



NAJVEČ JADRNICICE ZA UGODNO CENO

besedilo in foto **Julijan Višnjevec**

Bavaria 37 cruiser

Bavarska predstavnica se ne skriva več le za dolgo poznanim rekomb, da pri Bavarii dobimo kar največ jadrnice za ugodno ceno. Pri novi družini cruiserjev, ki nosijo oznako 37, 41 in 46, se ne sramujejo več pokazati vse tisto, kar zmorejo in ponujajo današnjemu zahtevnemu kupcu. Test bavarie 37, ene od predstavnic nove dobe, si lahko preberete v nadaljevanju, a že na samem začetku je treba povedati, da sta se tudi enainštiridesetka in šestinštiridesetka odlično odrezali v zahtevnih morskih preizkušnjah.



Pri Bavarii so ubrali pravo pot - takšno, ki prinaša očitne pozitivne rezultate. Že na prvi pogled se različica cruiser, pa tudi vse vision razlikujejo od predhodnic. Kot da ne prihajajo iz iste ladjedelnice! Ne samo glede kakovosti in še boljših plovnih lastnosti, nekateri napredki so skriti v drobnih malenkostih, ki jih je mogoče opaziti šele ob skrbnem pregledu. Da gre resnično za odličen izdelek, je mogoče sklepati tudi iz dejstva, da je enajstčlanska komisija največjih evropskih navtičnih revij bavario 37 cruiser uvrstila med nominirance za prestižni naslov European Yacht of the Year 2014 med potovalnimi jadrnicami. Produktni vodja Daniel Kohl je izrazil veselje nad priznanjem komisije, ki bo svojo končno odločitev razkrila januarja prihodnje leto na sejmu v Düsseldorfu.

Na palubi

Kar je bilo dobrega na predhodnem modelu bavaria 36 cruiser, so ohranili; kar je terjalo izboljšave, so - tudi z upoštevanjem mnenja uporabnikov - uspešno nadomestili. Zbližan odnos z uporabniki, trdo delo inženirjev Farr Yacht Design, notranji arhitekti iz Anglije, Design Unlimited ... Skupni rezultat je vrhunska mednarodna mešanica znanja s poreklom. Sledil je skok v funkcionalnost, jadrnalne sposobnosti, všečen videz in obilje prostora ter udobja. Pri predhodnici gre še posebej pohvaliti predvsem prostor in prostornost pod palubo;

v novi različici 37 cruiser sta bili ti prednosti še nadgrajeni z »mold in mold« tehnologijo, s tem pa pridobljen še kakšen dragocen centimeter. Nekoliko so povečali »free-borde« in z novo nadgradnjo zagotovili večja okna ter povečali kokpit. Slednjega so povečali tako, da so ga pomaknili nekoliko naprej proti kabini in razširili proti bokom. Krmna pripona je premaknjena nekoliko proti premcu in na skrajni del trupa, tako da sedaj ne moti več krmarja pri nagnjenem plovilu in vožnji v veter, ko se mora le-ta nagibati nekoliko čez rob, da bi videl prednje jadro. Tudi krmna kopalna ploščad (dimenzij 186 x 80 cm) je doživela prenovo in je sedaj povečana nedvomno s primatom v svoji kategoriji. Uporabimo jo lahko za razvajanje na soncu, skok v morje ali kot sestop in vstop na jadnico - takrat, ko smo privezani na plavajočih pontonih.

Krmilni kolesi sta postavljeni nekoliko bolj proti krmi; s tem so pridobili še več prostora v kokpitu. V njem je nameščena miza z vgrajenim chart ploterjem, ki je zaradi svoje velikosti dobro viden z obeh položajev za krmilnima kolesoma. Odrpna miza v kokpitu meri 110 x 90 centimetrov in lahko zaradi svoje oblike gosti 6 članov posadke. Miza ima v sredini utor za spravilo drobnih predmetov in prednastavljiv priklop za namizno svetilko, ki bo prišla prav ob večernem posedanju za mizo.

Za jadrnalne navdušence je dobro poskrbljeno s tremi pari vitel. Sekundarni par je namenjen pritegovanju škotin in je opcijsko lahko električni, medtem ko je tretji par vitel, tik ob krmarskem kolesu, namenjen potrebam špinakerja. Na željo krmarja je mogoče speljati do njega tudi škoto glavnega jadra, kar pomeni, da bo ves čas na dosegu krmarjeve roke, ker pride v poštev pri maloštevilni posadki. Vitla na kabini sta v osnovi namenjena za delo z dvižnicami in krašavami glavnega jadra ter delo s škoto. Na kabini sta nameščeni tudi tračnici za 105-odstotno navijalno genovo. Na takšen način ostane paluba čista in dovolj široka za varne prehode. Nerjavna ograja je prekinjena na 2/3 od premca in omogoča bočno sestopanje s plovi-la, kar je na takšni dolžini plovila prava redkost. Kabina se tokrat lepo sklada z linijami na palubi in je opremljena s številnimi okni, ki dajejo notranosti veliko naravne svetlobe. Sodobna okna so zasnovana v ravni s palubo - tako imenovana flush izvedba - in so proti doplačilu lahko zatemnjena.



foto 1: Širok kokpit z izvorno obliko mize in prostorom za velik GPS ploter. Svetilka s priklopom na mizi je izvorna popestritev za večerne ure.

foto 2: Krmar ima pri roki vse instrumente in vitlo, do katerega lahko preko škripčevja napeljemo škoto glavnega jadra.

foto 3: Krmno zrcalo zapira kokpit in se spuščeno spremeni v veliko kopalno ploščad.

foto 4: Sidrnik z električnim vitlom ima nad sidrom še stopničko za sestop in vpetje za asimetrični genaker.

foto 5: Vpetje krmne pripone je pomaknjeno nekoliko naprej, proti premcu, da ne moti krmarja pri vožnji v veter.

foto 6: Najnovejši Jefin sistem z regatnih plovil je izredno odziven, pod kokpitom pa zavzame minimalni prostor. Tako ostane več prostora nad ležiščem v krmni kabini.





Pod palubo

Vhod pod palubo nudi oprijem z lesenimi ročaji po štirih nekoliko zaobljenih stopnicah. Kot smo že uvodoma omenili, se tukaj skrivajo prednosti višje kabine: občutek večjega prostora, številna okna z veliko naravne svetlobe pa to še dodatno podkrepijo. Višina v salonu meri kar 198 cm. V salonu - poleg dveh večjih oken - je zanimivo še tretje strešno okno, ki je obrnjeno proti premcu (je nekoliko manjše, tik za jamborjem) in služi prezračevanju. Drobna pozornost, ki bo prišla zlasti prav v toplih poletnih dneh. V osrednjem delu salona razvaja velika miza, ki odprta meri kar 133 x 94 cm. V širokem sredinskem delu sta nameščena dva predalnika, kjer bomo najverjetneje shranjevali vse potrebne pripomočke za navigacijo. Navigacijska miza (67 x 46 cm) je namreč izvlečna in se preprosto pospravi skozi steno v toaletni prostor. Sama miza zato nima predala, v katerega običajno shranjujemo navtične karte in opremo za navigacijo. Miza v salonu lahko udobno gosti 6-člansko posadko, ki se bo namestila na oblazinjeni klopi v obliki črke L (173 x 100 cm) na desni strani in skoraj 2 metra dolgi klopci na levi strani salona.

Kuhinja je umeščena na desni strani, takoj po sestopu v podpalubje, in je v obliki črke L, dimenzij 159 x 128 x 60 cm. Dvojno korito in dva plinska gorilnika bosta zadoščala za kulinarične pregrehe. Pijača se bo lahko ohlajala v hladilniku, do katerega se dostopa z gornje strani ali se namesti v številne skladiščne prostore pod podnicami salona. Delovne površine je dovolj, nad kuhalnikom in v kuhinjskem bloku je dovolj tudi omaric za shranjevanje posode. Za naravno napo služi okno v veliki kabinski stekleni površini, ki postaja standard na vseh modernih plovilih. Tako je tudi z bočnimi okni, ki skoraj ne morejo več manjkati na sodobno zasnovani jadrnici. Pogled iz salona jadrnice na okolico je danes postala že skoraj zahteva sodobnih morjeplovcev. In moram priznati, da jim tukaj ne gre prav nič oporekati, kajti prednosti se zavedaš šele takrat, ko prideš na jadrnico, ki nima bočnih oken v salonu. Nad okni so po štiri omarice na vsaki strani. V omaricah je zadnja stena snemljiva in omogoča dostop do električne napeljave.

Sprednja kabina razvaja z velikim ležiščem dimenzij 200 x 155 cm. Predprostor je velik 80 x 116 cm in je na levi

foto 1: Salon razvaja z veliko naravne svetlobe in tretjim manjšim strešnim oknom, ki se odpira proti premcu in omogoča veliko svežega zraka.

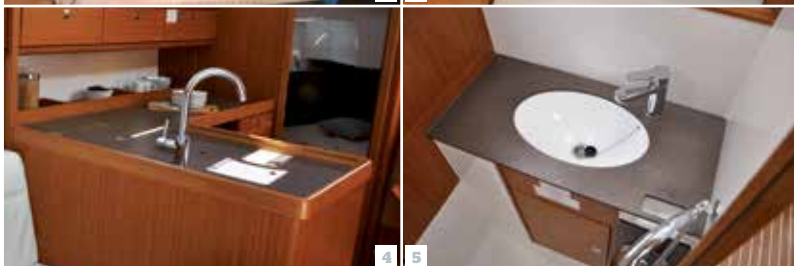
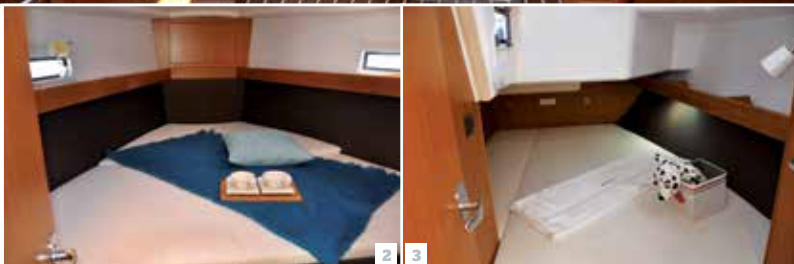
foto 2: Lastniška kabina s pogledom na morje.

foto 3: Krmna kabina ima velik in visok predprostor.

foto 4: Kuhinjski sklop je funkcionalno in sodobno opremljen.

foto 5: Toaletni prostor ima ob umivalniku veliko odlagalnih površin.

foto 6: Navigacijska miza nameščena pod stikalno ploščo se izvleče po potrebi. Za spravilo navigacijskih kart in pripomočkov bomo uporabili predala v salonski mizi.





in desni strani zapolnjen s strukturno omaro dimenzij 80 x 80 cm, od katere jih je polovica s predali, druga polovica pa z obešalniki. Nekaj odlagalnih površin je na levi in desni strani vzdolž ležišča, kjer za dovolj svetlobe skrbita dve bočni okni in eno strešno, ki služi tudi za zračenje prostora. Snovalci so imeli v nekem trenutku projektiranja, predvsem pod pritiski prodajalcev, željo, da bi naredili v sprednji kabini še toaletni prostor, a se je pozneje ta odločitev pokazala za nesmotrno, zato so jo opustili. Na račun prvotne zasnove in nekoliko zmanjšanega salona je ostala prednja kabina ogromna. Zaradi pomika kokpita proti premcu sta pridobili na velikosti tudi krmni kabini. Zadeva se je nekoliko kompenzirala še na račun Jeffinega najnovejšega direktnega sistema za prenos sile s krmilnega kolesa na krmili (se uporablja na regatnih jadrnicah), ki je zaradi minimalnega prostora v globino omogočil večjo višino nad ležiščem v zadnjih kabinah.

Razpored se med dve- ali trikabinsko različico od sedaj naprej loči s postavitvijo preostalih prostorov. V našem primeru je imela testna jadrnica tri kabine, zato je bil toaletni prostor z mornarskim straniščem, umivalnikom in tušem na levi strani, takoj pri sesto-

zgoraj: Sodobno in udobno zasnovana Bavaria 37 se je pokazala živahna pod jadri. Vožnja na motor je bila pri polni moči in pri 3.000 vrtljajih 8 vozlov. Testna različica je imela dvokraki fiksni propeler, opcijsko pa lahko naročite tudi trikraki Gori sklopljiv propeler.

pu v salon. V tem primeru sta kabini simetrični in nudita na tej dolžini jadrnic kar presenetljivo veliko prostora. Najprej je tu funkcionalen predprostor dimenzij 65 x 65 cm, z višino 197 cm, kjer se lahko preoblačimo. Ležišče je »francoskih« dimenzij, 200 x 145 cm. Kar preseneča, pa je prostornost kabine in seveda ponovno bočno okno za pregled na okolico ob plovilu. Drugo okno gleda v kokpit in ga je mogoče odpreti, poleg svetlobe pa služi tudi za prezračevanje prostora.

Različica z dvema kabinama ima nekoliko večji toaletni prostor, v njem pa je nameščen še prostor za mokra oblačila. Za tem prostorom se vse do krme nadaljuje ogromen skladiščni prostor. Pri tovrstni različici je zato v salonu nasproti kuhinjskega bloka ostal prostor, kjer so umestili navigacijski kotiček s klasično navigacijsko mizico in udobnim sedežem.

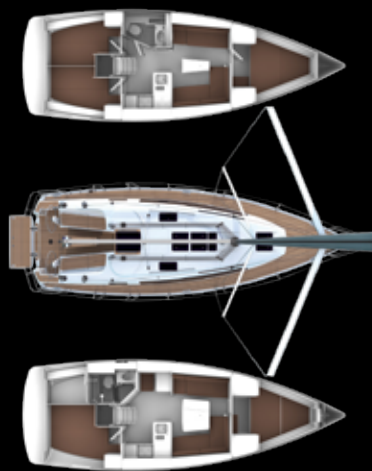
Na plovbi

Plovba je testnega dne obetala veliko užitka, kajti vetra je bilo dovolj, čeprav so ga spremljali tudi do enega metra visoki valovi. Za »ogrevanje« smo najprej preizkusili motorja Volvo D1-30 z 20,1 kW (27 KM) in zabeležili potovalno hitrost 6,4 vozla pri 2.500 vrtljajih ter več kot 8 vozlov pri polni moči in pri 3.000 vrtljajih. Pri minimalnih vrtljajih (okoli 750) je bila hitrost še vedno 3,4 vozla. Testna različica je imela dvokraki fiksni propeler, opcijsko pa lahko naročite tudi trikraki Gori sklopljiv propeler. Po testu hitrosti motorja in hrupa v kabinah, ki je v okviru meja, smo bili že skoraj eno miljo oddaljeni od marine in na povsem svežem in konstantnem vetru. Tisti dan je premogel z južnega kvadranta kakšnih 14 vozlov in 7 ton težko bavario 37 je s 65 m2 jadri pognal do najvišje hitrosti 7,1 vozla pri kotu 90 stopinj. To je bila tudi najvišja dosežena hitrost tistega dne, saj so temni oblaki napovedovali hitro poslabšanje in prihod fronte. Preizkus v veter je pri kotu 45 stopinj preko Garminovega quatixa pokazal SOG 5,3 vozla, hitrost v krmo pri 125 stopinjah pa 5,8 vozla. Občutek na krmilu je pokazal optimalno izboljšanje zaradi novega Jeffinega sistema, kar se je odražalo pri lahkotnem upravljanju in balansiranem krmilu. Odziv krmila je bil takojšen, a še vedno mehak, dopuščal pa je tudi občutek agilnosti in kontrole, ki bo zagotovo navdušil tudi novepečene kupce.

Sklepna misel

Bavaria 37 se je izkazala za hitro in varno jadrnico, ki sprejme na krov družino ali skupino prijateljev. Nova preobleka se ji poda, tako kot številne notranje majhne rešitve in podrobnosti, ki tvorijo mozaik odlične potovalne jadrnice. Če bo kdo hotel pripomniti, da so potovalne jadrnice počasne, ga bom moral razočarati. Tokrat ni bilo tako, čeprav je res, da so k naši dinamični testni vožnji dodatno še pripomogli - poleg odličnih plovni lastnosti - tudi ugodni vremenski pogoji. Verjamem, da bi z genakerjem - zaradi katerega je na premcu nad sidrom pripravljeno posebno vpetje - presegli krepko 8 ali 9 vozlov, kar je razvidno tudi iz polarnega diagrama. Bavaria 37 cruiser ne bo razočarala tistih, ki si želijo udobnosti in sodobnosti; prostorne potovalne jadrnice z odličnimi jadrnimi lastnostmi. Je že res, da so tudi Bavarci začeli ponujati na osnovno različico posebne pakete, a je ta v osnovi še vedno izredno zanimiva, saj znaša začetna cena 91.900 evrov brez davka na dodano vrednost. □

TEHNIČNI PODATKI



DOLŽINA	11,30 m
D. V. Č.:	10,22 m
ŠIRINA:	3,67 m
UGREZ:	1,95 m/1,63 m
BALAST:	2.080 kg
IZPODRIV:	7.000 kg
VODA:	210 l
GORIVO:	150 l
ŠT. KABIN/LEŽIŠČ:	3/6
GLAVNO IN PREDNJE JADRO:	65 m ²
MOTOR:	20,1 kW/27,3 KM
CENA:	91.900 evrov brez DDV

www.bavaria-yachtbau.com