



Por Erik Tarrés

## Mini 6.5 Clase Zero

# Replanteado para ganar



**Con casi una cuarentena de Mini 6.50 Clase Zero navegando, el diseño de Marc Lombard vuelve a ser actualidad al cambiar de constructor. Los Clase Zero darán que hablar en un momento en que la Clase Mini en España está experimentando un importante crecimiento.**

**LOS** avatares en nuestro país de este "minitransat" diseñado por Marc Lombard han sido muchos. De construirse en sus inicios en Mallorca, pasando por Tarragona y luego en Palamós, desde hace pocas fechas se construye en l'Escala, Girona. Indena, empresa especializada en refits y en construcción naval propiedad del regatista solitario Joel Miró, ha adquirido los derechos constructivos y los moldes del diseño realizado por Marc Lombard iniciando la construcción de los Clase Zero. Con nuevos objetivos y una filosofía totalmente cristalina sobre lo que es y debe

ser un "mini", los Zero vuelven a irrumpir con fuerza en el panorama nacional e internacional de esta clase por 34.000 euros de precio base con el IVA incluido.

### Rápidos y divertidos

"Los Zero que ahora construimos en Indena son barcos para ganar en la categoría de Barcos de Serie. Se trata de un barco para ir muy rápido, fácil a la vez que técnico de gobernar, muy divertido y totalmente personalizable".

Así de claro se mostró Miró al definirnos lo que es un "minitransat" y la filosofía comercial de los

Clase Zero. Una filosofía que ya se aplica en los barcos que se construyen de su lista de ocho pedidos, dos de ellos para el mercado norteamericano. La capacidad productiva de Indena se sitúa en torno a las 16 unidades al año.

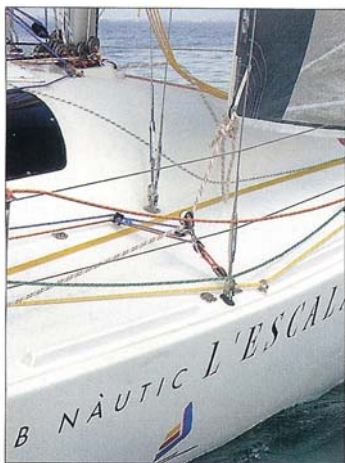
### Banco de pruebas

Su responsable ya ha probado su Zero en competición esta temporada en Francia, causando buena impresión en las regatas del circuito mediterráneo, y en España con resultados interesantes y prometedores. Ello le ha servido a Indena para sacar conclusiones, al certifi-

DESIGNO



**Efectivo sistema de quita y pon desarrollado por Indena para colocar en el centro el fueraborda.**



**Se ha eliminado el clásico carro de escota del foque por un sistema que permite centrar el puño e, incluso, subirlo o bajarlo para aplanar la vela.**



**La experiencia ha demostrado que son más fiables los garruchos de siempre que el sistema de "velcros".**

car que los cambios realizados previamente han funcionado y para introducir otros que optimicen más el rendimiento del barco y su resistencia. Los primeros cambios que han permitido los buenos resultados comentados han consistido en realizar un mejor perfilado de la quilla gracias al ingenioso sistema de contramolde, la cuidada resituación de la maniobra en cubierta, unos timones nuevos más ligeros y resistentes, gracias al uso de una nueva técnica constructiva que usa materiales como la espuma expandible de epoxi, y una más que evidente mayor superficie vélica.

Su casco de 7 mm de grosor es de poliéster (resina ortofáltica) y construido en sándwich usando dos capas compuestas de gelcoat, una capa de Mat 300, una capa de mat biaxial de 300, dos capas unidireccionales de Mat 300 y tres más de



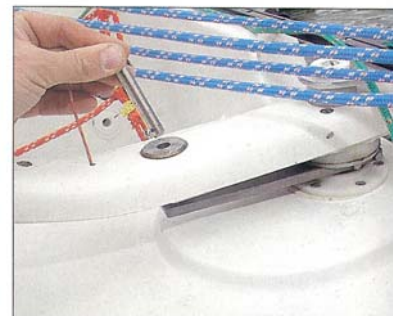
**La maniobra ha sido meticulosamente rediseñada. La posición de la entrada permite insertar la relinga en el palo con una mano mientras se iza la mayor.**

Core Mat de 4 mm. La unión del casco con cubierta está laminada de manera solidaria en vez de atornillada para garantizar la estanqueidad y rigidez. La cubierta, construida en sándwich, tiene un grosor de 15 mm aproximadamente y posee varias capas de fibra Mat 300, biaxial 300 roving 300 y espuma de PVC con algunos refuerzos puntuales de tablero marino. La quilla de fundición está cubierta de poliéster, fibra de vidrio y gelcoat y el bulbo está acabado con gelcoat.

### Navegación

Si bien decíamos que los "minis" son barcos bastante técnicos, especialmente en aspectos como el reglaje de las velas, dada la posibilidad de usar el botolón para el Código 0 y asimétricos o la presencia de su sistema de burdas e, incluso, el uso del babystay, lo cier-

to es que navegar con el Clase Zero y en realidad, en todos los "minis", resulta mucho más fácil de lo que pueda pensar uno al contemplar su aspecto. Por algo estamos ante un barco concebido por solitarios y para la navegación en solitario, donde la imperiosa necesidad de simplificar las cosas ha dado lugar a una tecnología orientada a la simplificación en aras de un manejo sencillo y un gobierno dócil.



**Indena ha desarrollado un original anclaje para conectar o desconectar los pilotos automáticos hidráulicos que actúen sobre el eje del timón. Los pilotos de brazo también son viables.**



**Las burdas también se han centrado y se arraigan a banda y banda de la "caja" que cubre la salida de emergencia.**



**Los timones son más ligeros y fuertes gracias al uso de la espuma expansiva de epoxi.**



*Un pequeño vierteaguas protege algo más a la persona que se sienta debajo y a la electrónica.*



*A través de uno de los dos portillos se ven los dos pisos de crucetas retrasadas de diferente tamaño. Posee dos burdas y un babystay, además de un botalón giratorio que se repliega a la banda.*



*Marc Lombard dio mucho volumen en las amuras, algo que evita pinchar menos las olas dando más estabilidad y flotabilidad al surfear las olas del través. El botalón es orientable a barlovento, lo que favorece el rendimiento de los asimétricos.*



*Un ingenioso cajón en polietileno soluciona la estiba de mil y un objetos en el espacio muerto bajo la entrada.*




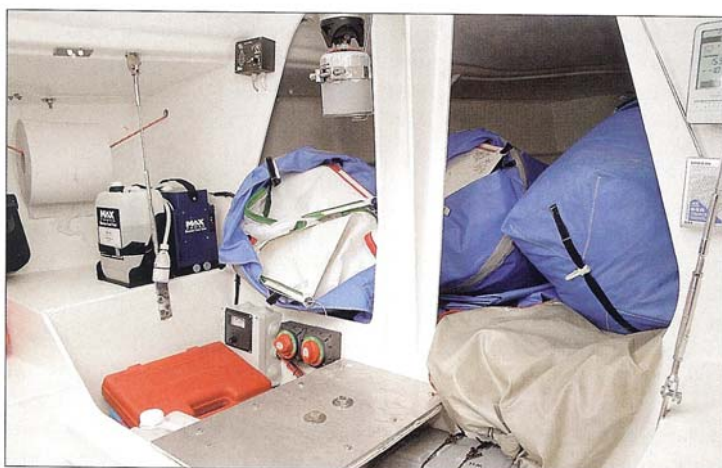
*Habitáculo por donde salir en caso de emergencia. Al fondo, en el espejo de popa junto a la balsa, la escotilla que la Clase Mini exige.*

Y decimos "dócil" porque sus dos palas permiten que al menos una siga siendo efectiva cuando el barco escora, ofreciendo una precisión de rumbo envidiable y muy especialmente en condiciones de planeo, dando ambas un control absoluto sobre él. Dócil porque su am-

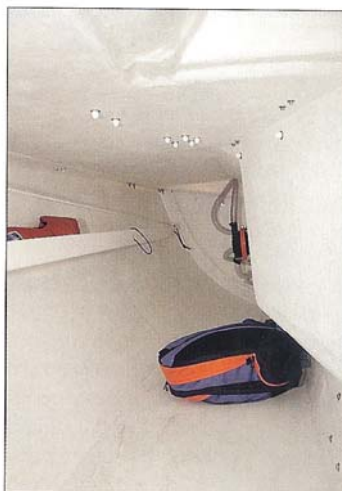
plia manga hace que el barco tenga un buen apoyo en las escoras, pudiendo aguantar más trazo en relación a la eslora que en los barcos de mangas convencionales. Pero, ¡alto! esta nobleza en su comportamiento no significa que los novatos puedan empezar a navegar a

todo trazo. Con el Clase Zero lo que se tiene es una excelente embarcación que, partiendo de un manejo sencillo, permitirá progresar rápidamente sacando partido a su atractiva potencialidad, que no es más ni menos que la velocidad.

Lamentablemente, no pudimos experimentar la sensación de velocidad ni la de planeo, ya que en nuestra prueba realizada en l'Escala, en Girona, el viento apenas sopló más de cinco nudos. Eso sí, con dos tripulantes en torno a los 85 kilos cada uno (es determinante el peso y su ubicación en un barco plano y de poco desplazamiento), el Clase Zero se puso a seis nudos con tres o cuatro nudos de viento real navegando de través. Con el asimétrico se incrementó hasta seis nudos. ¡Imagínense dicha vela izada con 12 nudos de viento!  E. Tarrés



*El interior es espartano, como cualquier Mini. A babor se halla una pila de combustible que suministra energía al barco. Un puntal soporta el palo de aluminio de Z-Spars. La quilla se puede izar únicamente para el transporte quitando los tornillos de su platina.*



*Uno de los dos espacios disponibles bajo la bañera para dormir o de estiba.*

## Características

NOMBRE	Clase Zero
TIPO	Mini 650 de serie
ESLORA	6,50 m
MANGA	3,00 m
CALADO	1,60 m
DESPLAZAMIENTO	1.058 kg
LASTRE	450 kg
MAYOR	27,5 m <sup>2</sup>
FOQUE	14,2 m <sup>2</sup>
GÉNOVA	17,9 m <sup>2</sup>
SPI	75 m <sup>2</sup> máx. 84 m <sup>2</sup>
SPI PEQUEÑO	Máx. 55 m <sup>2</sup>
CÓDIGO 0 (DRIFTER-REACHER)	22,5 m <sup>2</sup>
DISEÑADOR	Marc Lombard
CATEGORÍA DE DISEÑO	Clase A
TITULACIÓN	Patrón de Navegación Básica
ASTILLERO	Indena
	c/Port de la Clota, s/n
	17130 l'Escala, Girona
	Tel.: 972 773 282
	Fax: 972 776 042
	www.clasezero.com