

Minorchino

34

Testo e foto di Martino Motti
Impressione di navigazione n. 1605

Le linee tradizionali delle barche costruite da secoli a Minorca nelle isole Baleari contribuiscono a rendere estremamente vivibili e marine queste imbarcazioni. Il notevole baglio e le forme arrotondate di carena permettono una volumetria interna incredibile. La cabina di prua con letto centrale matrimoniale ha forme e volumi molto comodi e ampiamente vivibili nei quali sono stati ricavati anche

Dieci metri ma non si direbbe, l'impressione è certamente quella di navigare e vivere una barca ben più grande.

due armadi e due cassetti molto capienti. Un passauomo, due oblò apribili laterali e due finestre fisse a murata donano abbondante luce e aria all'ambiente. Il bagno in comune ha pianta pressoché rettangolare e una ottima altezza, il lavello è sistemato su un mobile con stipetti, altri sportelli sono a murata. È stato deciso di non montare una porta per l'accesso diretto alla cabina di prua, una scelta intelligente per non bruciare spazio utile sia in bagno sia in cabina. La seconda cabina è trasversale con comodo corridoio di accesso con armadi. I letti sono due ma, montando una struttura centrale, possono facilmente diventare un matrimoniale comodo. Nonostante l'altezza limitata, la vivibilità e l'accessibilità rimangono notevoli, due finestre rischiarano l'ambiente e due oblò apribili sono posti a murata. Un gioco di gradini e dislivelli permette di ottenere una zona per stare in piedi comodamente. Il salone è completamente finestrato con parti apribili, oltre a un divanetto vi si trovano due divani con tavolo regolabile in altezza che collassa in basso per trasformare il tutto in un letto a una piazza e mezza. Più in

RELAZIONE TRA NUMERO DI GIRI E VELOCITÀ	
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi
700	3,0
800	4,0
1000	4,7
1200	5,9
1400	7,0
1600	7,8
1800	8,2
2000	8,6
2200	9,2
2400	9,5
2600	10,4
2800	11,2
3000	14,5
3200	15,5
3400	17,7
3500	20,9

Prezzo base: Euro 248.000 IVA esclusa, franco cantiere Minorca

prua è sistemata la cucina con piano in Corian, stipetti, frigo e lavello. I fornelli a gas sono standard, nella barca provata era presente un piano cottura in vetroceramica. Dal lato opposto è sistemata la comoda e compatta timoneria, totalmente in legno; una finestra apribile è posta al suo fianco. Nel salone due osteriggi a soffitto contribuiscono ad arieggiare il locale. All'esterno la barca offre un bel prendisole con morbida cuscineria a prua e un pozzetto coperto a poppa dove è possibile montare un tavolo. La plancia di poppa è piuttosto grande e caratteristica di queste barche. Nonostante la rivisitazione estetica che ha ammodernato leggermente le forme, un elemento classico è stato mantenuto: il "naso" ovvero il dritto di prua in legno che si erge dal pulpito e che contraddistingue le barche menorchine. Ultimo importante particolare da rilevare è che la barca è registrata con categoria A. La carena è molto marina e la barca stabile per via dello skeg e della notevole larghezza; naviga molto bene con mare di prua, mentre con mare di poppa è necessario correggere la rotta frequentemente. La prua taglia docilmente le onde e permette una navigazione sicura su mari anche molto mossi.

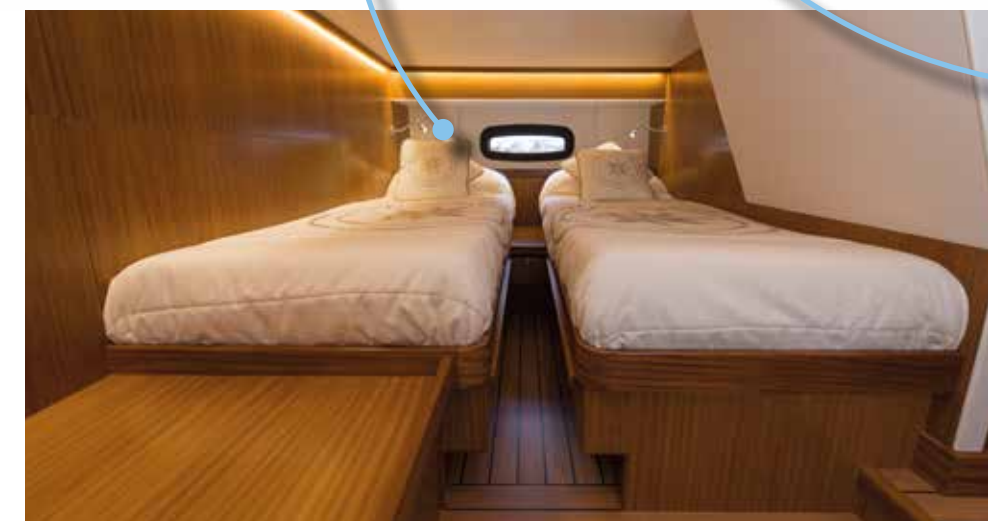


Scheda tecnica

- ❑ Progetto: Inigo Toledo/Barracuda Design con la collaborazione e le indicazioni del cantiere.
- ❑ Costruttore: Sasga Yachts, Minorca, Spagna; sasga@sasgayachts.com; www.sasgayachts.com
- ❑ Importatore: Pedetti Yachts, porto di Lavagna box 102; Lavagna (GE); tel. 0185 370164; info@pedettiyacht.com; www.pedettiyacht.com
- ❑ Categoria di progettazione CE: A
- ❑ Lunghezza massima f.t.: m 10,00
- ❑ Lunghezza scafo: m 9,00
- ❑ Larghezza massima: m 3,80
- ❑ Immersione alle eliche: m 0,60

- ❑ Dislocamento a vuoto: kg 8.500
- ❑ Dislocamento a pieno carico: kg 10.000
- ❑ Portata omologata persone: 12
- ❑ Totale posti letto: 4 + 2
- ❑ Motorizzazione della prova: 2x225 HP Volvo D4
- ❑ Potenza complessiva: 450 HP
- ❑ Tipo di trasmissione: linea d'asse e V-Drive
- ❑ Peso totale motori con invertitori: kg 1.200
- ❑ Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: 18,88
- ❑ Prestazioni dichiarate: velocità massima nodi 21,0; velocità di crociera nodi 16,0; consumo a velocità di crociera litri/h 35; autonomia ore 18,57

- ❑ Capacità serbatoio carburante: litri 650
- ❑ Capacità serbatoio acqua: litri 350
- ❑ Altre motorizzazioni: HP Yanmar 2x260 HP, Volvo Penta 2x180 HP
- ❑ Dotazioni standard: trincerini e battagliole in teak di Birmania, salpancora, frigo, piano cottura a gas, illuminazione a led, GPS cartografico Raymarine C90, cuscinerie interne, frigo, serbatoio acque nere 130 litri.
- ❑ Optional: teak nel pozzetto, piano cottura vetroceramica, passerella idraulica di poppa, pilota automatico, elica di prua, prendisole di prua e divano di poppa.
- ❑ Prezzo della barca provata: Euro 294.225 IVA esclusa, franco cantiere Minorca.



Costruzione e allestimento

Materiali (scafo, coperta, sovrastrutture): scafo realizzato in sandwich di poliestere e vinilestere con cuore in schiuma di PVC, fiancate, coperta e sovrastruttura in sandwich - Tipo di stratificazione: manuale per il gelcoat e i primi strati di laminazione, poi avviene in infusione per il restante sandwich e per gli strati di finitura - Geometria della carena: semi-dislocante con "V" a diedro variabile dalla forma affilata di prua tradizionale menorchina al quasi tondo di poppa. Uno skeg di una trentina di centimetri è collocato in carena da circa mezzanave fino a poppa - Elementi di ventilazione (pattini, redan): due per lato e un ginocchio - Stabilizzatori: no - Attrezzature di prua: verricello di prua e doppie bitte di buona dimensione ai masconi. Doppio accesso al gavone di prua - Attrezzature di poppa: doppie bitte ai giardinetti, seduta gavone centrale che funge da gradino per la passerella - Plancetta poppiera: strutturale, pontata in teak con scaletta bagno laterale.

Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: un tappo per imbarco carburante su ogni lato a parete della tuga, solo lato sinistro tappo imbarco acqua e scarico acque nere, gavone umido sul lato dritto con ombriale di scarico.

Allestimento del pozzetto: il pozzetto è totalmente libero e presenta solo una cassapanca con gavone interno che è utilizzabile come gradino di passaggio quando si usa la passerella.

Sistemazione zattera autogonfiabile: è optional ed è consigliata la sistemazione su selle sull'hard top.

Trattamento antisdrucchiolo: nella versione provata il ponte è completamente rivestito in teak.

Vani di carico: nella panca di poppa, in sala macchine verso poppa, nel gavone di prua con doppio accesso.

Ergonomia della plancia: la plancia, nonostante le dimensioni compatte, risulta molto comoda e spaziosa. È studiata per una guida perennemente seduta.

Visuale dalla plancia: ottima in tutte le andature e anche in accostata.

Articolazione degli interni: la compartimentazione è ben studiata, con larghe zone di passaggio e porte comode. Inusuale l'abitabilità della cabina di poppa.

Finitura: veramente molto buona anche nei punti più nascosti. Addirittura gli armadi sono rivestiti internamente in legno di cedro.

Cucina: situata nel salone è piccola e compatta, ma ha tutto ciò che può servire. Non manca lo spazio per stivare cambusa, stoviglie e pentole sotto i divani, sotto il lavello. Nella cucina provata mancavano due capienti cassetti sostituiti, uno, dall'impianto di aria condizionata, e l'altro da una maggiorazione di altezza della cabina sottostante.

Toilette: di ottima dimensione e ampia altezza, ha lo spazio doccia al centro con tenda di chiusura, lavello su mobile con sportelli e wc elettrico.

Locali equipaggio: no.

Sala macchine (ambiente): l'ambiente è raccolto intorno ai propulsori, ma rimane sufficiente spazio per la manutenzione e l'ispezione degli impianti.

Sala macchine (allestimento tecnico): gli impianti sono ordinati e ben disposti, sempre facilmente accessibili.

Risposta timone: molto rapida e morbida.

Risposta flap: molto buona.

Stabilità direzionale: ottima, anche per la presenza dello skeg.

Raggio di accostata: veramente strettissimo.

Stabilità in accostata: ottima anche se la barca sente molto il vento.

Manovrabilità in acque ristrette: ottima, manovre facili e docili.

Sottocoperta la cabina armatore è in prua, nel corridoio sono sistemati il bagno e l'accesso alla seconda cabina. Il salone ha zona pranzo, cucina e plancia di guida. All'esterno il pozzetto è libero e a prua è presente un prendisole sul tughino.

La prova

CONDIZIONI - Vento: 15/20 nodi - Mare: 2/4 - Carichi liquidi: 1/3 gasolio, 0 acqua - Persone: 3 - Stato dell'opera viva: ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): nodi 9,2 a 2.500 giri/min - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): nodi 9,4 a 2.400 giri/min - Velocità massima: nodi 20,9 - Velocità al 90% del numero di giri massimo: nodi 15 - Fattore di planata: 2,27 (E' il rapporto tra velocità max e minima di planata con flap retratti. In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati).

MISURAZIONI - Area pozzetto: m 3,45x1,80 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 1,94 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,83 - Altezza alla timoneria interna: m 1,50 - Altezza sala macchine: m 0,93/1,23 - Larghezza minima passavanti: m 0,32.