



TEST: VEČ ŽIVAHNOSTI POD JADRI

# Bavaria 40 S

besedilo Julijan Višnjevec | foto Uroš Gabrijelčič

Športna različica bavarie cruiser 40 S je k nam priplula nedolgo zatem, ko smo testirali bavario 40 cr (Val 158). Nekaj manj opreme za križarjenje so nadomestili z opremo za tekmovanje in tako jasno dali vedeti, da je bavaria cruiser 40 S pripravljena za merjenje moči s teknicami v razredu.

**P**o premoru so po tem, ko so opustili program *match race* (ali je k temu pripomogla 'polomija' z match race 42, ne vemo), pri Bavarii spet nakazali, da se želijo s svojimi jadrnicami uveljaviti tudi na regatnih poljih. Vendar pa tokrat trgu niso ponudili povsem novega plovila, pač pa športno različico, ki se od izvedbe CR razlikuje po velikosti jadrova, globlji kobilici, deloma preurejeni notranjosti in drugačni tehnologiji izdelave, kar vse pripomore k manjšemu izpodrivu in večji končni hitrosti.

V osnovi identičen trup je lažji, saj so z uporabo 20-milimetrskega polnila bočne utrditve prenesli na strukturno odebeljene predelne stene. Dodatno stabilnost večji površini jader daje podaljšana kobilica, ki standardni ugrez (2,05 m) povečuje na 2,30 metra, pri tem pa krmilo ostaja enake velikosti in oblike. Je pa za 8 kg težji krmilni sistem mamba, ki pa boljše prenaša občutek obremenitve sil na krmilo kot predhodni. Z vsemi naštetimi spremembami naj bi bila bavaria 40 S konkurenčna tudi na hendikep regatah, primerna pa seveda tudi za monotipno jadranje.

## Na palubi

Bavarci so se modifikacije lotili resno in tako se športna S različica od potovalne, ki ima

kokpit na krmi zaprt z uporabno krmno stonico, razlikuje z odprto krmno. Ni mogoče spregledati niti dejstva, da v kokpitu ni več fiksne preklone mizice, dva belo obarvana športna krmilna obroča pa še vizualno poudarjata športni predznak S izvedbe. Prostoren kokpit, ki meri v dolžino 338 cm in v širino 113 cm, je tako ves na voljo regatni posadki

in omogoča neovirano gibanje med manevri. Če na prvi pogled ni opazno, da je jambor povišan, pa je premestitev škote iz kabine v kokpit nemogoče spregledati in tudi to je znak, da je bavaria 40 S športno naravnana. Dva Lewmarjeva vitla 46 AST in Seldnov drsnik za natančne nastavitve jadra pa sta samoumevni dodatek.



Poskrbeli so tudi za boljše nastavitve prednjih jader, saj so posadki omogočili, da spreminja lego drsnika škotin kar iz kokpita. Opcija je kaskadno speljana regulacija z razmerjem 5:1 oziroma s standardnim razmerjem 4:1. Vsi manevri so od jambora izpeljani skozi dva niza Spinlock xts štoperjev, po pet na vsaki strani. Dvojne dvižnice so predvideli tako za prednje jadro kot tudi špinaker. V testni različici smo sicer imeli na voljo navijalno prednje jadro, vendar bi ga za regate lahko zamenjali s Tuff-Luff sistemom in dvojnimi utorom.

Na premcu 40 S različica nima sidrnika in sidra, oboje pa je na voljo za doplačilo. Je pa zato v paketu tangun iz ogljikovih vlaken, barberji in dodatna škripca za škotini na krmi.

Posadka regatne jadrnice za uspešno merjenje moči na regatnem polju seveda potrebuje natančne informacije o moči in smeri vetra, hitrosti barke ipd. in to nalogo so imeli na testni jadrnici inštrumenti Tacktick, natančneje njihov Airflow sistem s tremi ekrani, ki delujejo na sončno energijo in je lahko daljinsko voden. Prednosti sistema, ki se je hitro prijel v navtiki, so znane: daljinsko upravljanje, zanesljivost, preprosta montaža in demontaža ter majhna teža in prenosljivost.

Še nečesa nismo spregledali, trdnije ograjice namreč in tudi to je dobrodošlo, kajti med regatami se posadka pogosto nagiba preko nje. Napetost jeklene pletenice je mogoče prilagajati potrebam.

Sicer pa sta dve vzdolžni klopi v kokpitu enakih mer kot pri cr izvedbi, enako velika pa sta tudi oba skladiščna prostora.

Da so pri Bavarii k sodelovanju pritegnili studio Farr Yacht Design, ni naključje.

Gre za eno vodilnih projektantskih skupin, ki je modifikacijo potovalne jadrnice v športno sprejela kot poseben izziv.

Najprej so zmanjšali težo trupa, in sicer za 540 kg. Ne le s tehnologijo odlivanja trupa, ampak tudi s tem, da so sprednji toaletni prostor preuredili v shrambo za jadra in da so preoblikovali krmno zrcalo. Hkrati so povišali jambor, zaradi česar se je površina jader v veter povečala za 5,6 m<sup>2</sup>. Za 50 cm globlja kobilica je ob povečani površini jader izboljšala stabilnost in učinkovitost jadrnanja v veter, a ob tem ostala sprejemljiva za IRC tekmovanja. Ob povprečni moči vetra 12 vozlov (to je matematično izračunano povprečje iz vseh svetovnih

-----

**foto 1, 5:** Bavarci so se modifikacije lotili resno in tako se športna S različica od potovalne, ki ima kokpit na krmi zaprt z uporabno krmno stopnico, razlikuje z odprto krmo. Ni mogoče spregledati niti dejstva, da v kokpitu ni več fiksne preklonpe mizice, dva belo obarvana športna krmilna obroča pa še vizualno poudarjata športni predznak S izvedbe. Sicer pa sta dve vzdolžni klopi v kokpitu enakih mer kot pri cr izvedbi, enako velika pa sta tudi oba skladiščna prostora.

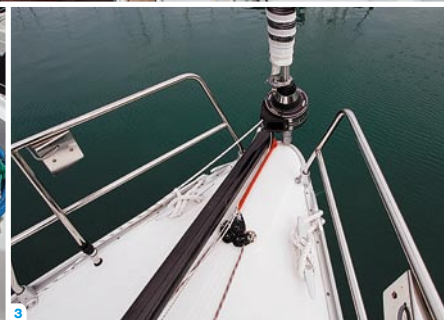
**foto 2:** Vhod v kabini se zapira z dvema krili vrat, kar je praktična rešitev.

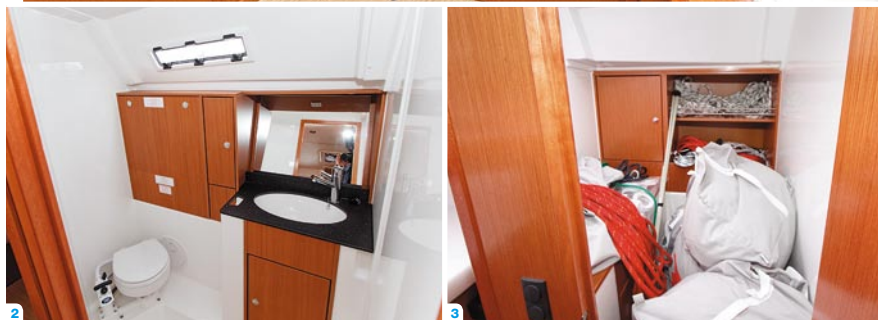
**foto 3:** Premec v standardni izvedbi nima sidrnika, ki ga pa

seveda lahko naročite. V čem bi bil smisel takšne izvedbe, ni jasno, še zlasti, ker bi sidrnik (lahko) omogočil tudi nižje vpetje navijalnega sistema. Seveda pa si je mogoče omisliti sistem tuff-luff in se odreči navijalnemu bobnu.

**foto 4:** Sistem instrumentov Tacktick je nedvomno praktičen in v veliko pomoč posadki; nameščen je tudi na najprimernejšem mestu.

**foto 5:** Pogled na kokpit s krme še nazorneje pokaže, da je pri takšni ureditvi več kot dovolj prostora za delo posadke med regato. Namestitev tračni škote z drsnikom je na pravem mestu, ni pa vgreznjena v tla, zato jo bomo preskakovali.





prizorišč) je S različica v primerjavi s CR pridobila 96 sekund na miljo VMG-ja z vožnjo v veter in 33 sekund na miljo VMG-ja v vožnji z vetrom. Tako s klasičnim testom vožnje v veter in z vetrom ter dvema obratoma pridobimo približno 4 minute in pol.

Bavaria cruiser 40 S je tako z vsemi naštetimi spremembami postala konkurenčen nasprotnik na regatah, kjer vladajo razmeroma lahki vetrovi, ima pa tudi odlično izhodišče na tekmovanjih po IRC in ORC hendikepu.

## Notranjost

Na oko podobna notranjost, kot pri različici cr, se v nekaterih pomembnih elementih vseeno razlikuje. Premčni toaletni prostor je preurejen v shrambo za jadra in drugo opremo, potrebno na regatah. Prednja kabina je ob tem sicer ostala enaka; veliko dvojno ležišče, dolg predprostor in udobna stojna višina (192 cm) so ob kombinirani garderobni omari bistveni elementi. Ostajata tudi obe bočni polici, tako da je odlagalnega prostora več kot dovolj.

Prostori salon na desni strani je povsem enak kot na cr izvedbi, le da ob enako veliki mizi (119 x 76 cm) ni dvojne klopce. Prav takšen je tudi vzdolžni kuhinjski blok (213 x 60 cm), identična pa je tudi njegova opremljenost: dvojni plinski kuhalnik, hladilnik z zamrzovalnikom in dvojni izplakovalnik.

Navigacijski kot je umeščen na desni strani jadrnice pred vhodom v krmno kabino. Za kuhinjsko nišo pa centralni toaletni prostor z vgrajenim mornarskim straniščem in umivalnikom ter prho, vse enako kot pri potovalni različici.

Simetrični krmni kabini z ugodno velikim predprostorom (83 x 74 cm) sta opremljeni z dvojnimi ležišči (205 x 160 cm), kombinirano garderobno omaro in bočno polico, nadpovprečna pa je tudi stojna višina (194 cm).

## Na plovbi

Jadrnica je že ob pripravah na plovbo pokazala, da je iz pravega »testa«. Glavno jadro ni imelo sistema »lazy jack«, ampak ga je bilo potrebno namestiti v tračnico jambora, kot pri vseh regatnih jadrnicah. Glavno jadro z letvicami preko vse širine (full butten) je bilo že na prvi pogled bistveno večje in drugače krojeno, kot tisto na CR izvedbi, za povrhu pa še izdelano iz ogljikovih vlaken in kevlarja. Nekoliko je razočaralo prednje navijalno jadro, saj imajo originalne izvedbe prednje

**foto 1:** Na prvi pogled se zdi notranja ureditev identična s tisto na cr izvedbi in pravzaprav tudi je, le da so S različico 'olajšali' za dvojno klopico ob mizi.

**foto 2:** Toaletni prostor ob levem boku jadrnice je zdaj edini na barki in je povsem enako opremljen kot je na potovalni različici. Po našem mnenju en sam takšen prostor na barki te velikosti posem zadošča.

**foto 3:** V sprednji kabini je nam mestu toaletnega prostora zdaj shramba za jadra in druge jadrne potrebščine oziroma osebno prtljago.

**foto 4:** Sprednja kabina je prostorna, dobro opremljena in ima veliko odlagalnega prostora.

**foto 5:** Tudi navigacijski kot ostaja enak, saj ni razloga, da bi ga spreminjali; kakršen je, povsem ustreza pričakovanjem navigatorja. V celoti gledano notranja ureditev ni nič manj bivalno udobna kot njena cr različica, saj so razlike med njima bolj na rovaš preferenc glede opreme kot pa račun tega, da se jadrnica ponaša z znako S. Jadrnica je prostorna, svetla in zračna ter zelo uporabna.

pripono Tuff-Luff, kjer je možno pričvrstiti tudi kako-vostnejša prednja jadra.

Realnega vetra je bilo na testu nekaj več kot 7,5 vozlov, vendar je jadrnica že v takšnih pogojih pokazala odzivnost in z vožnjo v veter odpeljala z dobrimi 6 vozli hitrosti pri presenetljivo ugodnem kotu 32° TWA. Pri kotu 60° TWA smo jadrnico pognali kar do 6,7 vozla, medtem ko je hitrost z jadranjem v krmo brez špinakerja drastično padla na bore tri vozle. Veter je na žalost upadel in preizkusili smo hitrosti v vožnji na motor pri različnih vrtljajih ter hrupnost v premčnem, osrednjem delu in krmnih kabinah ter seveda v kokpitu. Hitrost se je pri 2.500 vrtljajih na minuto povzpela na 6,7 vozlov, kar je za križarjenje kar spodobno. Poganjal nas je agregat Volvo Penta D1-30 z 20,1 kW/27,3 KM in prenosom pogona preko sail-drive sistema na fiksni propeler, ki je lahko opcjsko tudi zložljiv. Hrup je v prednji kabini pri 1.500 vrtljajih motorja znašal le 57 dB, pri polni hitrosti pa 62 dB. V krmni kabini je bilo pri 2.500 vrtljajih motorja namerjenih 78 dB hrupa, medtem ko je bilo v salonu povprečje 69 dB. Tudi hrup na palubi je bil pri polni hitrosti 77 dB, kar kaže na že povsem preverjen in dokaj tih ladijski agregat.

Testu v jadrnanju lahko dodamo glede na preizkušano različico CR, da S različica ponuja nekoliko boljšo odzivnost krmila, bolj natančno nastavitvev glavnega jadra in prednjih jader ter vso opremo za jadrnanje s špinakerjem.

### Sklepna misel

Bavaria cruiser 40 S je dobrodošla in kar nekaj časa pričakovana osvežitev programa bavarskega podjetja v ameriški lasti. Ne da bi se odrekli bivalnemu udobju, so notranjost in palubo spremenili do te mere, da odgo-



varja regatnim potrebam, s tem pa postane sprejemljivejša za tiste jadrnalce, ki radi merijo svoje moči s sebi enakimi ali pa tiste, ki preprosto radi hitreje jadrajo. Ob tem ostaja osnovna cena zelo sprejemljiva, spisek dodatne opreme pa dovolj bogat, da si je mogoče jadrnico opremiti po svoji meri. Prve mednarodne regate so že potrdile usmeritev, jadrnice z oznako S so že nanizale nekaj zmag, tudi 'naša' testna. Kako se bo odzval trg, bo pokazal čas. Sam bi potencialnim kupcem bavarije vsekakor svetoval S izvedbo (pa četudi za 15.000 € razlike v standardni izvedbi), saj posadka ob nedvomno večjih jadralskih užitkih v ničemer ne bo prikrajšana na križarjenjih. □

Realnega vetra je bilo na testu nekaj več kot 7,5 vozlov, vendar je jadrnica že v takšnih pogojih pokazala odzivnost in z vožnjo v veter odpeljala z dobrimi 6 vozli hitrosti pri presenetljivo ugodnem kotu 32° TWA. Pri kotu 60° TWA smo jadrnico pognali kar do 6,7 vozla, medtem ko je hitrost z jadranjem v krmo brez špinakerja drastično padla na bore tri vozle.

## TEHNIČNI PODATKI

OBLIKOVANJE: Farr Yacht Design & BMW Design Group | IZDELUJE: Bavaria yachtbau, Nemčija



### IZ SPISKA DODATNE OPREME

Dve športni krmilni kolesi in krmilni sistem Lewmar Mamba; utrjena regatna ograja; Selden športna snast; drsnik škote s tračnico v kokpitu; nadgradnja jadrnalne palubne opreme, Selden nadgradnja drsnika za genovo, špinaker oprema (ogljikov tangun, podloge, vrvi, skozniki, štoperji), 2 x Lewmar Evo vitli za glavno jadrno, 2 x Lewmar Evo vitli za špinaker, 2 x Lewmar Evo vitli za špinaker ali genaker, shranjevalni prostor za jadra (namesto prednjega stranišča), Tacktick Airflow multifunkcijski ekran. Skupaj nekaj manj kot 15.000 €.

Crusing: 1.950 € / Anchoring: (samo v kombinaciji s Crusing) 2.150 €  
Multimedia: 2.230 € / Barva trupa: svilen siva z mat izgledom 4.250 €  
Navigation 9.150 €

TEHNIČNI PODATKI	dolžina	d.v.č.	širina	ugrez	teža	izpodriv	kabine	voda	gorivo	jadra	motor	cena
<b>BAVARIA 40 S</b>	12,35 m	10,75 m	3,96 m	2,30 m	2.736 kg	8.140 kg	3	210 + 150 l	219 l	91,60 m <sup>2</sup>	27 KM	123.400 €
<b>JEANNEAU 409</b>	12,34 m	11,00	4,00 m	2,10 m	2.470 kg	7.450 kg	3	330 + 200 l	200 l	93,00 m <sup>2</sup>	40 KM	132.000 €
<b>FIRST 40</b>	12,58 m	/	3,89 m	2,45 m	/	7.900 kg	3	250 l	130 l	98,00 m <sup>2</sup>	40 KM	140.600 €
<b>DUFOUR 405E</b>	12,35 m	10,76 m	3,89 m	2,10 m	/	7.950 kg	3	360 l	200 l	93,00 m <sup>2</sup>	40 KM	154.000 €



### Bavaria 40 S

Po krajšem premoru spet bavaria, ki lastniku omogoča tekmovalno jadrnanje, tudi v okviru handicap formul. Preurejena notranjost, močno zmanjšana teža bodo ob več jadrnih in drugačnem podvođu poglobilni elementi za regatno uspešnost.



### Jeanneau 409

Prva iz serije hitrih potovalnih jadrnic Jeanneauja sicer ne nosi oznake I, a je vseeno hitrejša od sestrskih modelov in kot taka primerna tudi za regate. Premišljeno zasnovana na palubi in dopadljivo izdelana v notranjosti.



### Beneteau first 40

Beneteaujeva linija first je od nekdanj regatno tnaravnana. Od tu naštetih tekmič sicer ni najlažja, a ima največjo površino jader v veter in zelo veliko stabilnost. Premišljeno opremljena v notranjosti, čeprav za spoznanje manj razkošno.



### Dufour 405 E

Felciji projekti so zasnovani kot hitre potovalne jadrnice in tudi 405 E ni izjema. Dovolj velika površina jader to omogoča, prav tako druge tehnične značilnosti. Ob tem je tudi v notranjosti opremljena za udobna križarjenja.