



Napredak u novom ruhu

PREDSTAVLJANJEM NOVE SERIJE CRUISER NAJVEĆI NJEMAČKI ŠKVER ODLUČIO JE OZBILJNO SE OBRAČUNATI S RAŠIRENIM SHVAĆANJEM DA SU JEDRILICE BAVARIA NIŽE KVALITETE ZBOG POVOLJNIJE CIJENE; TESTIRALI SMO CRUISER 41 I PROVJERILI U ČEMU JE TAJNA

napisao i snimio **Vedran Rožić**

Pomalo neuobičajeno, sredinom ljeta, Bavaria nas je pozvala u Almere, u okolicu Amsterdama, da iskušamo čak dvije nove jedrilice, Cruiser 37 i 41.

Nakon Cruisera 33, koji smo testirali prošle jeseni u Italiji te koji je bio prvi novi model ove serije, očekivali smo predstavljanje i zamjenu za ostale članove obitelji Bavaria. Ubrzo je uslijedila premijera Cruisera 56, a ove godine svjetlo dana ugledala su još tri modela, Cruiser 37, 41 i 46. Ostalo je još obnoviti jedrilicu od 50 stopa koji će se, logično, zvati Cruiser 51, što je bio princip po kojem su ime dobivali i ostali modeli. On će vjerojatno premijerno biti izložen na sajmu u Düsseldorfu, ako ne i ranije, a već se može naručiti. Time će Bavaria kompletirati obnovu serije Cruiser u samo 14 mjeseci, što je vjerojatno rekord u branši. Zamijeniti čak šest modela novima u tako kratkom periodu zvuči gotovo nevjerovatno, no kada vrijedni Nijemci zasuču rukave, sve bude moguće. Ipak, posao im je znatno olakšala činjenica da se ne radi o potpuno novoprojektiranim modelima, iako bi se po vanjskom dizajnu lako moglo zaključiti upravo to, već o temeljito redizajniranim, znatno

unaprijeđenim te kvalitativno gotovo neusporedivim plovilima.

Pozitivne promjene

Iako se prije nekoliko godina, kada je predstavljen prvi brod po potpuno novom cruiser konceptu, činilo da je riječ o prilično smionom dizajniranim jedrilicama koje nude potpuno drugačiji doživljaj od starih Bavarijinih plovila, nagli razvoj konkurentskih modela iz drugih škverova uzrokovao je to da avangardni cruiseri ubrzo postanu relativno neatraktivni i zastarjeli. Neobičan dizajn nije bio baš najbolje prihvaćen na tržištu, a kvaliteta izrade, naročito interijera, pokazala je da je politika štednje bila previše obuhvatna. Usprkos tomu, a dobrim dijelom zahvaljujući povoljnim cijenama te dobrim performansama, diljem svijeta prodana je solidna količina cruisera, što je menadžment kompanije potaknulo da što ranije obnovi kompletnu gamu. S obzirom na to da su se performanse trupova koje je projektirao renomirani studio Farr Yacht Design pokazale i više nego dobrima, osnovu nije trebalo mijenjati. Samo je dodatno unaprijeđena čvrstoća konstrukcije posebnom ulaminiranom staklopla-



◀ Cruiser 41 iznenadio je odličnom palubnom opremom uz solidan Seldenov aluminijski jarbol



◀ Ogromna krmena platforma preklapanjem postaje prava mala plaža





▲ Od uzdužne izvedbe kuhinje očekivala bi se nešto veća radna površina



▲ Lijepo je vidjeti da navigacijski kutak nije zanemaren, baš kao ni udobna sofa oko velikog preklopnog stola

stičnom rešetkom u dnu trupa koja preuzima sile s jarbola i kobilice, kao i strukturalnom funkcijom palube. No za unutarnji i vanjski dizajn angažirana je britanska tvrtka Design Unlimited umjesto američkog studija BMW Designworks USA, koji, izgleda, do tada nije imao previše iskustva na polju dizajna plovila za razonodu. Nova tvrtka posao je odradila izvrsno jer ne samo da sada cruiseri izgledaju moderno i vrlo privlačno, već je dosta teško zamijetiti da nije riječ o potpuno novim jedrilicama. To će uspjeti samo iskusnom oku dugogodišnjih nautičara koji pažljivo prate nautičku industriju.

Iznenadjenjima nikad kraja

U marini su nas dočekali stari prijatelji Daniel i Peter, a ugodna temperatura od 20-ak °C, dok je u Hrvatskoj bilo gotovo dvostruko više, bila je idealna za test. Ukrcali smo se preko velike krmene platforme, koju nije bilo potrebno mijenjati jer je i ovako odlično izvedena, dovoljno prostrana i čvrsta. No zato nas je u kokpitu dočekalo ugodno iznenađenje jer je taj dio plovila zamjetno ergonomičniji, nešto prostraniji te u svakom slučaju mnogo ugodniji za boravak posade. Posebno oduševljavaju nov i masivan preklopni stol od tikovine s dvjema predimenzioniranim nogama, koji će bez straha poslužiti kao oslonac pri jedrenju, a na njegovoj je krmenoj strani bio ugrađen Garminov ploter. Ako plotera nema, tu je dodatno spremište u stolu.

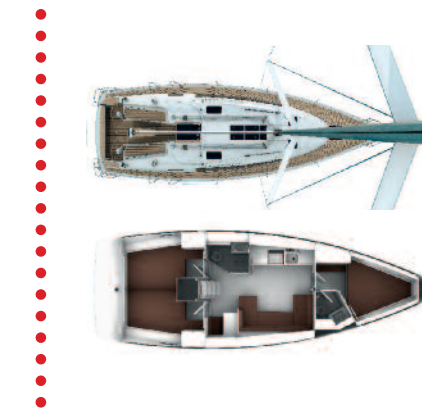
Ostali instrumenti, preciznije windex i autopilot, dobro su smješteni uz desno kormilo, dok je slijeva samo windex. Lijepa bijela kola kormila s tankim konzolama daju kokpitu dozu prozračnosti, ali i sportskog štihla, dok tikovina na podu kokpita, klupama i palubi daje i notu luksuza. Ono što se ne vidi jest novi vrhunski kormilarski sustav Jefa, koji bi trebao doprinijeti boljem osjećaju u plovidbi te omogućiti preciznije upravljanje. Potpuno su nova dva velika spremišta u krmenom dijelu poda kokpita, dok su oni u klupama prostraniji. Klupe su vrlo udobne zahvaljujući visokim naslonima, na kojima se nalaze čak po dva para vinčeva, 50-ice za škote floka te 45-ice za škote genakera. Naprijed su još su po dvije 40-ice za podigače, a svi su marke Lewmar, a tu je i po pet stopera Spinlock XTS. Tako nas je Bavaria iznenadila odličnom palubnom opremom, koju nadopunjuje i više nego solidan aluminijski sedamosminski Seldenov jarbol s dvama križevima postavljen na palubu više prema pramcu, a ujedno svojom izvedbom ulijeva povjerenje. Uz hidraulički nategač štraja po krmu,

S OBZIROM NA DOBRE PERFORMANSE TRUPOVA, KOJE JE PROJEKTIRAO RENOMIRANI STUDIO FARR YACHT DESIGN, OSNOVU NIJE TREBALO MIJENJATI

na pramcu je i vrhunski Furlex 300S rol mehanizam floka, što zaista potvrđuje da se na opremi nije štedjelo. Sve to daje dodatnu ozbiljnost novoj jedrilici, koja je uz vitkiji i elegantniji oblik natkabine s dodatnom bokaportom gotovo postala "šminkerica" s pokrićem. Tu je i novi nosač sidra s lijepo izvedenim malim tikovim gazištem, koje će uz otvorenu ogradu olakšati ukrcaj ili iskrcaj. Unaprijeđeno je i sidreno spremište, koje sada u potpunosti skriva vinč i lanac od 50 m, no nije baš pohvalno da se doplaćuju oko 2500 eura.

Bolje performanse u orcu

Što se tiče modernih jedara, ona su projektirana za jednostavno rukovanje i lako jedrenje, ali su vrlo efikasna pa omogućuju maksimalne performanse. Na izbor su brojne opcije izvedbe i različiti materijali, uz mogućnost odabira vrhunske EPEX membrane. Standardna izvedba uključuje 107 %-tni flok od 34 i glavno jedro od 47,8 m², no testna je jedrilica imala rol glavno jedro površine 40 m² s vertikalnim letvicama "high-tech" izvedbe. Glavno je jedro također imalo dvostruku škotu (tzv. split bridle system) umjesto jednostruke, čime se postiže preciznije i bolje trimanje jedra, naročito u izvedbi bez klizača njezina hvatišta, a uz dva fiksna koloturnika na palubi. To, prema riječima Bavarijinih djelatnika, čak omogućuje bolje performanse u orcu. Imali smo i genaker od 102 m² u "čarapi", kojim se prilično lako rukuje te ga dva čovjeka bez problema mogu podići. Unatoč početnoj skepsi zbog relativno male osnovne površine jedara, model 41 ugodno nas je iznenadio performansama po dosta slabom vjetru. Naime, uz brzinu pravog vjetra od 8 do 9 čv u oštru smo orcu bez problema postizali 5.5 do 6 čvova, dok je pojanjem na vjetar u bok brzi-



▶ Testirana izvedba s trima kabinama i dvjema kupaonicama idealna je za charter, no mogu se dobiti i ostale izvedbe



na jedrilice porasla preko 6, a na trenutke i preko 6.5 čv. Jedrenje s genakerom bilo je još zanimljivije te se njime vrlo lako rukuje, a iako je brzina vjetra pala na 5.5 do 6 čv, pri kutu od 120 - 130 stupnjeva postizali smo 4.5 do 5 čv. To su odlični rezultati za jedrilicu tog tipa, a prema polarnom dijagramu na jačim vjetrovima od preko 10 ili 15 čv pri svim bi kutovima trebale biti i više nego zadovoljavajuće. Forma "high-tech" jedara gotovo je idealna te ih se lako trimaju, što se odmah osjeti na brzini. Reakcije su jedrilice predviđive te je njome općenito vrlo lako upravljati, što zbog odličnog balansa površine jedara i balasta (kobilica gaza 2,05 m), što i zbog jednog ali vrlo dubokog lista kormila koje bespogovorno sluša naredbe kormilara. Uz veću površinu jedara i poneku doradu palubne opreme, imamo osjećaj da bi Cruiser 41 i na regatnim poljima mogao biti vrlo brz. Nadamo se da će Bavaria ponuditi i njezinu S-izvedbu, kao što je to bio slučaj s 40-icom. Pri plovidbi moto-



▲ Kreveti su značajno veći i udobniji, a i kupaonice su solidno prostrane i uređene

rom brzina je krstarenja uobičajena te iznosi od 6 do 7 čv pri oko 2400 do 2700 o/min, a buka je pritom na palubi gotovo nezamjetna. Maksimalnih 7.5 čv brzine zasluga je drugog po snazi ugrađenog Volvo Penta stroja oznake D2 i snage 40 konja, a uz standardni, 10 KS slabiji model, može se odabrati i 10 KS jači. Svakako preporučujemo uzeti barem motor srednje snage kako plovidba motorom u vjetar ne bi postala mučnom.

Čak i luksuzni detalji

U kabinu se ulazi kroz lijepa drvena vratašca iz dva dijela koja se ne skidaju već otvaraju, a horizontalni je otvor povećan pa bi silazak trebao biti lakši, iako je prema nekim konkurentima stubište dosta strmo. No ta se sitnica brzo zaboravlja nakon vrlo kratkog boravka u interijeru, koji je u odnosu na stari model najviše unaprijeđen. Iako je konceptijski gotovo jednak, više uopće ne izgleda jeftino, a posebno se vodila briga o svim detaljima, završnoj obradi i upotrebljenim materijalima. U Bavariji posebno ističu novi način obrade i lakiranja drvenih pregrada i namještaja, koji ostavlja mnogo bolji dojam. Testno je plovilo imalo unutrašnjost od mahagonija, podnice od tikovine te bijele tkanine jastuka i zidne obloge iste boje, što

Test

Bavaria
Cruiser 41



▲ Kokpit je mnogo prostraniji, ergonomičniji te ugodniji za boravak posade

stvara toplu i ugodnu atmosferu, no, kako je već dobro poznato, svi se ti detalji mogu odabrati prema opsežnoj specifikaciji materijala i tkanina te tako stvoriti interijer prema vlastitu ukusu. Posebno su nam se sviđjeli poneki luksurniji detalji poput rubova namještaja od masivnog drveta, lijepe zidne lampe te fine obloge bočnih stranica. Kvaliteta svih dijelova interijera tako je vidljivo bolja jer se u procesu gradnje više ne šteti toliko kod materijala i opreme, nego se mnogo dobilo kod efikasnosti i optimizaciji samog procesa gradnje. Raspored je zapravo jednak kao i na starom modelu, što znači tri kabine te dvije kupaonice kod testnog modela, što pogoduje namjeni za charter, a može se dobiti i vlasnička izvedba s dvjema kabinama i jednom ili dvjema kupaonicama.

U današnje je vrijeme pomalo neobično da se kuhinja nalazi uzduž lijevog boka, prekoputa ugodne sofe u salonu, što neki nautičari vole, a neki ne. Takva izvedba omogućuje da se po kuhinji "motaju" dvije ili tri osobe, no pravi nautičari više vole L-izvedbu jer je u njoj sve nekako nadohvat ruke, a osim toga pruža bolje uporište pri radu u njoj u plovidbi. Na uobičajenu kuhinjsku opremu i brojne ormariće zamjerki ne bi trebalo biti, no možda bi se od uzdužne izvedbe očekivala nešto veća radna površina od postojeće.

Najveći ležajevi u klasi

S druge strane, navigacijski kutak sa stolom i foteljom nije zanemaren, što je često slučaj na plovilima te klase namijenjenih charteru. Tu će skiper imati svoj ugodan dio prostora s brojnim pretincima, no čini se da ih je moglo biti i više. Na sofu malo većih dimenzija nego na 40-ici uz lijep i

masivan preklopni stol komotno može sjesti šest članova posade te bez ikakve gužve jesti ili samo se družiti. Salon je zbog mnogo većih otvora znatno svjetliji.

Najveće su promjene u kabinama, koje ostavljaju mnogo ugodniji dojam otkako su u njima značajno veći i udobniji ležajevi. U pramčanoj kabini ležaj je zaista raskošan jer mjeri 218 x 218 cm na najširem dijelu, dok je u sredini širok 157, a pri pramcu 60 cm. Krmeni su ležajevi također izvrsnih dimenzija od 201 x 167 cm na najširem dijelu, dok je na donjem dijelu za noge ostavljeno također odličnih 123 cm. Time su vjerojatno i najveći u klasi, što uz prostranost kabina i naglašenu visinu pruža iznimnu komociju bez osjećaja klaustrofobije. I kupaonice su solidno velike, naročito ona krmena, iako im nedostaje malo "finoće" kakvu je dobio ostali dio unutrašnjosti.

Također bismo voljeli da je u njoj odvojena tuš-kabina, barem zajedno sa zahodom. Jedna od stvari koja nas je posebno razveselile jest pod koji ne škrip! Da, i to je moguće kod jedrilica, da su pajoli postavljeni na čvrste oslonce s gumicama i na način da se po njima hoda bez onog neugodnog zvuka koji noću zna biti posebno iritantan. To je izvedeno uz potpuno novu konstrukciju rešetke ispod poda koja je znatno čvršća i solidnija pa je na nju bilo vrlo lako postaviti takav pod. Pohvalu zaslužuju i svi prozori i otvori s mrežicama za komarce i sjenilima, kao i kvalitetnija oprema poput tiših pumpi ili skupljih akumulatora AGM izvedbe. Veseli i mnoštvo opcija i doplata za udobnost i navigaciju, a izdvajaju se jastuci za klupe u kokpitu. Bavaria je Cruiserom 41 dokazala da zna i umije sagraditi kvalitetno plovilo koje uz i dalje neobično povoljnu cijenu može ponuditi mnogo. Ostvaren je gotovo nevjerovatan napredak pa manje upućeni neće ni primijetiti da se radi o doradoj staroj 40-ici. Od modernog izgleda, preko iznenađujućih performansi, do mnogo ugodnijeg interijera, ta Bavaria otvara jedno novo poglavlje i cilja osvojiti veliki dio tržišnog kolača. S obzirom na osnovnu cijenu od 124.900 eura, ne sumnjamo da će u tome uspjeti. ➤

