

»CONQUISTADOR«

Menorquín 68 FB

besedilo Julijan Višnjevec • foto Julijan Višnjevec in arhiv Sasga Yachts



Ko se ladjedelska tradicija sreča s sedanjostjo in se to zgodi na Balearskem otočju, natančneje na Menorki, je po vsej verjetnosti govora o ladjedelnici Sasga Yachts. Plovila z značilnim dvignjenim premcem, širokim trupom in zaobljeno krmo imajo v različnih krajih Sredozemskega morja tudi različna imena in tako najdemo v Španiji leute, v Italiji gozzo, na Jadranu je bila to gajeta. Zastavonoša ladjedelnice Sasga je pred kratkim postala največja 68-čevaljska predstavnica te ladjedelnice s sončno palubo. Tipična oblika ima svoje zagovornike, nedvomno pa vsakemu, ki bo stopil na ta ponos ladjedelnice iz Menorke, ponuja odlične plovne lastnosti, vrhunski razpored svetlih prostorov, udobje in ergonomijo, zapečateni z rokodelsko natančnostjo mojstrov, imenovanih »maestri d'ascia«. Natančnega prevoda v slovenski jezik ne poznam, v preteklosti pa to ni bil le mizar, temveč tudi dizajner, ladjedelski inženir, tesar, pa tudi umetnik.

Moram priznati, da me je povabilo s strani zastopnika plovil Sasga Yachts v Sloveniji, ljubljanskega podjetja Stal Mar, na prve testne vožnje zastavonoše sasga menorquín 68 FB takoj navdušilo. Preizkusiti plovilo v njegovem domačem okolju in si ob tem ogledati ladjedelnico, ki je bila prodana finančnim skladom in naposled spet pristala v domačih rokah, je zgodba zase. Nedvomno je dejstvo, da je ladjedelnica ponosna na tradicijo in počne to, kar so počeli njihovi predniki, le da je klasičnim linijam dodan ščepec glamurja in velika mera udobja.

Tokratno potovanje je bilo malo drugačno od ostalih, že zato, ker sem prvič potoval na Menorko. Na sosednjo Majorko, večji otok, je povzav veliko, na manjši pa ustrezno veliko manj. Končno se je le ponudila ugodna letalska povezava z nizkocenovnim prevoznikom, nizka cena v začetku pa ne pomeni tudi vedno le-te na koncu. Na dan potovanja je namreč letalski prevoznik, in to se ni zgodilo prvič, odpovedal let, brez da bi me predhodno obvestil. Volotea je let preko Barcelone enostavno izbrisala. Ker sem bil že pripravljen na pot, na Menorki pa so me tudi že pričakovali, in ker je bila to edina priložnost za testiranje, preden bo lastnik odpeljal svojo novo barko, sem poiskal drugo rešitev in seveda drugega prevoznika. Do Menorke sem tako menjal tri letala in porabil 24 ur, vmes prespal na Majorki ter za karte odštel bistveno več kot bi sicer z redno linijo. A sedaj lahko rečem, da je bilo vredno!

Sasga je tradicija

Ljubitelji fuzije tradicionalnih plovil s sodobnim pridihom ne morejo mimo ponudbe Sasge, nekoč Menorquina. Leta 1997 je Menorquin Yachts ponudila kupcem večja plovila, kot je bila velikost tedanjega tipičnega predstavnika levto, kar je bilo precej neobičajno in tvegano. Drznost in iznajdljivost ustano-



Zastavonoša ladjedelnice Sasga je pred kratkim postala največja 68-čevljska predstavnik te ladjedelnice s sončno palubo. Tipična oblika ima svoje zagovornike, nedvomno pa vsakemu, ki bo stopil na ta ponos ladjedelnice iz Menorke, ponuja odlične plovne lastnosti, vrhunski razpored svetlih prostorov, udobje in ergonomijo, zapečatenost z rokodelsko natančnostjo mojstrov, imenovanih »maestri d'ascia«.

vitelja Menorquin Yachts, družine Sastre in očeta Juana kot glave družine, ki je bil v prvi vrsti odličen trgovec, se je kmalu obrestovala.

Ladjedelnica s tradicijo ima danes v svojem repertoarju bogato ponudbo plovil, in sicer od 34, 42, 54 pa vse do 68 čevljev dolge Menorquine. Med temi je 34-čevljska izvedba na voljo le s trdo streho (HT), 68-čevljska pa le s sončno palubo (FB). Modela vmes sta na voljo v obeh različicah.

Oblika vseh motornih plovil menorquin iz družine Sasga Yachts si je na las podobna in sledi filozofiji ladjedelnice. V premcu in krmi je linija trupa zelo zaobljena in ker je premčna statva povsem navpična, so linije premca zelo izbočene in odlične za odiranje velikih valov. Za imenom ladjedelnice Sasga Yachts se skrivajo inicialke lastnikovega priimka ter danes generalnega direktorja ladjedelnice José Luis Sastre Gardés, ki je na Menorki ostal zavezan tradicionalnim plovilom, ohranil pa je tudi prepotrebna delovna mesta ter rokodelsko znanje. Relativno majhen otok je v zgodovini poznal levte z enim jadrom, ki so jih prebivalci uporabljali v glavnem za ribolov in pre-

voz po odprtem ter včasih dokaj neprijaznem morju. Ribišstvo, poljedelstvo in živinorejo danes zamenjuje turizem, vendar je tip priljubljenega otoškega plovila levta ostal, tako kakor ladjedelnica, na otoku.

Menorquín 68 FB

Moram priznati, da so me oznake te ladjedelnice kar nekaj časa begale, pravzaprav vse do mojega prihoda na Menorko. Tam sem vprašal in dobil odgovor iz prve roke, kar od lastnika ladjedelnice. Pogovor je bil dolg in zanimiv in si zagotovo zasluži poseben članek o burni zgodovini ladjedelnice, ki je danes ponovno prišla na pot stare slave. Torej pri menorchino ali minorchino (prebivalec Menorke) gre za generično besedo, ki jo je mogoče uporabljati v sklopu daljšega opisa imena plovila. Menorchino Yachts, družba, ki je bila prodana finančnim skladom, pa ne obstaja več. No, pa smo tu! Polno ime je torej menorquín 68, zgrajen v ladjedelnici Sasga Yachts, nekateri to radi zapišejo tudi kot sasga menorquín 68. Ta mogočen predstavnik sodobne ladjedelnice, kjer pri gradnji plovil uporabljajo



1



2



3



4



5

najnovjše tehnologije, kot je vakuumska infuzija, ponuja neverjetno stabilnost in zmogljivost. Razporeditev prostorov in izbira interjerja je seveda stvar kupca, kot tudi številne druge rešitve po meri in željah naročnika, a dejstvo ostaja, da imamo zaradi skoraj 20 metrov dolžine in 6 metrov širine na voljo res izjemno veliko volumna. Salon je svetel in ima zahvaljujoč številnim oknom ter nekoliko privzdignjeni legi odličen pogled na okolico. Nekaj dodatnih površin za razvajanje na soncu je še na premcu in sončni palubi poleg poveljniškega kotička, kjer je poleg krmarskega mesta v obliki črke U oblazinjeno sedišče z mizo v sredini, prirodno kuhinjo in velikim ležiščem za nastavljanje sončnim žarkom. Prostoren kokpit, predvsem po zaslugi širine na krmi, je

zaščiten s streho kot podaljškom sončne palube. V kokpitu najdemo veliko mizo in oblazinjeno klop s skladiščnimi prostori.

Klasična podoba

Že na prvi pogled se vsi menorquiní bistveno razlikujejo od ostale ponudbe plovil za prosti čas. Temelj za dizajn in rdeča nit pri Sassa Yachts je v osnovi mediteranski levit. Na sodobnih različicah je poleg retro oblike trupa, narejenega na osnovi sodobnih tehnologij, na premcu ostala premčna ašta, na krmi pa so jo kljub tradiciji iz novjših različic umaknili. Koliko funkcije razen lepote note imata ta dva elementa, je vprašanje, a zagotovo tako kot stilski jambor z lesenimi dodatki, rahlo nagnjen nazaj, pripomorejo k razpoznavnosti in spominu na tradicijo.

Foto 1: Na sončno palubo pridemo po širokem in varnem stopnišču iz kokpita na desni strani in ima vse poglavitne elemente udobja: ob prihodu je na levi strani udobno sedišče z mizo v sredini, nasproti je kuhinjski blok z žarom, izplakovalnikom in hladilnikom, na krmi pa velika ležalna površina.

Foto 2: Dobro zaščiteni in varni bočni prehodi od premca do krme.

Foto 3: Na premcu je oblazinjena površina, pri našem primerku je manjkal še sedež, ki ga lastnik ni želel.

Foto 4: Široka krmna ploščad je nepogrešljiv element stika z morjem.

Foto 5: Na premcu ostala premčna ašta.

Tudi krmi v obliki limone so dodali lep kos podvodnega dela za stabilizacijo in zato, da bi pridobili nepogrešljivo krmno kopalno ploščad. Brez tega elementa bi imelo plovilo v Sredozemskem morju le polovico vrednosti. Če pustimo šalo na stran, so se snovalci morali prilagoditi sodobnemu morjeplovcu in to se je vnovič zgodilo tudi na menorquinu 68. Zunanje linije ostajajo prepoznavne z visokim, topim in široko zaobljenim premcem ter obliko trupa s klasičnimi linijami in zaključkom s široko, mehko zaokroženo linijo krme. Glede oblike in vsečnosti plovil menorquin ne gre izgubljati veliko besed. Po sistemu hladno ali toplo pri srcu boste kmalu ugotovili, ali vam je to všeč ali pač ne. Sassa Yachts ima svoje kupce in oboževalce, ki se niti ne menijo za ime, saj želijo imeti



1



2



3



4

na drugi strani ne samo plovila, temveč zanesljivo ladjedelnico, ki bo ugodila njihovim posebnim željam. Vsak kupec ima svoje želje in potrebe, skoraj praviloma začne z manjšim plovilom in počasi leze po velikostni lestvici navzgor. Izkušen kupec dobro ve, na kaj mora biti pozoren, in ve, v kaj se spušča z nakupom menorquina. Seznanjen pa je tudi z dejstvom, da bo lahko plul v vseh vremenskih razmerah in bo prejel izdelek, kjer ni nič prepuščeno naključju in improvizaciji.

V imenu lesa in za dobro klasike

Če smo zunanost in trup povsem prilagodili sodobnim tehnologijam gradnje, bomo zapisali, da je notranost v osnovi klasična in z veliko lesenimi elementi. Veliko lesa in mehkega oblazinjenja skrbi

za dobro počutje vseh na plovilu. Načeloma se kupcem minorčina, še posebno takšnega kot smo ga imeli na testu, nikamor ne muči. Svoje plovilo uporabljajo, plujejo in na njem dejansko živijo. V notranosti je vse podrejeno ergonomiji in funkcionalnosti. Na testnem primerku se je lastnik posebej posvetil kuhinjskemu kotičku in dodal nekaj delovnih površin, jo opremil z vsemi mogočimi gospodinjskimi aparati, celo irinoxom za hitro hlajenje ali šokiranje živil, da ne izgubljam črnila o vinski kleti in podobnih prostorih za zaloge.

A preden oddrvimo do zaloge v kleti, je potrebno priti v salon. Kot že omenjeno, je to izjemen prostor, ki povezuje še kokpit in v širšem kontekstu s stopniščem na zunanji strani še sončno palubo. Sa-

Foto 1: Svetel salon s številnimi okni omogoča dober pregled tudi pri upravljanju iz notranosti.

Foto 2: Toaletni prostor z ločeno prho.

Foto 3: Velika miza v salonu se lahko raztegne, v osrednjem delu je še prostor za odlaganje.

Foto 4: Krmarsko mesto je zasnovano sodobno, z velikima navigacijskima ploterjema in klasičnim lesenim krmilnim kolesom.

lon zapirajo dvojna lesena vrata, ki povsem odprta nudijo prijetno komunikacijo za goste med zunanji in notranji površinami. Salon je izjemen, prihod vanj pa razkrije na levi strani dolg niz omaric, kjer je skrit še TV sprejemnik, na nasprotni strani je v obliki črke C oblikovano sedišče z mizo v sredini. V nadaljevanju je na isti strani krmarsko mesto z izhodom na palubo, na levi strani pa še eno sedišče z oblazinjeno klopjo v obliki črke L in mizico v sredini. Pohištvo je izdelano iz brušenega hrsta in nato prebarvano ter ponovno zbrušeno, kot bi že imelo dvajsetletno patino, čeprav je bilo povsem novo. Zanimivo so bili izpeljani tudi zračniki za klima napravo v salonu, in sicer zaprti v lesene bokse z vzdolžnimi režami, tik pod strešnim delom.



Poveljniško mesto je sodobno zasnovano z dvema velikima navigacijskima ploterjema in analognimi prikazovalniki stanja pogonskega agregata. Lesen krmilni obroč je postavljen pod pravim kotom, saj gre nenazadnje za polizpodrivni trup, kjer se potovalne hitrosti vrtijo okoli 9–12 vozlov. O pogonu in plovbi bomo nekaj več zapisali pozneje, saj gre za preverjeno klasiko, tako v kontekstu opremljene notranjosti kot oblike trupa.

Kabine s 5 zvezdicami

Zaradi volumna pod palubo je bilo dizajnerju Iñigo Toledo iz Barracuda Yacht Design relativno enostavno postaviti razpored bivalnih prostorov. Tik za vhodom v salon je na desno stopnišče, ki vodi do kuhinjskega kotička. Ta je bil na naši testni različici pravo delovno mesto za vrhunskega chefa, v nadaljevanju pa je bila kabina za posadko. S tako zasnovano bi lahko bilo to mesto tudi povsem posvečeno opraviлом in bivanju posadke ter tako ločeno od bivalnih prostorov gostov in lastnika. V nadaljevanju razporeda proti premcu ladjedelnica ponuja dva izbora razporeditve prostorov pod palubo. Prva opcija je s tremi kabinami, kjer je za lastnika rezervirana kabina v najširšem delu trupa in je kraljevskih dimenzij (ležišče 180 x 200 cm) z dvema toaletnima prostoroma, vzdolžnim počivalnikom in pisalno mizo ali

mizico za ličenje. Ta prostor se lahko pri opciji s štirimi kabinami spremeni v dve identični kabini, kar pomeni, da bo za lastnika rezervirana kabina v premcu. Ta bi bila v primeru s tremi kabinami sicer za VIP goste, kajti ležišče v njej je še vedno otočne oblike in spoštljivih 160 x 200 cm veliko. Kabino v premcu opremlja še lastni toaletni prostor in niz omaric, ki se lepo vključujejo v celotno kompozicijo kabine. Lesa tukaj res ne manjka in tisti, ki mu je to všeč, ne bo mogel prikriti nasmeška na obrazu. Kabina z ločenima ležiščema je postavljena za kabino v premcu in ima enak položaj v obeh razporeditvah prostorov. Kabini je dodeljen toaletni prostor z ločeno prho, ki bo na voljo tudi dnevnim gostom. Odveč je navajati, da so vsa stopnišča dobro zavarovana in opremljena z nerjavečimi ročaji. Zaključki so narejeni z natančnostjo, lesne žile na pohištvu se povsem ujemajo in med hojo po lesenih površinah notranjosti ni nobenega škripanja in premikanja podnic. Da je kakovost na visokem nivoju, se pozna tudi na končni ceni, vendar do tam še pridemo. Pod palubo nam preostane le še strojnica. Da, prav sem zapisal, gre dejansko za prostor, kjer so poleg pogonskega sklopa še vse dodatne naprave. Tako plovilo kot je 20-metrski predstavnik ladjedelnica Sasga Yachts, mora imeti generator in desalinizator, da ne

Foto 1: Kuhinjska niša je bila zasnovana z dodatno delovno površino in mehanizmom s kotnimi predali.

Foto 2: Lastniška kabina v premcu z veliko otočno posteljo, predvsem pa veliko lepo oblikovanega lesenega pohištva.

Foto 3: Pomožna kabina za goste ali otroke.

govorimo o dovolj velikih rezervoarjih goriva in vode. Strojnica je zračna, dostop do filtrov in vitalnih delov je omogočen brez težav. Naj še dodam, da je imel naš testni primer v strojnici tudi pralni stroj.

Sončna paluba

Že na začetku smo omenili, katere različice imajo sončno palubo s poveljniškim mestom in katere ne. Menorquin 68 jo ima, in to dokaj veliko, pokrita pa je s ponjavo, pritrjeno na jekleni konstrukciji. Skoraj si pri tej velikosti ne bi mogli zamisliti plovila brez tega elementa, ki zagotovo spada med potrebe sodobnega morjeplovca. Na sončno palubo pridemo po širokem in varnem stopnišču iz kokpita na desni strani in ima vse poglobitvene elemente udobja: ob prihodu je na levi strani udobno sedišče z mizo v sredini, nasproti je kuhinjski blok z žarom, izplakovalnikom in hladilnikom, na krmi pa velika ležalna



površina. Krmarsko mesto je postavljeno na desni bok, opremljeno je z vsemi potrebnimi inštrumenti za plovbo in upravljanje, proti vremenskim vplivom pa bo kapitan štita naprej nagnjena ograja iz pleksi stekla. Ta s svojo obliko obrne smer vetra, tako tudi v bolj neprijaznih pogojih uživamo v zavetju. Poleg krmarskega mesta imamo še mesto za dva sopotnika ter velik suh prostor za shranjevanje pomorskih kart ali drugih rekvizitov.

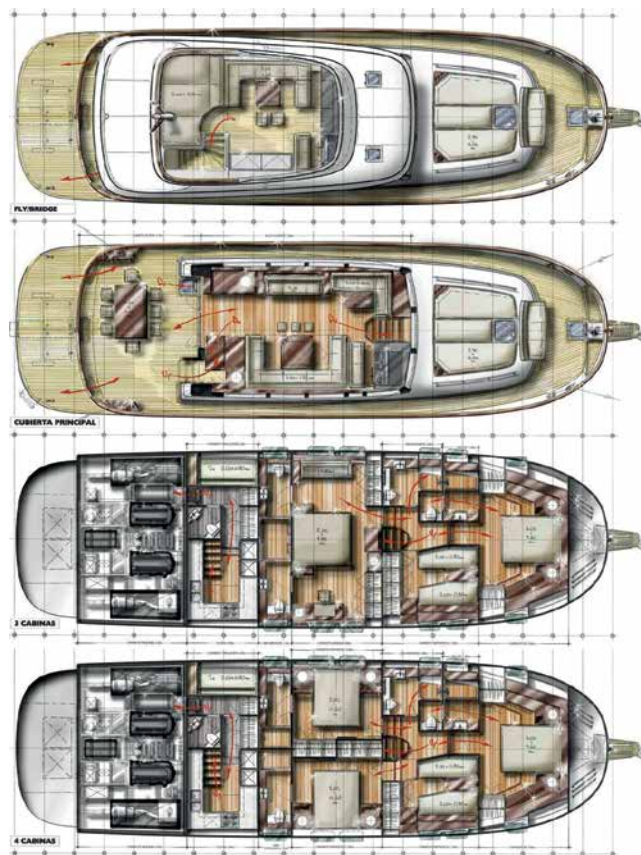
Plovba pred Mahonom

Zagotovo si ne bi mogli predstavljati boljše in bolj pristne izkušnje ter preizkušnje menorquina 68 kot v njegovem lastnem morju, na otoku Menorka. V dolgem kanalu, ki loči varno пристanišče od odprtega morja, smo opravili segrevanje dveh Volvo Penta motorjev, D11 po 670 KM vsak. Rezervoarja goriva sta skupaj imela 2,8 tone goriva (od skupaj 3.350 litrov kapacitete), kar je skupaj s 700 litri sladke vode in 12 osebami na krovu predstavljalo dodatno težo. Seveda smo pri dokaj vzvalovanem morju z dvometrskimi valovi kar potrebovali težo, da smo razbijali valove pred seboj. Plovba je bila kljub temu udobna. Pri pogovorih s kapitanom se vselej dotaknemo končne hitrosti, ki naj bi bila pri tem plovilu okoli 22-24 vozlov. Na našem testu smo dosegli hitrost 19,5 vozlov, čeprav ta podatek ni bil najbolj pomemben. Udobna hitra plovba je pri 15 vozlih, ko motorji delajo na ¾ moči in barka s topim premcem premaguje velike količine vode. Še bolj je bil zanimiv podatek pri plovbi s 6,2 vozla hitrosti, ko je bila poraba le 7,7 litra na uro. Zato sem se bolj osredotočil na hitrosti med 7 in 12 vozli, to je takrat, ko barka lepo reže valove in je kljub svoji dolžini še dovolj agilna. Kobilica na trupu prispeva k stabilizaciji, za manevre v pristanišču pa potrebujemo krmni in premčni potisnik. Premikati dobrih 30 ton na mestu pač ni mlačji kašelj, zato ti dodatki sploh ni-

koli ne bi smeli biti pod vprašajem. José Luis Sastre Gardés je s svojima dvema pomočnikoma vse manevre opravil brez težav in peresno lahko. Očitno se v njegovih žilah pretaka tudi malo morja, saj je bil spreten in zaupanja vreden tudi pri predstavitvi ponosa ladjedelnice, menorquina 68.

Zaključek

Novinarji smo si bili enotni, da verjetno velike serije menorquina 68 ne bodo imeli in nas je kakor vselej zanimal interes kupcev, saj je bil prvi prodan le na osnovi projekta. Presenečeni smo bili nad odgovorom, da je bilo na plovilu že pred našim prihodom 5 ali 6 novih potencialnih kupcev, ki so opravili testne vožnje in se resno zanimajo za nakup. Kar lahko potrdim in sem videl na lastne oči, je to, da je bila med našim testom na barki gospa, ki se je zanimala za številne podrobnosti in očitno že zelo dobro poznala menorchine. Iz vljudnosti je med samim testom nisem ničesar spraševal, je pa naključje želelo, da sva se ponovno srečala na majhnem letališču Menorke, naslednje jutro pri odhodu z otoka. Ko je sprejela moje povabilo na kavo, sem ji postavil nekaj vprašanj in ugotovil, da se bo verjetno odločila za nakup in da to ni njen prvi menorquin. Iz pogovora je bilo razumeti, da je izredno zadovoljna s plovnimi lastnostmi in uporabnostjo plovila, a kakor številni drugi lastniki potrebuje večjo barko, ker bo sedaj, ko je prodala svoje podjetje, še več časa preživela na barki in zato si želi še več udobja. V kratkem je povzela vse, kar nudi menorquín 68, novi zastavonoša ladjedelnice Sasga Yachts, ki se v prodajnem smislu začne pri 1.399.000 evrov brez DDV. Moje potovanje, za katerega sem sprva mislil, da bo zaradi otoka in njegove majhnosti precej dolgočasno, se je izkazalo za dogodivščino, polno doživetij in novih spoznanj, ki jih bom zapisal še v vsaj dveh dobrih zgodbah, kjer so glavni akterji minorchini in Sasga. □



Že na prvi pogled se vsi menorquini bistveno razlikujejo od ostale ponudbe plovil za prosti čas. Temelj za dizajn in rdeča nit pri Sasga Yachts je v osnovi mediteranski lev. Na sodobnih različicah je poleg retro oblike trupa, narejenega na osnovi sodobnih tehnologij, na premcu ostala premčna ašta, na krmi pa so jo kljub tradiciji iz novejših različic umaknili.

TEHNIČNI PODATKI

DOLŽINA ČEZ VSE:	21,28 m
DOLŽINA TRUPA:	19,98 m
ŠIRINA:	5,80 m
UGREZ:	1,30 m
IZPODRIV:	30 ton
GORIVO:	3.350 l
VODA:	1.500 l
MOTORJI:	Volvo Penta D11-670
MOČ:	2 x 670 KM (493 kW)
NAJVEČJA HITROST:	22 vozlov (40,39 km/h)
KABINE:	3 + 1
LEŽIŠČA:	6 + 2
KATEGORIZACIJA CE:	A
CENA:	od 1.399.000 € + DDV
IZDELOVALEC:	Sasga Yachts

www.sasgayachts.com

Dodatna oprema (brez DDV): Tikovina v kokpitu in stopnicah na sončno palubo: 19.970 €; Desalinizator 180 l/h: 2.995 €; Humphree zakrilca: 23.125 €; Premčni potisnik: 14.640 €; Električno vitlo na krmi (2 kos): 2.995 €; Krmni potisnik (160 Kgf a 24V): 12.115 €; Kombiniran pralno-sušilni stroj: 1.735 €.