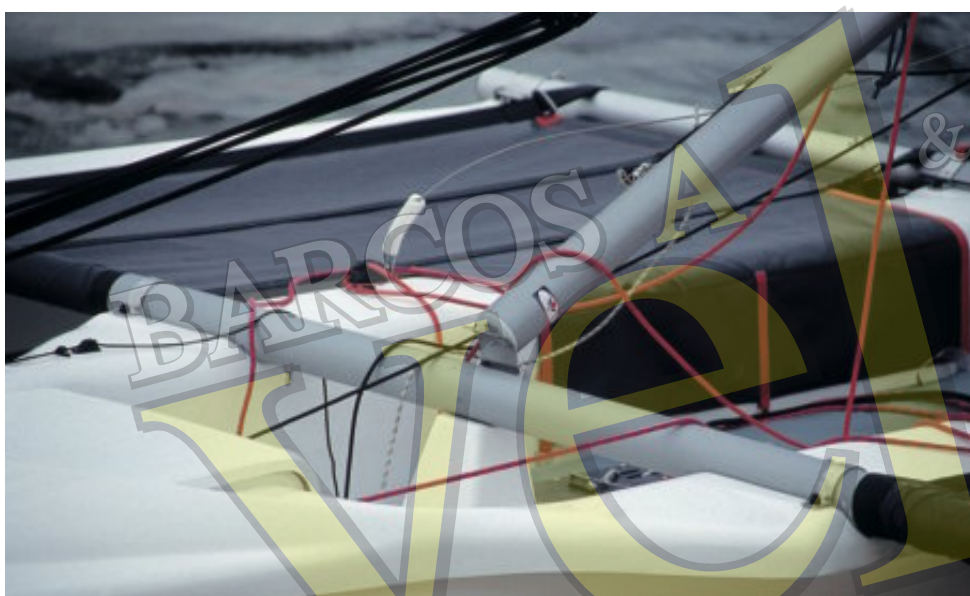
EQUIPAMIENTO OPCIONAL (SIN IMPUESTOS)	
Kit spi asimétrico	1.028 €
Kit gennaker	894 €
Casco pintado color	225 €
Rizos mayor	58 €
Imprimación epoxy y antifouling	443 €
Capota	275 €
Lazy Bag	167 €
Mástil partido	91 €
Stick telescópico	50 €
Kit compás navegación	284 €
Remolque con freno	1.663 €
Remolque sin frenos	1.304 €
Motor Tohatsu 2T 3,5 cv	643 €
Motor Tohatsu 2T 9,8 cv	1.546 €
Motor Tohatsu 4T 5 cv	1.036 €
Motor Tohatsu 4T 9,8 cv	2.056 €



El stay con su enrollador de foque Harken, se ancla en cubierta en una posición muy retrasada, dejando entre él y la proa unos 60 cm de espacio donde hallamos una práctica cornamusa para poder amarrar el barco.

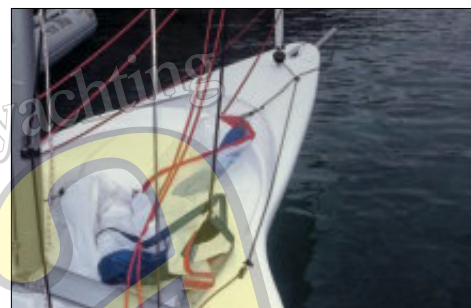


Las grandes superficies útiles que presenta este modelo nos permiten desplazarnos con comodidad facilitando las tareas de atraque o varada.



Detalle de la base articulada del palo en el centro del travesaño de proa. Un puntal estructural, ayuda a disminuir las tensiones en este punto.

APAREJO/EQUIPO EN PRUEBA	
Tipo	pivotante
Crucetas	no dispone
Jarcia firme	cable, continua
Obenques	fijos regulables
Burdas	no
Backstay	no
Babystay	no
Lazzy-jacks	no
Rizos	no
Enrollador foque	sí
Enrollador mayor	no
Mordazas/stoppers	no
Winches	no
Escoteros génova	en el travesaño de proa
Barra escota	sí de 1,45 m
Foque	6 m <sup>2</sup>
Mayor	14 m <sup>2</sup>
Spinnaker asimétrico	24 m <sup>2</sup>
Timón de caña	sí
Timón de rueda	no
Poleas y reenvíos	Harken y Plastimo



Echamos en falta un saco para el spi ya que al no disponer de él nos obliga a dejarlo suelto en cubierta.



Utilizando el stay y la desmultiplicación de la contra pinchamos la base del palo en un pitón del travesaño de proa articulado con una bisagra y, apoyándonos el palo en el hombro, tiramos del sistema de desmultiplicación (contra) para subir el palo.



El palo, exento de complicaciones al no disponer de crucetas, no supone ningún secreto ya que su perfil continuo en forma de gota y sin conificar en su extremo superior, posee todas las cornamusas de drizas en su base.

PREST. VELA	RUMBO	VIENTO REAL	VELOCIDAD
	Ceñida	6 nudos	3 nudos
	Través	-	4 nudos
	Largo	-	5 nudos

exento de complicaciones. Utilizando el stay y la desmultiplicación de la contra, pinchamos la base del palo en un pitón del travesaño de proa articulado con una bisagra y, apoyándonos el palo en el hombro, tiramos del sistema de desmultiplicación (contra) para subirlo. Sin ningún tipo de esfuerzo éste es izado. Tan sólo nos quedará preparar escotas, varar el trimarán y salir a navegar, pero antes, una pequeña y rápida repasada a todo el material de proa a popa.

En proa disponemos de un botalón de 1 m, efectivo para utilizar el spi asimétrico de 24 m<sup>2</sup> de superficie. El enrollador del foque, anclado a 60 cm de la proa, deja espacio delante para una gran cornamusa que nos servirá para amarrar el barco una vez esté en el agua. El foque, de 6 m<sup>2</sup> de superficie, posee, como es habitual en todos los multicascos, la escota desmultiplicada con una polea Harken, al igual que el resto de acastillaje, aunque algunos componentes plásticos utilizados son de la marca Plastimo.

La larga cubierta de proa, de 2,25 m, tiene en el extremo de bañera un práctico tambucho donde estibar el material, aunque en este punto echamos en falta una saca para el spi ya que debemos llevarlo suelto un tanto recogido por el puntal de la base del palo que no permite su paso al resto de la bañera. El palo y travesaño de proa se hallan a 2,90 m de la proa y es a partir de este punto donde disponemos de una amplia bañera, de 2,25 m de largo hasta el travesaño de popa y 0,95 m de ancho por 38 de hondo. El casco central, con una clara forma de U, tiene en su parte superior un ala a ambos costados de 35 cm que empalman directamente con la lona de los trampolines que suman otros 93 cm y que, a su vez, se une con los flotadores laterales sumando al conjunto otros 31 cm, totalizando una superficie plana útil de 1,59 m de ancho por 2,10 de largo en cada uno de los costados. Todo ello nos proporcionan una gran libertad de movimiento en el barco, permitiendo que la tripulación pueda navegar incluso tumbada cómodamente tomando el sol. A popa del palo y en el interior de la bañera encontramos la caja de orza que apenas sobresale unos 10 cm del suelo. Ésta dispone de un simple sistema de calado con dos cabos y un sistema automático de desenganche si tocamos fondo con la orza.

A ambos lados de la bañera disponemos de prácticos sacos para adujar la cabuyería y que no nos moleste al navegar. En el travesaño de popa encontramos la barra de escota de 1,45 m. Es en este punto donde el espacio útil de bañera termina ya que en los 1,20 m restantes de eslora para popa se aloja la torreta del soporte de la cajera del timón, el depósito de combustible, el motor auxiliar y su soporte.

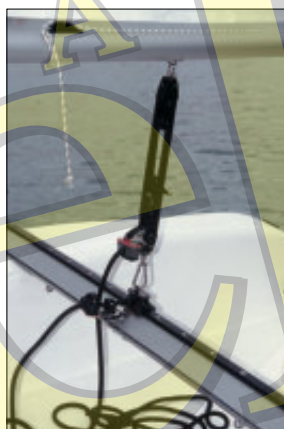
Mención especial a la orza y la pala de timón que, fabricados en laminado de madera, a nuestro entender mejorarían el conjunto si estuvieran contruidos en poliéster no suponiendo ningún incremento en su coste de fabricación. 🇪🇸



Los travesaños son fijados en los cascos laterales por unas simples y prácticas abrazaderas de inox que, por sus características, deberemos vigilar no nos causen ningún daño navegando ya que no están protegidas.



Los obenques están resguardados en su base por unos prácticos protectores de goma. A su lado, las mordazas orientables de la escota del foque son muy efectivas.



El sistema de desmultiplicación de la escota de mayor es en polea violín con mordaza en su base. Aun disponiendo de un carro de escota de 1,45 m no es muy sensible al trimado de éste.



El pequeño espacio entre la torreta del timón, el soporte del motor y el travesaño de popa configuran un práctico lugar para estibar el depósito de combustible.



Los trampolines laterales de lona plastificada se regulan en su parte posterior con unos tensores. Sumando la superficie del trampolín con la cubierta que encaja perfectamente a su misma altura, obtenemos dos grandes superficies útiles en ambos costados.



La cajera de la orza, con sendos cabos para subir y bajarla, apenas sobresale unos 10 centímetros y no representa ningún obstáculo para la tripulación durante las maniobras de navegación.



No dispone de espejo de popa, tan sólo una torreta central donde atornilla los herrajes del timón. Este, de madera, está sujeto por una simplísima pero efectiva cajera. En un costado se halla el soporte del motor.

#### PUNTOS FUERTES

- Simplicidad técnica
- Montaje fácil y sin herramientas
- Comodidad de navegación
- Equipamiento opcional

#### A MEJORAR

- Orza y timón de madera
- Protección de algún elemento contra golpes o cortes

MAGNUM 21		
VALORACIÓN	Ceñida	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Través	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Largo	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Empopada	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Velas	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Arboladura	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Trampolín	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Diseño	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Estabilidad	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Estiba	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Equipamiento de serie	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Acabados	▲▲▲▲▲▲▲▲
	Precio	▲▲▲▲▲▲▲▲