

Superyates & Marinas

THE BEST

nº 37 - 6 €

Edición internacional

with English texts

www.revistathebest.com

Salón Náutico
Internacional
de Barcelona



Monaco
Yacht Show

Festival International
de Cannes



Vicem 78
Azimut 72S
Jeanneau 57
Sunreef 102 DD
Monte Carlo Yachts 76
Sunseeker 40 Metre Yacht

Entrevista a
Íñigo de Toledo

STP Servicios
Varador 2000

Marina Ibiza | Mourjan Marinas IGY

Íñigo Toledo, Barracuda Yachts Design



Uno de los estudios españoles más importantes a nivel internacional, en cuanto a superyates se refiere, es Barracuda Yacht Design. Esta empresa ofrece, desde 1989, un servicio de Arquitectura Naval completo de la mano de su director Íñigo Toledo, cuyo prestigio está más que avalado. Especializado tanto en yates de producción como en los de gran porte, Barracuda tiene experiencia y conocimiento para acometer una gran variedad de diseños. Desde 2006 están, cada año, en el Monaco Yacht Show, la cita más importante de grandes yates, donde nos hemos encontrado con ellos para hablar sobre sus proyectos.

One of the most internationally renowned Spanish design studios for superyachts is that of Barracuda Yacht Design. Since being set up in 1989, this company has provided a comprehensive Naval Architecture design service headed by her director Íñigo Toledo, the esteem of which has been clearly endorsed. Specializing in everything from production yachts to commercial vessels, Barracuda has the experience and expertise to come up with a multitude of designs. Since 2006 this design studio has been present every year at the Monaco Yacht Show, the leading yacht show for superyachts and megayachts and where we happened to meet up with the Barracuda team to speak of their projects.

Texto: YGV

Fotos: Barracuda Yacht Design / Pendennis Shipyard

A finales de año se entregará el nuevo Ronautica 620; un barco de estilo crucero-regata que aumenta en eslora la marca -cuyo diseño es completamente vuestro-. ¿Podría decirnos qué hace de este barco un modelo especial?

Es un yate de muy altas prestaciones, con una carena evolucionada como la de un yate de regatas, con una cubierta muy despejada, una quilla muy refinada y un aparejo del máximo nivel. Todo ello envuelto en un ambiente confortable con unos interiores modernos y despejados, pero al mismo tiempo cómodos y acogedores. La cubierta cuenta con una zona claramente separada en la que descansar y maniobrar para los días más tranquilos. El concepto del diseño comparte muchas cosas con los yates de regatas en los que sólo lo útil y necesario está presente. La construcción en sandwich de carbono aporta la ligereza necesaria, igual que el mástil. La quilla realizada en acero de alta resistencia y el bulbo inferior aportan la estabilidad necesaria y aseguran unas prestaciones en ceñida desconocidas en yates de producción en serie. Como modelo semi-custom, puede acomodar los deseos de cada armador en muchos aspectos de interiores, maniobra y otros detalles técnicos. Tenemos grandes expectativas en este nuevo modelo y creemos que será una unidad a observar con atención, ciertamente de lo más interesante que está ocurriendo en la náutica en España en estos momentos.

También a finales de este año se completará el Barracuda 105', que cuenta con la arquitectura naval de Barracuda Yacht Design y el interior de Javier Muñoz, y que está construyendo Pendennis Shipyard. Exteriormente destaca por su impresión visual; e interiormente es singular por su nuevo concepto de interior; ¿puede explicarnos un poco ambos conceptos?

Este es un yate mucho más de crucero que el anterior, bastante más grande -32m- y muy comprometido con el confort. Sin embargo, mantenemos una carena y apéndices de altas prestaciones para su desplazamiento. La línea general es bas-

Plans are afoot to handover the new Ronautica 620 later this year. Entirely your design, this regatta-cruiser will be the largest in Ronautica's current range. Can you tell us what is so special about this yacht?

This is a superb performance yacht with a revolutionary designed hull, equivalent to that of a regatta boat, together with an open deck, a very sophisticated keel and a first-rate rigging system. All of this is encompassed in a pleasant nautical environment with modern, spacious interiors which also happen to be cosy and comfortable. For peace of mind, the deck layout features completely separate areas for relaxing or handling the sails and the design concept is similar to that of regatta boats with only essential and practical features in place. The carbon fibre sandwich construction guarantees the required reduction in weight, as does the mast. The high-tensile steel keel with a bulb at the bottom provides the required stability and guarantees the sort of performance on a close haul hitherto unknown on a general production boat.

This being a semi-custom model, the desires of each owner can be accommodated in many aspects relating to the interiors, handling equipment and other technical details. Our expectations are high for this new model and we believe this will be one to keep an eye on, certainly the most interesting currently appearing on the yacht market in Spain.

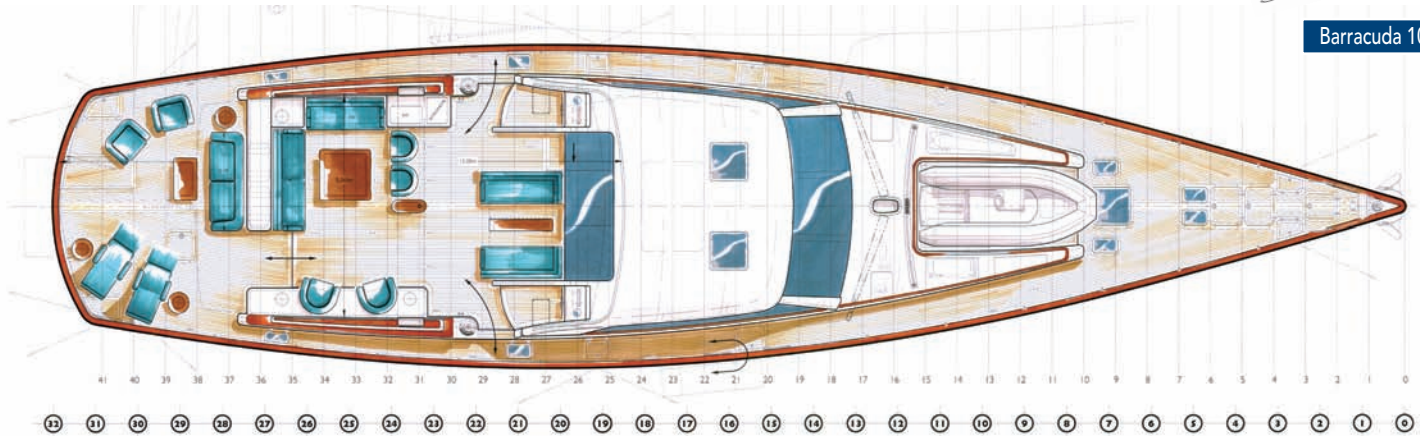
Another yacht due to be launched later this year is the Barracuda 105', currently under construction in the Pendennis Shipyard. The naval architecture is the work of Barracuda Yacht Design and the interiors are by Javier Muñoz. Attention is drawn to the remarkable appearance of this yacht as well as the unique design concept for the yacht's interiors. Can you tell us a little bit about these two concepts?

This yacht is designed much more for cruising than the previous model, quite a bit larger, at 32 metres, and with great priority given to comfort. Regardless of this we have stuck to



III Perfiles | Profiles

Barracuda 105



tante clásica y cuenta con unos espacios realmente grandes para su tamaño, tanto en el interior como en la cubierta. El casco tiene unas ventanas laterales que aportan luz al interior; como si se trata de las ventanas de una casa cualquiera. La cubierta cuenta con una bañera de 60m² con zona de comer, estar, etc. La caseta tiene mucho carácter y resulta en un deck-saloon prácticamente rodeado de cristal, extremadamente luminoso. La construcción es en aluminio y los interiores se han construido flotantes para evitar vibraciones. Se trata así de un nuevo concepto de crucero, con un casco de buena raza y un aparejo muy sencillo y práctico, para que navegar sea una experiencia agradable y sencilla, sin grandes complicaciones, todo ello con el confort que el armador pueda tener en su misma residencia particular.

Además, sabemos que está empezando nuevos proyectos, ¿puede hablarnos un poco de ellos?

Estamos de vuelta con los barcos de motor de serie, con los nuevos modelos Sasga 12 y Sasga 16. También estamos con algunas restauraciones de yates antiguos, trabajo muy diferente al proyectos como el RO-620, pero también muy interesante, con otras prioridades. Tenemos algún proyecto confidencial que saldrá en el momento oportuno y sobre el que nos gustaría hablar, pero no podemos todavía. La Copa América sigue rondando desde 2007, pendiente de sus asuntos legales y puede que participemos otra vez según las condiciones. Por suerte no hay un día en nuestra oficina que transcurra ocioso.

Parece que Europa está viendo la luz al final del túnel y que la crisis empieza a dejarse atrás. Personalmente, ¿cómo ves el sector en Europa?

El mercado de segunda mano ya se mueve; una vez que los costes han encontrado la demanda y eso es lo que necesitamos para que la demanda de barcos nuevos vuelva a subir. Probablemente tardará mucho tiempo en volver al nivel que tenía, pero un poco de sensatez en el mercado tan poco pare-

a high performance hull and rigging system for when it comes to making passage. The overall appearance is fairly traditional with some very spacious areas for a yacht of this size, both on deck and down below. Rather large hull-side windows, similar to those of a house, provide plenty of natural light. The 60m² cockpit provides plenty of room for seating, dining etc., and the fully glazed deck house plays host to an extremely light and airy deck-saloon. The yacht is of aluminium construction with specially mounted interiors to prevent vibrations. A new cruising concept with a well designed hull and a simple and practical rigging system, easy to handle and all with the same degree of comfort owners can expect of their own home.

We also happen to know that you are currently embarking upon new projects, so can you tell us a little about those?

We are working on production run motoryachts again with two new models, the Sasga 12 and the Sasga 16. We are also working on some refits on older yachts, very different to projects such as the RO-620, but at the same time very interesting, with very different priorities. We are also currently involved in a confidential project to be launched in due course, a project we are still unable to reveal. The 2007 America's Cup still continues to be a legal issue and, pending the outcome of that, we may well be participating again, depending on the conditions that is. One thing we can say for sure is that there's never a dull moment in our office.

It appears that the light is at the end of the tunnel for Europe and the economic crisis is beginning to ease off. What's your personal view on how things are for the sector in Europe?

The brokerage and used boat sales market is already on the move and, once the prices meet the demand the demand for new boats will rise once again. It will probably take a great deal of time to return to the previous level but

ce mala idea. Nosotros detectamos que el armador convulsivo ha desaparecido bastante, igual que el que busca un elemento de representación solamente. Si veo que quedan los que de verdad les gusta navegar y tienen un interés en cosas especiales. Nosotros estamos teniendo más armadores de nivel que antes, buscando cosas más concretas. En los yates de serie el mercado tardará bastante en España, por nuestra situación particular, y lo vemos algo mejor en el resto de Europa. Obviamente mejor aún en otros mercados emergentes, que son los que están salvando la situación actual.

¿Y en España? ¿Qué hace falta replantarse para coger el tren de Europa?

Por desgracia no depende del todo de nosotros. Seguimos gravando los barcos con un impuesto de matriculación que restringe el consumo y al final la recaudación misma, en un ejercicio contrario a lo que debe hacerse. Seguimos sin fomentar la actividad desde la ley y la fiscalidad, y en este sentido ya hemos perdido el tren con poca sensibilidad para intentar retomarlo. Por otra parte, la industria sólo puede mejorar, ser más eficiente en calidad. La guerra de los costes y los precios la tenemos perdida, y debemos persistir en la calidad como diferencia, que además es lo que vemos que se demanda. Hay que reflexionar más a la hora de diseñar, producir y comercializar. Hay que ofrecer un servicio impecable para que la gente pueda disfrutar de sus vacaciones de forma completa, sin problemas en su barco y que éste no se convierta en una fuente de complciaciones, sino de disfrute. Como dice un colega mío, hay que recordar siempre que estamos en la industria del ocio. —



a little common sense in the market doesn't appear to be bad idea. We sense the extreme yacht owner has almost disappeared, likewise those solely in search of a symbolic element. Those who remain clearly have a genuine love for seafaring and have a genuine interest in special possessions. We ourselves have more elite owners than ever before with more specific ideas of what they want. Our situation being what it is, the standard production run market will take long enough to recover in Spain and we see things are better in other European countries and even better still in other emerging markets which are the ones rising above the current situation .

And in Spain? What needs to be done to prevent us getting left behind by the rest of Europe?

Unfortunately it doesn't depend entirely upon us. We continue to enforce a registration tax on boats and, in a rather contrary exercise to that intended, the result amounts to a restriction on sales and consequently the tax collection itself. We continue not to encourage the tax regulation and in this respect we have already been left behind with little being done to recover. Aside from this, the industry can only improve with more effective quality. We've already lost the price war and we must therefore show the difference in the quality, something we also see in demand. More consideration has to be given to design, production and marketing. A first-rate service has to be provided in order for people to enjoy their vacations to the full, completely devoid of any problem on board their yacht which may well become a source of problems. In the words of a colleague of mine, one has to remember at all times that this is a leisure industry we are working in. —

