SASGA MENORQUÌN 68

La tradizione marinara minorchina si fonde col piacere del navigare lento, in totale relax e con un livello di finiture molto alto. Ma attenzione: in caso di necessità si superano i 21 nodi

NOTE Tester Paola Bertelli
(velaemotore@edisport.it)

✔ **Dove abbiamo navigato:**
A Minorca, in Spagna.
✔ **Condizioni meteo:**
Mare calmo e assenza di vento.

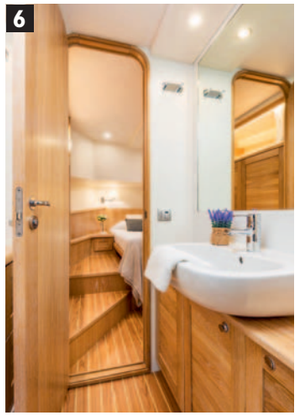
1. Il salone è ben diviso dalla cucina che si trova a un livello inferiore e a cui si accede da una scala all'ingresso.
2. La cucina è super accessoriata e dispone di top in pietra grigia. L'armatore ha voluto l'abbattitore e la macchina per il vuoto. Molte le soluzioni per ottimizzare gli spazi e stivare viveri per rendere l'equipaggio autonomo per lungo tempo.

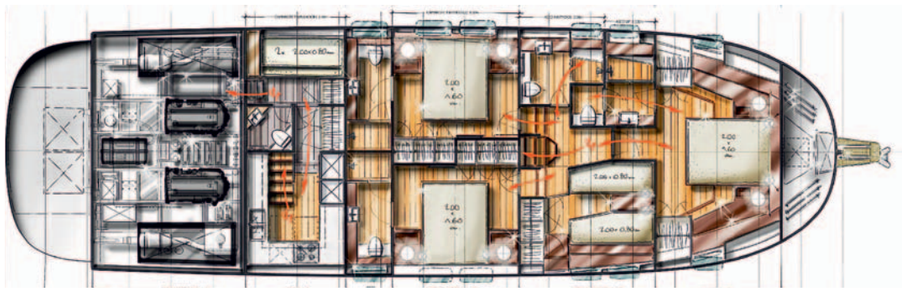
Il "naso" di legno che caratterizza la prua è inconfondibile e oggi sinonimo di Menorquín. L'origine, in realtà, risale ai piccoli e spartani leudi (barche a vela latina tipiche del Mediterraneo) dei pescatori dell'isola di Minorca, ma da quei tempi le cose sono decisamente cambiate.

I Menorquín oggi sono barche entrate nel mito con il loro stile unico ed elegante che mette d'accordo un po' tutti gli amanti del mare: motoristi, velisti, pescatori... In prima battuta colpiscono per l'estetica e poi convincono andando a guardare meglio per qualità e doti marine.

L'ultimo arrivato in famiglia è il Menorquín 68, un'imbarcazione semidislocante di 20 metri per 6 di larghezza. Per provare la "numero uno" di questo nuovo modello, e ammiraglia del cantiere Sasga Yachts, siamo andati sull'isola di Minorca. Guarda caso l'imbarcazione è di un armatore italiano, *«molto esigente, che ha voluto apportare numerosi cambiamenti nel layout interno»* ha dichiarato sorridendo José Luis Sastre, direttore generale di Sasga Yachts. Ma questo non è stato un problema per il cantiere abituato a lavorare a progetti con un "alto tasso" di personalizzazione.

La barca rispetta in pieno la filosofia del brand: non perde il sapore della tradizione mediata, però, da un design più moderno e da metodi costruttivi all'avanguardia (approfondimento nelle pagine che seguono). Firma il progetto Iñigo Toledo di Barracuda Yachts, progettista con una bella esperienza anche in Coppa America con il team *Desafio Español*, che ha puntato molto su una carena semidislocante molto efficiente e stabile.





Da tre a quattro cabine

Per quanto riguarda il layout, sono numerose le modifiche volute rispetto a quello standard (a tre cabine, con armatoriale a centro barca, e tre bagni). Partiamo dal salone - da notare l'infilata di vetrate che lo rendono luminosissimo - dove sparisce il lungo divano a murata sinistra a favore di un mobile che aumenta ancora di più la capacità di stivaggio e rende ancora più spazioso l'ambiente. In cucina sono addirittura stati installati la macchina del vuoto e l'abbatitore.

Ma è la zona notte quella che è stata stravolta di più, l'armatore ha voluto infatti quattro bagni e altrettante cabine: l'armatoriale è a prua

3. La cabina armatoriale di prua rifinita con legni chiari e dotata di un passauomo che garantisce luce e aria.
4. Una delle cabine Vip, entrambe dotate di bagno con accesso privato (**7**).
5. La cabina ospiti con letti gemelli è completa di guardaroba e stipi sopra il letto di sinistra.
6. Il bagno che serve l'armatoriale di prua ha un grande box doccia.
8. L'accesso al bagno da giorno non è molto comodo.

1. La dinette in pozzetto prevede un divano poppiero, ma può essere completata da sedie stivabili durante la crociera.
2. Sul fly sono collocate la zona di comando esterna, la dinette con mobile cucina e, a poppa, un solarium attrezzabile con sdraio e lettini.

e sullo stesso livello c'è una doppia con cuccette affiancate e il bagno da "giorno"; scendendo tre gradini le due cabine vip con bagno en suite - un limite, a nostro parere, di questa disposizione è che per realizzare i gradini per entrare nelle vip, si è reso un po' scomodo l'accesso al bagno da giorno e alla cabina doppia (vedi foto 8 nella sezione dedicata agli interni).

Bene la privacy: cucina e cabina equipaggio hanno una collocazione molto discreta e separata dalla zona dedicata agli ospiti: vi si accede da una scala sulla destra appena entrati nel salone.

Navigare in relax

Abbiamo apprezzato il grande senso di solidità e sicurezza che trasmette al timone questa imbarcazione: è tranquilla, molto stabile, le virate sono larghe e per accelerare si prende i suoi tempi. D'altra parte siamo a bordo di una barca semidilsocante pensata per viaggiare a regimi tranquilli, ma in grado, quando serve, di superare i 20 nodi. Abbiamo, infatti, navigato a una velocità di crociera intorno ai 13-14 nodi e come punta massima abbiamo toccato i 21. Per metterla alla prova con mare formato abbiamo sfruttato le onde di altre imbarcazioni: la sua prua verticale e imponente le fende bene, mantenendo un comfort eccellente. Ottima la visibilità, anche laterale, dalla postazione di comando interna. Seria e molto da "grande barca" la porta a fianco del timoniere.

Lo yacht montava due Volvo da 670 cv ciascuno, con trasmissione in linea d'asse, motorizzazione che si traduce in una autonomia di oltre 350 miglia alla velocità di 12,5 nodi (navigazione a regime dislocante, poco prima che inizi a rompersi l'onda).

La scelta di non usare gli IPS, come puntualizza José Luis Sastre, è legata al fatto che questi sono sistemi efficienti su modelli sportivi, non su

IN CANTIERE

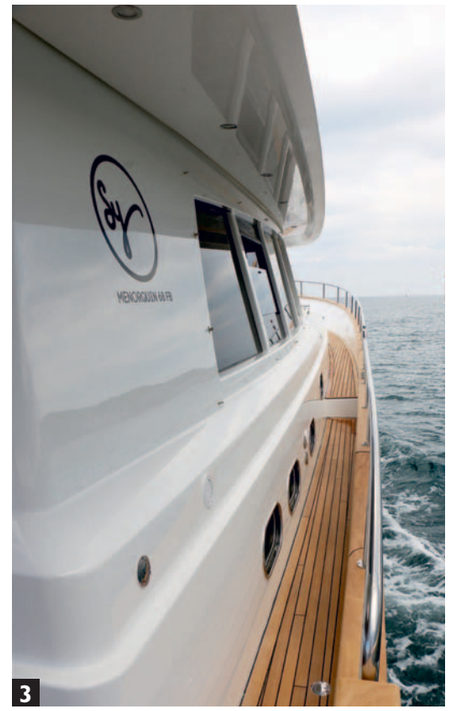
I segreti della costruzione

Sasga Yachts è un cantiere che costruisce circa venti barche all'anno e propone oggi quattro modelli: il Menorquín 34, il 42, il 54 e il 68 piedi. Una produzione contenuta che fa della personalizzazione uno dei suoi punti di forza.
I suoi mercati principali sono la Spagna e l'Italia.
Siamo andati a visitare i loro capannoni e uffici a San Luis, appena fuori Mahón (Minorca). In locali ampi, luminosi e ben areati nascono queste barche oggi entrate nel mito grazie alle loro forme inconfondibili.

Momento cruciale della vita di questo cantiere, operativo dal 1978, è stato il 2010, quando è stato effettuato un profondo restyling dei modelli.
Dal punto di vista estetico con un'impostazione più moderna, ma senza cancellare la tradizione, e dal punto di vista tecnico con una carena che da dislocante diventa semidislocante e con la produzione che viene riorganizzata per realizzare barche sempre più personalizzabili.
Il progetto degli scafi viene affidato a Iñigo Toledo di Barracuda Yachts che reimposta le carene dei Menorquín, ne aumenta la stabilità e i volumi interni ed esterni a tutto vantaggio della abitabilità. Ma entriamo nei dettagli tecnici per capire meglio.

Passo dopo passo la barca cresce

Scafi e sovrastrutture dei Menorquín sono costruiti per infusione, mentre le coperte sono laminate a mano per poter seguire meglio il disegno articolato del ponte, che in alcune parti è un po' complesso *(foto n.1)*.
Da metà barca a prua *(foto n.2)* le linee sono quelle di un'imbarcazione dislocante, sfruttate quando navigando a basse velocità tutta la carena è immersa; da mezza barca a poppa, invece, si fanno larghe e più piatte e sono quelle che entrano in gioco in regime semidislocante quando si naviga a velocità maggiori e la prua esce dall'acqua.
La preparazione dello scafo, prima di poter infondere la resina, dura in media tre settimane: si parte dai due stampi – le forme particolari impongono due stampi separati altrimenti sarebbe impossibile estrarre lo scafo – che vengono preparati con gelcoat e resina vinilestere, una volta uniti si stendono le fibre di vetro e il foam in pvc con densità differenti in base alle varie zone dello scafo *(foto 3)*.
Una volta pronto si aprono i rubinetti della resina e in circa un'ora l'infusione è terminata. Nella *foto 4* lo scafo a sinistra è ancora nello stampo, mentre quello bianco a destra è pronto per passare nel reparto successivo dove, per prima cosa, la barca viene motorizzata (Sasga Yachts utilizza motori Volvo o Cummins). Nella *foto 5* si vedono i serbatoi che nei modelli più piccoli sono posizionati, per sfruttare al meglio lo spazio, tra la sala macchine e la zona abitabile, scelta che consente di insonorizzare ulteriormente. Successivamente si passa all'allestimento degli interni (*foto 6*). I mobili non sono prodotti internamente al cantiere, ma arrivano da fornitori selezionati del Sud della Spagna (dalla Murcia). Una volta terminato l'allestimento si procede alla giunzione tra scafo e coperta. Ma, fattore non da poco, tutto quello che è sottocoperta è stato studiato per poter essere rimosso con facilità.



3. I passavanti in legno sono larghi e ben protetti dalla battagliola.
4. Il prendisole ricavato sulla tuga è allestito con due tientibene sui lati.
5. A prua il salpancora elettrico e i gradini che facilitano un'eventuale discesa a terra da prua.

barche nate per viaggiare prendendosi il proprio tempo. E per le manovre le eliche di prua e di poppa si sono dimostrate più che efficienti.

All'esterno, ci sono gli spazi enormi del prendisole di prua e quelli sul fly; il pozzetto di poppa è, invece, ben riparato e più riservato. Qui, a pavimento, c'è l'accesso alla sala macchine: ha una apertura più piccola per la manutenzione ordinaria e una molto grande per quella straordinaria, che permette di rimuovere motori e impianti senza problemi, se necessario.

Ampia la piattaforma di poppa a movimentazione idraulica per gestire il tender.

L'uso di legno è abbondante e rende gli ambienti, marini, caldi e molto accoglienti. In questo primo esemplare l'armatore ha voluto Burma teak all'esterno e finiture in rovere sbiancato all'interno (in alternativa viene proposto il più tradizionale teak).

SASGA MENORQUÍN 68 in cifre

Prezzo € 2.013.000

Iva inclusa con due Volvo da 670 cv. Il prezzo si riferisce al modello della barca in prova con layout a quattro cabine.

I DATI	
Lunghezza f.t.	m 21,28
Lunghezza scafo	m 19,98
Larghezza	m 5,80
Pescaggio	m 1,30
Dislocamento	kg 30.000
Serbatoi acqua	lt 1.500
Serbatoi carburante	lt 3.350
Motori Volvo Penta D11	cv 670 x 2
Trasmissioni	in linea d'asse
Omolog. CE cat.	A/16
Progetto	Barracuda Yacht Design

INDIRIZZI

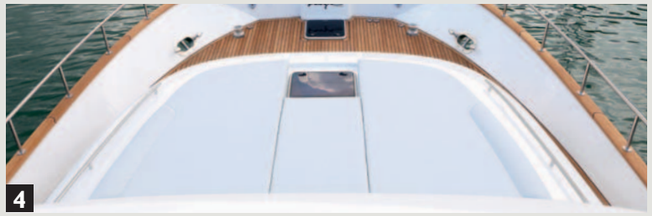
Sasga Yachts, San Luis (Minorca), Spagna, www.sasgayachts.com
In Italia: **Pedetti Yacht**, Lavagna (GE), www.pedettiyacht.com

COSTRUZIONE

Lo scafo e la sovrastruttura sono realizzate in infusione, mentre la coperta è laminata a mano.

STANDARD PRINCIPALI

Generatore da 13,5 kW, 2 boiler da 60 lt, doccia calda e fredda su spiaggetta, materasso prendisole di prua, strumentazione motori, frigo/freezer da 240 lt, flap automatici Humphree, salpancora.



LE PRESTAZIONI

Regime (rpm)	Velocità (nodi)	Consumo (lt/ora)	Autonomia* (miglia/ore)
900	6,9	15,6	1481,73 • 214,74
1.000	8,0	28,0	957,14 • 119,64
1.200	9,8	52,0	631,35 • 64,42
1.500	11,0	80,0	460,63 • 41,88
1.750	12,6	124,0	340,40 • 27,02
2.000	14,8	166,0	298,67 • 20,18
2.250	18,5	224,0	276,67 • 14,96
2.400	21,6	258,0	280,47 • 12,98

Condizioni della prova: *mare calmo, assenza di vento, 8 persone a bordo.* * *Autonomia teorica.*

6. Ben pensato il vano per le zattere di salvataggio a poppa, che le rende accessibili molto velocemente.