

PRUEBA

OCEANIA 42

El resultado de la experiencia



Expertos pescadores han hecho un barco de doce metros a medida de las exigencias del mercado español. Este es el primer modelo de una nueva marca, Oceania, que tiene la intención de crecer pronto en eslora aplicando conceptos claros: atención prioritaria al programa de pesca, solidez constructivaPRIVATE y todo el equipamiento incluido en el precio.



La estampa del Oceania 42 es muy pescadora y su casco se mostró capaz de alcanzar notables prestaciones aún con mal tiempo.



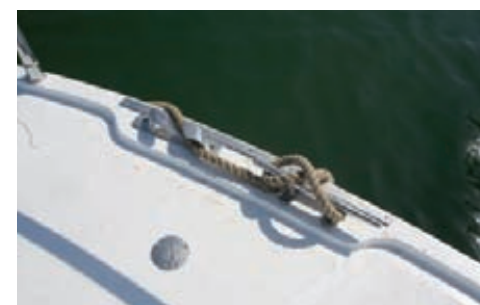
Velocidad máxima, 29,5 nudos a 3.300 rpm
Velocidad de crucero 26 nudos a 3.000 rpm, con dos motores Volvo Penta IPS 500 de 370 Hp.
Tiempo de planeo 8 segundos
Aceleración de 0 a máxima en 25 segundos
Autonomía mínima de 300 millas o más de diez horas a velocidad máxima.
Precio, 395.000 euros, con dos Volvo Penta IPS 500 de 370 Hp y sin impuestos, transporte hasta Barcelona incluido.



El casco presenta una proa elevada y una importante dimensión en su parte superior.



La maniobra de proa se ha dispuesto de forma muy eficaz, limitando al máximo los apéndices sobresalientes de la cubierta.



La regala se ha ampliado allí donde ha convenido para dar cabida a los distintos herrajes.



La bañera es muy amplia, carece de desniveles y cuenta con un equipamiento para la pesca notable y bien distribuido.



Todo el perímetro de la bañera está acolchado y en el espejo se ha previsto un vivero con circulación de agua.



Un mueble de servicio en la parte anterior de la bañera permite resolver muchas funciones sin tener que pasar al interior.

La marca Oceania hizo su aparición pública en el mercado español con motivo del Salón Náutico de Madrid 2007, donde exhibió la primera unidad de su primer modelo: el Oceania 42. La creación de esta nueva marca se debe a las inquietudes de un grupo de expertos pescadores deportivos que han utilizado su experiencia empresarial en otros sectores económicos para impulsar este proyecto, a través de la firma Océano Yachts, S.L., pues no encontraban en el mercado actual un barco a su entera satisfacción. Forma parte del grupo de promotores el señor Gonzalo Ambit, durante cinco temporadas capitán del equipo oficial español de pesca de altura, lo cual es toda una referencia.

Se pueden resumir en tres los conceptos fundamentales que debían cumplir los yates resultantes. El primero es priorizar todos los aspectos que interesan en la pesca deportiva, desde la ergonomía hasta las facilidades de registro de las instalaciones. En segundo lugar interesó una construcción sólida, hecha para durar, pues se

trata de embarcaciones que han de navegar muchas horas, tal vez para empresas de chárter y, en consecuencia, no han de visitar con frecuencia el varadero. La tercera cuestión es más bien comercial, pero no por ello menos importante: todo el equipamiento se sirve de serie. Edredones, almohadas, colchones, toallas, defensas, cabos, ancla, cadena... El armador solo tiene que poner las cañas y llenar los depósitos.

Para conseguir todos estos resultados a un precio competitivo la nueva empresa se dirigió a China, primero contratando los servicios de un astillero especializado en la construcción de buques profesionales y patrulleras, para más tarde adquirir una parte de la compañía en la cual se construyen los yates de esta nueva marca.

El modelo Oceania 42 es el primero de la marca y el barco probado la segunda unidad, de modo que se están aplicando en él sucesivas mejoras y pequeñas modificaciones, pero esto no debe extrañar a nadie pues sucede también en marcas y modelos consolidados. Por ejemplo, la primera

unidad tenía portillos laterales en el casco para la cabina del armador, aberturas que han sido eliminadas para que el casco resulte más monolítico; también la potencia instalada cambiará en el futuro, pues de los 370 Hp por motor instalado en la unidad probada se pasará a los 435 Hp por motor a partir de la tercera unidad. Así mismo hay que comentar que los creadores del Oceania 42 limitaron voluntariamente la manga del barco a solo 4 metros con la finalidad de facilitar su entrada en los amarres habituales de doce por cuatro metros, con lo cual se facilita el acceso a un mayor número de amarres en nuestros puertos.

Cubierta y bañera

La estampa del Oceania 42 pone de manifiesto que se trata de un yate dedicado a la pesca deportiva y destinado al mercado europeo. Esto último es evidente pues cuenta con parabrisas en la cubierta principal, y por lo tanto, dos puestos de gobierno. Desde el punto de vista estético esto ha sido resuelto con acierto, pues las



La puerta de popa está acertadamente dividida en dos secciones. La superior se abre hacia arriba y se recoge sobre el mismo espejo, mientras que la sección principal se abre hacia fuera para impedir su apertura accidental ni que ocupe espacio en la bañera.



La escalera de acceso al flybridge forma parte de la superestructura, tiene una pendiente moderada y los peldaños están forrados de gruesa teca.



Los goznes de la puerta son un buen ejemplo de la solidez constructiva de este modelo.



La plataforma de baño es de serie y sus perforaciones están indicadas para facilitar la evacuación inmediata del agua.

ventanas laterales y las tres secciones del parabrisas parecen ser un solo elemento gracias a que los marcos se han pintado en negro y los cristales están tintados.

La cubierta de proa está casi despejada, como corresponde a un barco de este programa. La comunicación con la bañera es la adecuada, pues los pasillos laterales son amplios, disponen de pasamanos interiores y de un pasamano exterior de altura considerable, que termina en proa en un balcón cerrado sobre el botalón. El pasamano incorpora tres portadefensas por banda y el botalón tiene la roldana incorporada; sobre la cubierta destacan el cabirón y el barbotén del molinete eléctrico de 1.200 vatios, con los botones de pie a su derecha y sendas escotillas para acceder al pozo a ambos lados. Las cornamusas están sobre las amuras, junto al guía cabos y con una banda protectora de acero para evitar que los cabos rocen la fibra; para dar



El hard-top resulta un elemento muy acertado en este tipo de barcos, pues proporciona protección en todos los sentidos.



El puesto de gobierno superior equipa de serie los repetidores de los instrumentos principales, dejando espacio libre para la instalación de accesorios electrónicos.

En la banda de babor se ha previsto un genuino asiento para el acompañante, que puede conversar con el patrón o contemplar las labores de pesca.



cabida a todo ello la tapa de regala tiene más grosor en estos puntos; sin embargo, nos hubiera gustado disponer de una barra adicional horizontal intermedia en todo el balcón, para mayor seguridad.

La bañera reúne todos los requisitos exigibles en cuanto a tamaño, diseño y equipamiento. No hay obstáculos en el piso, cuenta con un almohadillado perimetral desmontable y la tapa de regala, de madera, ofrece tres portacañas por banda más los pasacabos para las amarras que se harán firmes en unas cornamusas verticales situadas en el interior, pero dentro de unas hornacinas, de modo que es prácticamente imposible tropezar en ellas. El espejo de popa tiene un grosor superior en su sección central para dar cabida a un vivero con circulación de agua, con la tapa dividida en dos para mejorar la accesibilidad y también hay un mueble de servicio en la parte anterior, junto a la entrada

a la cabina; este mueble está dotado de un fregadero, un armario, una superficie de trabajo para preparar los cebos y una nevera de hielo con desagüe, y también se ha aprovechado el espacio existente bajo la escalera de acceso al fly para crear un armario y bajo los peldaños que permiten pasar de la bañera a los pasillos laterales se ha instalado la bomba de baldeo a babor, y la ducha y la toma de corriente a estribor.

Dos grandes escotillas laterales practicadas en el piso de la bañera permiten acceder a la sala de máquinas, justo encima de cada motor, pero la sección fija existente entre ambas está reforzada para permitir la colocación



El patrón cuenta con un sillón individual totalmente regulable, giratorio a popa, obteniendo así una excelente visibilidad sobre la bañera cuando convenga.

de una silla de combate. A estribor, la puerta que conduce a la plataforma de baño es de una gran solidez y se abre en dos secciones, una hacia arriba y otra hacia el exterior, como mandan los cánones. El barco incorpora plataforma de baño de serie, un elemento que aporta polivalencia de cara a los cruceros familiares, pero que algunos pescadores también consideran necesario a la espera de poder depositar encima grandes capturas. Mientras eso sucede hay que fijarse en que hay unas importantes aberturas necesarias para facilitar una rápida expulsión del agua, mientras que la escalera de baño extensible está oculta debajo, que es donde menos molesta.

Flybridge

Una escalera integrada en la construcción de la superestructura proporciona un cómodo acceso al flybridge gracias a su moderada pendiente. La distribución en el fly es decididamente pescadora, con la consola de gobierno en una posición retrasada en el centro, mientras que el resto del espacio está prácticamente destinado en su totalidad a asientos. El hueco de la escalera ha sido protegido con sus barandillas y el espacio que queda a popa entre esta barandilla y el balcón se ha aprovechado para instalar una silla de observación orientada en perpendicular al eje de crujía, de este modo un acompañante puede obser-



En el flybridge hay asientos para acomodar a seis o siete personas, además del patrón.



La superestructura está aprovechada con numerosos espacios de estiba en el flybridge.



Todas las instalaciones eléctricas se pueden registrar con gran facilidad, pues son accesibles y están identificadas.

var la pesca o hablar con el patrón desde una posición de privilegio.

La colección de asientos es importante, pues hay un sofá a estribor, otro en la parte delantera de la consola y un asiento individual en el ángulo anterior de babor; además, el espacio disponible debajo del parabrisas se ha aprovechado para generar un gran armario con cuatro puertas de acceso. El balcón de popa cuenta con seis portacañas incorporados y, esta vez sí, una barra horizontal intermedia. Todo ello está bien protegido por el hard-top, que no solo proporciona sombra, sino que también permite montar luces y antenas, cuenta con armarios en su cara interior y su estructura permite a los ocupantes sujetarse cuando se mueven por aquí durante la navegación.

Puestos de gobierno

La ubicación del puesto de gobierno superior, bien retrasada, permite al patrón tener una buena visibilidad sobre todo cuanto sucede en la bañera, para ello se le ha dotado de un sillón totalmente graduable, de la marca Springfield. La consola cuenta con un hueco para poner las piernas



El puesto de gobierno principal cuenta con un mayor número de interruptores, pero también hay espacio adicional para accesorios electrónicos de navegación.

en el interior cuando se está sentado en el sentido de la marcha; se pueden apoyar los pies en el interior, pero la misma silla cuenta también con reposapiés, de modo que la posición de navegación es cómoda, con el timón regulable, las palancas de los motores a su derecha, los interruptores del sistema QL Trim System de Volvo entre ambos y espacio para la electrónica sobre el pupitre.

El puesto de gobierno interior es individual y el espacio disponible no es mucho mayor, de modo que resulta más abigarrado pues hay más interruptores, entre ellos los del generador; pero aún así también hay espacio para accesorios, pero la presencia del televisor del salón, situado justo al lado, pone ciertos límites a pesar de que es totalmente escamoteable. También aquí se ha montado una silla individual Springfield para el patrón,

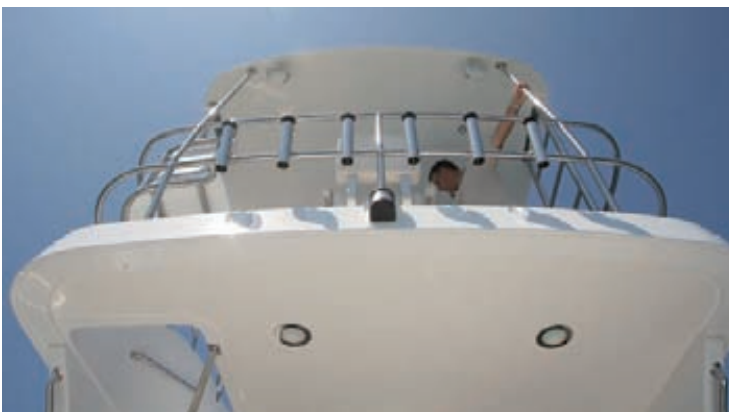
tapizada a juego con el resto de este ambiente, pero que nos pareció demasiado grande en este salón.

Interiores

La funcionalidad y tecnicismo de los espacios exteriores contrasta con los interiores, donde la comodidad los tapizados y la madera toman el relevo. Se accede al interior por una puerta de una sola hoja oscilante, con la finalidad de que el aire acondicionado no se escape al exterior. La cubierta principal está ocupada por el salón, a estribor, compuesto por un sofá en forma de L frente a una mesa triangular, con espacio suficiente para cuatro personas. A babor todo el mueble se destina a la cocina, con mucha superficie de trabajo, tapas para los fregaderos, armarios altos y bajos, horno microondas, placa vitrocerámica de dos fogones, extractor

de humos y frigorífico. Hay cortinas venecianas laterales y unos pasamanos en el techo permiten moverse por el interior del yate incluso cuando navega con el mar movido.

En la cubierta inferior se sitúan el camarote del armador a proa, una cabina de invitados a estribor y el cuarto de aseo a babor. La cabina principal cuenta con una gran cama doble central, que se levanta totalmente para acceder al espacio de estiba que se ha dispuesto en su interior, clasificado en compartimentos, pero también hay unos cajones a los que se tiene también acceso sin necesidad de levantar la cama. La cabina cuenta con armarios roperos y suspendidos. La cabina de invitados ofrece dos literas individuales cruzadas y un compartimiento secreto para guardar cañas, mientras que el cuarto de aseo presenta el inodoro,



El balcón del flybridge incorpora seis portacañas. Hay luces en la toldilla y focos en el hard-top.



El salón presenta un sofá en forma de L frente a una mesa triangular. Los acabados son notables, pero el sillón del patrón adquiere mucho protagonismo.



El mueble de la cocina está bien equipado y resulta atractivo desde el punto de vista estético.



La cabina del armador presenta todos los mamparos forrados de madera, pero en próximas unidades habrá más superficies tapizadas para ganar en luminosidad.

el lavabo y una ducha separada por una mampara de metacrilato, en cuyo ambiente se ha previsto un asiento para poder relajarse tranquilamente bajo la ducha después de una dura jornada de pesca.

La calidad constructiva es evidente por todas partes. Citaremos a modo de ejemplo la solidez de los muebles de madera maciza, o los armarios con luz interior, forrados en madera de cedro para que se absorba la humedad; las escotillas están protegidas con mosquiteras y cortinas, cada uno de los tres ambientes cuenta con su propio televisor de plasma y también se han previsto equipos de aire acondicionado independientes para el salón y para cada una de las cabinas, todo ello alimentado por un generador Onan de 9 kilovatios con carcasa antirruídos, todo ello incluido en el precio. La reducción de ruidos es una constante en todo el yate, pues bajo el piso de teca maciza asidero de dos centímetros de grosor en todo el barco, se ha

colocado una lámina de neopreno de un centímetro con la finalidad de amortiguar vibraciones y ruidos.

El acceso a todas las instalaciones es también uno de los puntos fuertes del barco, pues se ha creado una habitación específica para ello. Se accede a ella por detrás de la escalera interior que comunica ambas cubiertas; hay que agacharse pero el interior nos desvela una sala técnica donde se concentran los dos depósitos de combustible -situados a los lados- cada uno de ellos dotado de nivel visual, dejando en el centro espacio para el generador, el calentador de agua de 25 litros, los compresores del aire acondicionado, cuatro baterías, una para el generador y otras tres de servicio, pues las de los motores están en la sala de máquinas, y toda clase de llaves de paso y registros, lo cual resulta extraordinario en un barco de 12 metros. Además, toda la sentina está pintada en fibra de vidrio de color blanco para detectar la suciedad y facilitar su limpieza

Navegación y conclusiones

El Oceania 42 se propulsa exclusivamente con dos motores interiores diesel Volvo y transmisiones IPS. La unidad probada montaba los Volvo Penta IPS 500, que utilizan como base el motor Volvo D6 de 370 Hp; sin embargo, las siguientes unidades se suministrarán con los motores IPS 600, que utilizan el motor Volvo D6 de 435 Hp, lo cual es una suma importante de potencia. En realidad, la potencia instalada en la unidad probada nos pareció suficiente, pues durante las pruebas el barco desarrolló una velocidad máxima de 29,5 nudos a unas 3.300 vueltas, 200 por debajo de las máximas de estos motores, pero eso sucedió en una jornada con bastante marejada que nos obligó a meter flaps para bajar la proa, lo cual aumenta la superficie de contacto con el agua, y a trimar el barco con atención. No obstante, se trata de prestaciones apreciables, sobre todo si se tiene en cuenta que el

barco pesa 14.200 kilos, bastante más que la mayoría de sus competidores, como consecuencia de su construcción maciza.

Insistimos, al timón de la Oceania 42, con marejada y fuerte viento, esta eslora se mantiene estable a pesar de su limitada manga. Sale eficazmente con el gas a fondo, de modo que en tan solo 8 segundos el barco alcanza el planeo con suma facilidad, y en 17 más supera los 29 nudos sin mayores esfuerzos. Insistimos en que las condiciones de oleaje y viento eran realmente desfavorables, por lo que buen seguro repercutieron en nuestras marcas de velocidad.

A pesar de las adversas condiciones de mar, las prestaciones en cuanto a la respuesta del timón fueron las que cabía esperar debido al rendimiento de los IPS 500 instalados en este barco. Sin embargo, el patrón de la Oceania 42 deberá estar siempre muy atento al manejo de los flaps QL Trim System (de tipo guillotina), exageradamente eficaces y sensibles, para asegurar el trimado adecuado en cada momento. A altas velocidades y con marejada no conviene arriesgar mucho con el trimado, pues bastaba con mantener la proa algo levantada y sostener



La sala técnica alberga todas las instalaciones excepto los motores.



La cabina de invitados cuenta con dos literas individuales superpuestas.



La ducha está separada con una mampara de metacrilato y dispone de un asiento en su interior.



El cuarto de aseo tiene las dimensiones adecuadas y cuenta con todos los accesorios necesarios.

FICHA TÉCNICA

CARACTERÍSTICAS

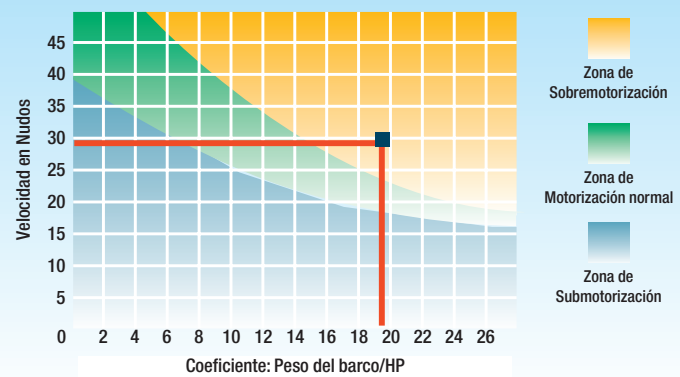
Eslora total:	13,20 m
Eslora de casco:	11,90 m
Manga:	4,00 m
Calado:	0,80 m
Desplazamiento:	14.200 Kg
Dep. combustible:	1.750 l
Dep. agua:	200 l
Dep. aguas negras:	1.75 l
Gama de motorizaciones:	dos Volvo Penta IPS 500 o IPS 600
Diseño:	Oceania
Constructor:	Oceania
Importador:	Océano Yachts, S.L.
Precio:	Precio, 395.000 euros, con dos Volvo Penta IPS 500 de 370 Hp y sin impuestos, transporte hasta Barcelona incluido.

MOTORES

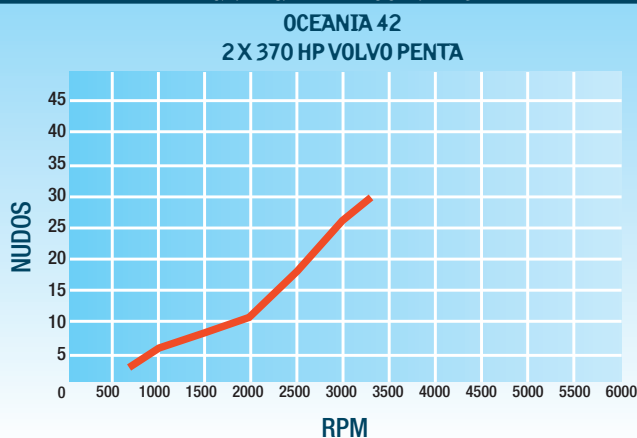
Marca y modelo:	Volvo Penta IPS 500
Potencia:	370 Hp (272 kW)
Tipo:	interior diesel con transmisión IPS
Cilindros:	6
Cubicaje:	5.480 cc
Rpm. máx.:	3.500
Peso:	677 Kg (sin transmisión)

MOTORIZACIÓN EN CASCOS DE PLANEÓ

Este gráfico nos permite apreciar si la potencia de los motores Volvo Penta IPS 500 de 370 Hp del Oceania 42 es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/HP y la velocidad máxima alcanzada.



GRÁFICA DE VELOCIDADES



VELOCIDADES

Tiempo de planeo:	8 segundos
Velocidad máxima:	29,5 nudos a 3.300 rpm
Aceleración de 0 a máx.:	25 segundos
Autonomía:	300 millas a 3.300 rpm

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Personas a bordo:	5
Combustible:	45 %
Agua:	50 %
Estado de la mar:	marejada y viento fuerza 4

un régimen cómodo de crucero. Por otra parte, la fenomenal proa en V, permite olvidarse de los problemas que suponen las olas de frente. Una carena muy marinera, sensible, rápida y especialmente dura.

A pesar de esto, durante las pruebas realizadas por el astillero y Volvo, con motivo de la homologación de la instalación de los motores, las prestaciones alcanzadas fueron de 33,9 nudos

a 3.340 rpm con el barco totalmente cargado.

La autonomía es también considerable, pues con 1.750 litros de combustible en los depósitos estimamos que se podrá navegar un mínimo de 300 millas (más de unas 450 millas a régimen de crucero), lo cual significa salir al mar con seguridad en las largas jornadas de pesca o realizar considerables travesías. De este modo se

combinan con acierto prestaciones de velocidad y autonomía, pues con los depósitos llenos se puede salir a pescar muy lejos. Las maniobras en puerto no revisten dificultad gracias a la instalación de la hélice de proa de 6 Hp, también incluida en el precio.

En conclusión, un modelo ideal para los pescadores de verdad, atentos a las exigencias de una fisher pura, amantes de la larga navegación, la

seguridad y la fiabilidad a bordo, pero con no pocas prestaciones de confort en los interiores enriquecidas por un buen equipamiento de serie y la calidad constructiva. Un barco, pues a tener en cuenta en esta eslora tanto por su obra viva como por su precio, realmente interesante.

M. Mallafré-L.B.

LO MEJOR Y LO PEOR

- ✓ El barco aborda un decidido programa de pesca deportiva.
- ✓ Su calidad constructiva, así como las facilidades para el registro y mantenimiento de las instalaciones.
- ✓ Todo el equipamiento está incluido en el precio.
- ✗ El asiento del patrón, demasiado grande en la timonera interior.
- ✗ Preferiríamos una mayor protección en el balcón de proa.
- ✗ Los sujetadores de las puertas de las cabinas quedan demasiado escondidos.

Durante la jornada de pruebas el Oceania 42 alcanzó una velocidad máxima de 29,5 nudos a 3.300 rpm con dos motores Volvo Penta IPS 500.

