



## NAJMANJŠI IN NAJMLAJŠI

besedilo Mitko Ivanovski • foto Mitko Ivanovski in arhiv Sasga yachts

# Minorchino 34

*Moderna klasika, kot jo imenuje ustanovitelj teh legendarnih bark, si zasluži posebno priznanje, saj so v poplavi današnjih zelo podobnih bark minorchino nekaj popolnoma drugega in drugačnega. Minorchino 34 je najmanjši in najmlajši »otrok« v floti štirih zelo značilnih bark te španske ladjedelnice z otoka Menorke.*

**O**plovilih značilnega videza, tipičnega za ribiške barke, smo v Valu že veliko pisali. Skoraj vse smo tudi že testirali, le najmanjšega in največjega še ne. Oba sta bila napovedana za lanski september v Cannesu in eden od teh je doživel svetovno premiero v letošnjem septembru. Gre za najmanjši minorchino z oznako 34, ki je morda tudi najbolj simpatičen. Večji oz. največji minorchino z oznako 68 pripravljajo in bo verjetno nared prihodnje jesen. O minorchi-

nih, njihovih koreninah in posebnostih smo v Valu že veliko povedali, na kratko pa bi jim namenil samo še nekaj besed.

Ustanovitelj današnjega Sasga Yachts José Luis Sastre Gardés je pred sedmimi leti prodal ladjedelnico in blagovno znamko Menorquin. Zdelo se je, da bo s tem tudi konec tako značilnih in legendarnih motornih bark, ki so bile moderna interpretacija tradicionalnih mediteranskih leutov. Kljub vsemu je današnja Sasga Yachts, kot se imenuje graditelj

Minorchino 34 v vsej svoji velikosti in z vsemi prepoznavnimi lastnostmi - značilen premec, modernejša nadgradnja in brezčasen leseni jambor.

motornih jaht, zelo podobna bivšemu Menorquinu. Tudi ime plovil je zelo značilno in podobnosti koreninam menorquinov pač ni mogoče prezreti. Današnja paleta Sasga Yachts v splošnem obsega tri dolžine, in sicer 34, 42 in 54 čevljev oziroma 10,36, 12,80 in 16,45 metra.

### Nezmotljiva zunanja podoba

O zunanosti današnjih plovil za zabavo se vedno krešejo mnenja kupcev. Tudi minorchino pri tem ni izjema, a s

pripombo, da sta pri teh plovilih samo dva odgovora – ali vam je všeč ali pa ga popolnoma odklanjate. Minorchino je sodobna izvedba tradicionalnega ribiškega čolna (po špansko llaüts) za ribolov in je primeren za resno delo ter uporabo tudi na zelo valovitem morju. Če ga pogledate bolj od blizu, ugotovite, da ima nekatere izrazito dobre lastnosti (prostora kokpita), med drugim prostorno strojnico, tradicionalno notranjost brez oblikovalskih modnih domislic zadnje dobe in klasično ter brezčasno notranjo ureditev v lesu. Najbolj privlači domače prijetno vzdušje v notranjosti in občutek, da pluješ na barki z dušo. Ker sem imel priložnost pluti z menorquini 100, 120, 160 in z različicama minorchino 42 ter 54, sem lahko takoj in zelo hitro primerjal prejšnje in sedanje sodobne »leute« španskega porekla.

Ohranili so glavne zunanje atribute in podrobnosti, a priznati je treba, da so popolnoma modernizirali nadgradnjo z bočnimi okni in s streho vred. Streha nadgradnje je nekoliko zaobljena v vseh smereh in daje minorchinom mehkejši značaj kot do sedaj. Jambor in lesene konstrukcije so postavili na konec sončne palube, tik nad kokpitom, in sedaj se vse popolnoma ujema s celotno zunanjo podobo. Zadržali so legendaren zaključek premčne statve na premcu in nekoliko zmanjšali plavalno ploščad, tako da danes ne izstopa kot pri prejšnjih menorquinih. Sicer ima minorchino polizpodrivo obliko trupa, ki je v premcu in krmi zelo zaobljena, ker pa je premčna statva povsem navpična, so linije premca zelo izbočene in odlične za odiranje velikih valov.

### Klasična in tradicionalna notranjost

Pri razporeditvi prostorov na minorchinu niso eksperimentirali in so se odločili za filozofijo preizkušenih in tradicionalnih rešitev. Na omenjeno različico vstopamo po pomičnih stopnicah ali pa skozi vratca v kokpitu na desni strani. Ker je oblika krme zelo široka, je tudi kokpit zelo prostora in uporaben. Tu bodo lahko kramljale, obedovale ali počele kaj drugega več kot štiri osebe, toliko, kot je bilo ležišč na preizkusni različici minorchino 34.

Na slednji je vstop v strojnico z dveh motorjev. Pogled se ustavi na velikih štiridelnih lesenih vratih z beneškimi žaluzijami in se nadaljuje v salon. Čeprav se nekaterim



ta vrata ne zdijo primerna, mislim, da se testirani različici odlično podajo in še povečujejo domače vzdušje in občutje. Domače vzdušje in odlično občutje se nadaljujeta tudi v notranjosti minorchina.

Tu ni eksperimentiranja. Na levi strani je klasičen dvosed in na drugi strani miza z dvojimi klopki, ki služijo kot salon ali t. i. dinette. Zanimiva pri tej rešitvi je možnost, da je eden od naslonov lahko tudi naslonjalo za poveljnika tega minorchina. Po tleh je tik, na stenah les, strop pa je bele barve – vse je odlično izdelano in tudi pri plovi ni bilo zaznati škripanja ali ropotanja. Kuhinja je na levi strani spredaj, in sicer

**foto 1:** Značilen zaobljen kokpit s tikovo palubo, vstopom v strojnico in vratci na desni strani.

**foto 2:** Tipična lesena vratca kot na vseh minorchinih.

**foto 3:** Značilen n. prepoznaven zaključek premčne statve.

**foto 4:** Tipičen leseni jambor in napis na robu nadgradnje.

**foto 5:** Dvosed na desni strani dopolnjuje udobje salona.

nasproti poveljniškega mesta. Urejena je v obliki črke L, ponaša pa se z električno ploščo, umivalnikom, s hladilnikom in z omaricami. Funkcionalnosti in urejenosti ni kaj očitati.

### Poveljniško mesto tradicionalno in funkcionalno

Minorchinu 34 so tako kot pri vseh minorchinih namenili mesto za vodenje in krmarjenje na desni strani salona. Tudi tu so uporabili enak recept tradicionalne ureditve z lesom. Sodobno leseno krmarško kolo, odlično postavljene najnovejše Volvopentine ročice za vrtljaje motorjev in pravilno





**foto 1:** Sedežni del salona s preklopljivim naslonom, ki je lahko tudi naslon povejniki.

**foto 2:** Manjša kabina v centralnem delu je namenjena mlajšim gostom.

**foto 3:** Kuhinja na glavni palubi ima vse, kar potrebuje štiri članska posadka.

**foto 4:** Toaletni prostori so v isti filozofiji kot ostali deli minorchina.

**foto 5:** Poveljniško mesto je funkcionalno, ergonomično in lepo urejeno.

**foto 6:** Lastniška kabina v premcu z zakonsko posteljo in obilico svetlobe.

nagnjena tabla z instrumenti – vse je logično in ergonomsko urejeno. Na sredini je kombiniran Raymarinov monitor za ploter in radar, levo in desno od njega so glavni instrumenti za oba dizelska motorja, na ravni površini je pred krmilom kontrola avtopilota in položaja krmnih krilc, kontrola obeh potisnikov in stikala za vžig obeh motorjev pa kot pri sodobnih avtomobilskih funkcionirajo z dotikom majhne ploščice. Ob krmarskem mestu sta pomično in drsno okno za komuniciranje s premcem in za ustvarjanje morebitnega prepaha v salonu. Počutje in funkcionalnost za krmilom sta pri omenjeni različici brezhibna. Za mojo višino se sicer zdi, da je klopi vsaj pet centimetrov previsoka, saj moram zaradi prenizkega roba srednje vetrobranske šipe rahlo obrniti glavo.

### Dve kabini v podpalubju

V podpalubje minorchina vstopamo po sredini salona. Proti premcu je glavna lastniška kabina z zakonsko posteljo, s parom oken pod stropom in z bočnim oknom. Stojna višina in oprema sta v stilu ostalega na minorchinu – od obilice lesa do prijetnega počutja. Ta kabina ima svoje toaletne prostore, ki so prav tako tradicionalni, prostorni in uporabni. Nazaj proti krmu in na desni strani podpalubja je še ena kabina z dvema ločenima posteljama. Ima sicer nekoliko nižjo stojno višino, a odraža celotno filozofijo minorchina, kar se tiče počutja in opreme.

### Zelena strojnica in odlična plovba

Ker je minorchino tradicionalna baraka, so arhitekti poskrbeli tudi za tradicionalno ureditev pogonskega sklopa. Tu ne boste našli IPS ali podobnih novotarij – vse je klasično in preizkušeno. Minorchino 34 poganja dizelski motor švedskega proizvajalca Volvo penta. Ponujajo dve moči dizelskega motorja D4-180 in D4-225. Poskusni minorchino je bil opremljen z dvema Volvopentini motorjema D4-225. Ta zelo sodoben dizelski motor s štirimi cilindri in 3,7 litra prostornine zmora 180 oziroma 225 KM (132 oziroma 165 KW) pri 2.800 oziroma 3.500 vrtljajih. S tem zadovoljuje najstrožje predpise o emisijah izpušnih plinov, med drugim tudi najnovejši ameriški predpis EPA Tier III. Preko V reduktorja (os motorja gre pod motorjem) in togih osi poganja štirikrilne propelerje.

Preizkusno plovbo sem opravil v vodah pred Cannesom v relativno mirnem morju. Po izplutju iz marine sem prevzel krmilo in najprej preveril sedenje, ergonomijo in vidljivost na vse strani. Vse je bilo brezhibno, razen morda rahlo previsokega sedišča za poveljnika.

Ročici sta bili na 1.500 vrtljajih in testirana različica je plula 6,5 vozla ali 12,0 km na uro; ročici sta bili na 1.800 vrtljajih in hitrost je narasla na 7,3 vozla ali 13,5 km na uro. Ko sem tako plul nekaj časa, se mi je zdelo, da minorchino ta hitrost zelo pristaja. Preizkusil sem še več moči in vrtljajev – ko sta bili ročici na 2.000 vrtljajih, se je hitrost umirila na 7,9 vozla ali 14,6 km na uro. Ročici na 2.200 vrtljajih sta omogočila plovbo pri hitrosti 8,7 vozla ali 16,1 km na uro. Še nekaj vrtljajev in obratomer je pokazal 2.500 vrtljajev, minorchino pa je plul pri hitrosti 9,2 vozla ali 17,0 km na uro. Ročici na 3.000 vrtljajih sta pomenili 12,1 vozla ali 22,4 km na uro. Še nekaj moči – 3.200 vrtljajev in pluli smo pri hitrosti 16,4 vozla ali 30,3 km na uro.

Preveril sem maksimalne vrtljaje (3.600) in log je pokazal 19,8 vozla



ali 36,6 km na uro. Premec minorchina se je rahlo dvignil, potrebna je bila korekcija krmnih krilc, nato pa je plul na ravni kobilici. Ročici sem znižal na 2.000 vrtljajev, ko smo pluli pri hitrosti 7,9 vozla ali 14,6 km na uro. Pri tej hitrosti sta oba motorja porabila skupaj 22 litrov.

Minorchino 34 s polnim tankom goriva prepluje 240 navtičnih milj ali 440 km. Hitro sem ugotovil, da je plovba pri 2.000 vrtljajih najbolj primerna za kratka, pa tudi dolga križarjenja, saj motorja še vedno delujeta v uporabnem območju vrtljajev brez naprežanja ali pa dušenja. Obnašanje barke pri plovbi z avtopilotom in tudi ročno krmarjenje je bilo mehko, predvidljivo in prijetno.

Plovba je bila zelo prijetna in udobna ter v stilu tradicije in filozofije tega modernega leuta.

### Iz doplačilne opreme

Dolg seznam doplačilne opreme bo omogočil kupcem nakup dodatnih naprav ali rešitev po mili volji. Na prvem mestu je izbira barke z močnejšimi motorji D4-225. Razlika je pičlih 8.000 evrov in zdi se, da so močnejši motorji boljša izbira. Drugačna barva trupa vas bo stala 5.800 evrov, tik v kokpitu 3.995 evrov, premični mostiček 10.800 evrov, dizelski generator moči 3,5 KW 10.500 evrov, navigacijski ploter od 2.900 evrov naprej, avtopilot pa 3.272 evrov. Možnosti je še veliko, le izbrati je treba.

### Sklepna beseda

Minorchino 34 je tradicionalna barka s pridihom današnjega časa. Če vam je



**Zgoraj:** Lep bočni pogled na minorchina v plovbi z izrazitim premcem in lesenim jamborjem.

**Spodaj levo:** Minorchina poganja dva volvopentina dizelska motorja D4 z močjo od 132 do 165 kW.

zunanost všeč, potem boste zagotovo razmislili o nakupu. Dobili boste prepoznavno barko z odlično ergonomijo, domačim vzdušjem v notranosti in zanesljivo plovbo tudi v slabših pogojih, vse skupaj po zelo sprejemljivi ceni. □

### TEHNIČNI PODATKI

<b>DOLŽINA ČEZ VSE</b>	10,00 m
<b>DOLŽINA TRUPA</b>	9,00 m
<b>ŠIRINA</b>	3,80 m
<b>UGREZ</b>	0,60 m
<b>IZPODRIV</b>	8,5 ton
<b>GORIVO</b>	650 l
<b>VODA</b>	350 l
<b>MOTORJI</b>	Volvo penta D4-225
<b>MOČ</b>	2x225 KM (165 KW) pri 3.500 vrtljajih
<b>NAJVEČJA HITROST</b>	21 vozlov (38,8 km na uro)
<b>KABINE</b>	2
<b>POSTELJE</b>	4 + 2
<b>KATEGORIZACIJA CE</b>	A
<b>CENA</b>	od 248.000 € + DDV
<b>LADJEDELNICA</b>	Sasqa yachts

[www.sasgayachts.com](http://www.sasgayachts.com)



**MINORCHINO 34**



**SELENE YACHTS EUROPE - Selene Adriatic; Tel: 041 725 800 | E-mail: ales@selene-yachts.si | www.selene-yachts.eu**