

Diego Yriarte

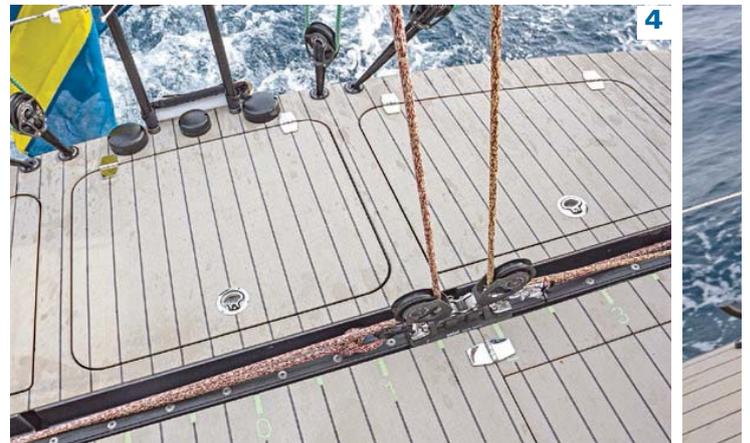
Fotos: Ludovic Fruchaud/EYOTY, Shogun Yachts y Diego Yriarte

Velocidad para dos

El Shogun 43 es un crucero rápido optimizado para navegar a dos. La concepción de su diseño exige materiales y construcción de alta calidad. Con ello materializa una imagen futurista de barco veloz y bajo cubierta mantiene la calidez de un barco de crucero; una calidez que no es ajena al rendimiento y en la que se ha optimizado hasta el último gramo.



3



4



Mira el Shogun 43 en nuestro canal de YouTube



1

1. Última tecnología, potencia, velocidad y control definen el Shogun 43.

2. Su aspecto evoca a un barco de regata pero es un crucero que aplica los últimos avances para ser rápido.

3 y 4. La escota de mayor se dirige, bajo cubierta, hacia el carro y continúa hacia el winche de la otra banda. Es un solo cabo que se acciona desde los dos puestos de gobierno. El carro de escota es de accionamiento eléctrico, el cabo marrón es el de la escota de mayor.

5. Las burdas están dirigidas a los winches de las bancadas en la posición más apoyada posible.



2

Shogun Yachts es una marca joven de ideas actualizadas y, hasta podríamos decir, vanguardistas. El Shogun 43 es el segundo diseño de la gama, el primero fue un 50 pies, con mayor orientación a las regatas y tripulación completa. Ambos modelos han sido diseñados por el estudio sueco Oscar & Håkan Södergren que, con una visión integral, diseñó cada pieza y espacio del barco: casco, cubierta, interior, jarcia... ¡todo!

Sus ideas innovadoras se sumaron a la experiencia de un astillero que inició su producción en 1886 con el nombre de Rosåtra Boatyard, y que desde 1948 dirigen tres generaciones de Gustafsson, creadores de su velero más conocido Linjett, cuyo primer modelo, el Lindjett 30, fue botado en 1974.

La colaboración del joven estudio de diseño sueco con Linjett aprovecha así el casi siglo y medio de experiencia del astillero para aplicar sobre esta pericia la ejecución de sus vanguardistas ideas.

Más allá de la calidad de construcción en la que se ha buscado la máxima rigidez en combinación con la ligereza, el astillero resume una forma de sentir y ser del pueblo sueco, basada en la precisión y el riguroso trabajo artesano. Y podemos dar fe de ello porque recientemente Náutica y Yates fue invitada a conocer las instalaciones del astillero Linjett, en Estocolmo, Suecia... aunque de ello trataremos en un completo artículo en nuestro próximo número.



5



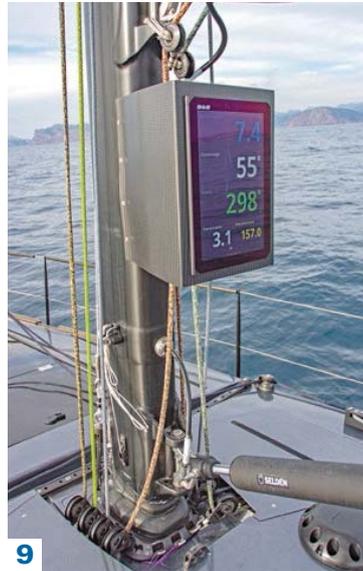
7



8

7. El carro del sistema autovirante del foque facilita la maniobra cuando hay mucho viento o en navegaciones nocturnas, en las que solo una persona puede virar sin mayor esfuerzo.

8. Con cuatro winches sobre la cabina, dos de ellos eléctricos, se controla la mayoría de los reglajes de las velas de proa.



9

9. La información de calidad y fácil lectura resulta fundamental para sacar el máximo rendimiento al trimado.

de las velas de proa, mástil retirado hacia popa con mayor de gran "alunamiento", casi cuadrada (y enfatizamos "alunamiento" porque este término, que hace referencia a la redondez de la parte superior de la baluma, pronto irá a parar al arcón de las palabras en desuso).

El interior también expresa un equilibrio entre el minimalismo tecnológico y la calidez de un barco. La distribución de la cocina, el lavado y las cabinas de proa son tradicionales, incluso en lo que se refiere a estilo de la decoración, con detalles clásicos, como el techo tapizado con acolchado y costuras rombo. Pero, nada es lo que parece, y los acabados en roble o caoba tienen alma de espuma de PVC con telas de carbono y para todas las tapas de los tambuchos, que quedan ocultas bajo los cojines, se

10. La filosofía del Shogun 43 es disfrutar al máximo del arte de navegar a vela, de buscar que la forma perfecta de las velas se traduzca en velocidad en todas las condiciones.

optó por laminados con fibras naturales.

El apartado tecnológico se manifiesta en su máximo esplendor a la hora de navegar donde los principales controles se accionan de forma eléctrica o hidráulica desde una botonera en la bitácora. Casi como un piano eléctrico ideado para la melodía del viento.

Entre clásico y moderno

El interior no dejará de sorprendernos. Las dos cabinas de popa están separadas por un área técnica y cuentan con literas dobles, amplias. La altura interior tiene en cuenta la envergadura de los habitantes de estas tierras vikingas, por lo que no será un problema para las estaturas medias.

La distribución del plano bajo cubierta tiene una organización clásica, aseo con ducha compartimentada a estribor y cocina, si bien el astillero contempla diversas opciones de personalización, tanto en diseño del espacio como de materiales de acabado. Debajo de la chapa de madera, el interior está he-

FOCO EN



Botalón integrado

El botalón es una pieza de carbono integrada en el casco. Aquí se harán firmes el spinnaker asimétrico y el código 0. El enrollador de génova queda dentro de la eslora.

Batería de mordazas

La maniobra transcurre bajo cubierta hasta las mordazas y queda bien distribuida sobre la cabina.



Orden en bañera

El orden es una de las claves de seguridad tanto para la circulación como para la maniobra. Un cofre a pie del tambucho resuelve el orden de los cabos.

Detalles ingeniosos

La botavara ha sido especialmente diseñada con el corte transversal en Y que, junto al lazyjack, facilitan la arriada o toma de rizos de la mayor.



Controles en el pedestal

Cada pedestal de timón, además de las pantallas de navegación, cuenta con una botonera desde donde controlar los sistemas eléctricos e hidráulicos.

Deflector de proa

La marcada línea del pantoque de popa favorece sacar la proa del agua y se convierte en un deflector que desplaza parte de la ola hacia los laterales.



Shogun 43



11

Un sistema eléctrico permite modificar la alineación de las palas de timón y reducir turbulencias, para optimizar su rendimiento.

cho de sándwich laminado de fibra de lino con un núcleo de divinycell. Construcción ligera y rígida.

La posición del mástil, que atraviesa la cubierta para reposar sobre la rejilla del casco, está situada a popa de la mesa del salón, por lo que inevitablemente se lleva el primer plano en la foto: es lo primero que encontramos al bajar a la cabina. Pese a ello, la funcionalidad de la mesa de alas abatibles no se ve alterada.

La unidad que hemos navegado —tanto en Port Ginesta, durante las pruebas para la elección del European Yacht of the Year (EYOTY), como en una segunda jornada de navegación que realizamos entre la bahía de Palma y Port Andratx, en Mallorca—, estaba configurada con la cabina de proa abierta, limitada por un mamparo estructural. Cabe la opción de instalar una puerta corredera doble para acentuar la privacidad.

En líneas generales el interior se adapta al tipo de navegación que practiquen los futuros armadores.

El momento esperado

Más allá de observar el barco desde el pantalán y de recorrerlo para descubrir todos sus particulares, para nosotros el momento más esperado es siempre el de navegar. Y para saber cómo se comporta el Shogun 43 hemos subido a bordo, como hemos dicho, dos veces: en Port Ginesta, donde la ausencia de viento fue total, y en una segunda ocasión para realizar una travesía entre el Real Club Náutico de Palma y Port Andratx, en Mallorca. En esta última ocasión, el viento en aumento desde 0 hasta 11 o 12 nudos, nos permitió navegar en todos los rumbos y probar cada una de las velas de proa en todos sus ángulos. En busca de velocidad y ángulo navegamos con código 0. El aumento del viento nos permiti-

11. El elevado nivel tecnológico exterior contrasta con un interior tradicional, con detalles retro.

12. En la minimalista cabina de proa se puede instalar, opcionalmente, una doble puerta para ganar intimidad.

13. La cocina está pensada para largas travesías con cierta autonomía, una gran nevera y espacios de estiba, sin dejar de lado un diseño clásico y funcional.

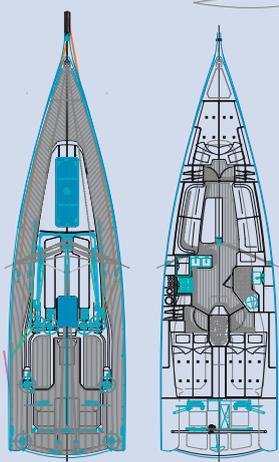
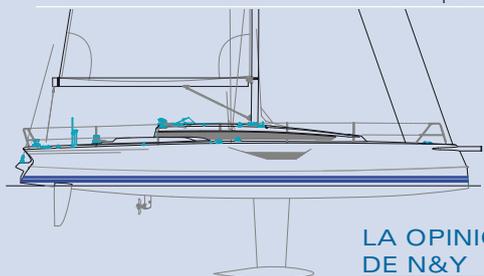
tió navegar más abiertos y utilizar todas las velas disponibles en los diferentes ángulos.

Lo más notable no solo es la velocidad de este 12 metros, sino la reacción ante el aumento del viento o los reglajes. Los reglajes necesitan un capítulo aparte... aquí es donde este velero define su nicho de mercado. Es un barco apto para jugar al juego de la vela y dos personas son suficientes para realizar todas las maniobras. Pero los reglajes finos son la guinda de un pastel de precisión y mínimo esfuerzo. En el pedestal del timón, junto a las pantallas de navegación hay una nutrida botonera para manejar, de forma eléctrica o hidráulica, los más delicados reglajes que modifican la forma de la vela según las condiciones. El carro de escota de mayor es eléctrico y permite bajarlo y desventar de inmediato. Y la contra de mayor, en la unidad probada, era hidráulica.

Shogun 43

CARACTERÍSTICAS

Eslora total:	13,1 m
Eslora de casco:	12,3 m
Manga:	3,70 m
Manga en flotación:	2,90 m
Calado:	2,40 m/ 2,70 m
Desplazamiento:	6.100 t
Peso del bulbo:	2.660 kg (42%)
Superficie vélica	
· Mayor:	65 m ²
· Foque autovirante:	49 m ²
· Gennaker:	180 m ²
· Código O:	150 m ²
Capacidad de combustible:	140 l
Capacidad de agua:	2x130 l
Motorización:	Volvo Penta D1 30 (21 kW, 28 Hp) con SailDrive 130
Camas:	6 (3 literas dobles)
Arquitectura naval y diseño interior: Oscar & Håkan Södergren	
Certificación CE:	A-Oceánica
Constructor:	Linjett Yachts
Importador:	Shogunyachts.com
Precio:	a partir de 1.160.000 euros, sin impuestos.



SEGURO METROMAR-FIATC

Prima total anual:
247,43 euros.

Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

LA OPINIÓN DE N&Y

Diseño

- + Formas del casco.
- + Construcción sólida y rígida.
- + Líneas llamativas.
- + Configuración del aparejo.

Habitabilidad

- + Acabados de calidad.
- + Distribución funcional.
- + Espacios de estiba.

Maniobra

- + Winches agrupados en la bañera.
- + Tecnología de trimado.
- + Cabuyería organizada.
- + Control total de trimado.



12

Todos aquellos reglajes necesarios para mejorar las prestaciones del barco están a mano y la mayoría no exige ningún esfuerzo.

Es fácil mantener velocidades por encima de los siete nudos en ceñida y ver, en la corredera, dos dígitos en portantes. A medida que el viento fue en aumento el comportamiento fue más reactivo, pero siempre controlado. La maniobra requiere de pocas manos gracias a una combinación de variados winches; los claves, eléctri-

cos, al igual que otros reglajes de las velas. Pero también es posible controlar mediante un sistema hidráulico la tensión del stay desde proa, para modificar la flecha de la vela de proa y el tope de la mayor. Además, un sistema eléctrico permite modificar la alineación de las palas de timón y reducir turbulencias, para optimizar su rendimiento según la intensidad del viento. Esta serie de detalles no son menores para aquellos que disfrutan del arte de la navegación a vela y que buscan en las velas la forma de la velocidad. Son pequeños ajustes que marcan grandes diferencias cuando las millas por recorrer son muchas. Por otra parte, el trabajo que antes equivaldría a un continuo esfuerzo físico con riesgo en los desplazamientos fuera de la bañera, ahora se ve reducido a presionar un botón u otro, sin moverse del puesto de gobierno, ni soltar la rueda del timón durante muchas millas.

El Shogun 43 es una embarcación con un precio que la hace especial en relación a su eslora, pero... no cabe duda de que éste es un velero pensado para un armador especial, con ganas de convertir cada salida al mar en esa jornada de navegación con la que cualquier aficionado a la vela alguna vez ha soñado.



13