



TEST: EKSPANZIJA NOVIH MODELOV NEMŠKE BAVARIE

Bavaria 45 CR

besedilo Uroš Gabrijelčič | foto Uroš Gabrijelčič, Bavaria

Največja tovarna jadrnic, nemška Bavaria Yachtbau, sicer v ameriški lasti, je znova zajela sapo, novi modeli pa si sledijo s skoraj takšnim tempom kot pred krizo svetovnega gospodarstva. Admiralski bavarii 55 sta v prenovljeni floti letos sledili bavaria 45 cr in bavaria 32 cr. Prvo vam tokrat predstavljamo danes, manjšo upamo dobiti v test jeseni.

Ja, ni kaj, za velike ni počitka, pa tudi prave recesije ne. In tako smo že sredi junija dobili na preizkus novo bavario 45 cr. Ampak veter je umanjkal, plovba se je spremenila v jalove poskuse, kako namestiti jadra, da bodo nosila vsaj sama sebe. In smo se razšli, ne da bi dokončali delo, z obljubo seveda, da v najkrajšem času poskusimo znova.

Sredi septembra se je ponudila možnost, da bavario 45 cr iz Murtra prepeljemo v Koper, med transferjem pa plovbo izkoristimo za test. Izkoristili smo jo in bili med plovbo deležni skoraj vsega, kar ponuja vreme na morju: bonaco, nevihte, sonce in dež in še vse mogoče vmes.

Po tem ko smo spoznali bavario 55 cr, nismo bili več presenečeni nad tem, da so nove bavarie glasnice prostornosti, ta pa je najmočnejše poroštvo za bivalno udobje na palubi in pod njo. Poglejmo, kako je to rešeno na najnovejši 14-metrski nemški potovalni jadrnici, ki so jo narisali v studiu BMW Group v sodelovanju z znanim arhitektom Bruceom Farrom.

Paluba

Paluba bavarie 45 cr je po pričakovanju sorodno zastavljena kot tista pri največji bavarii 55

cr, se pa razlikuje v podrobnostih. Hočemo reči, da smo pričakovali podobne rešitve, a je ostala le podobna zasnova, medtem ko so nekateri detajli drugače rešeni.

To pomeni, da je tudi kokpit najnovejše bavarie na krmi mogoče na široko odpreti morju in da je sredinski del namenjen udobnemu bivanju na prostornih klopah in okoli preklopne velike mize na sredi med klopema. In vendar je krma za doseg istih ciljev zdaj drugače oblikovana. Še zlasti to velja za zrcalo krme, ki zapira kokpit in ga je po sodobni šegi mogoče odpreti, ali natančneje, vpetega na poseben hidravlični mehanizem ga lahko po potrebi spustimo in si z njegovo pomočjo ustvarimo kar razkošno krmno ploščad. Ta je lahko opremljena s kopalno lestvico, s pomočjo dveh stopnic na krmi pa omogoča lahek

izhod iz vode na barko. Dostikrat nam bo tudi olajšala izhod na obalo. Pri tem je treba poudariti, da je zrcalo dokaj debelo, tako da nam njegova zadnja stranica, ko je postavljena pokonci, služi kot krmna klop, ki povezuje desni bok z levim. To je zelo praktično in čeprav smo sorodne rešitve že videli, je izvedba Bavarie zelo dobra, praktična in zanesljiva. In predvsem: deluje!

Ko stopimo v kokpit, stojimo na »delovnem« prostoru krmarja, ki sta mu na voljo dva krmilna obroča, ki s premerom 90 cm nikakor ne ovirata sredinskega prehoda v kokpit, saj sta dovolj narazen, dovolj proč pa tudi od sredinsko nameščene preklopne mize in klopi kokpita, tako da je gibanje dokaj neovirano. Ta krmni del meri približno 233 cm v širino in 100 cm v dolžino, kar v pra-



ksi pomeni, da ima krmar dovolj prostora, da se seli z desnega na levi bok in obratno in da se namesti tja, od koder bo najlažje nadzoroval jadra. V tem delu barke imamo v tleh tri pokrove, od katerih stranska omogočata dostop do krmilnega mehanizma in sta hkrati lahko tudi opornika za noge krmarja, kadar ta upravlja barko z boka in je zaradi vetra nagnjena), pod velikim sredinskim pa je prostorno odlagališče za mornarsko oziroma jadralsko opremo. V našem primeru je bil tam shranjen zvit pomožni čoln, nekaj opreme in vsi bokobrani. To je ugodno, saj sta bili zaradi tega skkadišči pod klopjo v kokpitu na voljo za shranjevanje tiste opreme, ki jo potrebujemo na daljših križarjenjih in jo želimo imeti bolj pri roki. Pod stranskim pokrovom se nahaja tudi vtok za gorivo.

Dve vitki krmilni konzoli Lewmar se na vrhu razširita v majhni armaturni plošči, kjer je ob kompasu dovolj prostora za namestitve kombiniranih Raymarinovih instrumentov. Ti jadrance zalagajo s podatki o moči in smeri vetra, o hitrosti plovbe, globini vode pod barko, temperaturi morja, polnjenju akumulatorjev ipd. Sodobni instrumenti te vrste so tudi pametni in premorejo nekaj spomina (največja zabeležena hitrost barke, najmočnejši sunek vetra ipd.), vse to pa je na voljo osrednjemu instrumentu Raymarinovemu C-map 90 screen touch, GPS ploterju, ki nam nadomešča karte in nam vizualno prikazuje položaj ladje na področju, kjer plovemo.

Čprav je krmni del barke namenjen krmarju, pa to ne še pomeni, da lahko s tega mesta tudi jadra oziroma da ob krmarjenju skrbi še za jadra. Potovalna jadrnica te vrste in dolžine ima jadralsko opremo razporejeno tako, da je ta večinoma proč od dosega krmarja, saj sta v njegovi neposredni bližini le terciarna vitla. To sicer ne pomeni, da krmar ne more vključiti avtopilota in se premakniti ven iz svojega svetlišča in naprej proti sredini, kjer ima ob vhodu v kabino na palubi osrednje vitle in na njiju speljane vse pomembne vrvi, ki so potrebne za uravnavanje jader (razen tiste, s katero navijamo sprednje jadro v boben in je speljana skoraj do krme). To sicer lahko stori, a večinoma se bo le zadrževal v bližini krmilnih koles in proč od vrvi za uravnavanje jader.

Iz krmarskega prostora, ki ga na krmi omejuje prečna klop, spredaj pa ga od osrednjega dela kokpita ločita dve konzoli, je mogoč dostop do omarice, v kateri je plinska jeklenka, nad njo je pod tikovim pokrovom vdolbina za shranjevanje drobnih predmetov, na nasprotnem boku pa je ta del prihranjen za namestitve nekaterih instrumentov in komand potrebnih za upravljanje z barko. Ob desnem boku je tako ročica motorja s tipkami za zagon, tipko za izključitev električnega toka, stikalom za električno spuščanje sidra s števcem za verigo, tam sta tudi merilec za gorivo in prikazovalnik števila vrtljajev motorja. Poleg priključka na 12V je tam tudi priključek na 230 V, v del obvezne opreme pa v ta »operativni« del barke sodi tudi ročna kalužna črpalka. Še eno pomembno stikalo moramo omeniti, to je komanda za spust oziroma dvig zrcala krme. Z njim si lajšamo vstop na barko, zaradi daljinskega upravljalca pa lahko barko na privezu pustimo dlje od pomola kot sicer.

Kokpit nove bavarie meri v dolžino (merjeno od roba krma do vhoda v kabino) 330 cm, od tega odpade na obe klopi, ki sta osrednji del opreme v kokpitu, 192 cm. Klopi sta široki 50 cm in imata razmeroma nizek naslon (27 cm), zaradi česar sedenje v določeni legi ni

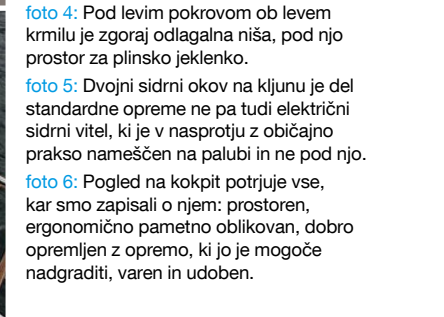
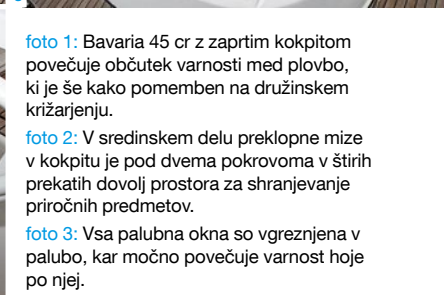


foto 1: Bavaria 45 cr z zaprtim kokpitom povečuje občutek varnosti med plovbo, ki je še kako pomemben na družinskem križarjenju.

foto 2: V sredinskem delu preklapne mize v kokpitu je pod dvema pokrovoma v štirih prekatih dovolj prostora za shranjevanje priročnih predmetov.

foto 3: Vsa palubna okna so vgreznjena v palubo, kar močno povečuje varnost hoje po njej.

foto 4: Pod levim pokrovom ob levem krmilu je zgoraj odlagalna niša, pod njo prostor za plinsko jeklenko.

foto 5: Dvojni sidrni okov na kljunu je del standardne opreme ne pa tudi električni sidrni vitel, ki je v nasprotju z običajno prakso nameščen na palubi in ne pod njo.

foto 6: Pogled na kokpit potrjuje vse, kar smo zapisali o njem: prostoren, ergonomično pametno oblikovan, dobro opremljen z opremo, ki jo je mogoče nadgraditi, varen in udoben.



foto 1: Sprednja kabina je lastniška in je temu primerno velika in opremljena. Ob vsem, kar jo odlikuje in smo zapisali v opisu med tekstom, dodajmo še dejstvo, da ne meji na sidrni prostor ampak na kajuto, ki jo loči od kljuna jadrnice.

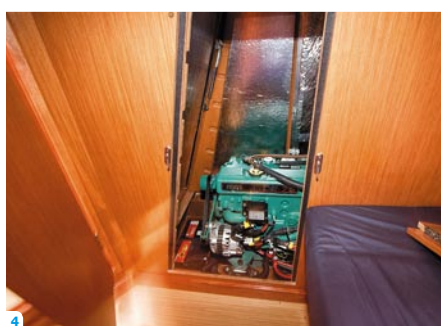
foto 2: Krmni kabini sta identični, povsem dovolj veliki, za spoznanje manjša je le garderobna omara.

foto 3: Pod dvojnimi sedežem, ki znatno povečuje oblažinjene površine v salonu, je velik odlagalni prostor za hrano in pijačo.

foto 4: Motorni prostor je iz krmne kabine dokaj lahko dosegljiv, bolj kot pa smo vajeni.

foto 5: Eden od dveh toaletnih prostorov, ki pripada krmni kabini, namenjen pa je tudi "zunanjim" uporabnikom.

foto 6: Kuhinjski blok v obliki črke L je sicer vzdolžno naravnat, a je imeniten po velikosti in opremljen. In ker je tu priročno blizu še dvojni sedež salona, se bo kuhar tudi med jadranjem lahko naslonil na hrbtišče sedeža. Visoka ograjica, ki uokvirja delovne površine, bo prav prišla tudi kot oprijem med premikanjem po barki, ko bo ta nagnjena. V tem smislu stropne opore niso potrebne.



najudobneje. Med klopema je dvojno preklopna miza, ki razprta meri 109 x 105 cm, zaprta pa 105 x 44 cm. Dva pokrova zakrivata vdolbini za shranjevanje pijače in priročnih predmetov.

Miza je od klopi oddaljena za približno 42 cm, kar je za opiranje z nogo pravišnja razdalja. Pod dvema pokrovoma klopi sta dva dovolj globoka skladiščna prostora, ki ju je mogoče tudi osvetliti.

Vitlov je imela naša jadrnica šest; poleg primarnih na palubi (Lewmar 46) še dvoje sekundarnih (Lewmar 58) in dva terciarna (Lewmar 54), vsi so samozatezni. Pred vitloma na palubi sta dva niza štoperjev Spinnlock, tja pa je speljana večina vrvi iz jambora pa tudi škota glavnega jadra. V kokpitu se tako nahajajta le škotini floka in, če ju dodatno namestimo, še škotini spinakerja oziroma genakerja.

Omenimo še, da je jadrnica lahko opremljena s spray hoodom in biminijem, z obema lahko v celoti prekrijemo bivalni del kokpita. Bimini je visok toliko, da gre bum nad njim, torej ga imamo lahko razpetega tudi med jadranjem.

Priveznih bitev je šest, dvojni sidrni okov je na svojem mestu, kljun barke pa opremljen z električnim sidrnim vitlom. Bočna ograjica je na sredi prekinjena z »vratci« za lažji vstop oziroma sestop z barke.

Notranjost

Čeprav obstaja tudi različica s štirimi kabinami, smo bili veseli, da nam je bila na voljo tista s tremi kabinami: prostorno lastniško spredaj in dvema kabinama pod kokpitom, vse tri pa s svojim toaletnim prostorom. Lastniška pravzaprav z dvema, ločeno prho in straniščem. Rekli bi, da je »čarterska« različica sicer dobrodošla, da pa je lastniška možnost tisti pravi izbor, ki bi ga priporočili jadralcem.

Sprednja kabina ni pomaknjena zelo v premec, kajti tam je še pred sidrnikom majhna kajuta, ki jo bomo uporabili za shranjevanje dodatnih jader in različne mornarske opreme, s čimer se vsi drugi skladiščni prostori razbremenjujejo. Vanjo se skozi palubno okno spustimo po lestevici, primerno pa je tudi osvetljena.

Preden pridemo v sprednjo kabino, se znajdemo v prvem predprostoru (121 x 74 cm), iz katerega vodijo leva vrata v prho (82 x 71 cm), desna pa v stranišče nepravilnih oblik (108 x 103 cm). V prvi imamo poleg majhnega sedeža še omarico in kljukice za oblačila, v tleh pa rešetkast poden, ki omogoča odtekanje vode. Višina je z 200 cm več kot ugodna. Nekoliko večje stranišče je opremljeno z mornarskim straniščem, pravokotnim umivalnikom in dvema omaricama. Na primeren mestu je veliko ogledalo, držalo za papir je spodnji omarici, nekaj kljukic po steni je namenjenih brisačam ipd. Višina s 205 cm ugodno preseneča v prostoru, ki je dovolj zračen in osvetljen tudi s posebno stropno svetilko. Omenimo že na tem mestu, da je širina vrat s 47 cm povsod po barki primerno udobna.

Bivalni del sprednje kabine se začneja s predprostorom (91 x 209 cm), kjer imamo levo dokaj široko dvojno kombinirano garderobno omaro, desno pa ozko omarico z mizico pred njo in nad njo polico.

Po bokih tečeta dve polici, ena precej visoko pod stropom, obe se končata ob sprednji predelni steni, kjer je za dvojnimi vrati omara s policami. V našem primeru uporabljena kot knjižni regal.

Osrednji del zavzema dvojno ležišče (203 x 178 cm), pod katerim je kar nekaj skladiščnega prostora, ni pa



☉ **Pogled na del notranjosti daje dobro podobo o prostornosti pod palubo. Treba dodati še podatek, da je višina v tem delu več kot dva metra in, da se vsa, tudi ozka bočna okna odpirajo in s tem omogočajo dovolj svetlobe in zračnosti.**

v njegovem sprednjem delu predala, ki je običajen v takšnem primeru.

Troje oken osvetljuje in zrači prostor, v katerem je stojna višina 203 cm. Samo za osvetljevanje služita dve okenski bočni reži, za umetno svetlobo pa skrbita dve stropni svetilki ter dve bralni ob vzglavju ležišča.

Krmni kabini sta kot rečeno dve in sta identični. Predprostor nepravilnih oblik je z merami 98 x 112 cm dovolj velik in s 203 cm tudi nepričakovano visok. Kombinirana garderobna omarica sicer ni zelo velika, a je opremljena s sedežem pred njo. Dovolj globoka polica teče do konca kabine, kjer je v predelni steni odprtina, ki omogoča dostop do krme in krmilnega sistema. Dve odprtini sta še v kabini; ena nas vodi do prostora za motorjem, druga pa do motornega prostora in je razveseljivo velika (visoka). Dvojno ležišče meri 203 x 153 cm (121 cm ob vznožju), pod njo pa je le malo odlagalnega prostora, kajti v sprednjem delu je bojler. Okna so tri in se odpirajo ter tudi zastirajo, ponoči pa prostor osvetljuje stropna in bralna svetilka. Višina nad ležiščem (112/69 cm) je dovolj velika, da občutek ni klavstrofobičen.

Obe kabini sta opremljeni s svojim toaletnim prostorom nepravilnih oblik (110 x 145 cm). Prostor je primerno osvetljen in dobro zračen, omaric je dovolj, mornarsko stranišče in manjši umivalnik pa poglobitvi del opreme. Prostor z višino 200 cm lahko uporabimo tudi kot prho.

Osrednji notranji prostor, ki ga zaobjamemo, brž ko se po štirih pravilno ukrivljenih stopnicah spustimo pod palubo (pri tem so nam v pomoč stranska držala, korak pa je varen tudi zaradi protizdrsnih trakov), je že na prvi pogled zelo prostoren in svetel, kljub razmeroma ozkim bočnim okenskim odprtina, ki so značilne za novo bavario. Največji del zavzema kuhinjski blok levo in salon nasproti njega.

Vzdolžni kuhinjski blok (267 x 61 cm) s krakom (131 cm) velja za manj varnega ali vsaj udobnega med

jadranjem. No, v našem primeru je pomanjkljivost odpravljena z namestitvijo sedežnega dvoseda salona, ki je nameščen na sredo prostora in omogoča uporabniku kuhinje naslanjanje nanj. Sicer pa je kuhinja opremljena z dvema hladilnikoma, dvojnimi splakovalnikom, mikrovalovko in dvojnimi plinskimi kuhalnikom s pečico. Kuhalna plošča ni največja, kardansko vpetje pa tudi nima veliko »življenjskega« prostora, tako da se štedilnik ne nagiba preveč.

Omar, omaric in polic je dovolj, na pravem mestu je tudi predalnik. Gledano v celoti je skladiščnega prostora dovolj, za nekaj dodatnega poskrbi dvojni sedež, pod katerim je kaj pripraven odlagalni prostor.

Nasproti kuhinje je salon, ki meri v dolžino 200 cm in je oblikovan v obliki črke C, pri čemer merita kraka 147 cm. Svetlo oblazinjene deluje prijetno, pod blazinami pa je kar nekaj odlagalnega prostora. Klopi uo-

Navigacijski kot "gostuje" v salonu, kar je nekoliko nenavadno za 14-metrsko jahto, a kaže na to, da ta element na barki izgublja na pomembnosti.





Lahko vetrovi bavarii 45 cr niso pisasni na kožo; svojo jadralno vrednost pokaže, ko veter preseže 10 ali 12 vozlov.



Pod pokrovom v krmnem delu kokpita je prostorno skladišče, primerno tudi za shranjevanja pomožnega čolna.

kvirjajo mizo (85 x 116 cm), ki je vpeta v konstrukcijo, kjer so svoj prostor našle steklenice. Za naslonjali klopi je polica, nad njo pa niz omar in omaric ter polica, vse identično kot v kuhinjskemu bloku.

Salonu je prilepjen navigacijski kot (v dolžino mu namenajo 121 cm), katerega bistveni del je mizica (82 x 61 cm) in nad njo omarica s stikalno ploščo in VHF radiom ter s CD- predvajalnikom. Navigator ima na voljo nekaj odlagalnega prostora levo od sebe in pod mizico, njegov delovni prostor pa osvetljuje svetilka.

Za ves pohištveni del notranjosti velja, da je izdelan v sodobni maniri, a stilsko nekoliko manj razgiban in domišljen. A je funkcionalen in primerno dimenzioniran. Tudi po njegovi zaslugi je prostor svetel, njegova prostornost pa še poudarjena.

Na plovbi

Z novo bavario 45 cr smo prepluli skoraj 200 milj in pri tem imeli priložnost spoznati, kako se obnaša v sapihah (do 6 vozlov vetra), zmernih vetrovih (od 10 do 18 vozlov vetra) in močnejšem vetru, ki kliče po krajšavi obeh standardnih jader (nad 20 vozli). Tudi na motor smo pluli in pri tem nam je bilo všeč dejstvo, da je bila barka opremljena z močnejšim motorjem Volvo penta (75 KM). Dobro se je obnesel ves čas, tudi v nekaj kritičnih trenutkih na razburkanem morju, z njegovo

pomočjo pa je barka pri 2200 vrtljajih zmogla 7,3 vozla. Več kot zadovoljivo. Manjša pripomba leti le na izolacijo motornega prostora, pohvaliti pa velja dosegljivost motornega prostora s strani.

Širina bavarie 45 cr na krmi, pa tudi njene oblike, ki podpirajo zamisel o ploščati brki z dvema krmilnima listoma, sta nam že pred plovbo dali vedeti, da bo sodobna jadrnica bržkone hitra že z osnovnimi jadri, glavnim jadrom s pokončnimi letvicami in delovno genovo (109%) oziroma flokom. Praksa je potrdila pričakovanja, saj smo z bavario 45 cr že v rahlih sapicah dosegli 5 vozlov in več, pri čemer je bil kot v veter vsaj 400. Še veliko bolje se je trinajsttonska jadrnica odrezala, ko je zapihalo 10, 12 vozlov in smo dosegali hitrosti do 8 vozlov. Pri tem je bil nagib majhen, nabijanja valov pa tudi skorajda ni bilo. Vodljivost je bila vedno dobra, čeprav krmilo z dvema listoma ni bilo najbolj lahko. Ker se jadrnica ni nagibala zelo, je bilo krmarjenje prijetno, kljub temu pa opora za noge dobrodošla.

V močnejših vetrovih (do 37 vozlov smo zmerili na drugi dan plovbe), smo ob različno krajšanih jadrnih dosegali hitrosti, ki so presegle 9 in celo 10 vozlov, srfanje po valovih pa je bilo navdušujoče, pa čeprav smo to počeli s potovalno barko, ki ne skriva svoje teže.

Pohvaliti moramo gibanje po barki, občutek trdnosti, ki ga je podpiralo dejstvo, da jadrnica ni škripala, pokala ali kako drugače ječala pod udarci valov, ki smo jim bili izpostavljeni. Tudi pregled nad jadri je bil vedno odličan, razen takrat, ko nam ga je nekoliko zastiral sprayhood.

Da smo bili ves čas hitri, dokazuje tudi dejstvo, da smo že opoldne tretjega dne pripluli na cilj v Koper, potem ko smo skupno prepluli skoraj 200 milj.

Sklepna misel

Bavaria 45 cr tudi pod novim vodstvom ohranja privlačno ceno, dodali pa so ji nekaj pospeškov pod jadri in nekoliko spremenili interier, ki je zdaj sodobnejši. Veliko pozornosti so očitno namenili tudi trdnosti, kar je tem izdelkom nedvomno v prid. Novi modeli so pripravljani na nove kupce, ali so ti pripravljani na njih, bo pokazala že bližnja prihodnost. Ta ne bo pomenljiva le za njih ampak tudi za nas, pa čeprav smo v naši ljubki deželi svetovnim problemom recesije dodali še nekaj (nepotrebnih) domačih težav. □

BAVARIA 45 CR TEHNIČNI PODATKI / JAKOST HRUPA / HITROST PLOVBE Z MOTORJEM / TEKMICE



TEHNIČNI PODATKI

Dolžina:	14,27 m	Voda:	360 l
D.v.č.:	13,60 m	Gorivo:	210 l
Širina:	4,35 m	Št. kabin/ležišč:	3/4, 6 + 2
Ugrez:	2,10 m	Jadra:	107,00 m ²
Balast:	3.490 kg	Motor:	39 kW/53 KM
Izpodriv:	12.600 kg	Cena:	145.500 evrov

Izdelovalec: Bavaria Yachtbau

TEKMICE	DOLŽINA	D.V.Č.	ŠIRINA	UGREZ	IZPODRIV	BALAST	VODA	GORIVO	JADRA	MOTOR
Beneteau oceanis 46	14,40 m	12,20 m	4,25 m	2,05 m	10.565 kg	3.240 kg	530 l	200 l	103,50 m ²	75 KM
Jeanneau SO 44	13,75 m	/	4,37 m	2,05 m	9.930 kg	4.985 kg	615 l	240 l	99,60 m ²	54 KM
Dufour 44	13,67 m	11,82 m	4,25 m	2,30 m	10.530 kg	3.440 kg	430 l	250 l	105,10 m ²	41 KM

Iz spiska dodatne opreme:

Premčni potisnik: 5.305 € / elektr. sidro vitlo: 1.960 € / sidro delta: 570 € / veriga 50 m: 695 € / sprayhood: 1.900 € / bimini: 2.570 € / trdi vang: 1.640 € / 2 elektr. Vitla za genovo: 4.380 € webasto: 3.160 € / klima: 3.161 € / bojler: 1.250 € / generator: 13.820 € / avtopilot Raymarine SPX 30: 4.780 € / radio VHF: 950 € / radio s Cd-jem: 475 € / Močnejši motor (72 KM): 4.530 €