

PRUEBA

Oceania 20 CC

Versión muy mejorada

Este modelo de Oceano Yachts es la versión renovada de la clásica 20 CC aparecida hace un par de años. Ahora, con algunas modificaciones importantes ha visto mejoradas notablemente sus prestaciones en navegación y en ergonomía.





La nueva versión de la Oceania 20 CC presenta algunos detalles que mejoran sustancialmente este modelo destinado a la pesca y al crucero deportivo.



Velocidad máxima, 36,5 nudos a 5.800 rpm
Velocidad de crucero, 19 nudos a 4.000 rpm, con un Yamaha F 115 de 115 Hp
Tiempo de planeo, 6 segundos
Aceleración de 0 a 36,5 nudos en 14 segundos
Autonomía en torno a las 150 millas a régimen máximo
Precio, 19.900 euros barco sin motor; y 32.5000 euros, con un Yamaha F115 de 115 Hp, sin impuestos.



La buena manga y elegantes líneas de la zona de popa otorgan a la 20 CC una excelente bañera para la pesca.

La firma Oceano Yachts, con más de tres años de experiencia en el mercado nacional, dispone ya de un interesante catálogo de modelos destinados al programa de pesca y crucero. Desde la célebre Oceania 42 SF, motorizada con IPS, hasta las dos versiones de la eslora de 20 pies, con timonera o consola central; la 27, también en las versiones C o CC y motorización máxima con dos fueraborda de 225 Hp.

No obstante, para quienes busquen una embarcación de iniciación —en este caso la 20 CC ahora es apta para ser gobernada con el Titulín porque con el bracket permite montar un 50 Hp, que son de cola corta—, y con un importante nivel de prestaciones, esta eslora de seis metros puede ser una de las mejores soluciones tanto para el amante de la pesca, como para quien desee realizar cruceros costeros de día.

Una de las principales características de esta nueva versión de la Oceania 20 CC es la adaptación del barcket, que permite incrementar la eslora de flotación en 70 centímetros para obtener de este modo mejores rendimientos en velocidad y comportamiento en navegación.



El perfil de esta 20 pies, en realidad una 22 pies, mantiene unas líneas estilizadas que no se rompen con el añadido del T-top.



La Oceania 20 CC es un modelo de consola central muy seco en bañera gracias a su elevada V de proa.

Por otra parte, este casco de seis metros de eslora presenta unas líneas de agua inspiradas en las más agresivas y marineras formas de los diseños americanos: una buena V y una salida de aguas que favorece enormemente el planeo y, como hemos apuntado, el incremento de longitud con el motor montado en el bracket o soporte de popa.

Esta es la principal modificación en la versión 2010 de la 20 CC que, además incorpora otros detalles como el hard top, el nuevo asiento doble, los arcones laterales en el piso de la bañera con tapas cortas, y los del espejo de popa, con cubetas desmontables, entre otros.

Otro punto destacable en el nuevo modelo es que éste es insubmersible, un valor añadido, que se debe a la espuma inyectada en algunos compartimientos entre el molde y contramolde. Esto también repercute en la solidez del barco, y la sensación de robustez que ofrece al navegar.

Cubierta y bañera

La Oceania 20 CC es un barco totalmente abierto. Toda la cubierta se ha aprovechado de

forma impecable, de modo que se pueden contar más de 16 cofres de estiba (grandes y pequeños) repartidos desde proa a popa. Esta nueva versión de la 20 CC, novedad 2010, está destinada a la pesca y por ello la amplitud de los pasos a ambos lados de la consola central y de la proa son notables. Respecto a la anterior 20 CC esta nueva presenta ciertas modificaciones que mejoran la ergonomía y estiba a bordo.

En primer lugar los arcones laterales, antes con una sola tapa "impracticable", ahora tiene dos en cada lado, de modo que su apertura resulta muy fácil y cómoda. El bracket, por otra parte, ha permitido ganar un espacio de lujo en la popa. En la parte superior del espejo se han previsto dos cofres con cubetas extraíbles, para poderse limpiar. Antes esto no era posible debido a que ahí iba montado el motor.

La zona de proa de la 20 CC es un logro por su versatilidad de uso, por su capacidad de estiba y por lo bien protegida que queda cuando se navega con mar de proa a buena velocidad. Delante, los ocupantes no se mojan. Un banco en forma de V, con sus res-



La plataforma de popa, con la escala de baño integrada y una puerta de acceso directo a la bañera, es en realidad un robusto bracket —cuyo diseño estructural en aluminio y fibra está patentado—, solidario a la carena del barco.



Una de las claves de la versión 2010 de esta embarcación es el bracket. Se gana en eslora de flotación proporcionando una mejor navegabilidad y dejando la popa libre.



La proa de la 20 CC además de disponer de un enorme cofre, ha añadido en la nueva versión una roldana para deslizar la línea de fondeo.



Los pasos a los lados de la consola son anchos. En la nueva versión los cofres alargados del piso de la bañera ahora son dobles, con sus respectivas tapas, más cómodos para manipular que antes, que eran de una sola pieza.



La mesa, soportada por una única pata, forma la diente de proa para acomodar hasta cinco personas.



La proa, además de contar con grandes cofres bajo los asientos, ofrece la polivalencia de transformarse en solárium ajustando la mesa a la altura adecuada.

pectivas colchonetas, permite formar una dinete añadiendo la mesa de una pata, o un buen solárium, bajándola al mismo nivel de los asientos y colocando la colchoneta adicional. Unos pasamanos de inoxidable —antes pintados en blanco y ahora cromados— en el interior de la borda, y el pozo de anclas grande completan esta zona. En la proa ahora encontramos una roldana, que no estaba en la versión anterior de este modelo, y se agradecen las buenas cornamusas y los altavoces del equipo de música de serie.

Además, hay una particularidad: las colchonetas son de célula cerrada, algo duras, pero que no empapan la más mínima humedad, aspecto importante en un barco abierto. Los herrajes de inox, tales como cierres —haría falta alguno con llave—, pasamanos, cornamusas y demás elementos, evidencian robustez y calidad.

Exteriores, pues, sobresalientes en la nueva 20 CC, inspirados en las mejores center console americanas, gracias a los nuevos detalles incorporados, que mejoran notablemente el barco.

Puesto de gobierno

En la nueva Oceania 20 CC el deportivo puesto de gobierno también se ha mejorado. Tres son los elementos que se distinguen este espacio: el nuevo

asiento biplaza, formado por una estructura de inoxidable, para dos plazas, y con cuatro cañeros en la parte posterior; el hard top completo; y la consola, que ahora incorpora una puerta de doble hoja lateral y un gran volumen de estiba donde además se puede instalar un inodoro químico.

El piloto va cómodo al volante. La ergonomía es buena y en el panel dispone de suficiente espacio para configurar una completa consola con los equipos necesarios. Especialmente con un multifunción y la radio, que solucionarán las necesidades de la electrónica para navegar.

La consola es, por otra parte, el elemento fundamental de la 20 CC. Es una pieza sólidamente fijada a la cubierta, con un buen panel de instrumentación en la que se pueden añadir los equipos de navegación deseados. La palanca, con el power trim en la cabeza, permite un fácil control del trimado en este puesto, bien protegido por el parabrisas ahumado (a la altura justa) y con los indicadores del motor perfectamente dispuestos.

No obstante, hay que recordar que el magnífico T top (o hard top), con la robusta estructura de inoxidable que rodea la consola del barco, es un accesorio que actualmente viene de serie en este barco, cuando antes era un opcional.



La pieza que forma el asiento del piloto y acompañante, muy cómodo para navegar, es también nueva en la versión 2010.

Puesto muy completo que tiene, como es natural, la electrónica como único opcional, pero que deja una perfecta visibilidad y ofrece la protección necesaria y exigible en un modelo CC.

Navegación y conclusiones

Navegamos la nueva 20 CC de la mano de la empresa JJ Nautic, de El Masnou (Barcelona), uno de los principales agentes de la marca en el país. En una buena jornada con fuerte viento de tierra de fuerza 3 a 4, que aumentaba el mar poco menos que rizado. Las condiciones para este modelo eran, pues las idóneas, con algo de oleaje y viento. Con un Yamaha F115 de 115 Hp, la 20 CC tiene su potencia ideal. Es la recomendada por



La consola central y el T top de inoxidable cromado, ahora de serie con el barco, otorgan todo el carácter a este modelo CC.

el astillero y, aunque la máxima potencia autorizada es con 150 Hp, no le hace falta más.

Por lo tanto, no le faltan ni le sobran caballos, porque esta eslora de 6 metros con el añadido del bracket se incrementa en un par de nudos el rendimiento de la versión anterior, que llevaba el

motor montado en el espejo de popa. Ahora es capaz de alcanzar de máxima los 36,5 nudos a 5.800 rpm y puede mantener un régimen de crucero de unos 20 nudos a casi 4.000 rpm.

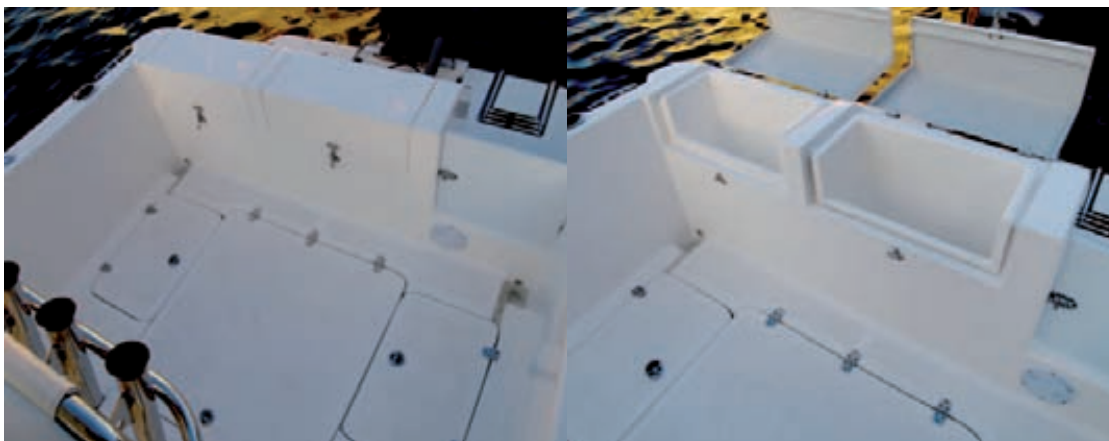
A este régimen el barco navega con total suavidad, afrontando el mar sin el menor problema. Con



En las regatas no faltan los portacañas, y a estribor la toma de combustible. El depósito es de acero inoxidable.



En total, la 20 CC dispone de nada menos que de 16 tapas con huecos para estiba. La popa es una buena muestra del aprovechamiento de los volúmenes.



El espacio libre en la zona de popa permite obtener una bañera ideal para la práctica de la pesca. La bañera dispone además de buenos imbornales. Una de las novedades interesantes en la versión 2010 de la 20 CC es la incorporación de dos cofres en el espejo de popa, con cubetas extraíbles para poderse limpiar fácilmente.



La parte delantera de la consola está ocupada por un asiento, debajo del cual se encuentra un gran cofre de estiba.

PRUEBA

la mar de proa el barco resulta excepcionalmente seco, sin pantoqueos, dando sensación de solidez, clavando suavemente la buena V de la proa.

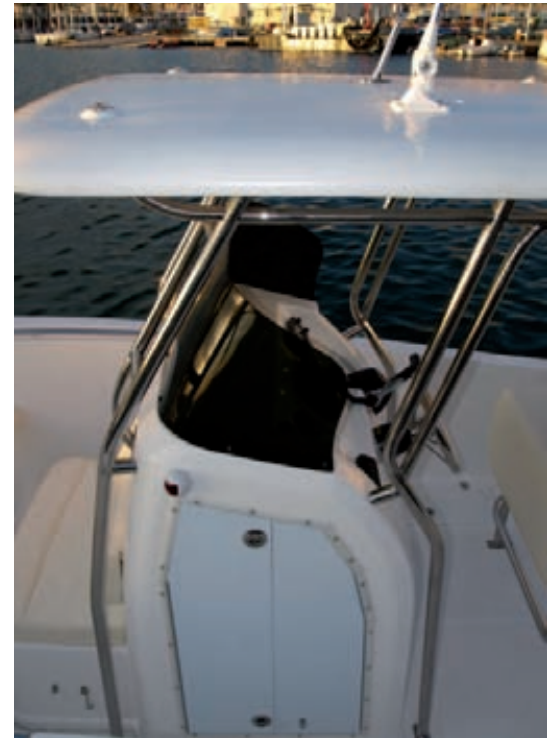
Está claro, pues, que este “añadido” del soporte del motor – pieza de extraordinaria fortaleza, con un diseño de su estructura patentado, y unida solidariamente a la carena– mejora bastante la 20 CC.

Por lo demás, como hemos apuntado, potencia muy adecuada, que permite salir en planeo en 6 segundos, una marca prácticamente idéntica a la versión anterior con la misma potencia, y alcanza los 36,5 nudos de punta en 14 segundos, marca más que suficiente para un barco abierto de 6 metros.

En las mediciones de consumo pudimos leer, a 21 nudos y 4.100 rpm, un total de 5,1 galones (3,7854 litros/galón), es decir, 19,3 litros hora. Y al régimen máximo de 5.800 rpm y poco más de 36 nudos, un total de 10 galones hora, o lo que es lo mismo, 37,84 litros hora. Por lo tanto en autonomía, a 21 nudos se pueden recorrer hasta 163 millas; y a régimen máximo, hasta 142 millas, ya que disponemos de un depósito de 150 litros.



La parte posterior del asiento del piloto cuenta con cuatro cañeros.



En el lateral de la consola una puerta de doble hoja da acceso a un gran volumen para estiba.

Por lo demás, barco de carena extraordinaria, inspirado en las mejores esloras americanas, muy marinero, manejable y con todos los detalles deseables para el buen pescador, como la capacidad de estiba, que merece un sobresaliente, con 16 compartimientos en todo el barco de las dos versiones.

Finalmente, un detalle a no descuidar: la oferta que hace el astillero en pack con Yamaha de 115 Hp, cuyo precio final viene a salir en torno a un 15% más barata que si se adquieren el barco y motor por separado. Además del pack con el Yamaha F115, Oceano Yachts ofrece dos opciones más de motorización, ambas también con Yamaha.

Una con un Yamaha 50 FETL (cola corta) de 50 Hp (para Titulín), que sale por 28.000 euros (sin impuestos); y otra con un Yamaha 80 AETL, que sale por 30.500 euros (sin impuestos).

Embarcación, por lo tanto, a tener muy en cuenta para quienes se muevan en la búsqueda de un buen modelos en este segmento. Prestaciones y buena relación precio calidad, con un nivel de producto equiparable al de primeras marcas americanas: acabados, robustez insubmersible y equipamiento de serie.

F. Sales



En el interior de la consola hay espacio suficiente para instalar un inodoro químico, o si se prefiere, para compartimentar adecuadamente el volumen disponible.



La altura del parabrisas, la de la consola y la anchura de ésta cumplen con las dimensiones idóneas para el puesto de gobierno.



En el panel de gobierno se pueden repartir los indicadores del motor, un equipo multifunción, la radio, el cuadro de interruptores del barco y la palanca de aceleración, además del compás. Aunque no estaría de más una guantera para objetos personales.

FICHA TÉCNICA

CARACTERÍSTICAS

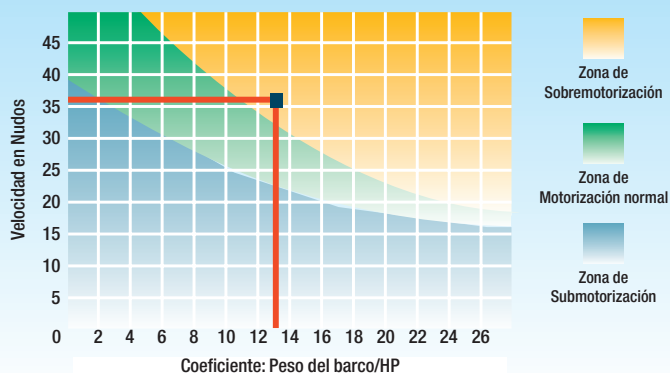
Eslora total:	6,80 m
Eslora de casco:	5,98 m
Manga:	2,30 m
Calado:	0,40 m
Desplazamiento:	1.330 kg (sin motor)
Gama de motorizaciones:	fueraborda hasta 150 Hp
Dep. combustible:	150 l
Plazas:	5
Categoría de navegación:	C
Constructor:	Oceano Yachts, S.L.
Importador:	Oceano Yachts, S.L. (www.oceanoyachts.net)
Precio:	19.900 euros barco sin motor; y 32.5000 euros, con un Yamaha F115 de 115 Hp, ambos precios sin impuestos.

MOTORES

Marca y modelo:	Yamaha F115
Potencia:	115 Hp (84,6 kW)
Tipo:	fueraborda 4 tiempos
Cilindros:	4
Cubicaje:	1.741 cc
Rpm máx.:	6.000
Peso:	170 kg
Precio:	12.245 euros, sin impuestos.

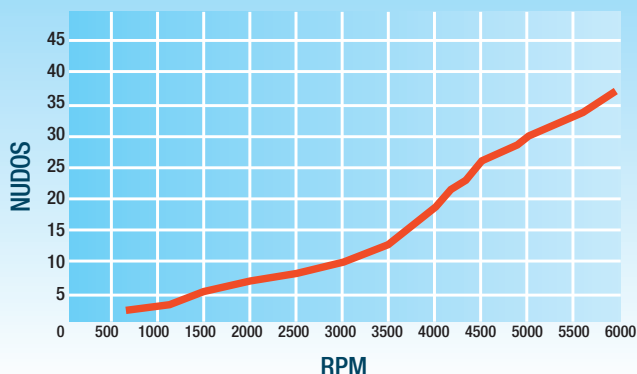
MOTORIZACIÓN EN CASCOS DE PLANEÓ

Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Yamaha F115 de 115 Hp de la Oceania 20 CC 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

OCEANIA 20 CC
150 HP YAMAHA F150



CONDICIONES DE LA PRUEBA

Personas a bordo:	2
Combustible:	25%
Estado de la mar:	rizada a marejadilla y viento fuerza 3 a 4

VELOCIDADES

Tiempo de planeo:	6 segundos ahora
Aceleración de 0 a máx.:	14 segundos
Autonomía:	en torno a las 150 millas a régimen máximo



La versión 2010 de la Oceania 20 CC ofrece mejores prestaciones en el agua gracias a la prolongación de la eslora con el bracket. Con la misma potencia de 115 Hp, el Yamaha permite alcanzar los 36,5 nudos de punta, una velocidad nada despreciable para un modelo de esta envergadura.



LO MEJOR Y LO PEOR

- ✓ Mejora sustancial en el asentamiento y comportamiento a cualquier régimen de navegación.
- ✓ Programas de pesca y crucero bien adaptados.
- ✓ Calidad constructiva y robustez; y extraordinaria capacidad de estiba.
- ✗ El sistema de agua dulce a presión no viene de serie.
- ✗ No hay lista de opcionales en el listado de precios.
- ✗ Nos gustaría disponer de un reposapiés en la base de la consola central.