Diego Yriarte · Fotos: Ludovic Fruchaud/EYOTY, Diego Yriarte, Brian Carlin

El mejor de los cruceros de lujo del 2023

El flamante ganador del premio al mejor velero del año, el European Yacht of The Year 2023 (EYOTY) en la categoría Luxury Cruiser es el más pequeño de la gama Oyster, pero es evidente que ha heredado las características de barco oceánico de sus hermanos mayores. El astillero se actualiza tecnológicamente, pero mantiene vivo su carácter, esencia y la indiscutible calidad de construcción.

1. El Oyster 495 es mucho más que un 50 pies.

2. Navegando con 20 nudos de viento real el Oyster 495 se siente cómodo aun si tomar rizos.

Oyster construye barcos desde 1973 y no es del tipo de astillero prolífico en modelos. En el año de su cincuentenario ofrece seis diseños de entre 50 y 90 pies de eslora, todos capaces de llevar con seguridad y confort por extensas singladuras a quienes lo escojan. De hecho, las embarcaciones creadas en Oyster suman alrededor de 90 vueltas al mundo.

Es muy posible que esto sea solo el comienzo de la nueva era del astillero, que desde 2018 pertenece a Richard Hadida, un entusiasta de la marca y amigo personal del arquitecto naval Rob Humphreys, quien trabaja para Oyster desde hace más de 25 años.

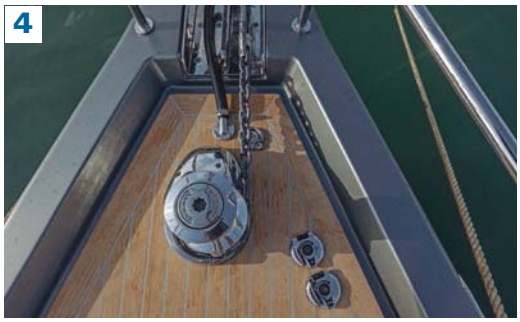
Hadida cambió el negocio del software por el astillero he inició una profunda remodelación y actualización de todo el sistema de trabajo con una gran inversión. Desde 2020 Richard Matthews, fundador de Oyster, aceptó la invitación del astillero para formar parte del consejo de administración, con lo que la magia original se mantiene íntegra.

El 495 no solo es el emblema de los casi cincuenta años del astillero, también es el primer barco que ha cumplido todo el proceso, desde el tablero de diseño a la botadura, desde que Hadida es propietario y CEO.

Sin complejos

Este barco de bañera central es mucho más que un 49 pies, cuenta con un volumen interior y un diseño de cubierta mucho más espacioso, soluciones inte-

3. Las ventanas en el casco a la altura de los ojos permiten ver el exterior incluso sentados en los sofás del salón.



ligentes y la calidad de construcción sólida y lujosa que identifica la marca.

Las opciones de personalización son muy elevadas, a tal extremo que, desde el punto de vista estético, el barco que tuvimos oportunidad de probar en Port Ginesta durante las jornadas de navegación del EYOTY, brilló desde su esencia, desde algo mucho más profundo de lo que los ojos pueden ver. Lo que nuestros ojos vieron en la elección y combinación de colores del casco, y el interior no resultó del todo agradable… Pero "para gustos, colores". Tras practicar un ejercicio cuasi meditativo de ver formas y no colores, descubrimos unos volúmenes y formas muy bien pensados, muy funcionales y cómodos.

El aspecto exterior en su vista lateral repite las tres ventanas verticales del casco, marca de la casa, clave de la iluminación y la elegancia de la cabina de popa, mientras que la caseta se estiliza con una ventana en forma de ojo. La posición del mástil está bastante adelantada por lo que la bañera central y la caseta descienden en ángulo suave hacia proa, con tres ventanas de cristal tintado; dos de ellas practicables, una magnífica solución para una intensa ventilación interior.

La popa es un espacio despejado, con sendos bancos en el extremo del balcón, una configuración natural para este estilo de cubierta solo interrumpida por la abertura por donde se dirige bajo cubierta la escota de mayor.

4. El cabrestante de la maniobra de fondeo está situado muy a proa y también se puede accionar desde el puesto de mando.

5. En cada una de las bitácoras hay suficiente espacio para instrumental y en este caso los controles del enrollador de la vela de proa que es eléctrico.

6. La mayor enrollable en el mástil es una buena opción, pero, por supuesto que hay más opciones de mástil en aluminio o carbono.

Las líneas del revestimiento de teca de la cubierta nos llevan desde popa, por pasillos claros y despejados, tanto hacia los pasillos laterales, que permiten recorrer toda la eslora sin interrupción, como el camino central que lleva a la protección de la bañera, situada en un nivel de suelo inferior al de la timonería, y al cobijo de la caseta y la capota antirrociones.

La proa es un espacio totalmente despejado y la sensación la acentúan las escotillas enrasadas, la posición de los cadenotes dirigidos directamente a la banda y la cubierta plana y en un mismo nivel de proa a popa que invita a caminar sin calzado.

En el interior encontraremos dos espacios clave que definen las características que un barco oceánico debe tener, comodidad y calidades marineras. Ambas se reflejan en el camarote principal, en popa, donde nada hace pensar que estamos en un 50 pies, y la

En el interior encontramos comodidad y calidades marineras del mobiliario.

cocina donde no falta nada y todo se dispone como para trabajar en cualquier condición.

Lujo marinero

Bajar las escaleras para acceder al interior del 495 es como sumergirse: fuera queda lo inhóspito del mar, dentro domina el confort.

Evidentemente lo primero que vemos es el salón con sus sillones en L; el de estribor puede convertirse en cama doble al bajar la mesa y completar el área con cojines *ad-hoc*. Al sentarse quedan a la altura de los ojos las ventanas de casco.

En el lado de babor hacia popa y un escalón más abajo se desarrolla la cocina con un formato de U alargada, por lo que el espacio de encimera es abundante, el pasillo es contenido y evita "atarse" a la cocina si hubiera mucha escora amurados a babor. Bajo la encimera hay espacio para todo, hasta para un lavavajillas.

Hacia popa por estribor la mesa de navegación no es testimonial, como podríamos ver en barcos de la misma eslora. Es una mesa pensada, al igual que el resto del barco, para largas travesías. Le sigue el pasillo por donde se accede a la cabina principal, donde también encontraremos el acceso a la cámara de motores. Todo en proximidad del camarote principal, que ocupa todo el ancho de la popa y aprovecha toda la altura del francobordo. La característica principal es la luz natural cenital, con dos escotillas, y lateral, con las tres ventanas de casco verticales.

A proa del mástil, el espacio reservado para las visitas incluye una cabina con dos literas individuales superpuestas y un camarote doble que ocupa gran parte de la proa. Aquí también destaca

7. Bien resuelto el acceso al salón que comunica a estribor con la cabina principal y a babor con la cocina.

FOCO EN

Bañera central

El concepto de bañera central une el área de trabajo y el espacio que rodea la mesa de alas abatibles, que incluye una nevera.

Mesa de navegación

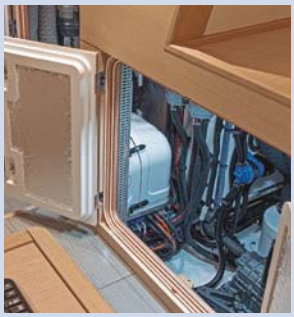
El ordenador de la mesa de navegación tiene la pantalla abatible.

Asientos en popa

La condición de bañera central permite una popa despejada y los clásicos asientos en el balcón de popa.

Acceso a registros

Los accesos a la cámara de motores permiten la revisión de los elementos claves, como motor y generador y está perfectamente insonorizada.



Cocina marinera

La disposición de la cocina permite trabajar con comodidad aún con el barco escorado.

Luz y ventilación

La luz natural invade el salón y las ventanas de proa aseguran una buena ventilación.

la luz de las ventanas de casco y de las dos escotillas que, además, ofrece salida directa a cubierta.

Navegación equilibrada

Equilibrada en varios sentidos, particularmente en el sentido de la estabilidad de rumbo, una característica fundamental para un barco oceánico, pero también equilibrada en la concepción del aparejo, la facilidad de trimado que, en conjunto, permiten que el barco bien trimado no genere esfuerzos, ni a quien esté al timón, ni al piloto automático.

Prácticamente es posible soltar el timón y que el barco mantenga el rumbo. Humphreys Yacht Design ha mantenido una relación con el astillero de casi tres décadas, se conocen bien y conocen perfectamente a su público. El 495 resulta ser otro buen resultado de este binomio que se mantiene en la nueva era del astillero y posiblemente dure muchos años más.

Equilibrio, estabilidad de rumbo y facilidad de trimado caracterizan la navegación en el 495.

En las pruebas de mar en Port Ginesta, el 495 fue el primer barco de nuestra nutrida lista que navegamos con un amable SO de 20 nudos estables y ola bien formada. En principio dimos las gracias a que nos hubiese tocado este barco en estas condiciones, no solo por no ponernos el traje de agua, también por la experiencia de navegar en él en estas circunstancias.

Uno de los aspectos clave de la navegación de este barco es la practicidad de maniobra y la capacidad de poder llevarlo con pocas manos. Los principales reglajes se concentran muy próximos a ambas ruedas de timón por lo que, prácticamente, no es necesario salir de la protección de la bañera para realizar modificaciones en el trimado. Los winches de escota de mayor y génova se encuentran muy próximos al asiento del timón, la reacción a cualquier cambio puede ser inmediata.

También es muy práctica la parte de maniobra en la que se utiliza

8. La cabina principal, en popa, ocupa todo el ancho de la banda, goza de baño privado y de plena iluminación y vistas gracias a las tres ventanas laterales, marca de la casa.

9. Vista desde la mesa de navegación con la pantalla del ordenador de a bordo cerrada.

8

9

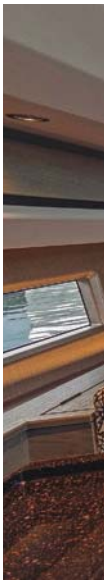
10

10. A proa del mástil dispone de dos cabinas y un baño a compartir. Una de las cabinas es de literas superpuestas.

11

12

12. El baño que comparten las cabinas de proa tiene suficiente espacio y ducha compartimentada; sin duda, no está exento de comodidad.



12. En proa aún queda suficiente espacio para una cabina con cama doble.

la hidráulica y con solo apretar un botón es posible controlar la tensión del backstay y la contra.

Durante la prueba de mar la intensidad del viento, de aproximadamente 20 nudos y la altura de la ola que ya estaba bien formada plantearon un escenario difícil pero interesante para dar muestra de su resistencia.

En principio, con esta intensidad de viento bastó con aplanar las velas, pero no fue necesario tomar rizos. En ceñida se comportó perfectamente hasta los 40° con una velocidad estable de ocho nudos que al arribar hasta los 100° subió a nueve y puntas de 10 nudos. Más tarde, al bajar la intensidad de viento hasta los 11 nudos pudimos navegar con Código 0 y, con un ángulo de 72°, logramos una velocidad de 7,7 nudos.

La sensación al timón es de estabilidad y su origen es la configuración de timones gemelos que aún con el barco escorado permiten mantener el control.

Unos registros muy buenos considerando que este barco de 16 metros de eslora total, incluyendo el consistente botalón, desplaza 21 toneladas, el triple que un barco de regatas de la misma eslora.

11. Hay varios opcionales para el acceso al barco, en este caso es un sistema retráctil que esconde la plataforma de baño y pliega los escalones que se acciona por control remoto.

13. Es interesante tener una opción más de cama doble, en este caso en el salón al bajar la mesa y completar el área acolchada.

CARACTERÍSTICAS

Eslora total:	16,1 m
Eslora de casco:	15,15 m
Eslora en flotación:	14,27 m
Manga:	4,77 m
Desplazamiento:	21 t
Calado estándar:	2,28 m
Sup vélica en ceñida:	120 m^2
Capacidad de combustible:	800 l
Capacidad de agua:	600 l
Motorización: Yanmar 4JH 110 Hp (80.9 kW)	
Camas:	6 hasta 8
Arquitectura naval: Humphreys Yacht Design	
Certificación CE:	Clase A
Constructor:	Oyster Yachts, oysteryachts.com
Importador:	Oyster Yacht Palma
Precio:	a partir de 1.523.000 euros, sin impuestos.

LA OPINION DE [N&Y]

Diseño

+ Personalización.
+ Dos palas de timón.
+ Cubierta despejada.
+ Opciones de aparejo.

Habitabilidad

+ Bañera central protegida.
+ Volumen del camarote principal.
+ Distribución de la cocina.
+ Capacidad de estiba.

Maniobra

+ Reenvío de maniobra al puesto de gobierno.
+ Estabilidad de rumbo.
+ Distribución de winches.

SEGURO METROMAR-FIATC

Prima total anual: 305,45 euros.
Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.