

Salón Náutico de Barcelona

TODAS LAS NOVEDADES

EPY 2020
EYOTY 2020
LOS NOMINADOS



PRUEBAS MOTOR
LEADER 33 Y 30 HB
MAREX 3600 CC
MONTE CARLO 52
BSC 70 IVORY
NIMBUS W9
AZIMUT S6

PRUEBA VELA
SUN ODYSSEY 410



ESPECIAL EQUIPO
PANELES SOLARES

SUPERYATES
NUMARINE 32XP



- » La nueva era de la vela oceánica
- » Dídac Costa a por la segunda Vendée
- » Españoles en la Mini-Transat
- » Entrevista: Juan Koujoumdjian
- » VI Regata Menorca reserva de la Biosfera



PRUEBA VELA | **Sun Odyssey 410**

Mejorando la especie

Tras los Sun Odyssey 440 y 490, modelos en los que se introdujeron dos innovaciones de gran calado en esta popular gama de crucero del astillero francés, como son el concepto de cubierta walkaround —que permite circular a pie plano por los pasillos laterales hasta la bañera— y el respaldo del banco de la bañera desplegable hacia las bandas y convertible en solárium, ahora Jeanneau introduce otras modificaciones realmente sustanciales en el último modelo de esta gama, presentado la pasada primavera y que ahora, en su versión con quilla elevable, ha sido nominado como candidato al European Yacht of the Year 2020.

» German de Soler. » Fotos: G.de Soler/ Interior: Bertran Duquenne



Vídeo Jeanneau
Sun Odyssey 410
(Jeanneau)



1. El Sun Odyssey 410 puede aparejarse con foque autovirante o con génova 105% y el botalón integrado permite arraigar un asimétrico o código 0.

2. La bañera queda cerrada por la plataforma. Bajo la bañera se estiba la balsa de salvamento.

La primera de estas innovaciones es que la arquitectura naval no se ha encargado a Philippe Briand sino a Marc Lombard. Las consecuencias de este cambio no son menores ni meramente estéticas ya que el casco se ha rediseñado en su integridad no solo en tamaño sino en concepto puesto que se dota de arista viva en toda su eslora, lo que repercute en un mejor comportamiento con la escora. Observamos también una salida de aguas muy plana que mejora el comportamiento en portantes, y unos francobordos muy rectos. De esta manera, además del volumen interior, Lombard pone el acento en la estabilidad de formas con un diseño sin compromiso que además adopta la proa negativa que favorece el paso de la ola al tiempo que aumenta la eslora dinámica. El diseño muestra también un arrufo positivo para minimizar visualmente desde el exterior el mencionado francobordo. Finalmente, hay que destacar la configuración de maniobra basada en escota de mayor continua a la alemana sobre poleas, sin carro de escota, y eliminación del carro de escota de génova que se sustituye por un barber de anillas de fricción que regulan la apertura de la baluma. Por supuesto, existe la posibilidad de optar por foque autovirante con carro.

El nuevo Sun Odyssey dispone de doble pala de timón, el casco está realizado en infusión y la cubierta en inyección y esta unidad levanta un 10 % más de vela que el anterior modelo al que sustituye, el Sun Odyssey 419, y pesa 200 kg menos. Al igual que los anteriores está disponible en versiones de quilla larga corta, a las que se añade





3. La mesa central queda ligeramente descentrada para hacer más fácil el paso por babor hacia el tambucho.

4. La posición de pie a la rueda es cómoda. Sentado a la banda molesta el cable del baquestay en pata de gallo.



»» Con la arista viva muy cerca del agua en toda la eslora, Lombard ha buscado estabilidad de formas. ««

ahora la quilla elevable con pistón hidráulico, de forma que se adapta a todos los programas de navegación.

Otro de los aspectos a destacar desde el punto de vista de la maniobra, es la posición baja del pinzote de la botavara manteniendo el penol alto, lo que permite más superficie vélica manteniendo bajo el centro vélico y ayuda a trabajar a pie plano desde cubierta en las tareas de recogida de la mayor.

Como en los anteriores modelos, mantiene el botalón integrado con roldana central

la gama Sun Odyssey, iniciada con el 440, se centraba en los pasillos laterales que, arrancando desde la bañera, a los pies del timonel, conducían hasta la proa sin escalones, en una pendiente suave, lo que convertía en la práctica a la cubierta en *walkaround*, es decir circulable sin obstáculos en todo su perímetro. Este ha sido sin duda uno de los factores decisivos en el éxito del concepto, ya que aporta no solo facilidad de circulación sino también seguridad, especialmente cuando se navega con niños o personas mayores a bordo.

A la par que se abandona el concepto de SunPad que permitía extender las brazolas de la bancada de la bañera para montar un solá-

rium (seguramente por demasiado susceptible de averías o coger juego con el uso), otra novedad es que la entrada del tambucho está ligeramente descentrada respecto a la crujía, con lo que en la bañera la mesa deja un excelente paso directo por babor.

Nada que objetar a la bañera. La mesa es grande y suficiente, hay estiba, aunque con cofres no demasiado profundos bajo los asientos, y tanto la capota antirrocesiones como el toldo bimini protegen adecuadamente.

Solo hay una crítica a la distribución a que obliga el mencionado concepto *walkaround*: por una parte, la incomodidad que representa para el timonel tener que apartarse cuando alguien quiere circular por detrás suyo, ya que el espacio es justo, y la posición incómoda al gobernar sentado ya que el soporte del bimini y el baquestay molestan.

5. No queda mucho espacio entre la rueda y la aleta, con lo que el asiento del timonel es exiguo.

6. La mesa central es sólida, desplegable, con cofre y admite repetidores, además del compás.

CUBIERTA DE CRUCERO SIN CONCESIONES

Recordemos que el gran cambio empezado hace dos temporadas en



LA COMODIDAD COMO OBJETIVO

Jean Marc Pieton ha sido el responsable del interiorismo y lo cierto es que ha sabido sacarle el máximo partido al volumen que permite el alto y vertical francobordo de las líneas de casco creadas por Lombard. En el interior se ofrece con dos o

tres cabinas dobles y uno o dos baños y la cocina siempre longitudinal ocupando toda la banda de babor.

En proa, la cama doble puede situarse centrada de forma tradicional o adosada a la banda, en cuyo caso se gana la privacidad del baño propio, pero se pierde un armario. También se puede destinar la cabina de popa a babor como pañol de estiba, algo que siempre resulta útil en un barco destinado a cruceros largos. La opción que se elija de distribución dependerá del programa, pero hay que decir que, sea cual sea, todas son funcionales y en ninguna se desaprovecha ni un centímetro.

La cocina configura un espacio en sí misma, con un útil módulo-armario bajo que la cierra por popa y la separa funcionalmente del resto del volumen del salón. Sorprende a primera vista por su capacidad —con doble frigorífico, amplias superficies de trabajo, estiba, doble fregadero, etc.— y por el espacio que ocupa, pero hay que decir que responde con creces al programa para el que este barco ha sido concebido.

El espacio del comedor permite sentarse hasta seis personas en la mesa de ala desplegable que, además, es convertible.

Otro argumento a favor del diseño: el sofá anexo a la cocina, a

FOCO EN



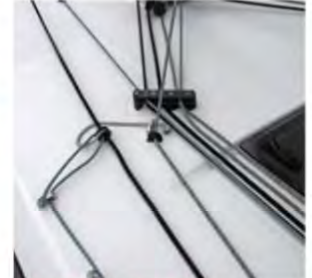
ARISTA Y DOBLE PALA

La arista viva del casco y que siempre haya una pala trabajando en profundidad confiere estabilidad de rumbo y asentamiento en escora.



MÓDULO DE MESA

La mesa es grande y sólida, de alas desplegadas y con estiba interior. Permite además integrar componentes de electrónica.



ADIÓS AL CARRO

Algo cada día más frecuente: el carro de escota de génova se sustituye por anillas de fricción. Menos herrajes, menos costes.



PROTECCIÓN TOTAL

Entre la sólida capota antirrocesiones y el bimini, la protección de la bañera es absoluta. En la capota hay agarres y bolsillos interiores.



BANQUETA CONVERTIBLE

Un aplauso para la banqueta convertible del salón y la estiba que queda detrás. Un lugar cómodo para las guardias.



BOTALÓN INTEGRADO

El botalón o delfinera integrada, con roldana central para evitar que el ancla golpee, permite arraigar un asimétrico o Código 0.

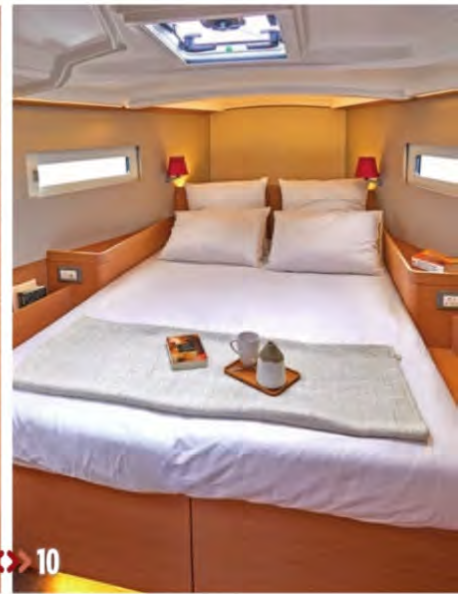
» El volumen central se ha diseñado y organizado pensando en los cruceros largos y la vida a bordo. «



7. La mesa de cartas sobrevive, con un buen tamaño y capacidad para instrumentos.

8. Un módulo de servicio complementa tanto la cocina como la mesa de cartas.





9 <> 10



>> 11

9. El interior es luminoso, bien acabado y confortable. No hay rincones desaprovechados.

10. La cabina de proa puede montar la cama doble central o adosada a estribor.

11. La cocina es prácticamente cerrada y dispone de mucha superficie de trabajo y un útil módulo de complemento.

NAVEGACIÓN

Navegamos esta unidad en aguas de Cannes durante su presentación a la prensa internacional, con un mistral de fuerza 3-4, gracias al que pudimos apreciar bastante a fondo las cualidades de esta unidad. Es un barco ligero, muy sensible y equilibrado, con una excelente estabilidad de rumbo que no obliga a trabajar las ruedas continuamente y que nos permitió disfrutar gobernándolo a ocho nudos con 13/14 de viento real y ceñir a 6,3 nudos a 35° con 10,5 nudos de viento real, con la mayor y el génova 105%. Con 14 nudos el comportamiento del barco era el esperable, pero no podemos dejar de mencionar aquí las impresiones de nuestros compañeros más afortunados, que pudieron probar-

>> Se han dispuesto ventanas alargadas en el casco que permiten una visión constante del exterior. <<

proa del salón, que permite añadir asientos a la mesa desplegada o bien usarse como tumbona de reposo cuando se despliega su base.

La mesa de cartas, justo a los pies de la bajada a babor, y adosada a la cocina es también suficien-

te, con banqueta acolchada, estanterías laterales y un gran panel a la banda que permite colocar múltiples instrumentos. Un aspecto que nos gusta. Ya que la mesa de cartas sobrevive, que sea de dimensiones correctas.

14. Cuando la cama es central y no hay baño, un pequeño mueble con tapa esconde un lavamanos.



14 <<



>> 12

12. Al desplegarse, con la banqueta la mesa ofrece capacidad para más de seis personas.



>> 13

13. El asiento de babor convertible configura un espacio ideal para el descanso o las guardias.



lo con vientos de hasta 20 nudos y que pudieron alcanzar marcas superiores: 10 nudos de STW (nueve de SOG) con 17,7 de viento real navegando a 62° de aparente.

En todas estas condiciones, la doble pala y las formas del casco con arista viva son decisivas en el comportamiento, ya que mientras la primera confiere estabilidad de rumbo, con un control absoluto

15. El Sun Odyssey 410 admite dos cabinas dobles en popa, pero una de ellas puede destinarse también a pañol.

16. El casco del nuevo Sun Odyssey 410 es obra de Marc Lombard y ofrece arista viva, roda invertida y doble pala.

gracias a que siempre hay una pala trabajando en profundidad y con toda su superficie, la arista vida le confiere un buen asiento, estabilizando la escora en las ceñidas.

Un comportamiento, en suma, totalmente acorde con el programa a que el barco está destinado, con una respuesta al timón efectiva y una velocidad plenamente satisfactoria, al que solo hay que re-

criminar una posición de gobierno no muy cómoda cuando se trata de estar muchas horas a la rueda y apetece sentarse. Afortunadamente, hoy en día los pilotos automáticos acuden en nuestra ayuda y hacen innecesarias las largas y agotadoras guardias agarrados a la rueda, salvo con mal tiempo, que es precisamente cuando uno menos permanece sentado.

» Seguro METROMar

Prima del seguro básico a terceros: 206,44 euros. Incluye, responsabilidad civil obligatoria y voluntaria; defensa y reclamación de daños; y asistencia marítima.



Características

» Eslora total:	12,95 m	» Génova:	34,3 m ²
» Eslora de casco:	12,35 m	» Motor:	Yanmar 40 Hp (23 kW)/45 Hp 33 kW (opcional)
» Eslora de flotación:	11,99 m	» Diseño:	Marc Lombard Yacht Design / Piaton Yacht Design /Jeanneau Design
» Manga:	3,99 m	» Constructor:	Jeanneau, jeanneau.com
» Calado:	2,14/1,60 m	» Importador:	Red Jeanneau, Jeanneau.es
» Cap. de combustible:	200 l	» Precio:	166.080 euros, sin impuestos.
» Capacidad de agua:	530 l		
» Superficie vélica:	87,1 m ²		
» Mayor:	42,8 m ²		

La opinión de [N&Y]

Diseño

- + Pasavantes sin escalones.
- + Casco con arista viva y doble pala.
- + Tambucho desviado respecto al eje de crujía.
- Poco espacio para el timonel.

Habitabilidad

- + Bañera confortable
- + Banqueta del salón.
- + Modularidad de la cabina de proa.
- + Cocina grande.
- + Capota y bimini sólidos y protectores.

Maniobra

- + Winches bien al alcance del timonel.
- + Regulación de génova con anillas de fricción.
- Preferiríamos que hubiese carro de escota de mayor.
- El baquestay molesta al timonel cuando está sentado.