

# Minorchino 42, Ilaüt de tercera generación

17/04/13

Es la primera eslora de Minorchino, barco de líneas tradicionales que esconde una muy buena obra viva, de planeo, estable y capaz de brindar una navegación confortable. La luz, el espacio de los interiores y la elegancia en general hacen de este modelo el Ilaüt del futuro.



Tres esloras, 32, 42 y 54 pies, configuran por ahora el catálogo del astillero menorquín **Sasga Yachts**. Un nombre fundamentado en la experiencia de tres generaciones dedicadas a la construcción de diseños tipo Ilaüt, que siempre ha combinado el espíritu más innovador con los cánones más tradicionales, para ofrecer **barcos de factura impecable, marineros, elegantes y con un estilo inconfundible.**

La calidad y las prestaciones marineras son los dos aspectos fundamentales de la marca Sasga. **Carpintería impecable, espacios luminosos, decoración clásica y elegante**, y una distribución que distribuye racionalmente una dinete salón en la timonera, puesto de gobierno, y en la zona privada dos cabinas dobles, dos aseos y una gran cocina.

El Minorchino 42 es, desde luego, la opción por un **barco confortable, con autonomía, espacioso, ideal para grandes cruceros**, y con la garantía de una construcción de primera nivel, ya que está homologado en categoría A, y por su eslora de casco de menos de 12 metros se puede gobernar con el PER.

## Cubierta y bañera



El perfil de la Minorchio 42 es alto, con unas cristalerías laterales enormes que proporcionan una **inmensa luminosidad al interior y una visión panorámica desde el salón**, sentados. No obstante, esta característica —que en otros barcos podría resultar un inconveniente—, en esta 42 pies se ve compensado por las

estilizadas líneas del casco y el hard top, que reducen este efecto. El color azul del casco y el lanzamiento tanto por la proa como el hard top por la popa, otorgan al diseño la gracia del **equilibrio estético**, por lo que el barco es realmente bonito.

**La bañera de popa y la plataforma** son dos puntos fuertes de este barco, que demuestra tener una vocación realmente mediterránea. La proa, por su parte, puede adoptar grandes colchonetas de solárium y muestra una maniobra de amarre y fondeo fáciles y completa. No obstante, los pasos laterales, son algo justos en anchura, especialmente porque sobresalen las regatas. Por lo demás, los herrajes de inox, el completo equipamiento en general, y la calidad de los acabados, tanto de la carpintería como de la fibra, evidencian **el más alto nivel constructivo**, propio de esta marca de Menorca.

## Puesto de gobierno

La amplitud de la consola permite repartir los distintos elementos como se desee. Hay espacio para todo y más. Pero lo que más se agradece es la **excelente visibilidad en prácticamente 360 grados**. En este caso la consola no roba en absoluto la visión del patrón, y el panel permite ubicar adecuadamente todos los instrumentos. Una pantalla grande en el centro y la relojería en la parte superior, se complementan con el piloto, la radio y las palancas electrónicas de Volvo Penta, además de la hélice de proa. En la unidad que probamos, no obstante, la situación de los interruptores, junto al pasillo y desprotegidos de tapa alguna, en la banda de babor de la consola, no era la más adecuada, ya que se tocaban sin querer.

**El reposapiés y la apertura el parabrisas central** son otros dos detalles que se agradecen en este formidable puesto de gobierno.



## Interiores

El alto grado de personalización que permite el astillero hace que prácticamente no haya dos iguales. La decoración, numerosos detalles, el equipamiento y demás aspectos dependen en buena parte de las preferencias del armador. No obstante la planta a dos niveles ofrece una **distribución con gran sentido común, espaciosa**, sin la menor estrechez, con buena altura en todos los niveles y, sobre todo con excelente ventilación en cada compartimiento.

La **zona superior**, como corresponde a un barco de este tipo, contempla un gran salón, con una dinete formada por un sofá en U y un segundo sofá suplementario enfrente. La sensación de estar en plena mar es total debido a la visión que se tiene de la superficie del agua estando sentados. Resulta muy agradable. A ello se añade la ventilación, asegurada por las escotillas superiores, el frontal del parabrisas practicable y el lateral del piloto. La madera, aunque es un material muy cálido, no agobia, más bien al contrario, se combina con los tonos claros de los sofás u el contramolde el techo. La luz lo es casi todo en este espacio.



La **zona de noche**, con una cabina a proa de dimensiones importantes, cuenta con su gabinete de baño independiente, equipado con ducha. La litera de matrimonio de dos metros de largo por uno y medio de ancho permite su acceso por ambos lados, y dispone de capacidad de estiba más que suficiente en sendos armarios y cajones. Por su parte la cabina de invitados, contempla dos literas individuales, buenos armarios roperos y su respectivo aseo independiente con ducha. Ambos camarotes resuelven perfectamente las necesidades de un crucero de este porte, que además puede incrementar las plazas para dormir convirtiendo el salón.

La **zona de noche**, con una cabina a proa de dimensiones importantes, cuenta con su gabinete de baño independiente, equipado con ducha. La litera de matrimonio de dos metros de largo por uno y medio de ancho permite su acceso por ambos lados, y dispone de capacidad de estiba más que suficiente en sendos armarios y cajones. Por su parte la cabina de invitados, contempla dos literas individuales, buenos armarios roperos y su respectivo aseo independiente con ducha. Ambos camarotes resuelven perfectamente las necesidades de un crucero de este porte, que además puede incrementar las plazas para dormir convirtiendo el salón.



La **cocina** es muy vistosa y puede equipar prácticamente lo que desee el armador: desde una cocina vitrocerámica hasta el microondas, pasando por una nevera de grandes dimensiones. A primera vista su diseño contrasta con el resto del barco por sus líneas más minimalistas, pero se integra perfectamente en el

conjunto, ya que la madera sigue formando parte del mobiliario.

Interiores de gran elegancia, luminosos, bien ventilados y espaciosos, adaptables al gusto del armador, y con unos niveles de calidad sin réplica.

## **Navegación y conclusiones**

Nada mejor que probar un barco de este tipo con mala mar. Al menos con marejadilla a marejada y viento fresco. Bajo estas condiciones es cuando se aprecia la eficacia de las líneas de obra viva, y las verdaderas prestaciones de navegación de un barco como éste. La mar llana, no nos engañemos, solamente sirve para comprobar velocidades de lanchas o de diseños de gran planeo.

La Minorchino 42 es un **barco marinero**, lo evidencian su gran arrufo en proa, el notable francobordo, la protección de la cubierta y la bañera, las líneas de gua y la potencia instalada, que combinados configuran un conjunto muy equilibrado para esta eslora. No necesita más potencia, los dos D4 de 300 Hp proporciona una **velocidad máxima más que satisfactoria**, de casi 22 nudos a 3.560 rpm, y un régimen de crucero, tranquilo y silencioso de unos 16 nudos a 2.850 rpm. Suponemos que con mejores condiciones de oleaje estas marcas se incrementan sensiblemente.

En cuanto a autonomía (este barco está homologado en categoría A) la Minorchino 42 puede recorrer un mínimo de 240 millas con el gas a fondo, pero en crucero a unos 16-17 nudos la autonomía se incrementa hasta las 310 millas aproximadamente.

El barco es marinero, tal como corresponde a un diseño de este segmento, no obstante sorprende por su **capacidad de planeo**, ya que con el gas a fondo sale del agua en 10 segundos, y en unos 12 más, se pone a su régimen máximo de 21,5 nudos. Sorprendente.



El barco responde bien, aunque en la unidad probada se apreciaban demasiadas vueltas a la rueda para el giro completo, por lo que requiere un ajuste del sistema de timonería, ajeno a la construcción del barco. Con oleaje portante se echan en falta unas palas de timón algo mayores para controlar mejor la estabilidad direccional, especialmente por encima de los 18 nudos y con oleaje.

Si bien puede montar hasta dos motores de 315 Hp para alcanzar los 23 nudos de punta, con los D4 de Volvo Penta bastan los 2,15 nudos en condiciones adversas. Por otra parte, los flaps QL instalados en la unidad que navegamos resultaban de gran ayuda con oleaje lateral. Barco, pues, seco, con gran arranque, estable y rápido. Y **sorprendente por su bajo nivel acústico en el salón y el confort navegando.**

Un modelo muy especial que supera de largo sus antecesores referencia en la familia Sastre, constructora de los barcos más paradigmáticos de Menorca. Y que, además, se prepara para salir al mercado con fly bridge, sin duda una versión más completa aún si cabe.

### Lo mejor



- Navegación excelente con mala mar.
- Acabados de calidad y luminosidad en el salón.
- Confort, poco ruido. Espacio en las dos cabinas y en la timonera.

### Lo peor

- Pasos laterales algo justos en anchura.
- Demasiadas vueltas de rueda de timón. Giro a velocidad con respuesta lenta.
- Interruptores en la consola mal ubicados, se tocan con la mano fácilmente.