



POTOVALNA JADRNICAZ VELIKO ZAČETNICO

besedilo Uroš Gabrijelčič in Julijan Višnjevec • foto Uroš Gabrijelčič

Bavaria vision 42

Niz jadrnic z oznako bavaria vision se je lani obogatil z najnovejšo bavario 42 vision. Ne glede na to, kakšni so razlogi, ki so vodili lastnike nemške tovarne k prenovi njihovih jadrnic z oznako vision, dejstvo je, da so trgu ponudili zelo privlačno jadrnico, ki se močno razlikuje od njihovih jadrnic z oznako cr (cruiser).

Gre torej za prenovu serije, ki so jo v Bavarii uvedli leta 2006. Takrat so trgu ponudili tri modele, B vision 40, 44 in 50. Prva je prišla na vrsto bavaria 44 vision, ki jo je za nas testiral Matija Gorjan. Za osvežitev spomina nekaj stavkov iz uvodne misli:

Po sledih modnih in tržnih trendov je tudi Bavaria ponudila novo serijo jadrnic s povečano, predvsem pa povišano prostornino. Sledili so trendom tako imenovanih privzdignjenih salonov (raised saloon, deck saloon ...). Na Bavarskem so se odločili, da jih trgu predstavijo pod imenom »vision«. Pošteno preoblikovane jadrnice so po-

nudili v treh velikostih, 40, 44 in 50 čevljev. »Gre za splošne trende po večjih volumnih. Zasedimo jih tudi v avtomobilski industriji, kjer kupci vedno bolj posegajo po tako imenovanih enoprostorcih. Tako se tudi na barkah ljudje bolje počutijo v večjih in svetlejših prostorih z višjim stropom in boljšim razgledom po okolju,« nam je povedal Japec Jakopin.

Bavaria Yachtbau, ki si je sloves pridobila predvsem po zaslugi udobnih jadrnic za križarjenje, zelo primernih za oddajanje, je v svoji bogati zgodovini tu in tam skrenila z dokaj ozko začrtane smeri in je trgu ponudila tudi drugačno vrsto jadrnic, na primer potovalno-tekmovalnih.

Bavaria 42 vision lahko s pomočjo parasailorja pluje tudi brez posadke.

Spomnimo se njihove serije bavaria match. No, uvedba novega niza vision je bila v resnici pogojena s potrebami trga po še bolj prostornih plovilih s kakšno dodatno dimenzijo udobnosti.



V tem smislu je bila uvedba serije vision res njihov odgovor na različne vrste jadrnic s privzdignjeno kabino. Vendar pa obrat v to smer praviloma ne pomeni boljših jadralskih lastnosti, če seveda pod tem razumemo več hitrosti pod jadri. No, pri Bavarii se je zgodilo prav to; jadrnice z oznako vision so s svojimi osnovnimi podatki nakazovale prav to, več hitrosti pod jadri. Tako Matija Gorjan zapiše: »... preoblikovani trupi in povečana površina jader pa naj bi zagotovili večjo hitrost jadrnic. Proizvajalec jih celo uvršča v kategorijo "performance cruisers"...«

No, tu smo bili res priča paradoksu, da so bila namreč plovila, ki naj bi bila počasnejša od njihovih jadrnic z oznako cruiser, hitrejša, vsaj po definiciji. Ko sem se tedaj z gospodom Japcem Jakopinom o tem pogovarjal, je bil njegov komentar razmeroma kratek in jedrnat: »Tako je želel lastnik tovarne ...«

Kakor koli je že bilo takrat, dejstvo je, da so se jadrnice z oznako vision prijele in ostale na trgu, še več, po šestih letih doživljajo prenavo in to, kakor jo vidimo mi, dokaj uspešno. O tem nas je aprila prepričevala nova bavaria vision 42.

Pod palubo

Pod palubo se po štirih stopnicah spustimo dokaj globoko v prostor, ki je visok, svetel in zračen ter zelo razgiban. V prvem delu je nekakšen predprostor, kjer je na desno stena toaletnega prostora, levo pa prvi del dvodelno urejene kuhinje. Pred nami je osrednji salon, ki je v levem delu namenjen tudi navigacijskemu kotičku.

Desni del salona zavzema v L oblikovana dokaj široka in udobna oblazinjena klop (201 x 67 cm), pred njo pa je kvadratna preklopna mizica (63 x 63 cm). Nad naslonjali so po vsej dolžini omarice, dve pa sta še nad njimi. Vmes je polica in nad njo podolgovato okno, ki se ne odpira. Veliko odlagalnega prostora je povsod pod blazinami osrednje klopi, priročen pa je tudi predalčnik ob koncu klopi.

Levo stran salona v dolžini 180 cm zavzema vzdolžna oblazinjena klop, katere srednji del ima dvojno funkcijo. Gre namreč za mizico (61 x 63 cm), ki jo lahko spustimo na raven klopi in pokrijemo z blazino, lahko pa jo dvignemo v 'delovni' položaj in uporabimo kot navigacijsko mizico. Sistem je preprost, preobrazba hitra, upati pa je le, da bo



foto 1: Prostornost svetle notranjosti je izjemna in ponuja razkošje sorodno manjše počitniške hišice.

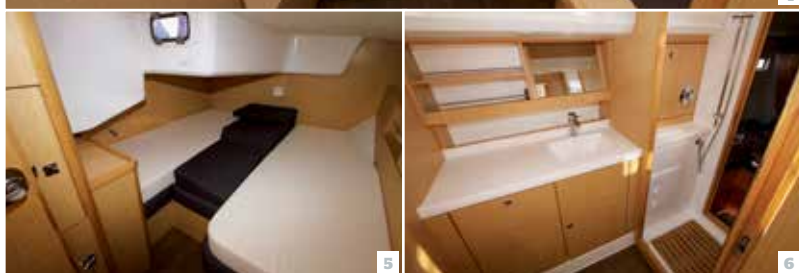
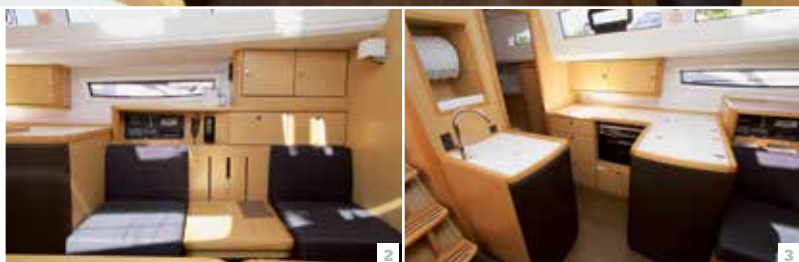
foto 2: Navigacijski kot je vključen v salon, navigacijska mizica pa pomična, zato ponuja večnamensko uporabo.

foto 3: Kuhinjski blok je dvodelen in urejen s smiselno porazdeljenimi elementi. Po našem mnenju je najbolj posrečena od sicer vrste dobrih rešitev na barki.

foto 4: Sprednja kabina ima poleg vseh pričakovanih elementov še pisalno mizico, a le v primeru, da se odrečete drugemu toaletnemu prostoru na barki.

foto 5: Kabina pod kokpitom je samo ena, a zelo prostorna in razgibana. Namestitev dveh vzporednih ležišč, ki ju lahko spremenimo v eno, je posrečena rešitev.

foto 6: Dvodelen toaletni prostor ne bi bil nič posebnega, če ne bi imel dostopa do shrambe, ki se nahaja pod kokpitom tam, kjer je ponavadi druga krmna kabina.





deloval dolgo in brez težav. V tem delu salona so štiri omarice, en del pa je namenjen navigacijskemu kotičku, kjer je osrednja električna stikalna plošča.

Bavaria 42 je zasnovana kot lastniška jahta in je zato na voljo samo v dvo-kabinski različici, vendar pa ima kupec možnost izbirati med enim oziroma dvema toaletnima prostoroma. Testirana jadrnica je bila opremljena samo z enim, kar je blizu našim pogledom na tovrstno rešitev, je pa seveda prav, da imajo kupci možnost alternativne izbire.

Dve spalni kabini sta torej na voljo posadki, pri čemer je sprednja prostornejša in zato udobnejša, pa še daleč od dogajanja v kokpitu je, da hrupa motorja, ki je pri krmnih kabinah večji, sploh ne omenjamo.

Že predprostor sprednje kabine je tako velik (150 x 108 cm), da so vanj poleg dveh kombiniranih garderobnih omar zlahka umestili še mizico, ki jo bomo lahko uporabili v različne namene: morda bomo nanj namestili računalnik in prostor preuredili v improvizirano pisarnico, morda pa jo bomo prepustili njej, da jo bo uporabila v lepotilne namene. Drugi namen seveda ne izključuje prvega in nasprotno, bo pa mizica, ki ji pripada pomičen se-

dež, uporabna tudi v kakšne druge namene. Prostorni garderobni omari nista edini odlagalni prostor, saj ima kabina ob dnu še nišo, opremljeno s polico, ob boku pa še (žal prenizko) vzdolžno polico, ki bo tudi za silo uporabna. No, pričakovano je veliko skladišnega prostora pod dvojnimi sredinsko nameščenim ležiščem. Dosegljivo je od zgoraj, vendar moramo najprej umakniti blazini. Praktičnejša rešitev bi bil izvlekljiv predal, ki se je v zadnjih letih 'udomačil' kot rešitev za vrste problemov.

Prostornost kabine poudarja velika stojna višina, ki znaša kar 203 cm, veliko število oken, od katerih se bočni sicer ne odpirata, pa daje obilo sve-

Dvodelno urejen kokpit je asimetričen in sicer zaradi zamaknjene vhoda v kabino. Takšna namestitvev omogoča v L oblikovano klop, ki jo je mogoče skupaj s pomično preklopno mizico spremeniti v dvojno ležišče.

Dostop do motornega prostora od spredaj je nekoliko ozek, je pa res, da je ta del zelo lepo dosegljiv tudi s strani.

tlobe, pa tudi zraka, kajti vsa tri stropna okna se odpirajo. Je pa treba upoštevati, da v primeru namestitve drugega toaletnega prostora eno od oken pripada njemu. Dvojno ležišče je več kot udobno (202 x 152 cm), opremljeno je z bralnima svetilkama, ena takšnih pa je tudi ob mizici.

Druga kabina je nameščena z leve strani pod kokpitom in je sicer manjša od prve, a še vedno nadpovprečno velika. Že predprostor je velikodušno odmerjen (120 x 60 cm), tako da je dostop do dveh ležišč dokaj lahek. Po navadi imamo v tem prostoru dvojno ležišče, tu pa gre za dve ležišči, ki ju med seboj loči oblazinjen del (širina 50 cm), ki sicer tudi lahko povezuje obe ločeni ležišči. Obe dostojnih mer (74 x 200 cm oziroma 79 x 200 cm), kar so konstruktorji dosegli tako, da je drugo ležišče močno pomaknjeno proti sredini. Z višino nad ležiščem (65 cm oziroma 95 cm) so dosegli, da prostor ni klavstrofobičen, ugodno počutje pa še povečujejo tri okna, od katerih se dve odpirata. Kar 5 stropnih svetilk in še dodatne bralne poskrbijo za prepričljivo umetno osvetlitev. Poleg kombinirane garderobne omare še nekaj polic in omarica nad motornim prostorom skrbijo za odlagalne prostore.



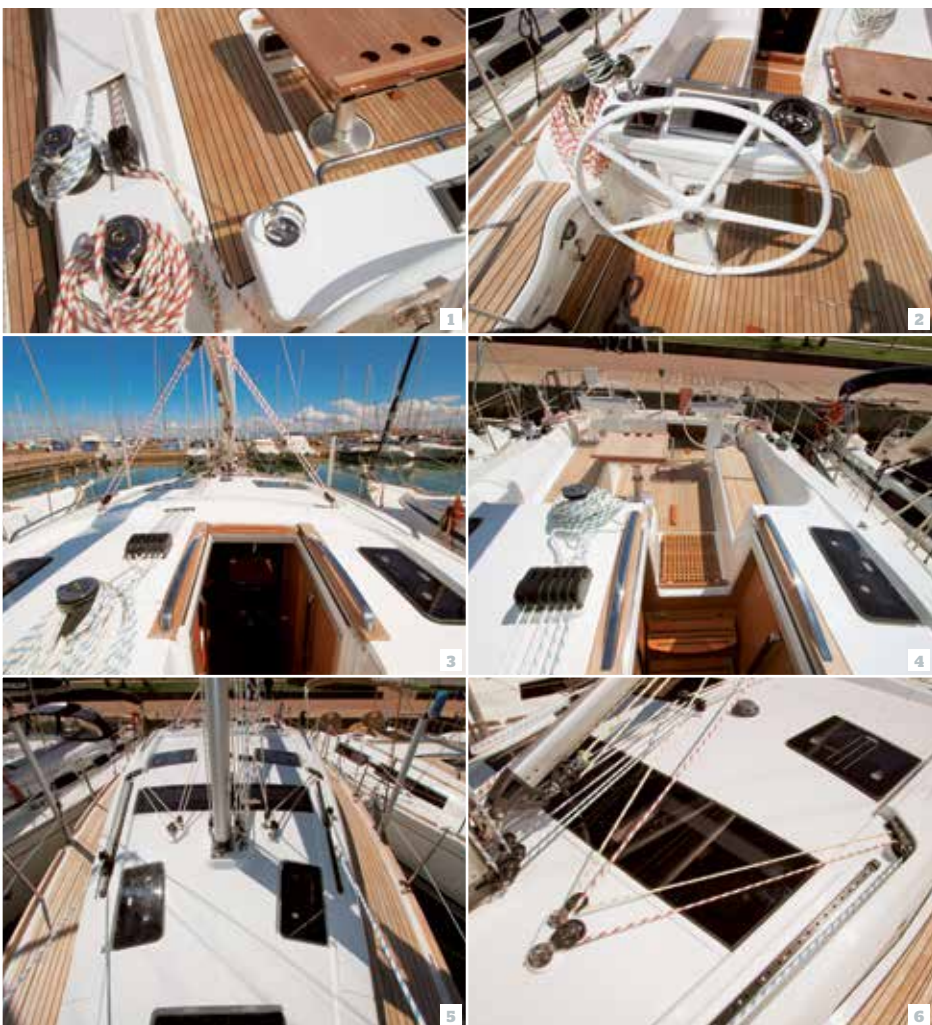


foto 1: Vrvi so do obeh vitlov v kokpitu lepo speljane pod pokrovom.

foto 2: prostora za krmarja je za krmilom več kot dovolj, prav tako kot površin za namestitve instrumentov. Da je GPS ploter v soncu bolj slabo viden, pa je splošno znana pomankljivost.

foto 3: Namestitev škode na kabini palube je pri te vrste jadrnic pričakovana.

foto 4: Pogled na kokpit z druge perspektive kaže, da je tudi ta element barke zelo prostoren, sredinski prehod pa nemoteč.

foto 5: Vgreznjena okna položne palube omogočajo tudi poležavanje, ne da bi pri tem pretirano motili manevrov.

foto 6: Le del vrvi je speljan pod pokrovom, vendar to ni moteče, saj se ta del oken ne odpira, ampak je namenjen samo osvetljevanju notranjosti.

ureditve, pač pa tudi narekuje drugačno oblikovanje kokpita v njegovem osrednjem delu. Zdaj obe klopi v osrednjem delu kokpita nista več vzdolžni, ampak je leva oblikovana v obliki črke L. To pa dovoljuje takšno namestitev preklopne mizice, ki omogoča, da jo uporabimo tudi kot del klopi, če jo spustimo na njeno raven. Tako dobimo nekakšno dvojno ležišče, namenjeno sončenju. Takšno rešitev smo že videli, tudi pri Bavarii, in zdi se, da je naletela na dober odziv pri kupcih. Ne glede na to, kako je mizica postavljena, pa je prehod po barki sproščajoč, tudi sedva po zaslugi dveh krmilnih koles, vpetih na samostojnih konzolah. Dvodelnina ureditev kokpita se zaključuje s krmno klopjo, ki je sicer del krmne zapore in jo lahko uporabimo tudi kot krmno kopalno ploščad. Po zaslugi teh rešitev je prostora za posedanje več kot dovolj, kopalna ploščad pa se tudi zdi uporabna in praktična. Mnogim bo seveda tudi všeč, da je mogoče kokpit v celoti zapreti, kar je nedvomno prednost pri posadkah, ki vključujejo tudi otroke.

Ker je vpetje škode na strehi kabine za vhodom v podpalubje, je nekaj vrvi manj v kokpitu, kjer je največji del opreme skoncentriran okoli dveh parov vitlov v krmnem delu kokpita. Ureditve ne prinaša bistvenih novosti, ampak preizkušene lastnosti z vsemi prednostmi in pomanjkljivostmi vred. Slednje za jadrnico, ki je izrazito namenjena križarjenju, niso niti pomembne (vpetje škode na kabini), sicer pa se je med plovbo izkazalo, da je bavaria 42 vision lahko vodljiva jadrnica z dovolj opreme za popoln in učinkovit nadzor. Sicer pa več o tem v naslednjih vrsticah.

Kuhinjski blok je dvodelni: večji del je oblikovan v obliki črke L in je nameščen ob boku, njemu pa je dodan še samostojen krak, ki je prislone ob steno krmne kabine. Skupaj tvorita uporaben prostor, prehod med njima pa služi tudi kot hodnik, ki vodi v krmno kabino. Rešitev je simpatična, prostora za vse potrebne elemente pa več kot dovolj. Velike in razgibane so tudi delovne površine, dovolj je omaric in predalov. In če se bo zgodilo, da bo prostora za hrano ali pijačo primanjkovalo, si boste lahko pomagali s prostorom pod podnicami, ki bodo tudi primerne za skladiščenje. Kuhinjski blok je dovolj zračen, tudi zaradi okenca, ki se odpira nad trojnim kuhalnikom s pečico. Prepričljivo velike so tudi hladilne prostornine, ki so deloma dosegljive z vrha, deloma s strani. Bočna okna kabine se sicer ne odpirajo, vendar za zračenje poskrbijo stropna okna. Tu pa je še stropni ventilator, ki bo prav prišel v slabem vremenu.

Višina v osrednjem delu podpalubja se giblje od 202 do 206 cm, kar je seveda nadpovprečno veliko za jadrnico teh dimenzij.

Toaletni prostor je dobil svoje mesto ob vhodu v kabino ob desnem boku in je dvodelen, z ločenima straniščem

in prho. Oprema je seveda standardna, zračenje izvrstno, prostora pa dovolj tudi za mokra oblačila. Dodatna vrednost pa je možnost, ki jo ponuja ureditev, namreč dostop do tistega dela barke pod kokpitom, kjer se navadno nahaja krmna kabina oziroma skladišče. V našem primeru torej samo skladišče, vendar tako veliko, da je podobno že majhni, priročni delavnici. Zlahka si jo bo mogoče urediti tako, da boste tam hranili veliko tega, kar potrebujete, pa je po navadi v napoto.

Notranja oprema in izvedba iz lesa svetlih tonov sta dokaj daleč od videza nekdanjih bavarij in to je mišljeno v pozitivnem smislu. Vision 42 je oblikovana po sodobnih merilih, osnovno vodilo arhitektov pa je bilo udobje pod palubo in, kot bomo videli pozneje, seveda tudi nad njo.

Na palubi

Ker zunanja ureditev, predvsem kokpita, vpliva tudi na notranjo, je treba takoj povedati, da je bila takšna ureditev dvodelnega kuhinjskega bloka, kot smo jo opisali, možna predvsem zato, ker je vhod v kabino na palubi pomaknjen v desno od sredine, kjer se po navadi nahaja. Takšna asimetrična postavitev pa ne omogoča drugačne notranje

“NOTRANJA OPREMA IN IZVEDBA IZ LESA SVETLIH TONOV STA DOKAJ DALEČ OD VIDEZA NEKDANJH BAVARIJ IN TO JE MIŠLJENO V POZITIVNEM SMISLU. VISION 42 JE OBLIKOVANA PO SODOBNIH MERILIH, OSNOVNO VODILO ARHITEKTOV PA JE BILO UDOBJE POD PALUBO IN, KOT BOMO VIDELI POZNEJE, SEVEDA TUDI NAD NJO.

Na plovbi

Na testno jadranje smo se z bavario 42 vision odpravili opremljeni z osnovnimi jadrni in z neke vrste špinakerjem, ki se imenuje parasailor. O slednjem več v posebnem članku.

Jadrnica, ki v marini izstopa z nekoliko povišano kabino in razmeroma visokimi boki (freebord), je bila videti med plovbo elegantnejša, predvsem

pa presenetljivo hitra. Veter nam je bil naklonjen, saj ga je bilo za dobrih 12 vozlov, to je dovolj za navijalno glavno jadro in flok. Preizkusili smo več različnih kotov in pri tem namerili naslednje hitrosti: med plovbo ostro v veter (od 35 do 40 stopinj) smo dosegli 6,1 vozla, ob nekoliko popuščenih jadrih pa ob kotu 50 stopinj 6,7 vozla. Ko se je veter okrepil na 12,8 vozla, smo ob kotu 90 stopinj pluli s 7,1 vozla hitrosti. Glede na konfiguracijo in površino jader so to za 9 ton težko jadrnico odlični rezultati, ki kažejo, da je nova vision 42 ostala enako hitra, kot je bila.

Ker smo bili med testno plovbo opremljeni tudi s parasailorjem, smo bili dobro pripravljene tudi na jadrane s krmnimi vetrovi. Da bi ugotovili lastnosti tega, sicer Slovencem manj znanega jadra, smo poleg navijalnega sprednjega jadra zvilili tudi glavno jadro. Samo s parasailorjem smo pluli v zelo različnih kotih, od čiste kreme (180 stopinj), preko polkrme (135 stopinj), do boka (90 stopinj) in celo zelo laške orce (70 stopinj), kjer se nam je že začel podirati, a smo ga z obratom od vetra spet hitro napolnili. Hitrosti so bile zelo spodbudne, zlasti pa je bila navdušujoča preprostost upravljanja s tem jadrom, čeprav ni povsem brez posebnosti in 'trikov', ki jih je treba poznati. Plovba z vetrom v krmo je bila pričakovano prepro-



sta - nekaj časa je bavaria jadrala celo brez pomoči posadke, a s pomočjo avtopilota - hitrost 5,2 vozla je bila večja, kot smo pričakovali. Ko smo kot povečevali, se je seveda večala tudi hitrost, ki je z vetrom v bok (od 80 do 90 stopinj) dosegla več kot 7 vozlov in to, kot rečeno, brez glavnega jadra. Krma je bila po pričakovanju preprosta in s hitrostjo 5,2 vozla smo jo lahko zaupali kar avtopilotu. Parasailor se je do polovice zrušil, a vendar še vseeno ni zatresel. S kratkim popravkom krmila smo vrnili jadro na svoje mesto in plovba je bila ponovno mirna in prijetna. Pri kotu od 80 do 90 stopinj smo ponovno dosegli hitrost preko 7 vozlov in to brez glavnega jadra. O plovlji na motor po navadi ne zapišemo kaj bistveno novega, tokrat pa je treba omeniti, da smo lahko preiz-

kusili lastnosti novega trikrakega propelerja Gori. Ta nam namreč v prestavi »overdrive« in pri enakih vrtiljajih omogoča za skoraj 2 vozla višjo hitrost. V Valu smo o tem sicer že pisali in poudarili, kako lahko v določenih pogojih pri potovalni hitrosti privarčujemo celo do 30 odstotkov goriva! Sicer pa se je jadrnica med plovbo izkazala kot zelo lahko vodljiva in dovolj gibčna, tako da bočni potisnik, s katerim je bila opremljena, ni bil potreben.

Sklepna misel

Nova bavaria 42 vision je zelo vabljiva potovalna jadrnica nove generacije. Z razporeditvijo, ki na palubi sledi sodobnim trendom, in z opremo, s katero je mogoče barko obvladati tudi z maloštevilno posadko, je kot nalašč za družinska križarjenja. Njena notranja razporeditev ponuja toliko prostornosti, da se nam zdi, kot bi se nahajali v kakšnem manjšem apartmaju ob morju. Na voljo je samo v dvokabinski različici, kar jo jasno uvršča med izrazito lastniške barke. Veliko dobrih rešitev samo nadgrajuje notranjost, ki je zelo svetla in zračna. Ob vsem tem je tudi novinka obdržala eno od lastnosti sestrskih bark, zelo privlačno ceno. In ker smo zgoraj zapisali, da je tudi pod jadri dovolj hitra, bo pohval na njen račun najbrž kar dovolj. □

TEHNIČNI PODATKI

	Bavaria vision 42	Jeanneau 41DS	Delphia 40.3
Dolžina	12,50/12,80 m	12,34 m	12,35 m
D.V.Č.	11,40 m	11,98 m	11,95 m
Širina	4,05 m	3,99 m	3,94 m
Ugrez	1,52/2,07 m	2,30 m	2,27 m
Balast	2.450 kg	2.125 kg	8.600 kg
Izpodriv	9.800 kg	7.860 kg	2.760 kg
Voda	210 l	330 l	320 l
Gorivo	210 l	200 l	200 l
Št. kabin/ležišč	2/4 + 2	2/4 + 2	2-3/4(6) + 1
Jadra	88 m ²	66,70 m ²	63,6 m ²
Motor	40 KM	40 KM	55 KM
Cena	139.900 €	n. p.	n. p.

NIVO HRUPA & HITROST PLOVBE Z MOTORJEM

Part	62	67	69	59	63	69	54	57	63	63	67	72	5,2	6,7	8,1
KOKPIT															
SALON															
P. KABINA															
K. KABINA															
HITROST															

BAVARIA VISION 42

Nova bavaria 42 vision je zelo vabljiva potovalna jadrnica nove generacije. Z razporeditvijo, ki na palubi sledi sodobnim trendom, in z opremo, s katero je mogoče barko obvladati tudi z maloštevilno posadko, je kot nalašč za družinska križarjenja. Vse to ob še vedno izjemno konkurenčni ceni.

JEANNEAU 41DS

Nova jeanneau 41DS ponuja v okviru sorodnega koncepta dve ali tri kabine in bolj klasično ureditev. Z znanimi rešitvami salona, ki vključuje tudi navigacijski kot, nadaljuje tradicijo prostornih, lepo oblikovanih in solidno izdelanih jadrnic, ki so slej ko prej namenjene križarjenju. Jahta ima tudi nekaj manjših jader kot bavaria vision.

DELPHIA 40.3

Poljska Delphia se je leti uveljavila z vrsto uspešnih projektov, pa ne le jadrnic, ampak tudi motornih plovil. Po videzu sodi njihova 40.3 med jadrnice nove generacije s povišano kabino, čeprav ne gre za izrazit DS. Je pa tudi pri tej jadrnici vse podrejeno prostornosti in udobnosti, medtem ko je jadrnalna stran manj naglašena.

NOTRANJI RAZPRED IN PALUBA

IZ SPISKA DODATNE OPREME

Paket smart sailing: 12.990 €; Paket comfort: 11.250 €; Paket trim control: 8.560 €; Paket genaker: 4.400 €; Paket navigation: 11.700 €

www.bavaria-yachtbau.com

42 junij 2013 • www.val-navtika.net



FOUR WINNS®

www.as-boats.si



Novi S 215 Sundowner

H 180 RS



S 265



V 275



www.colbac-gumenjaki.si
info@colbac-gumenjaki.si
Tel: 041/615-850

AQUA ROYAL in REMUS - največ za vaš denar! Zaplujte s plovili - BRAVO YACHTING

AQUA ROYAL - 550 CRUISER



Dolžina: 5,45 m
Širina: 2,15 m
Teža: 600 kg
Max. št. oseb: 5
Max. moč motorja: 90 KM
že od **9.990 EUR**

Najem plovil - Charter za najzahtevnejše:

- 1 | Nudimo vam najem plovila na celotni Jadranski obali ter Sredozemlju
- 2 | Prevoz in predaja plovil brez dolgega čakanja
- 3 | Atraktivna flota jadrnic in motornih plovil
- 4 | Brezplačno članstvo v Bravo yachting klubu

Prodaja in odkup plovil:

- 1 | Gotovinski odkup rabljenih plovil.
- 2 | Pomoč in svetovanje pri nakupu ter registraciji novih in rabljenih plovil.

Zastopnik za plovila AQUA ROYAL in REMUS BOATS v Sloveniji, Hrvaški, Srbiji, Bosni in Hercegovini, Črni gori ter Makedoniji.

BRAVO INTERNATIONAL d.o.o.,
Hermankova ulica 3
2000 MARIBOR



041 610 702
info@bravo-yachting.com

Največja izbira rabljenih plovil na:
www.bravo-yachting.com



Fotografije so simbolične, pridržujemo si pravico do sprememb.