



126

◀ **Dufour Grand Large 410**
Pedeset godina strasti



132

◀ **Atlantic Sun Cruiser 655**
Gotovo savršen



Redizajn za iskorak

VJEROJATNO NAJPOPULARNIJE ČARTERSKE JEDRILICE NA JADRANU, ONE IZ SERIJE CRUISER POZNATE NJEMAČKE MARKE BAVARIA, NEDAVNO SU KOMPLETNO OBNOVLJENE I REDIZAJNIRANE KAKO BI PRUŽILE MOŽDA I NAJBOLJI OMJER ULOŽENO-DOBIVENO U KLASI, A NI IZGLEDOM SE VIŠE NE MORAJU SRAMITI; U NIZOZEMSKOJ SMO ISPROBALI JEDAN OD MANJIH MODELA I OTKRILI ŠTO MOŽE PONUDITI MEĐU OŠTROM KONKURENCIJOM

napisao i snimio **Vedran Rožić**

Nakon relativno kratkog „staža” na tržištu, popularna Bavarijina gama jedrilica Cruiser nedavno je potpuno obnovljena cijelom novom serijom plovila u duljinama od 33 do 56 stopa, a koja već ostvaruje lijepe prodajne rezultate diljem svijeta. Osim zbog povoljne cijene, što je gotovo oduvijek bila jedna od glavnih osobina jedrilica iz južne Njemačke, nova se serija napokon može podičiti suvremenim, naglašeno trendovskim dizajnom koji nimalo ne odaje dojam jeftinog i jednostavnog proizvoda, što je ne tako davno u prošlosti bio dosta čest slučaj. Stoga su čelnici tog velikog škvera odlučili „promijeniti ploču” i značajno unaprijediti svoja plovila kako bi postala mnogo bolja i poželjnija te kako bi zaista ponudili najbolju vrijednost za uloženi novac.

U prošlim smo brojevima *Mora* već testirali Cruisere od 33, 41 i 51 stopu, a sada je došao red i na drugi po veličini, Cruiser 37. Kao i ostali modeli, nastao je na temelju prethodnika Cruiser 36 od kojeg je preuzet provjereni trup što ga je potpisao renomirani projektant Bruce Farr, pa ga nije



▲ Kuhinja je ergonomski izvrsno riješena, spremištrog prostora ne nedostaje, dok oko velikog stola komotno može sjediti cijela posada



▲ Zbog malog ali praktično uvlačivog stolića navigacijski kutak djeluje zanemareno, što neće previše smetati čarter-nautičarima

bilo potrebe mijenjati zbog dokazano izvrsnih hidrodinamičkih karakteristika. No zato su u velikoj mjeri redizajnirani paluba i interijer, koji sada odaju dojam mnogo ozbiljnijih i kvalitetnijih plovila, a posebno se to tiče dizajna palube koji je kod prošle serije svojim, u najmanju ruku dvojbene linijama, izazvao podijeljene reakcije nautičkih stručnjaka i klijenata.

Čvrstoća na prvom mjestu

U škveru su posebno ponosni na izuzetno čvrstu i kompleksnu strukturu trupa koja je ojačana gustom i masivnom stakloplastičnom rešetkom ispod poda kabine, a na koju su potom na inovativan način postavljene podnice i to tako da uopće ne klaparaju dok se hoda po njima, što je inače uobičajeno na takvu tipu plovila. Na tu je rešetku spojena kobilica klasičnog, perajastog oblika standardnog gaza 1,95 m i težine 2084 kg, dok se kao opcija nudi kraća od 1,63 m i teža s 200 kg više. Višestrukim gustim ojačanjima dodatno je učvršćena i paluba, koja je također time dobila na krutosti, a u interijeru su dijelovi namještaja ujedno iskorišteni da djeluju kao konstrukcijska ojačanja (npr. podnica kreveta, pregrada kabina itd.). Za novi dizajn interijera zaslužna je engleska tvrtka Design Unlimited, koja je imala zahtjevan i nimalo lak posao – dotjerati i na dvije stepenice višu razinu podići kvalitetu izrade, a prvi pogled na salon otkrio je da su odradili dobar posao. S druge strane, jedrilje nije suviše mijenjano, ali je optimizirano pojedinim detaljima, dodane su neke nove mogućnosti jedara i slično,

čime se pozabavila njemačka tvrtka Yachting Solutions. Dizajn je, dakle, mnogo moderniji od stare serije, te su Bavarijine jedrilice sada, mogli bismo slobodno reći, njime napokon stale uz bok glavnim francuskim i ostalim rivalima koji su poznati po hrabrijim dizajnerskim potezima. Dizajn prošle serije podigao je mnogo prašine u nautičkim krugovima, više negativne nego pozitivne, dok je sadašnji izgled oku itekako ugodan i pomalo nenametljiv, no opet dovoljno suveren da se novi kruzeri ne moraju ničega „sramiti“ u usporedbi s konkurencijom.

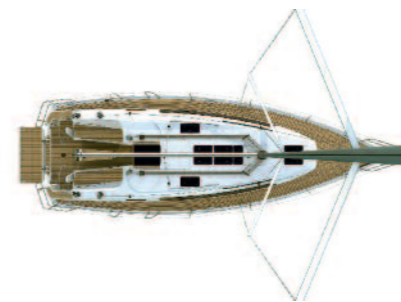
Usto, paluba je, među ostalim, optimizirana praktičnijim rasporedom kokpita, koji je sada ergonomski mnogo bolje projektiran, posebno u krmenom dijelu, gdje su prolazi oko kormila širi i lakši za kretanje, a nov je i vrlo lijep i masivan stol, s većim preklapnim stranicama, uz korištenje dosta tikovine i inoksa pa uopće ne djeluje „jeftino“, što je prije znao biti slučaj. Veći su i poklopci spremišta u klupama što im olakšava pristup. Ipak, ponešto više prostora bilo bi dobro imati u prednjem dijelu pri radu s vinčevima na kabini, naročito jer je stol dosta blizu ulazu, a klupe prilično široke. No za ležerno krstarenje to neće biti nikakav problem, a olakšat će ga i velik *bimini* te praktičan *sprayhood*, izvrsni za plovidbu po lošijim vremenskim uvjetima.

Pametna unapređenja

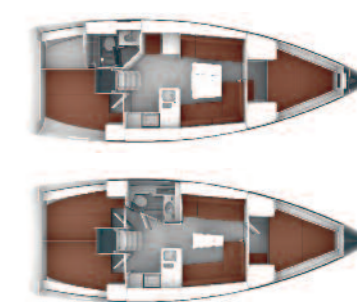
Novi dizajn natkabine, koja je malo ravnija, produžena prema pramcu te potpuno

novog oblika bočnih prozora (sada su mnogo moderniji pa čine tamnu široku liniju, no otvaraju se u značajno manjoj mjeri nego prije), donosi i dodatnu bokaportu za više svjetla u interijeru, a njezinim otvaranjem nadoknađuje se nemogućnost otvaranja većeg dijela bočnih prozora. Tikovina je i dalje standardna na klupama u kokpitu te na platformi za kupanje, no testna je jedrilica imala i opciju tikovine na podu kokpita i bočnim prolazima, što je značajno podiglo dojam o plovilu. U Bavariji tvrde da je platforma za kupanje najveća u klasi, s čime bismo se mogli lako složiti, a nudi zaista lak pristup moru ili pontonu marine. Lako je kretati se i bočnim prolazima na kojima nema prepreka jer su klizači škota floska smješteni na natkabini, samo treba malo pripaziti na sartiju s donjeg križa. Ograda je vrlo robusne izvedbe, čime se povećava sigurnost boravka na palubi, a ima čak i predviđena mjesta na boku s „vratašćima“ za lakši izlaz/ulaz. Boravku na pramcu na smeta ni sidreni vinč smješten u pramčani gavon, ispod razine palube. Lijep masivan inoksnosni nosač sidra na pramcu ima još dvije funkcije; tikovo gazište na njemu služi za lakši pristup obali, a tu je smješteno i hvatište genakera. Provjereni Furlexov rol-flok bubanj 200S smješten je dosta visoko, no zato je lako dostupan, a na otvorenoj pramčanoj

OSIM TRADICIONALNO POVOLJNOM CIJENOM, NOVA SE SERIJA CRUISER NAPOKON MOŽE PODIČITI TRENDOVSKIM DIZAJNOM KOJI NIMALO NE ODAJE DOJAM JEFTINO I JEDNOSTAVNOG PROIZVODA



► Cruiser 37 nudi se u dvjema klasičnim izvedbama s dvjema ili trima kabinama



ogradi su i dva moderna LED navigacijska svjetla, a iste su izvedbe i sva ostala svjetla na brodu. Pouzdan Seldenov jarbol s dvjema zakrivljenim križevima i ostala palubna oprema jasno otkrivaju da se na oputi nije štedjelo, čime je 37-ica postala vrlo konkurentan brod. Jarbol je očekivano postavljen na kabinu, takelaže je 9/10, a naš je primjerak imao opcijsko rol glavno jedro s okomitim letvicama koje, iznenađujuće, odlično zadržava formu te smo pri jedrenju stekli dojam da performanse time uopće nisu narušene. Površina jedara ukupno iznosi oko 65 kvadrata, dok klasično glavno *full-batten* konfiguracije daje nekoliko kvadrata više. Predviđeni genaker mjeri 82 m², a iskušali smo ga u plovidbi. Seldenov je i manualni višestruki natezač krmenog štraja, dok su vinčevi i ostala oprema marke Lewmar: 30-ice su na kabini za podigače, prvi je par 40-ica za škote genove te za trimanje glavnog jedra, no testni je brod imao i dodatan par krmenih 40-ica za genaker. Standardan njemački sistem škote glavnog jedra s dvjema odvojenim škotama može se zamijeniti opcijom samo jedne škote, jedne kontinuirane škote, ili bilo kojom drugom prema želji kupca. Standardna oprema inače uključuje solidna jedra Dacron *cross-cut* izvedbe, dok su dvije baterije s po pet stopera očekivano marke Spinlock XAS te besprijekorno obavljaju svoj posao.

Užitak pod genakerom

Testni je brod imao Elvstromova opcijaska jedra iz modernog materijala *DC Laminat* i to *Radial cut* izvedbe, što se uz rol glavno jedro s vertikalnim letvicama pokazalo vrlo efikasnim jer ima odličan profil pa je za svaku preporuku, posebno za privatne vlasnike. Za one još zahtjevniji



▲ Kreveti su u svim kabinama izvanredno veliki, a posebno se ističe onaj u pramčanoj, dok je prostranost kupaonice također za pohvalu

je mogu se dobiti i jedra od materijala *EPEX Membrane* te jednostavniji sistem rol-genakera ili pak tzv. čarapu za to veliko jedro. No i s laminatom 37-ica iznenađujuće lijepo jedri, bez većeg napora prihvaća čak i slabije refuliće, a s genakerom pruža vrlo veliko zadovoljstvo i više nego solidne brzinske prosjeke. Istina, iskušali smo ju po prilično mirnom nizozemskom jezeru IJsselmeer blizu



▲ Nov je i vrlo lijep te masivan stol, a pozicije vinčeva su optimalne



▲ Paluba je optimizirana praktičnijim rasporedom kokpita, ergonomski bolje projektiranim, posebice u krmenom dijelu

Amsterdama, no prema dosadašnjim iskustvima s ostalih Bavarija iz iste serije, koje imaju praktički iste trupove, ni na moru nije mnogo drugačije. Jedra se u plovidbi lako trimaju, pozicija je vinčeva dobra, pa se vrlo brzo može pronaći optimalna izbalansiranost, a potom gotovo da se može jedriti bez autopilota jer kormilo je vrlo precizno i dovoljno direktno. Lako kormilarenje nadopunjeno je hitrom reakcijom trupa na svaki pomak kola, a nije nam se dogodila nijedna štraorcada iako je vjetar na trenutke prelazio 15 čvorova.

Vjetar je tijekom plovidbe konstantno varirao, uglavnom od 10 do 13 čvorova, a brzina nam se pritom u orcu kretala od 5 do 7 čv, što je i očekivano za trup te dužine. No plovidba laško uz pomoć genakera izmamila je osmijeh na lice svima na palubi jer smo bez previše muke prelazili 7 čv, češće blizu 8, a na trenutke dostizali i gotovo 9 čv. Kontrola jedrilice pritom je bila nevjerojatno jednostavna, a da se lako kontrolira i sam genaker, dokazuju fotografije na kojima je za potrebe fotografiranja tim velikim jedrom upravljao samo jedan čovjek. Iako brod odlično sluša naredbe kormilara i suvereno plovi, ne bismo se bunili da smo na brodu imali još i *full-batten* glavno jedro nešto veće površine...

Pri povratku u marinu izmjerili smo i brzinu uz pomoć motora, a radilo se o opcijskom, jačem Volvo Penta stroju od 27 KS (doplata od 1500 eura), dok je u standardu izvedba s 18 KS. Ipak, treba napomenuti da smo mjerenje vršili ploveći direktno u umjereno jak vjetar, pa će se u povoljnijim uvjetima zasigurno dobiti pola, a možda i cijeli čvor veće vrijednosti. Tako smo pri 2300 do 2600 o/min, što su

optimalni okretaji za krstarenje, izmjerili brzinu od 5,8 do 6,5 čv. Solidnih maksimalnih 7,5 čv postigli smo pri 3250 okretaja. Motor je u svim režimima vrlo dobro izoliran od buke i vibracija, pa neće suviše kvariti ugodu krstarenja dok vjetra nema. Od dodatne opreme testni je brod imao pramčani potisnik (razumnih 3400 eura doplate), što će cijiniti manje iskusni naučičari, a ono što bismo voljeli da postoji na brodu su rukohvati ispred kola kormila, na konzolama, no to se dosta lako rješava nadoplatom jer Jefa ih nudi za sve njihove konzole.

Novo ruho interijera

Vrlo lijepa i komotna ulazna vratašca od tikovine dvodijelne su izvedbe te nema zamornog skidanja panela i traženja pogodnog mjesta za njihovo spremanje. Silaskom niz četiri ergonomski dobro oblikovane skale s izraženim protukliznim trakama ulazi se, kako tvrde u škveru, u najvoluminozniji interijer u klasi. Slagali se s time ili ne, istina jest da prostora ima napretek, no važnije je to da interijer više uopće ne djeluje jeftino, što je ranije često bio slučaj. Osim što je kvalitativno znatno unaprijeđen, a za testni model bio je odbran ugodan tikov furnir, i vizualno je mnogo privlačniji jer u kombinaciji s punim rubnim letvicama, svijetlim prevlakama i bijelim oblogama trupa ostavlja vrlo povoljan i topao dojam.



Iako je osnovni raspored jednak kao na staroj 36-ici, bilo za klasičnu izvedbu s dvjema, bilo s trima kabinama kakvu je imao i testirani brod, novi dizajn uz mnogo bolju završnu obradu, posebno drveta, lijepe detalje te mnogo više svjetla otkriva vrlo malo poveznica sa starim uređenjem te se čini kao da pripada potpuno novom plovilu. Brojne bokaporte i prozori čine interijer zaista svijetlim čak i po oblačnom vremenu kakvo je prevladavalo u Nizozemskoj, a velik se dio njih i otvara pa je provjetranje odlično. Salon se diči odličnom dinetom iz dvaju dijelova oko ogromnog središnjeg stola uz koji, kada mu se otvore bočne stranice, komotno može sjediti cijela posada od šest do osam osoba. Najveći nedostatak 3-kabinske izvedbe, osim nešto manje, ali

TRUP JE NASTAO NA TEMELJU PRETHODNIKA CRUISERA 36 KOJEG JE PROJEKTIRAO RENOMIRANI BRUCE FARR, PA GA NIJE BILO POTREBE MIJENJATI ZBOG DOKAZANIH IZVRSNIH PERFORMANSI

nikako tijesne kupaonice, jest dosta mali navigacijski stolić koji se, istina praktično, može uvući u pregradu, no radno mjesto skipera zbog toga djeluje vrlo siromašno i zanemareno. Ipak, takva će izvedba najčešće biti u čarteru, a gosti koji unajme plovilo na tjedan ili dva neće se previše zbog toga uzrujavati.

Kuhinji, koja se nalazi desno od ulaza i klasičnog je L-oblika, također nedostaje ponešto slobodne radne površine jer velik dio zauzimaju otvori dvaju sudopera, hladnjaka i štednjaka, no sveukupno je ergonomski vrlo dobro riješena, a spremišnog prostora ne nedostaje. Testno je plovilo imalo i opcijsku mikrovalnu pećnicu, no radije bismo voljeli da je hladnjak nešto veći te da ima dodatna vratašca na bočnoj stranici kuhinjskog ormarića, kako to imaju neki konkurenti. Na kupaonicu zato nemamo prigovora te će zbog izvanredne prostranosti zadržavanje u njoj, pa i tuširanje, biti olakšano.

U izvedbi s dvjema kabinama kupaonica je, naravno, još malo veća i nalazi se s lijeve strane prema krmu, a toalet je u njoj smješten u zaseban odjeljak koji ujedno služi i kao tuš-kabina. Tada postoji i praktičan mokri ormarić. Ista izvedba u salon donosi još malo više prostora, ali i pravo,

zasebno skipersko radno mjesto s fiksnim navigacijskim stolom i odvojenom sjedalicom. Kreveti su u svim kabinama izvanredno veliki, a posebno se ističe onaj u pramčanoj jer je iznad njega do stropa mnogo prostora. Nećemo reći da je u krmenim kabinama skućeno ili manje udobno, no niža razina poda kokpita neminovno ima svoje posljedice. Ormarića, ladica, polica i ostalih spremišta po cijelom interijeru ima i više nego dovoljno.

Osim primjetno bolje završne obrade, treba spomenuti i vrlo kvalitetnu opremu interijera, a ona uključuje detalje kao što su robusni panti ormarića i čvrste kvake, skupe vrlo tihe pumpe za vodu, napredni AGM akumulatori, LED svjetla te ostali uređaji više klase koji jamče pouzdan rad dugi niz godina. Zbog svega navedenog, osnovna cijena od 91.900 eura, bez dodatne opreme i poreza, predstavlja najpovoljniju ponudu u klasi te jamči uvjerljivo najbolji omjer uloženo-dobiveno, čak i kada se opremi nekim neophodnim stavkama s popisa dodatne opreme. Bavaria Cruiser 37 stoga itekako mnogo može ponuditi, a uz to ni kritičari ranije često konzervativnog dizajna bavarskih jedrilica sada više zaista nemaju osnove za prigovore. +

