



Esencia mediterránea

» Luis Bosch

El Minorchino 34 es el último modelo de la firma Sasga, un barco de corte tradicional, inspirado en los menorquines de Baleares, de navegación marinera y confortable, con una carena de semiplano y unas prestaciones de habitabilidad extraordinarias en un barco de esta eslora.

Sasga Yachts ha demostrado durante años que domina la construcción de este tipo de embarcaciones. Primero, con la firma Menorquin, que la familia Sastre traspasó a otra propiedad, y ahora, desde hace unos años con Sasga, cuyo proveedor de diseño e ingeniería es Barracuda

Design, creador de los anteriores Minorchino 42 y 54, en versiones con y sin flybridge. Sasga se caracteriza por la construcción de las carenas en infusión de resina al vacío, lo que contribuye a reducir el peso del barco y obtener mayor rigidez y solidez en la carena. Otra característica de este diseño es la habi-

tabilidad que se ha obtenido en los interiores, con una gran altura bajo baos, excelente iluminación natural y un trabajo más que notable en toda la carpintería.

Navegar una primera unidad, como es en este caso, tiene sus ventajas e inconvenientes, aunque Minorchino por otra parte realiza cada



19 <<

se mantenía el barco con el gas a fondo. Por lo general este tipo de carenas de semiplano a partir de ciertas velocidades pierden la estabilidad direccional y fácilmente — especialmente con oleaje fuerte— cometen guiñadas que asustan. El Minorchino 34 aguantó realmente bien con las palancas a fondo, lle-

gando el GPS hasta los 21,5 nudos de punta a 3.640 rpm, con el barco a poca carga, y sin cometer el menor amago de desobediencia al timón.

En todo caso hay que resaltar dos detalles: el uso de los flaps de tipo guillotina no es una exigencia para este barco en la navegación con mar llana; y el nivel acústico de los Vol-

18. Con dos Volvo Penta de 225 Hp el Minorchino 34 mantiene un régimen de crucero muy confortable a 15-16 nudos. Su comportamiento es excelente con mala mar.

vo Penta, con la cabina abierta, es bajo, lo que se agradece.

Navegación sobresaliente vistas las condiciones, pero hay que recordar que es un barco para navegar entre los 14 y los 16 nudos, que es donde ofrece sus mejores prestaciones, consumo y confort.

Finalmente una referencia al equipamiento opcional, que contempla la electrónica, la pasarela hidráulica, la teca de la cubierta, el microondas de la cocina, la hélice de proa y demás equipos que están razonablemente fuera del estándar.

Un crucero para tragar millas, sin prisas, que se construye con un alto grado de personalización, y con el confort que brindan una excelente habitabilidad y una carena marinera, todo a un precio competitivo.

Características

- >> Eslora total: 10,00 m
- >> Eslora de casco: 9,00 m
- >> Manga: 3,80 m
- >> Calado: 0,60 m
- >> Desplazamiento: 8.500 kg
- >> Gama de motorizaciones: dos Volvo Penta D4 de 180 Hp, 225 Hp o 260 Hp
- >> Capacidad de combustible: 650 l
- >> Capacidad de agua: 350 l
- >> Plazas: 12
- >> Categoría de navegación: A

- >> Diseño: Barracuda Design – Sasga Yachts
- >> Constructor: Sasga Yachts, www.sasgayachts.com
- >> Distribuidores: Marina Estrella, www.marinaestrella.com; Nautic Center Menorca, www.nauticcenter.es
- >> Precio: 248.000 euros, con dos Volvo Penta D4 de 225 Hp, y sin impuestos.

Condiciones de la prueba

- >> Personas a bordo: 2
- >> Combustible: 33%
- >> Agua: 5%
- >> Estado de la mar: marejadilla y mar de fondo con 15 nudos de viento

A destacar

- >> Gran trabajo de acabados, carpintería y fibra.
- >> Muy buen comportamiento con los dos D4-225 de Volvo Penta
- >> Habitabilidad extrema en el salón y cabinas.

Motores

- >> Marca y modelo: Volvo Penta D4-225
- >> Potencia: 225 Hp (165 kW)
- >> Tipo: interior turbodiésel inyección directa con V-drive
- >> Cilindros: 4 en línea
- >> Cubicaje: 3.700 cc
- >> Rpm máx.: 3.500
- >> Peso: 546 kg

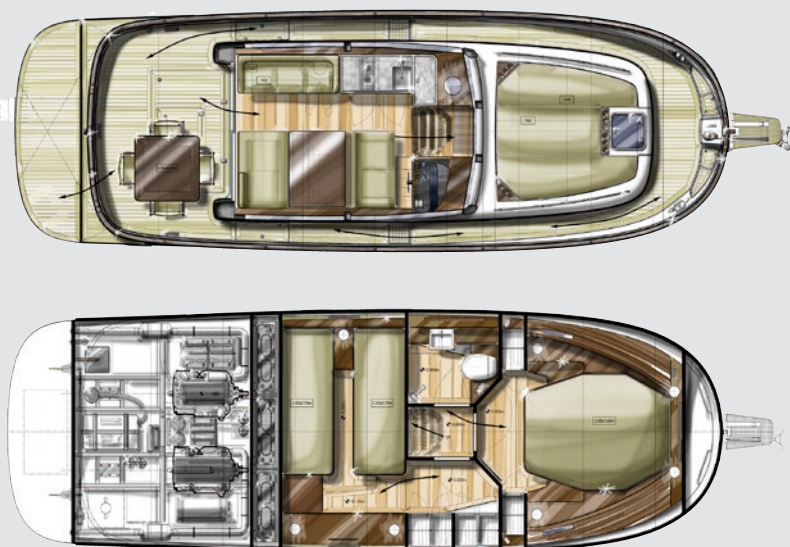
Minorchino 34

2x225 Hp Volvo Penta D4-225

Rpm	Vel. Nudos	Consumo l/h
700	3,2	
1000	5	
1200	5,8	
1420	6,6	
1500	7	10
1600	7,7	14
1800	8,2	16
2000	8,6	21
2200	9,2	26
2400	9,8	32
2500	11,1	38
2600	11,7	40
2800	12,6	43
3000	15,3	58
3100	16	64
3200	16,3	70
3250	16,7	
3400	19	84
3500	20,8	90
3640	21,5	98

A mejorar

- >> Falta una ventana más en el salón, junto a la cocina.
- >> El respaldo abatible del puesto de gobierno.
- >> El cojín de la dinete y de la cabina de proa son opcionales.
- >> **Tiempo de planeo:** 6,5 seg.
- >> **Aceleración de 0 a máx.:** 13 seg.
- >> **Autonomía:** en torno a las 140 millas a régimen máximo; y unas 160 millas a régimen de crucero de unos 16 nudos.





» 13



» 14

» Este Minorchino es un diseño marinero, cómodo y con una alta eficiencia en consumo. «

dos literas están colocadas transversalmente dejando un espacio vestidor junto a la entrada, donde se podría habilitar un tocador. No falta un ropero ni cajones, y dos portillos aseguran la ventilación, además de una ventana no practicable que incrementa la luz natural. El aseo es grande y dispone de lavabo, inodoro (marino o eléctrico, como se desee) y ducha, muy completo.

El predominio de la madera barnizada al estilo tradicional, la decoración marinera, y moderna al mismo tiempo, y la luminosidad natural hacen de los interiores un espacio realmente agradable y cómodo, sin la menor sensación de agobio.

NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

El Minorchino se basa en una carena de semiplaneo y motorización con ejes en transmisión V-drive. Las dos palas de timón actúan por flujo, es decir que su máxima eficacia es cuando el barco navega a partir de los 13 nudos. Para maniobrar por debajo de este régimen basta trabajar en ciaboga con los dos Volvo Penta y, opcionalmente, con la hélice de proa.

De serie se incluye el sistema Interceptor de la firma Volvo Penta, que actúa como flaps de tipo guillotina ayudando a la estabilidad del barco con mar de costado o, si es necesario, a bajar la proa. A estas

13. La consola de gobierno está perfectamente equipada, y mantiene el aire tradicional con una rueda de timón clásica.

14. La ergonomía ante el volante es correcta, con excelente visibilidad, solo hay que modificar el respaldo del asiento.

15. La cabina de proa cuenta con lo necesario: cajones, ropero, escotilla cenital, estantes y, sobre todo, gran altura.

16. A media eslora, transversalmente, se ha ubicado la segunda cabina, sorprendente por su volumen y amplitud.

17. El aseo completo sigue la línea del resto del barco en cuanto a la incorporación de la madera en su mobiliario.

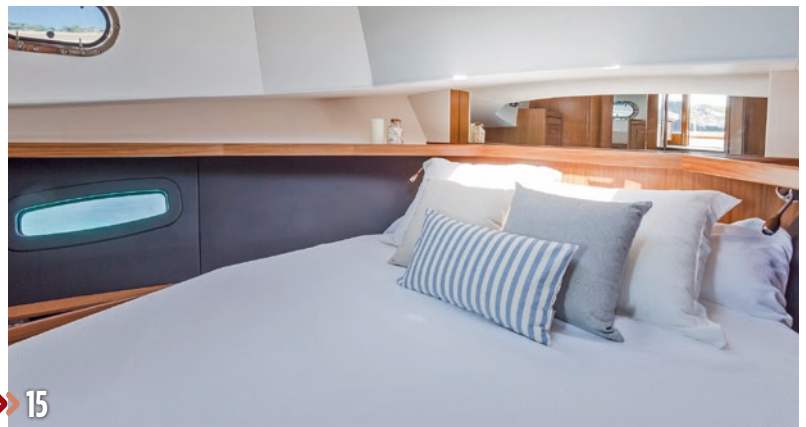
características se añade una carena voluminosa, con alto francobordo, una proa muy alta y con la obra viva dotada de un quillote que se prolonga hasta la popa a partir de media eslora, elemento que ayuda a mantener una buena estabilidad direccional, evitando guiñadas a cualquier régimen. Y hay más: el tipo de hélices instaladas (JR Hsen), dos de cinco palas que proporcionan mayor efi-

ciencia, rendimiento y contribuyen a reducir el consumo. Es, además, una carena de líneas puras, sin semi-túneles para las hélices.

La suma de todos estos detalles convierte al Minorchino 34 en un barco marinero, de gran eficiencia, tanto por su confortable navegación como por su estabilidad.

Navegamos en Mahón con marejadilla (próxima a marejada), bastante mar de fondo y unos 15 nudos de viento. Unas condiciones realmente incómodas, que desafiaban a esta eslora de semiplaneo de diez metros.

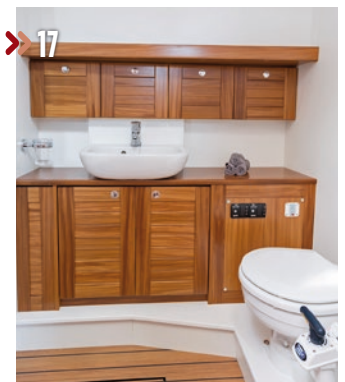
El astillero propone, en principio, tres potencias con los D4 de Volvo Penta, pero nos quedó claro que con los 225 Hp la potencia resulta ideal para este barco. Puede mantener un régimen de crucero entre los 15 y 16 nudos confortablemente (3.000 - 3.100 rpm); y afrontar la mar de proa sin problemas gracias a la altura de la roda vertical. No obstante, nos interesaba ver cómo



» 15



» 16



» 17



4 <> 5



6 <>



7 <>



>> 8



>> 9



10 <<



>> 11



>> 12

4. La cubierta de proa queda aprovechada por una gran colchoneta de solárium.

5. Los pasos laterales quedan muy protegidos por la altura de la regala y los candeleros de inox. La teca de cubierta es opcional y la de la regala es de serie.

6 y 7. La proa se ha equipado con un enorme pozo de anclas de doble acceso y el ancla colgada delante del balcón semiabierto.

8. Luz natural y amplitud en los espacios son denominador común en el salón, que queda en total comunicación con la bañera.

9 y 10. La dinete a estribor se transforma fácilmente en una litera doble. Aprovecha el respaldo reversible del puesto de gobierno.

11. La cocina ocupa un espacio razonable en el salón y está bien equipada.

12. El banco a lo largo de la banda de babor dispone de cofres y cajones debajo.

Las palancas de los Volvo Penta están bien ubicadas y tanto los indicadores como los pulsadores de los flaps, la hélice de proa, la electrónica y demás instrumentación se han repartido correctamente. Y otra observación: recortaríamos un poco la parte superior del parabrisas para ganar en visibilidad frontal (algo que ya ha previsto el astillero). Por lo demás, un puesto más que correcto, propio de un crucero de este porte.

INTERIORES

Nada es perfecto, obviamente. En una primera unidad siempre se cuele algún detalle pendiente de reforma, aunque en este modelo son menudencias de fácil modificación.

La planta superior llama la atención por los grandes ventanales laterales que favorecen la iluminación natural, y por la altura. Una dinete a estribor, cuyo asiento de proa aprovecha el respaldo reversible del puesto de gobierno, se puede transformar en litera para dos personas. En la banda de babor la cocina se complementa con un sofá que ocupa parte de la banda. Cajones bajo los sofás, armarios, cofres, taquillas y demás espacios para estiba, solucionan el problema sobradamente en un barco de largo crucero. Dos escotillas superiores y la ventana lateral a estribor, además de la abertura total por popa permiten una ventilación total, aunque añadiríamos una ventana lateral en el espacio de la cocina, casi indispensable.

La zona privada es voluminosa. Distribuye dos cabinas dobles y un aseo completo. La de proa es clásica, con armarios roperos, cajones a pie de cama y buena ventilación. Una cabina alta y con la calidez de la carpintería en tono oscuro.

La cabina de popa es extraordinaria. Ubicada a media manga, se beneficia de la transmisión V drive que permite colocar los motores un metro más a popa. Esto en un barco de esta eslora es muy rentable. Las



- » Velocidad máxima: 21,5 nudos a 3.640 rpm
- » Velocidad de crucero: 16 nudos a 3.100 rpm, con un dos Volvo Penta D4-225 de 225 Hp
- » Tiempo de planeo: 6,5 segundos
- » Aceleración de 0 a 21,5 nudos: en 13 segundos
- » Autonomía: en torno a las 140 millas a régimen máximo; y unas 160 millas a régimen de crucero de unos 16 nudos.
- » Precio: 248.000 euros, con dos Volvo Penta D4 de 225 Hp, y sin impuestos.



1. De líneas tradicionales, el Minorchino 34 responde a un programa de crucero, con una carena de semiplano, confortable y marinera.

2. La personalidad de este modelo resalta por la proa elevada, con roda vertical, capaz de afrontar la peor mar.

3. La plataforma de baño es una pieza clave en este barco: acceso directo, ducha, escala y soporte para el anexo.

uno de sus barcos a gusto del armador, por lo que no hay dos iguales.

El Minorchino 34 responde al programa de un barco de semiplano, con buenas virtudes de crucero familiar, homologado en categoría A para 12 personas y bien equipado de serie. Los conceptos de eficiencia, rendimiento, navegabilidad, confort y bajo consumo marcaron las líneas principales del proyecto de este barco, y el resultado ha sido más que satisfactorio, superando las expectativas del astillero.

CUBIERTA Y BAÑERA

En el Minorchino 34 la zona abierta de cubierta y bañera responde a una distribución clásica de un menorquín, con una bañera redonda a popa, dotada de acceso directo a la plataforma de popa, y un gran banco semicircular ocupando gran

parte de la bañera. En este caso el banco es corto por deseo del armador. La plataforma es un añadido que no toca el agua, y por lo tanto no supone una pieza "ortopédica" para mejorar la sustentación, tal como ocurría en modelos similares de antaño. Escala de baño, ducha y la posibilidad transportar un anexo, completan esta parte de la popa.

Los pasos laterales son anchos y profundos, y la proa elevada se ha resuelto perfectamente tanto para la maniobra de amarre como de fondeo. La regala de teca de Birmania y los robustos herrajes de inoxidable realzan la imagen tradicional del barco. La teca de cubierta es opcional.

Sin embargo, lo que más gracia tiene en esta eslora es la comunicación directa de la bañera de popa con el salón interior, ya que se pue-

den abrir las cuatro hojas de las puertas de la cabina dejándolo todo en un único espacio. Una zona excelente que refuerza el carácter mediterráneo del barco.

PUESTO DE GOBIERNO

Una de las ventajas de los puestos de gobierno que quedan elevados es la visibilidad de 360 grados que se tiene para navegar o al maniobrar. Este es el caso. Una consola grande, donde cabe toda la instrumentación necesaria, con la inclinación justa, sin que tape visión frontal, determina este puesto. El asiento es fijo y la posición ante el volante es cómoda, aunque en este primer barco el respaldo del piloto, reversible con el sofá de la dinete, es demasiado grueso y se ha de recortar para poder alejar la espalda más hacia atrás. Un detalle a modificar.