



Puma 34

Símbolo de una época

El Puma 34 es uno de los modelos más emblemáticos y entrañables para toda una generación de navegantes que se iniciaron en el crucero hace unos treinta años. Hoy en día, el barco sigue destacando por su elegancia y su buen navegar.

Diseñado por el gabinete de Hollman & Pye a principios de los años setenta, el Puma 34 pronto se convirtió en el pilar de ventas y prestigio que mantuvo al astillero Nao Glass en activo durante casi veinte años. La inconfundible y elegante silueta de este barco, que no ha perdido ni un ápice de su atractivo en todo este tiempo, es una clara referencia a los años dorados del R.O.R.C., cuando Kim Hollman consiguió imponer sus diseños en todas las esloras y en infinidad de

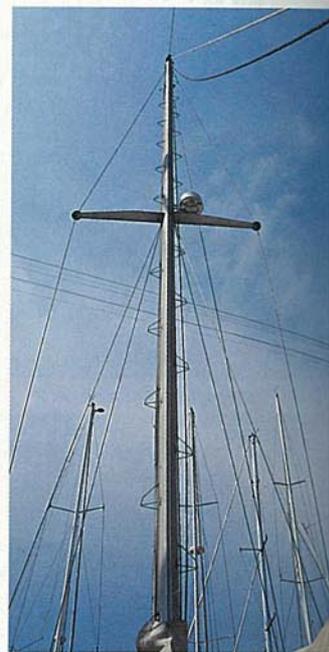
regatas, en los tiempos en que las regatas –incluso las de alto nivel– se disputaban con cruceros completamente habitables.

Es precisamente esta juiciosa combinación entre las regatas y el crucero que inspira al Puma 34 lo que más sedujo a los aficionados en su momento. Sin ser un modelo extremo en ninguno de sus parámetros, el barco ofrecía una acomodación muy racional para seis o hasta siete personas, manteniendo unas prestaciones que le han permitido imponerse

durante décadas en todo tipo de regatas cortas o de altura, incluso trasatlánticas.

El diseño del Puma 34 es un acertado compendio de las tendencias de su época. A saber: gran lanzamiento de proa, formas llenas en toda la obra viva, una manga importante y una popa ligeramente pinzada y por encima del nivel de flotación.

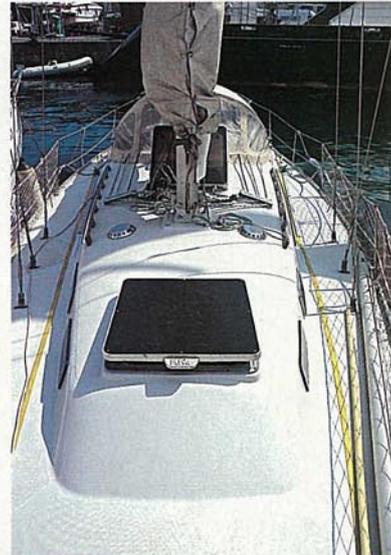
En lo que respecta a los apéndices, la quilla, de plomo, plastificada y con 1,85 m de calado, es de tipo semi-corrido y con forma



El aparejo original es a tope de palo y con un solo piso de crucetas transversales. Una revisión a fondo del palo y su jarcia es fundamental en unidades de ocasión no actualizadas.



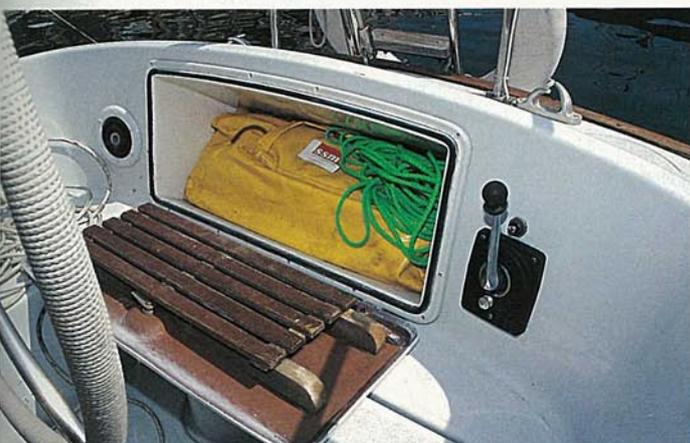
Correctamente mantenido y puesto al día, este barco puede seguir dando grandes satisfacciones a sus propietarios.



Las formas rectangulares del techo de la cabina liberan un buen espacio horizontal, tanto en proa como en las bandas.



El Puma 34 fue de los primeros modelos en llevar la maniobra del palo a la bañera. Lógicamente los elementos originales del acastillaje (winches simples y cornamusas) han quedado ya obsoletos.



Uno de los reproches que se le achacó en su día a este modelo fue el acabado un tanto "plástico" de sus interiores. En contrapartida, los contramoldes tienen un mantenimiento muy simplificado.

de aleta de tiburón, mientras que el timón, con skeg integrado, es garantía de solidez y favorece la legendaria estabilidad de este diseño, haciendo pronto olvidar cierta dureza que muestra la caña en todos los rumbos.

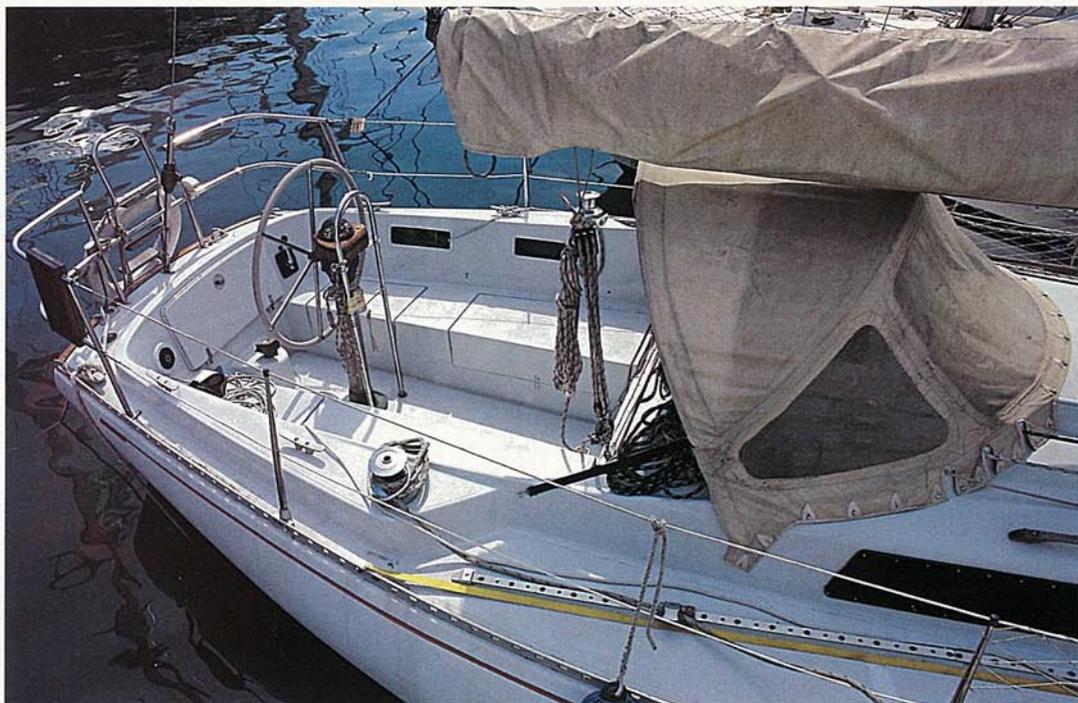
El Puma 34 fue de los primeros barcos de su generación en reenviar buena parte de la maniobra del palo a la bañera. Las formas de la cubierta, con el inconfundible techo de la cabina rematado casi en vertical, libera un buen espacio plano para la circulación, las maniobras o el farniente. La bañera, larga, rela-

tivamente estrecha y muy bien abrigada por las altas brazolas, resulta holgada para sentar a la tripulación y se muestra muy práctica tanto en puerto como en navegación. Lástima que su diseño no sea el mejor como para que el timonel controle la caña sentado en la banda.

La distribución interior del barco, anticuada y falta de luz y volumen para los estándares actuales, resulta por el contrario bastante funcional en navegación. La zona del navegante y la cocina flanquean la zona de entrada y están bien comunica-



Detalle de la base del palo, con sus salidas de drizas integradas. Algunos armadores han sustituido estas salidas por drizas exteriores con rodamientos.



La bañera es larga y estrecha, permitiendo que los tripulantes acomoden sus pies en los bancos con el barco escorado. Las altas y protectoras brazolas apenas si están separadas de los candeleros, incomodando el gobierno desde las bandas.

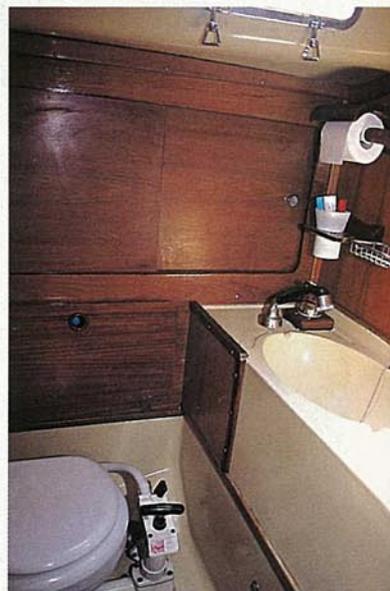
das con el salón central, que libera un amplio pasillo hacia proa. El camarote del armador queda en el triángulo delantero, mientras el baño se sitúa en la zona intermedia, con un buen armario ropero en su lado opuesto. Otros armarios, taquillas y cofres repartidos por el barco garantizan de forma bas-

tante racional la estiba de los enseres personales. No tiene sentido comparar el Puma 34 con ningún velero moderno de 34 pies. Tanto en prestaciones como en volumen interior, cualquier recién llegado gana la partida sin problemas. El atractivo del Puma 34 es algo más etéreo y es posible que sólo lo aprecien en

su justa medida quienes ya han tenido barco con anterioridad y hoy buscan un modelo de más eslora en el mercado de ocasión. Este encanto empieza en las líneas de casco, auténticamente retro e insustituibles para los incondicionales de las épocas doradas del R.O.R.C. El suave paso por la ola, propio de los des-



El tamaño del pozo de anclas está acorde con la eslora del barco, si bien en su diseño no hay nada previsto para una eventual instalación del molinete.



La cabina de baño no disfruta de un tamaño ni de una altura de techo demasiado holgadas, aunque su distribución es práctica y funcional.

Precios y oportunidades

El Puma 34 es un barco que cotiza actualmente sobre los 36.000 €, subiendo unos 3.000 o 6.000 € más en las unidades mejor conservadas. Unas 200 unidades del Puma 34 (en sus distintas versiones) salieron de los astilleros Nao Glass en los casi veinte años que duró su producción. A mediados de los años ochenta, y cerca del ocaso de la vida activa tanto de este modelo como del astillero, el barco, con el nombre de Puma 341, recibió una nueva cubierta en pendiente y un mástil algo más alto y con dos pisos de crucetas.

Si bien las prestaciones ganaron algunos enteros, el carácter y la estética del barco perdieron parte de su añejo encanto. El Puma 341 también se ofreció en kit durante unas temporadas. Treinta años después de su lanzamiento, las diferencias de precio entre las primeras y las últimas unidades apenas existen. Hoy todo depende del estado de conservación de cada barco en concreto.

La atractiva silueta, las demostradas cualidades marineras, la funcional acomodación y la legendaria solidez de construcción del Puma 34 no han de hacer perder la cabeza a ningún aficionado en busca de su barco de ocasión. Cuando hablamos de modelos con varias décadas, el estado de conservación y la puesta al día de todos y cada uno de los elementos del barco son temas que se han de sopesar con mucha tranquilidad.

Un Puma 34 que no haya sido correctamente mantenido por sus anteriores propietarios puede ser una inagotable fuente de gastos y dolores de cabeza para su nuevo e ilusionado armador. Estamos hablando de unidades que eventualmente pueden requerir un refit de pies a cabeza, desde el tratamiento contra la ósmosis a la remotorización, pasando por la renovación de los sistemas eléctricos, de agua o de las velas.

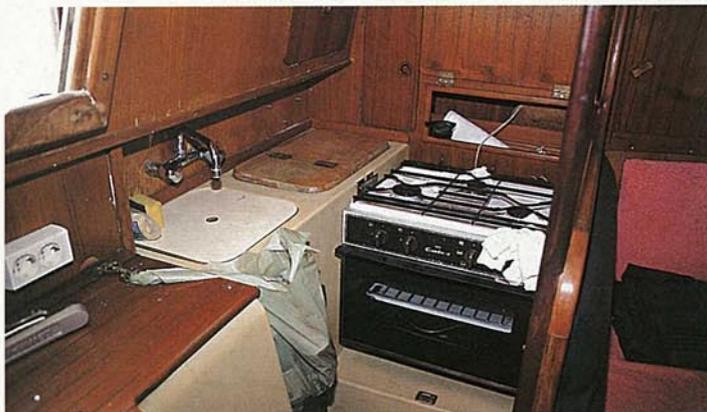
A la hora de interesarse por algún Puma 34 en el mercado de ocasión no hay que sucumbir a un precio de salida tentador. Es importante valorar con detalle la factura de su puesta al día, que en los peores casos puede subir tanto como el precio del barco.



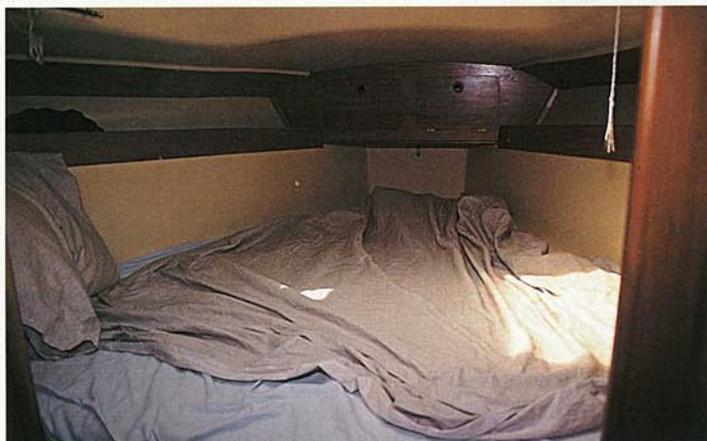
Habitualmente, el Puma 34 salía de fábrica con motores Solé Diesel de 24 o 35 hp.



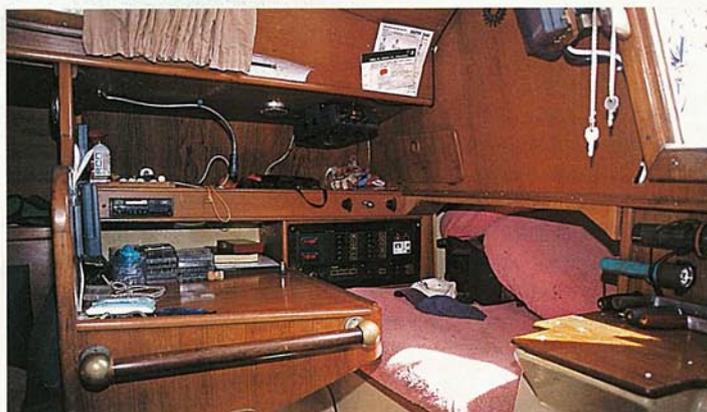
La mesa del salón libera un cómodo pasillo a proa y a estribor hay un banco aprovechable como litera.



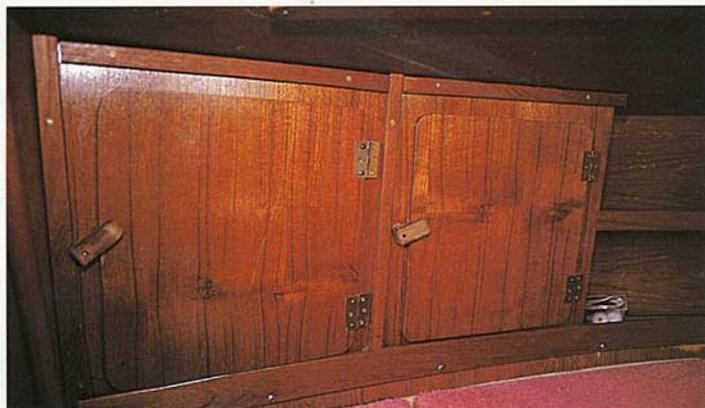
Muy bien ubicada junto a la escala de entrada, la cocina no destaca precisamente por su tamaño. Afortunadamente, la caja del motor puede servir eventualmente de superficie de trabajo.



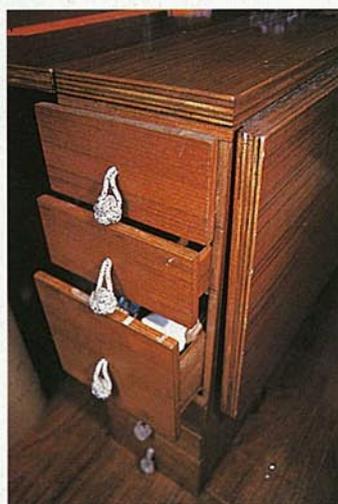
El camarote de proa tiene un buen tamaño de literas y suficiente espacio para guardar la ropa, ya sea en el armario o en los estantes y taquillas laterales.



En la zona del navegante hay espacio sobrado para desplegar cartas y guardar libros o enseres. Tampoco hay excesivo problema en habilitar un hueco o panel para los instrumentos de navegación.



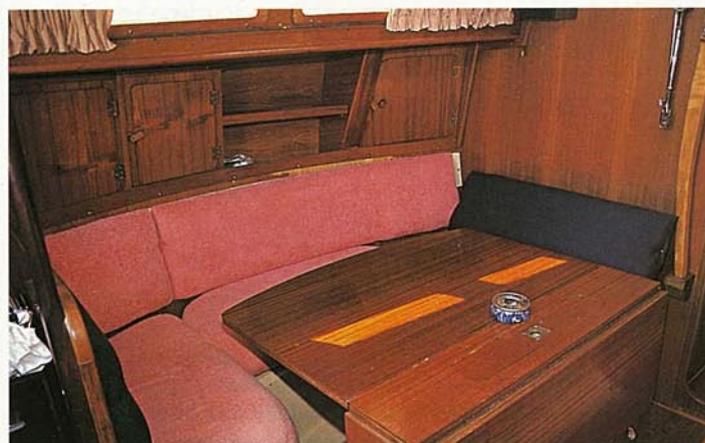
En barcos de cierta edad es habitual ver mejoras hechas por sus sucesivos propietarios, como estas taquillas laterales o los cajones bajo la mesa del comedor.



plazamientos pesados (5.400 kg) y la dureza de escora (2.400 kg de lastre) son otras de las virtudes de este barco que, no olvidemos, sigue siendo un formidable ceñidor con vientos duros. Al final, las cualidades pesan más que los defectos y no es de extrañar que el Puma 34 siga siendo una pieza muy buscada en el mercado de ocasión. □ E. Roselló

Ficha técnica

Modelo:	Puma 34 (Puma 341 después)
Constructor:	Astilleros Nao Glass S.A.
Diseñador:	Hollman & Pye
Material de construcción:	Fibra de vidrio. Cubierta en sandwich PVC
Eslera total:	10,35 m
Eslera de flotación:	8,20 m
Manga:	3,35 m
Calado:	1,85 m
Altura en cabina:	1,95 m
Desplazamiento:	5.400 kg
Lastre:	2.400 kg
Literas:	6
Agua dulce:	220 l
Gasoil:	84 l
Motorización estándar:	24/35 hp
Mayor:	20 m ² (Puma 341: 23,3 m ²)
Génova ligero:	45 m ² (Puma 341: 47,5 m ²)
Spinnaker:	103 m ² (Puma 341: 108,5 m ²)



El salón es amplio y acogedor, con unas terminaciones, generalmente en chapado de teca, que le dan un aire casi lujoso comparado con las actuales producciones de serie en estas esloras.