

VIZIJA ZA PRESTIŽ

Morali smo potegnuti čak do Turske kako bismo otkrili što nudi najnovija bavarska jedrilica koja u potpunosti redefinira pomalo zaboravljenu seriju Vision namijenjenu individualnim vlasnicima; sudeći prema viđenom Nijemci su ovom suvremenom jedrilicom u tome i više nego uspješni te su sagradili brod koji će zabrinuti konkurenciju

napisao i snimio Vedran Rožić

Jedrilice najvećeg njemačkog, a vjerojatno i europskog škvera, Bavaria Yachts, u nas su uglavnom poznate kao neprikosnoveni vladari čarterskih flota. Tu i tamo nađe se pokojni stariji primjerak uređen kao vlasničko plovilo, a to su uglavnom jedrilice koje su odradile pet do deset godina čartera pa su ih sadašnji vlasnici povoljno kupili i potom uredili po svom guštu. U zapadnoj Europi ponešto je drugačije zbog mnogo manje količine čarterskih plovila, no ni među brojnijim vlasničkim krstašima Bavarije nikada nisu postale naročito popularne. Škver je zapravo prije šest-sedam godina pokušao snažnije ući na tržište vlasničkih jedrilica starom serijom Vision s malim deck-salonom, no s tri modela dužine 40, 44 i 50 stopa u tome i nisu postigli značajniji us-

pjeh. U tom tržišnom sektoru ostali konkurentski škverovi rade i više nego solidan biznis, pa ni Bavarci više nisu htjeli propuštati priliku za zaradu i bolju poziciju na tržištu. Uz to, djelomično su se htjeli riješiti i epiteja jeftinijih plovila za čarter, koji su se nekako automatski vezali uz tu marku. Stoga je prije nešto više od godine dana donesena prijelomna odluka da se serija Vision potpuno redefinira kako bi ponudila prave vlasničke jedrilice, moderne i kvalitetnije od dosadašnjih, te je prvi zadatak bio izrada projekta za model od 46 stopa. Zatim su, kako bi se zadovoljili visoki prohtjevi, u projekt i razvoj uključili klijenti iz cijele Europe, njih tristotinjak. U raznim radionicama detaljno su ispitana njihova očekivanja i želje te su na taj način dobiveni rezultati izravno

uključeni u razvojni proces nove Vision jedrilice. Napravljen je i internetski blog na kojem se moglo pratiti sve novosti vezane uz razvoj, izgradnju i porinuća modela, tamo su prikazane prve fotografije plovila te su se mogle dobiti sve informacije o seriji Vision.

Klasika ujedinjena s modernim stilom

Cijeli je ovaj projekt napravljen izuzetno studiozno, a gotova jedrilica konačno je krajem siječnja ugledala svjetlo dana na sajmu Boot u Düsseldorfu. Nedugo potom dobili smo službeni poziv od škvera Bavaria da dodemo u Tursku, u mjesto Alaçatı, kako bismo među prvima isprobali što nudi novo plovilo. Tijekom razvojnoga procesa nije samo nastavljena uspješna suradnja s Farr Yacht Designom, koji je zaslužan za odlične perfor-

manse i inženjerski dio projekta, već je započeta i nova suradnja s etabliranom engleskom kompanijom Design Unlimited koja je razvila dizajn interijera i eksterijera. Oni su, osim konceptijski vrlo zanimljivog plovila, uspješni ujedinili klasiku s modernim stilom, a uz to posebna je pažnja posvećena jedinstvenom konceptu kokpita i unutrašnjosti, potom jednostavnosti i lakoći rukovanja jedrilicom u plovidbi te novim proizvodnim načinima u procesu gradnje. Bavaria Vision 46 odlikuje se jedinstvenim, potpuno novim dizajnom s izduženim, uglađenim linijama koje plovilo daju posebnu eleganciju te ga odmiču miljama daleko od Cruiser linije. Tome pridonose i po tri velika prozora na svakoj strani trupa te ne previsoka, lagano zaobljena natkabina. Trup je kla-

sičan, bez popularnih uzvoja (chinova) pri krmu, što ne umanjuje suvremenost projekta. Kobilica je klasična perajasta, teška 3450 kg i gaza 2,14 m, a može se naručiti i pliča koja gazi 1,70 m i teži 3700 kg. List kormila je jedan, ali prilično duboko uronjen. Struktura trupa u potpunosti je nanovo razvijena te zadovoljava najviše standarde Germanischer Lloydja koji je plovilo certificirao za A kategoriju. U trupu postoji vrlo gusta mreža uzdužnih i poprečnih ojačanja koji jamče izrazitu čvrstoću i krutost. Osim toga, spremnici vode i goriva postavljeni su vrlo nisko, ispod poda kokpita, što poboljšava stabilnost. Za njihovu kontrolu, kao i kontrolu kaljuže, pumpi, cijevi i ostalog po podu potpalublja strateški su razmješteni in-spekcijski otvori.

Odmah se zamjećuje neobično velik broj prozora na natkabini: čak ih je deset, što jamči interijer bogat prirodnom svjetlošću. Testni je brod bio gotovo cijeli prekriven tikovinom, što izgleda odlično ali košta nemali iznos jer je u standardu tikovina samo na platformi i na svim klupama u kokpitu, dok se doplaćuje za tri opcije tikovine: na podu kokpita, na natkabini i na glavnoj palubi.

Neki novi kokpit

Kokpit ima zaista jedinstvene karakteristike koje 46-icu čine izuzetno lakom za upravljanje uz vrhunsku udobnost. Dva kola kormila omogućuju ergonomsku upravljačku poziciju bilo stojeći, bilo sjedeći, dok istodobno sve kontrole, za upravljanje motorom i kormilom kao i vinčevi, ostaju lako dostup-





Poprilično inovativan raspored interijera s dvije punopravne kabine i velikom kupaonicom čini se idealnim za duga krstarenja, a funkcionalnost povećava niz funkcionalnih rješenja; poboljšana kvaliteta izrade vidljiva je na prvi pogled

Bavaria Vision 46

Dužina preko svega	13,99 m
Dužina trupa	13,70 m
Dužina na vodnoj liniji	12,83 m
Širina	4,19 m
Gaz standardni/opcijski	2,14/1,70 m
Istisnina	12.300 kg
Spremnik goriva	210 l
Spremnik vode	580 l
Ukupna površina jedara	100/103 m ²
Genaker	148 m ²
I/J/P/E	17,2/4,79/16,71/6,05 m
Motor standardni	Volvo Penta D2-55 KS
Motor testnog plovila	Volo Penta D2-75 KS
Osnovna cijena	174.900 eura
Cijena testiranog plovila	320.000 eura

Zastupnici:
T.T.Y., Komenskega 12, 1000 Ljubljana, Slovenija;
tel.: +386 1 234 5370, mob.: +386 41 332 066,
e-mail: tomaz.kunaver@siol.com, www.tty.si

Yachtagentur Meltl, Ožujaska 5, 10000 Zagreb,
Hrvatska; tel.: +385 98 403 249,
e-mail: marin@yachten-meltl.eu,
www.yachten-meltl.de

ne kormilaru i ostalim članovima posade. Uz pomoć jedinstvenog upravljačkog sustava za jedra jedrilicom je posebno lako i jednostavno upravljati tijekom jedrenja, a skiper sve radnje može obaviti sam.

U prednjem dijelu kokpita nalazi se raskošni prostor za sjedenje s dvije asimetrično postavljene klupe koje velikodušno mogu ugostiti šest osoba, jednom L, a drugom I-oblika, između kojih su malo udesno pomaknuta vrata kabine. Uz lijevu se klupu lijep preklopni stol od tikovine lako iz niskog stolića pretvara u veliki stol za objedovanje, a osim toga spuštanjem na razinu klupe i postavljanjem dodatnog jastuka dobiva se raskošno sunčalište. Kokpit se također može zaštititi biminim tendom i sprayhoodom.

Na krmi preklopna platforma za kupanje s odvojenim odličnim ljestvicama omogućuje jednostavan pristup moru, a ingeniozno rješenje u vidu krmene klupice koja postaje držač za tuš omogućuje lako tuširanje bez držanja tuša. Pri otvaranju platforme iz gotovo okomita krmene zrcala podiže se dodatna stuba za lakši pristup kokpitu. Tu su i elegantna, pomalo sportska postolja kormila s nosačima instrumenata koji nisu preveliki, a na njih su ugrađeni i odlično pozicionirani rukohvati. Skiper pritom može sjediti s nogama oko kormila, pored ili iza kormila, a uvijek će mu biti nevjerojatno udobno.

To je dijelom i zbog toga što smo na testnom plovilu imali sve moguće jastuke za kokpit, njih čak 24, koji osim dvije glavne klupe, jastucima potpuno prekrivaju i krmenu klupu pa čak i ogradu za udobnije naslanjanje! To nema ni jedan drugi sličan brod, baš kao ni tako visoku udobnost i prilagođenost opuštanju na moru. Desna klupa osim toga skriva poklopac zaista ogromnog gavona u kojem je sjajan sustav za organizaciju spremnog prostora, a u gavon se ulazi i kroz kupaonicu. To je zapravo treća kabina za koju se može doplatiti, a uređna je i uređena gotovo kao prava kabina. Tu ima toliko prostora da stane sve što zamislite.

Na palubi su sve bokaporte upuštene za veću sigurnost kretanja i više mjesta za sunčanje, a od toga se njih devet otvara uz još dva otvoriva bočna prozora na natkabini. Svi prozori imaju sjenila, a oni koji se otvaraju i mrežice protiv komaraca. Na pramcu, ispod razine palube, smješten je električni vinč zajedno s upuštenim držačem sidra, a pristupa im se otvaranjem poklopca sidrenog gavona. Ograda je otvorena, no nema malog špiruna već je dodan bio i baštun za genaker, pa će ukrcaj ili iskrcaj preko prove biti zahtjevniji.

Brojne opcije jedara

Vratimo se u kokpit i pogledajmo ono najbitnije, opremu za jedrenje. Na krovu kabi-

ne centralno je pozicioniran jedan ručni vinč Lewmar 50 za do 6 podizača s pripadajućim stoperima, a može biti i električne izvedbe. Ispod ulaza u kabinu, pokriveno tikovom rešetkom, nalazi se praktično veliko spremište u podu kokpita za spremanje viška konopa. Četiri vinča za škote su 55-ice postavljene nadohvat ruke kormilaru, a osim škota genove njima se trimaju i škote njemačkog sustava glavnog jedra. Sva četiri bila su doplatne električne izvedbe, upravljana putem posebnog sustava Trim Control System, o kojem više nešto kasnije.

Jarbol je kvalitetan Seldenov, aluminijski s dva unazad zakošena križa, a krmeni štraj ima pomalo neuobičajeno jedno središnje hvatište, što je vrlo dobro te gotovo da ne smeta kretanju krmom. Takelaža je 9/10, dok su bočne sartije učvršćene na bok broda (chain-plates) što zanemarlivo malo otežava kretanje bočnim prolazima. Oputa se prema specifikaciji zateže neobično jako za jednog krstaša, no iz Bavarije tvrde da 46-ica ima veliku sigurnosnu marginu te da može podnijeti čak i veća opterećenja.

Ne preduge tračnice za škotu genove nalaze se upuštene u krov kabine, što također povećava sigurnost kretanja te ujedno omogućuje bolji kut jedrenja u orcu. Konopi su djelomično provučeni ispod palube, ali ne podizači kako je uobičajeno, već škote genove i

glavnog jedra. Glavno jedro je roll-mast full-batten izvedbe s vertikalnim letvama, ima odličnu formu, ali je nešto manje površine od standardnog glavnog jedra s lazy-jack sustavom (50 nasuprot 53 m²). Može se doplatiti i za električni sustav namatanja.

Jedra su odlična Elvstromova od dacron cross cut laminata. Genova je standardne izvedbe od 106% i površine 50 m², s roll-bubnjem Furlex 400S ispod palube. U popisu dodatne opreme postoji mnogo opcija vinčeva i jedara koja mogu biti raznih izvedbi, pa čak i sportskih radikalne izvedbe s vertikalnim letvicama, od različitih materijala poput high-tech laminata do EPEX membrane. Opcijski je i genaker površine 148 m² s „čarapom“ za lakše podizanje i spuštanje, te baštunom.

Brzo jedrenje za lijeve

Uz pomoć jedinstvenog opcijskog sustava, Trim Control System, omogućeno je da se Visionom 46 doslovno može jedriti na dodir gumba. Uz to ovaj sustav osigurava laku plovidbu s ograničenim brojem članova posade pa čak i samačko jedrenje. Naime, svim škotama, vinčevima i najvažnijim kontrolama jedara upravlja se uz pomoć dvije kontrolne ploče s prekidačima, a unatoč tome trimanje jedara teče glatko, baš kao i letanje ili viriranje. Autotack funkcija omogućuje potpuno



automatsko letanje bez potrebe za otpuštanjem ili zatezanjem jedara, što omogućuje i Garminov autopilot GHP 12 u kombinaciji sa spomenutim sustavom.

Jedrilicu smo pod jedrima isprobali po mirnom moru i laganom južnom vjetru od oko 7-8 čvorova u prostranom zaljevu gdje ljeti caruju windsurferi. Pri oštroj orci i kutu prividnog vjetra od 35-40 stupnjeva brzina se kretala oko 4,5 čv, a laganim pojanjem do 60 stupnjeva i slabljenjem vjetra za nepuni čvor brzina nije pala već se popela do punih 5 čv. Pri kutu od 90 stupnjeva, ali i slabijem vjetru od 5,5 do 6,5 čv brzina je pala na 3,5 do 4,3 čv, a daljnjim slabljenjem vjetra i pojavom do 120 stupnjeva spustila se na 3 čv. To su lijepi rezultati za vlasničku jedrilicu, što znači da je Farr ponovo odradio odličan posao, kao i Peter Meyer iz tvrtke Boa-



Jedinstvene karakteristike palube te nevjerojatno udoban kokpit s asimetrično postavljenim klupama, uz sustave električnog trimanja jedara i manevriranja uz pomoć džojstika, čine plovību Visionom 46 zaista jedinstvenim iskustvom

tyard Solutions koji je radio fino završno podešavanje snasti. Genaker nismo imali priliku podići.

Vision 46 u plovību jako lijepo sluša kormilo i promptno reagira na svaki refulić koji naočigled ubrza plovilo za čvor do dva. Zbog toga smo zaželjeli da je bilo više od 10 čvorova vjetera jer bi brzine prema polarnom dijagramu bile iznenađujuće visoke. Na to, nažalost, nismo mogli utjecati. Zato smo pri povratku u marinu izmjerili brzine koju pruža Volvo od 75 KS (u standardu je Volvo od 55 KS) u overdrive načinu rada, te smo ostali zapanjeni vrijednostima. Već na minimumu od 700 o/min to znači 3.4 čv, a na samo 1250 o/min dostiže se punih 5 čv. Najugodnije je krstariti pri 1750-2000 o/min kada se brzina kreće od 7.5 do 8 čv, a oni kojima se žuri mogu komotno ploviti i brzinom od čak 9 čv pri 2500 o/min. Maksimum od 9.5 čv dostiže se pri 3000 o/min.

Zanimljivo je te zahtijeva određeno privikavanje upravljanje ručicom gasa motora koja je ujedno džojstik za kontrolu sustava za manevriranje u lukama, Dock Control System. To je sustav upravljanja plovilom projektiran posebno za ovu jedrilicu, a podsjeća na neke već viđene sustave koji također koriste džojstik za manevriranje. Međutim, ovaj je sustav ipak po nečemu poseban, a to je da,

osim naravno motora sa saildrive pogonom, ima dva potisnika, pramčani i krmeni. Manevriranje u lukama njime postaje vrlo nezahtjevan manevar koji će i manje vični nautičari izvoditi s osmjehom na licu, a sve radnje mogu se pratiti i na ekranu plotera Garmin GpsMap 4008, što ga čini najsigurnijim sustavom na tržištu.

Interijer podređen udobnosti

Ispod palube Vision 46 nudi izvanrednu prostranost i udobnost smještaja na plovilu. Salon je izuzetno svijetao i prozračan zahvaljujući već spomenutom velikom broju prozora, a djelomično to je i zasluga više nego inovativnog rasporeda potpalublja u potpunosti podređenog dugačkom opuštenom krstaranju te inteligentnih rješenja. Pramčana i krmena kabina smještene su tradicionalno, dok je središnji dio trupa sa salonom, kuhinjom i kupaonicom riješen zanimljivo, ali vrlo funkcionalno.

Naime, velika kuhinja smještena je lijevo od ulaza te se sastoji od dva dijela, gotovo kao na jedrilicama sa središnjim kokpitom, dok je salonski dio izveden klasičnije s klupom L-oblika na desnoj strani te dodatnom uzdužnom klupom u koju je ukomponiran navigacijski kutak za koji bismo očekivali da je nešto velikodušniji i ugodniji. Već smo spo-

menuli da je moguća i druga krmena kabina na mjestu velikog spremišta te se u nju ulazi kroz kupaonicu, a može se odabrati i dodatna manja kupaonica u pramčanoj, vlasničkoj kabini.

Testni je model bio uređen u mahagoniju uz svjetlobež presvlake, bijele stropne obloge i klasične mornarske podnice, što je osiguralo ugodnu i toplu atmosferu, a prema uobičajenom obrascu škvera mogu se odabrati još dvije boje drveta, hrast i tikovina, dvije tamnije podnice te osam dodatnih materijala za presvlake. Naočigled je vidljiva bolja kvaliteta završne izrade interijera, pa ni izbitljiviji nautičari neće moći naći neku veliku zamjerku. Mogli bismo reći da je to prva prava luksuzna jedrilica iz ovog velikog njemačkog škvera, s profinjenim štihom koji je daleko iznad klasičnih Cruiser plovila.

U salonu se nalazi stol na čvrstoj električnoj nozi koji spuštanjem postaje stolić za kavu ili tvori dodatni dvostruki ležaj za goste (190x140 cm). Odlično je rješenje što se za objedovanje uz stol dva sjedeća dijela klupe s lijeve strane vade iz ležišta te postaju taburei koji se uglavljaju na predviđena mjesta uz stol. U kuhinji oduševljava izdvojeni sudoper, kao i hladnjak kapaciteta čak 80 litara s dva načina otvaranja, odozgo i bočno. Tu je i plinski štednjak, a može biti i opcijski elek-

trični ako na brodu postoji generator koji smo mi imali. Iznad sudopera je mjesto predviđeno za sušilo za posuđe, a tu se može ugraditi i aparat za espresso kavu, ledomat ili hladnjak za pivo.

Posvuda u unutrašnjosti visina iznosi minimalno dva metra, osim iznad kreveta. Sve kabine imaju velik broj ormarića, spremišta i polica, a u vlasničkoj je vrlo lijepa polica za knjige iznad uzglavlja kreveta. To je king-size krevet dimenzija 210x160 cm otočnog tipa s pristupom s tri strane, što je vrlo praktično, a ima i izvrstan madrac. U toj je kabini i funkcionalno spremište za čak šest pari obuće u podu te lijepi stol za šminkanje s tabureom koji se jednostavno uglavljuje u dva predviđena položaja. Druga kabina opremljena je s dva velika odvojena kreveta, no umetkom se mogu spojiti u zaista ogroman dvostruki ležaj, dimenzija čak 200x200 centimetra.

U spremištu, koje je nešto manje od druge kabine, posebno nas se dojmio ormarić za alat s držačima, a tu je i stuba za ulaz/izlaz iz kokpita te odlična prilagodljiva rešetka za organizaciju stvari. Prolaz u spremište kroz potpuno odvojenu tuš-kabinu kupaonice već je viđeno, ali izvrsno rješenje koje neće umanjiti njezinu udobnost u slučaju da je opremljena kao kabina za goste.

Svuda po interijeru postavljen je velik broj rasvjetnih LED svjetala. Testno je plovilo imalo opcijsko grijanje s dva grijača i dobro postavljenim otvorima. Klima-uređaj nismo imali, no i za njega je također moguće doplatiti. Posebno nam se svidio vrlo velik ormarić za vino u salonu, a ne bi bilo loše da se može i hladiti. Zgodna je i opcija integriranog muzičkog sustava Fusion s iPod-dock uređajem i zasebnim namještanjem u svakoj kabini te u kokpitu, kao i dodatna dva LCD televizora, smještena u salonu i vlasničkoj kabini.

Iako se Bavaria specijalizirala za gradnju visokoserijskih plovila, kod modela Vision 46 uvjerali smo se da je kvaliteta izrade na mnogo višoj razini nego ranije, a i u plovību su karakteristike iznenađujuće dobre. To znači da su u škveru uspjeli u svojoj namjeri da tržištu ponude odličan vlasnički brod, uz to vrlo udobne palube i interijera, velike funkcionalnosti i inovativnih rješenja, te jednostavan za upravljanje. Osnovna cijena od 174.900 eura bez davanja potvrđuje Bavarijinu filozofiju povoljnih plovila, dok se cijena testiranog modela uz brojne opcije popele do već prilično visokih 320.000 eura. No, vjerujemo da se i za manje od 250.000 eura može složiti solidna konfiguracija, što je još uvijek dobra ponuda.

