

► PROVA

OYSTER 495

LUSSO COMPATTO

Il 495 è il più piccolo della flotta Oyster e mantiene la qualità di costruzione, personalizzazione e performance dei modelli più grandi. A cui aggiunge la capacità di poter essere condotto con equipaggio ridotto. Un vero bluewater compatto che eredita tutto il Dna del cantiere

LUOGO PROVA Port Ginesta, Spagna

METEO Vento 6/7 nodi, mare calmo



Tester Alberto Mariotti
alberto.mariotti@velaemotore.it



2023



Con una lunghezza fuori tutto di 16,10 metri (15,15 quello dello scafo), il 495 è il più piccolo della flotta Oyster ma non chiamatelo "entry level". Grazie alle sue qualità di comfort, costruzione, performance e anche tenuta del valore nel futuro, il 495 potrebbe benissimo essere la barca definitiva e il coronamento del sogno di una vita per tanti armatori. Anche il prezzo gioca un ruolo importante, al momento si parte infatti da £ 1.375.000 (ex Vat) che equivalgono ad oltre un milione e mezzo di euro + Iva. Tanti? Sì, ma la qualità ha sempre un costo e il rialzo dei prezzi è purtroppo comune a tutti i cantieri, fornitori, accessoristi, manodopera.

IL PRIMO DELL'ERA HADIDA

Varato all'inizio dello scorso anno, il 495 è anche il primo interamente sviluppato sotto la direzione del nuovo proprietario del cantiere, l'imprenditore inglese Richard Hadida che lo ha acquistato nel 2018 salvandolo dal fallimento. Disegnato da Humphreys Yacht Design, si è presto distinto per il suo Dna: uno yacht che eredita tutto il "pacchetto" luxury e comfort dei modelli più grandi a cui si aggiunge il vantaggio delle dimensioni, perfette per una coppia di appassionati giramondo. Anche le ampie autonomie dei serbatoi di acqua e carburante, rispettivamente 600 e 800 litri, raccontano uno yacht che nasce per lunghe navigazioni oceaniche.

Il 495 è stato nominato, vincendola, in categoria Luxury Cruiser insieme al Bénéteau Oceanis Yacht 60 e all'italiano Ice 62 Targa. Non è facile definire la parola "lusso" quando

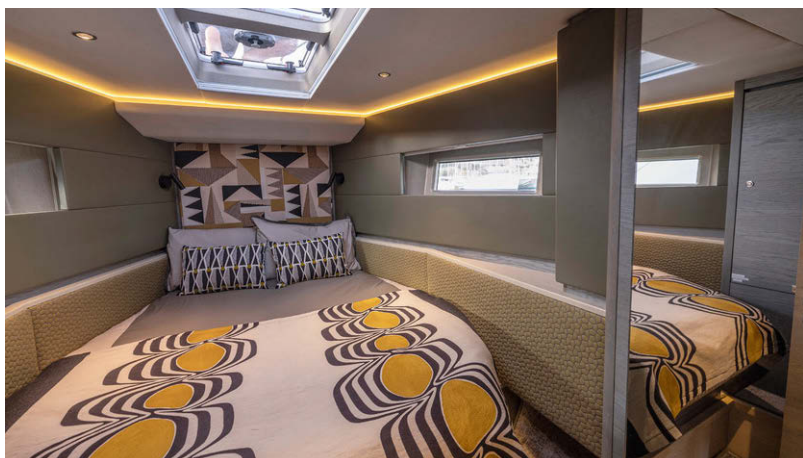


si tratta di imbarcazioni a vela. Già soltanto andar per mare potrebbe essere definito come lusso. Ma quali differenze ci sono nel farlo su una di queste tre imbarcazioni? Con tutte e tre si finisce ben oltre il milione di euro (e non è difficile sfiorare i due, in alcuni casi), accessori e Iva compresa. A cambiare sono qualità e materiali di costruzione, con Ice Yachts che stacca Oyster e Bénéteau grazie alla sua costruzione semi custom.

Dopo la rinascita il cantiere inglese ha affidato la supervisione del suo operato all'agenzia Lloyd's tornando ai livelli

Se fuori questo Oyster si fa riconoscere per la grafica dai colori accesi, dentro non è affatto da meno e dimostra le capacità e l'attitudine alla personalizzazione del cantiere inglese. La cucina (a sinistra) sfrutta uno spazio dedicato e senza passaggio verso l'armatoriale, che avviene sulle mura opposte. Ha quindi doppio piano di lavoro e ampi volumi per lo storage della cambusa.

La cabina armatoriale (a destra) è a poppa e sfrutta tutta la larghezza dello scafo. Ha la classica vetrata panoramica con vetro triplo e bagno con accesso privato. La Vip di prua (sotto) e la cabina ospiti con letti singoli condividono lo stesso bagno.



di affidabilità e cura che hanno reso il brand conosciuto in tutto il mondo. Anche quello dell'Oceanis Yacht 60 è lusso, certamente più abbordabile e dedicato ad una fascia di armatori diversa.

ARMATORIALE CON VISTA

Il 495 è progettato con un layout (e quattro décor) studiato intorno a comfort e volumi di salone e cabina armatoriale di poppa. La cucina gode infatti di un suo spazio lungo le mura di sinistra, senza dover servire anche da passaggio verso l'armatoriale. Una condizione che la elegge ad ambiente principe di questo layout, in cui peraltro non si sente l'esigenza di avere una seconda scelta sulla disposizione. Per accedere agli spazi dell'armatore si passa quindi lungo le mura di dritta, dove si trova anche il tavolo da carteggio e che insieme alla cabina diventa uno spazio armatoriale degno di un'imbarcazione di taglia maggiore. La cabina ha infatti le caratteristiche finestre panoramiche con tre vetrate a sviluppo verticale, una zona relax con doppio divano, bagno privato con box doccia separato e guardaroba importante. Agli ospiti è dedicata la zona di prua, che conta di una Vip arredata con letto matrimoniale e una ospiti con letti a murata. Entrambe condividono il medesimo bagno. Peccato che a bordo manchi uno spazio dedicato alle cerate bagnate. La posizione dell'albero, subito a prua del divano, non disturba i movimenti degli ospiti in salone. Nonostante sia impossibile sentirsi "al chiuso" grazie alle numerose aperture, la vista del mare rimane preclusa a causa dell'altezza delle vetrate della tuga. La versione così personalizzata nella quale navighiamo potrebbe non incontrare il gusto di molti, è indubbio che testimoni bene le capacità di personalizzazione del cantiere e di venire incontro ad esigenze decorative anche estreme.

NAVIGAZIONE AFFIDABILE

Navighiamo con il 495 a Port Ginesta, in Spagna, luogo della tappa mediterranea delle prove EYOTY (quella at-



lantica si è svolta in Francia, a La Rochelle). Ed è qui che abbiamo navigato anche con le altre due imbarcazioni della categoria Luxury, in condizioni quindi identiche. Il modello in prova è lo scafo numero #2, che appartiene ad Eddie Jordan, mentre le barche vendute sono già 20. L'eccentrico imprenditore irlandese spiega di non aver mai apprezzato molto le imbarcazioni bianche e ha scelto una decorazione che non passa certo inosservata. La barca si chiama Tortuga e, come racconta lo stesso Jordan "la tartaruga è un animale che nuota negli oceani di tutto il mondo, come vorrei fare anche io con questo nuovo Oyster, un modello adatto anche a giovani armatori che vogliono capire cosa vuol dire il bluewater sailing. La sua grafica forte è anche un segnale molto chiaro in difesa dell'ambiente".

La versione standard è armata con albero di alluminio, randa avvolgibile nell'albero e genoa con scarsa sovrapposizione per una superficie velica di 120 mq, mentre nel caso di randa full battenti si arriva a 127,57 mq. Non è un piano velico troppo potente (tanto per fare un paragone il Solaris 50, che è un performance cruiser, arriva a 160 mq), ma è equilibrato e funzionale al tipo di navigazione tipica dello yacht. Le prestazioni non sono in fatti al centro del progetto, lo sono molto di più la capacità di offrire al suo armatore ottime doti marine con una grande stabilità e un passaggio sull'onda affidabile e confortevole. Navighiamo con un vento leggero tra 6 e 7 nodi che di bolina si trasformano in una velocità tra 4 e 4,5 nodi e un angolo al vento reale di 50°. In queste condizioni il diagramma delle polari racconta una velocità di circa 5,5/6 nodi. Le

Sopra, il 495 Tortuga, lo scafo n° 2, in navigazione con il Gennaker murato sul bompresso di prua. Sotto, la disposizione degli interni prevede un solo layout con armatoriale a poppa, Vip a prua e ospiti con letti a murata sulla destra.



RICHARD HADIDA – PROPRIETARIO OYSTER YACHTS

PRONTI PER I PROSSIMI 50 ANNI

Oyster Yachts compie 50 anni e Richard Hadida, che lo ha comprato nel 2018, si prepara alle nuove sfide che lo attendono. Ovvero evolversi verso il futuro continuando ad essere il cantiere di riferimento mondiale in fatto di bluewater di lusso

Cosa significa aver vinto il premio European Yacht of the Year?

«Siamo molto orgogliosi. Quando abbiamo iniziato questo progetto avevamo un obiettivo: stabilire un nuovo punto di riferimento per i 50 piedi. Questo premio e il feedback di 12 dei giornalisti di vela più rispettati in Europa è il riconoscimento del fatto che l'abbiamo raggiunto».

Oyster è entrato nel suo 50° anno di vita, quali sono le prossime sfide?

«Il 50° anniversario è una pietra miliare straordinaria che celebreremo con gli armatori durante tutto l'anno. La nostra eredità è la base del nostro futuro. Siamo sempre in evoluzione, guardando avanti, continuando a superare le aspettative dei clienti. Il design continuerà ad evolversi, la produzione di energia sostenibile è una priorità, ci saranno nuovi modelli, innovazione, tecniche di produzione evolute e materiali migliorati. Proprio come negli ultimi 50 anni, continueremo ad evolverci per assicurarci di rimanere la prima scelta nel settore dei bluewater».

I vostri modelli hanno percorso 20 milioni di miglia e completato 90 circumnavigazioni. Come sfruttate tutta questa esperienza?

«Ascoltiamo sempre gli armatori, i commenti e le opinioni di chi lavora con noi. E tutte queste informazioni vengono trasmesse ai team di innovazione, progettazione e produzione. Sono questi principi che fanno sì che nessun Oyster sia uguale all'altro. L'ultimo banco di prova è l'Oyster World Rally, e alla prossima edizione, quella del 2024-25, prenderanno parte 14 nuove imbarcazioni. E rappresenta per noi l'ultima lunga recensione che ci fornisce ricchi approfondimenti».

Su quale aspetto vi siete concentrati di più?

«Prestazioni, robustezza, sicurezza, comfort e lusso da casa lontano da casa. L'aspetto più importante è che il 495 è un vero Oyster in tutto e per tutto. Sfoggia tutte le caratteristiche e l'attenzione ai dettagli che si trovano sui nostri modelli più grandi, ben dimensionati in uno spazioso scafo di 50 piedi».

Che cosa ha in comune con le sorelle maggiori?

«Tutto! Ha mezzo secolo di esperienza e innovazione Oyster che attraversa ogni suo centimetro. Mostra anche tutti i tratti distintivi, le attrezzature e l'attenzione ai dettagli che trovi sui modelli più grandi».

Quali sono i suoi punti di forza?

«I principi alla base rimangono gli stessi di tutti gli Oyster: prestazioni, design innovativo, robustezza della costruzione, livelli eccezionali di maestria e lusso da crociera».

Un commento sul piano velico e le sue opzioni.



«Il piano velico offre una navigazione e un controllo senza sforzo per una navigazione perfetta con equipaggio ridotto grazie al nuovo sistema di avvolgimento nell'albero di Seldén e ai comandi a pulsante, che portano l'automazione della navigazione a un altro livello. La specifica di base è una randa avvolgibile nell'albero e una vela di prua al 105% configurabile in base alle esigenze. Ad oggi la maggior parte degli armatori ha optato per un Code 0 o uno spi asimmetrico che aiutano, rispettivamente, in caso di venti leggeri e alle andature portanti. Per le barche che intendono navigare su lunghe distanze, vale a dire l'Oyster World Rally o traversata oceaniche, offriamo una configurazione con due vele di prua per un assetto a farfalla, una vela di prua yankee più grande con rotaia esterna per migliorare le prestazioni di bolina e un pacchetto da tempesta con strallo interno per issare una tormentina».

Qual è l'armatore tipico del 495?

«È destinato sia ai nuovi clienti che ad armatori più giovani. Ad oggi, 18 delle 20 unità vendute appartengono a nuovi armatori».

Lo scafo e gli interni altamente personalizzati della barca con cui abbiamo navigato sono disponibili, su richiesta, anche ad altri armatori?

«Il 495 è disponibile in quattro finiture interne. Il 495/02 Tortuga di Eddie Jordan che ha partecipato ai test delle vele di Port Ginesta sottolinea la capacità di Oyster di personalizzare secondo standard elevati. Tuttavia, questa personalizzazione ha un costo aggiuntivo».

Come vede gli attuali bluewater di lusso?

«L'opportunità di visitare angoli remoti del mondo in barca a vela sta diventando sempre più de-

siderabile ed è spinta da eventi innovativi come il nostro Oyster World Rally. Questa capacità di navigare oltre l'orizzonte e viaggiare in modo più sostenibile e rispettoso dell'oceano sta guidando un'intera nuova generazione di velisti».

Per barche a vela, anche più grandi di un daysailer, la propulsione elettrica potrà diventare una soluzione standard?

«Siamo entusiasti della prospettiva di una propulsione elettrica/ibrida e abbiamo seguito da vicino la sua introduzione su daysailer e yacht da crociera, oltre a condurre una serie di studi per la nostra gamma. Sebbene le barche a vela siano, per loro natura, gli ibridi più antichi del mondo, per un bluewater ad elevato dislocamento, sicuro e idoneo alla navigazione d'altura la tecnologia attuale non fornisce ancora una densità di energia sufficiente per fornire la potenza di propulsione alternativa e l'affidabilità richiesta in caso di emergenza (avarie con costa sottovento, ad esempio). Mentre continuiamo a monitorare il mercato e valutare sistemi di propulsione alternativi, il nostro obiettivo attuale è alimentare in modo sostenibile la domanda di energia domestica con idrogeneratori integrati e sistemi di pannelli solari».

Molti cantieri di barche a vela hanno sviluppato una gamma di modelli a motore. Seguirete anche voi questa rotta?

«Il cantiere ha già costruito un motoscafo, l'Oyster LD43. Guardando al futuro, non abbiamo intenzione di fare ancora modelli a motore. Gli Oyster sono un ibrido naturale e stiamo lavorando parecchio per renderle autosufficienti. Quindi, il futuro di Oyster è la vela combinata con altre soluzioni energetiche sostenibili».

due ruote del timone non brillano per sensibilità mentre notiamo la grande protezione del pozzetto centrale e la facilità con cui ci si muove verso la zona timoneria, separate dal living, e l'area a estrema poppa. Dalle due consolle si gestiscono comodamente gli avvolgitori elettrici di randa e genoa oltre che della catena dell'ancora. Il winch della randa è subito dietro alla timoneria di sinistra, mentre i

due primari per il genoa sono sistemati in un grandino ricavato sui paramare, verso poppa si trovano altri due winch per il gennaker mentre con quelli accanto al tambuccio e all'albero si controllano vang e drizze. Quando chiudiamo il genoa in favore del Code 0 il vento sale leggermente e ora soffia tra i 7 e i 8 nodi con la velocità che si attesta tra 6 e 7 nodi.



A sinistra, in navigazione con il Code 0 a Port Ginesta. Il 495 si distingue per il bel ponte di prua a filo. L'albero ha la randa avvolgibile. Nelle foto a destra, in senso orario: la plancetta di poppa con gradini integrati, il winch elettrico con batteria di stopper sulla tuga, la sala macchine esemplare con motore Yanmar 4JH110 e generatore, la timoneria di dritta con strumentazione elettronica B&G e i due pulsanti per svolgere e avvolgere il fiocco e il winch elettrico dedicato alla randa.

I COMMENTI DELLA GIURIA

AUSTRIA | Roland Duller, YachtRevue

Con il suo modello più piccolo, il produttore inglese di fascia alta ha implementato tutto ciò per cui è noto: il 495 naviga veloce, prende il mare in modo morbido ed è facile al timone. La lavorazione è superba, l'atmosfera sottocoperta è in stile casalingo e persino le caratteristiche finestre verticali dello scafo sono disponibili nel modello junior della flotta Oyster.

DANIMARCA | Morten Brandt-Rasmussen, Bådmagasinet

Oyster è uno dei marchi più iconici tra i blue water cruiser e la ragione è visibile nel 495. L'impeccabile artigianalità, la qualità del design, il layout e le scelte dei materiali sottolineati nella cabina armatoriale "fuori dal mondo" raccontano una storia di crociere d'altura. E naviga bene anche in condizioni molto leggere nonostante il dislocamento elevato.

SPAGNA | Diego Yriarte, Nautica y Yate

Essere il più piccolo della gamma Oyster non pone limiti alle aspettative di uno yacht per lunghi viaggi, di voler salpare, di sentirsi davvero a proprio agio e al sicuro. In questo caso essere il più piccolo permette la libertà di poter navigare con poche mani. Questo 49 piedi sembra più grande, i suoi volumi interni e lo storage di coperta sono spaziosi ed ergonomici. In navigazione è stabile, resistente, ed è evidente la costruzione rigida, forte, con ottime finiture e un altissimo grado di personalizzazione per realizzare una creazione unica.

FINLANDIA | Pasi Nuutinen, Vene

Sotto la pelle quasi scioccante dello yacht di prova, l'Oyster 495 conforta con tutti i valori tradizionali di un vero cruiser offshore di lusso. Naviga senza sforzo con vento leggero ed è rassicurantemente

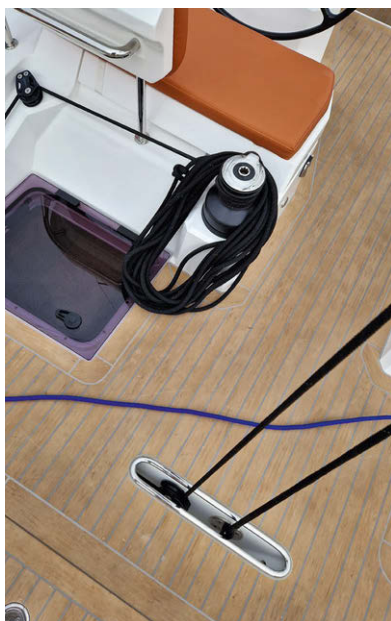
robusto con vento sostenuto. Mantiene il suo equipaggio sempre al sicuro, protetto e rilassato, sia in coperta che all'interno. Quando vuoi confidare che il tuo yacht è di lusso, Oyster 495 è la tua scelta.

FRANCIA | Loic Madeline, Voiles & Voiliers

Che look! L'armatore di questo Oyster 495 si sta sicuramente divertendo molto a navigare con la sua imbarcazione in qualsiasi porto si possa immaginare. Difficile scorgere Oyster dietro la grafica e anche nel salone non siamo abituati a tanta profusione di colori. Ma qualunque sia l'aspetto, questo Oyster è reale. Un vero bluewater che non scende a compromessi in termini di comfort, sicurezza o capacità di navigazione. Sicuramente non spaziosa come la sorella maggiore, la cabina con letti sovrapposti lo evidenzia, ma dotata di tutte le caratteristiche che rendono un Oyster così facile da portare e da vivere. Sì, la cabina di poppa è stupenda, la cucina è davvero pratica in mare e la tuga panoramica fornisce una grande quantità di luce. È bello sapere di essere su uno yacht ottimizzato per la crociera d'altura quando consideri eventuali traversate oceaniche. Non si sbaglia a scegliere questo Oyster speciale.

GERMANIA | Jochen Rieker, YACHT

La barca su cui abbiamo navigato durante le nostre prove in mare era così speciale da fornire un vero esempio della personalizzazione che Oyster è in grado di fornire ai propri armatori. E mentre questo specifico 495 potrebbe non essere il tesoro di tutti in termini di design, l'architettura e la costruzione navale sottostante lo faranno sicuramente. Così rassicurantemente forte, così sorprendentemente veloce, così bello da timonare, così facile da manovrare e così comodo se vuoi ritirarti nei tuoi alloggi! Essendo l'offerta più piccola di Oyster, non richiede



SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.	m 16,10
Lunghezza al gall.	m 14,27
Lunghezza scafo	m 15,15
Larghezza	m 4,77
Pescaggio std/opt	m 2,28/1,83
Dislocamento a vuoto	kg 21.000
Serbatoio acqua	lt 600
Serbatoio carburante	lt 800
Superficie velica (rand avvolgibile)	mq 120
Superficie velica (randa full batten)	mq 127,57
Motore	Yanmar 4JH110
Omologazione CE categoria	A
Progetto	Humphreys Yacht Design

**PREZZO LISTINO
DA £ 1.375.000**

Tasse escluse franco cantiere

CANTIERE

Oyster Yachts, UK. Lista dealer
sul sito www.oysteryachts.com

molti compromessi. In realtà, al lusso dei suoi fratelli aggiunge anche maggiori la possibilità di essere condotta direttamente dall'armatore senza richiedere una mano in più. E adoro davvero quel raccordo in acciaio inossidabile sul portello del tambuccio che blocca la barca come una cassaforte: solida e rassicurante, splendidamente lavorata!

GRAN BRETAGNA | Toby Hodges, Yachting World

È difficile immaginare che l'arredamento di uno yacht possa cambiare così tanto il suo aspetto e le sue sensazioni, eppure il layout del n° 2 è identico a quello della prima barca, sulla quale ho trascorso diversi giorni a bordo. Al suo cuore c'è un bluewater di lusso meravigliosamente progettato e concepito da zero, costruito in un nuovo cantiere con una qualità ripetibile di cui pochissimi cantieri sono capaci. Il 495 offre traversate con velocità costanti in un vero comfort voluminoso, sia che si goda dal profondo pozzetto centrale che dalla migliore cabina armatoriale di poppa della categoria. Anche lo stivaggio sul ponte e lo spazio per gli impianti sono eccellenti. Quindi prendi in considerazione l'appel del programma post-vendita e il rally mondiale di Oyster e inizia ad apprezzare il mondo premium a cui questo modello sotto ai 50 piedi dà accesso.

OLANDA | Marinus van Sijdenborgh de Jong, Zeilen

L'Oyster 495 sorprende in una gamma di dimensioni che prima non era in grado di contenere le caratteristiche di lusso che si trovano sui suoi concorrenti e sorelle più lunghi. Mettere insieme tutto questo artigianato e lusso in uno scafo relativamente piccolo non è un compito facile. Oyster riesce a mantenere a bordo del 495 la zona giorno e quella di navigazione comode e pratiche nell'uso. Unica pecca sono le finestrate profondamente incassate nel bordo libero di poppa, che interrompono il flusso d'acqua altrimenti molto pulito lungo lo scafo. Tuttavia questo Oyster è un ottimo esempio di un'incessante ricerca della perfezione nel lusso, nella navigazione e nel comfort.

NORVEGIA | Axel Nissen-Lie, Seilmagasinet

Non è uno yacht per tutti, ma perfetto per armatori che hanno lavorato duramente per una vita e vogliono godersi ciò che resta. Puoi girare il mondo con comodità. È un superyacht compatto con prestazioni di navigazione eccezionali. Sono stato fortunato a navigare sulla prima unità in Norvegia e la seconda in Spagna: due diversi stili di barche hanno navigato in diverse condizioni. L'Oyster 495 è una gioia da portare sia con vento leggero che forte.

SVIZZERA | Lori Schüpbach, Marina.ch

L'Oyster 495 che la giuria ha provato durante le prove in mare a Port Ginesta ha dimostrato che uno yacht può anche essere un'opera d'arte. L'aspetto può piacere o meno, ma il concetto dello yacht e la qualità della sua costruzione fin nei minimi dettagli sono decisamente convincenti. Lo yacht più piccolo di Oyster trasmette una meravigliosa sensazione di lusso a bordo.

SVEZIA | Joakim Hermansson, Praktiskt Båtagande

Oyster Yachts festeggia alla grande il suo 50° anniversario con un'ambitissima vittoria. Il 495 è la loro ultima creazione e, nonostante la sua lunghezza di poco più di 16 metri, è la barca più piccola del cantiere britannico. Lo yacht in prova è stato progettato appositamente per l'imprenditore e celebrità della Formula 1 Eddie Jordan, che ha dichiarato di detestare fortemente le barche bianche e lo stile tradizionale. La dichiarazione di Jordan ha dato al cantiere l'opportunità di dimostrare chiaramente come ogni Oyster può essere personalizzato, se hai abbastanza soldi da investire. Oltre all'aspetto emozionante, il 495 offre ovviamente caratteristiche di navigazione altrettanto rilassanti nel pozzetto centrale, nonché alloggi lussuosi confortevoli sottocoperta, dove sia la cabina armatoriale di poppa che quella di prua dedicata agli ospiti possono vantare un generoso letto a isola e un wc con box doccia separato.