



## POSKOČNA BAVARKA

besedilo **Julijan Višnjevec** • foto **arhiv Bavaria in Julijan Višnjevec**

# Bavaria C 45 Style

*Bavaria je prenovno svoje linije Cruiser začela že pred tremi leti. Najavili so celo paleto novosti, ne samo med jadrnicami, in jih tudi uresničili. Vmes je bilo veliko prijetnih in manj prijetnih dogodkov, vendar po človeško se spominjamo le tistih lepih. Zapuščina razvojnega tima, ki ni imel lahkega dela, so novi modeli, ki so dodobra spremenili tudi nekdanjo podobo Bavarie. V tem smislu je C 45 morda še najbolj avtentična predstavnica nove generacije jadrnic, zelo blizu širokemu krogu uporabnikov. Poleg novega, bolj sodobnega dizajna so poskrbeli za udobje pod palubo, kakovostno pohištvo, veliko kopalno ploščad na krmi ter kupcu v izbor ponudili tri različice: Holiday, Style in Ambition. Naša testna predstavnica je imela oznako Style, kar bi lahko še najbolj pripisali zasebni uporabi v družinskem krogu ali s prijatelji.*





**B**avaria Yachts spada med štiri najbolj ugledne evropske ladjedelnice. Obenem so te ladjedelnice med seboj konkurenčne; čeprav ima načeloma vsaka svoje kupce, se tržni delež deli tudi po tržiščih in naklonjenosti med kupci. Preden so Bavarci naredili temeljito prevetritev, so naredili raziskavo, ki je pokazala svetovne trende med jadrnicami. Sami pri sebi so čutili, da lahko ponudijo več, in če pogledamo njihove proizvodne kapacitete, so bili dejansko že zdavnaj kupcem sposobni ponuditi še višjo kakovost, večja plovila in več izbire vgradnih materialov. To pa v serijski proizvodnji ni tako enostavno. A vendar so v Nemčiji, morda tudi po zaslugi avtomobilske industrije, kadri zelo dobro podkovani in sposobni im-

plementacije dobrih praks. Kar se tiče logistike in urejenosti tovarne v Giebelstadtu, nimam kaj dodati. Vzorno urejeni so delovni procesi, pogled na polno dolgo proizvodno linijo pa fascinanten.

### Dizajn in Vacutec

Seveda, kljub vsej tehnični pripravljenosti ladjedelnice ni uspeha brez dizajna in pravilnega projektiranja. Priznani italijanski navtični arhitekt Maurizio Cossutti in njegova ekipa so načrtovali C 45 in vanjo vnesli nekatere karakteristike veliko večjih plovil. Po vzoru C 57, predstavljene javnosti pred dobrima dvema letoma, so se dobre rešitve prenašale tudi na manjšo različico, čeprav imamo v ponudbi tudi povsem novo C 50, ki je ravno prava mešanica med našo testno in zastavonošo.

Korenitim dizajnerskim spremembam, predvsem v zunanji liniji in trupu, so sledile tudi tehnološke. Klasično laminiranje je začel postopoma izpodrivati postopek vakuumske tehnologije, imenovan Vacutec. Uporabili so jo že pri gradnji nove generacije motornih čolnov ter nekaterih modelov jadrnic. Z napredno tehnologijo pri Bavarii uporabljajo le kakovostne vinil ester smole, rezultat pa je natančno odmerjen razpored materiala in posledično lažji ter kakovostnej-

Bavaria C 45 je načrtovana v skladu s sodobnimi navtičnimi trendi. Široko uporabnost ji daje možnost izbire različnih nivojev opreme in materialov pohištva. Enostavno jadranje obljublja veliko zabave na vodi. S petimi različnimi možnostmi razporeda notranjosti je vse-splošno priljubljena med širokim krogom uporabnikov.

ši trup. S pomočjo vakuumske infuzije sta pri C 45 narejena trup in paluba.

### Holiday, Style in Ambition

Tri različice najlepše nakazujejo razvojno smer in delijo jadrnice po namenu uporabe. Na eni platformi zmogljivega trupa se menjava oprema, njena kakovost in predvsem njena količina. Velika prednost je tudi izbor števila kabin, ki je lahko od 3 pa vse do 5, kar je dokaj edinstveno v tem velikostnem razredu.

C 45 Holiday je v osnovi najbolj dostopna in mišljena za potrebe čarterja. V tem primeru bi imela petkabinska različica dve kabini v premcu, dve dvoposteljni v krmi in eno s pogradom na mestu toaletnega prostora v krmi. Na palubi ne bomo našli tikovine, v kokpitu pa je v sredini postavljena ena raztegljiva miza. K paketu spada osnovna oprema z jadri in sidrom vred.

Seveda smo ljudje različni, vsak ima svoje ambicije in plane kaj bo v osnovi z jadrnico počel, zato sta v ponudbi C 45 na voljo še dve različici.

C 45 Style ponuja bogato dodatno opremo, z dvema mizama v kokpitu in prehodom po sredini. Kokpit s sedišči in skladišni prostori na krmi so bili na našem testnem primerku obdani s tikom,







1



2



3



4



5

paluba pa ne, kar se mi zdi tudi racionalna odločitev. Pri Style različici lahko izbirate med kakovostno notranjo opremo in barvo pohištva, v našem primeru je bila to klasična tikovina. Na voljo so še bolj svetli in bolj temni odtenki lesa, a to je že stvar okusa.

C 45 Ambition predstavlja najbolj dinamično različico in ponuja boljše jadralne lastnosti. Navtični arhitekti iz studia Maurizia Cossuttija so poznani po številnih regatnih jadrnicah, celo snovanju bolidov za Pokal Amerike. A tokrat gre za nadgradnjo v smislu zamenjave aluminijastega jambora z višjim karbonskim, odprto krmo, čeprav se obenem ni potrebno odreči kopalni ploščadi, ki je v sled tega nekoliko manjša. V tem primeru bomo na trupu našli črno črto in črno pobarvano vodno linijo.

### Na palubi

Prstni odtis projektanta Maurizia Cossuttija je viden na slehernem

**Foto 1:** Kokpit je bil pri naši testni različici C 45 z oznako Style z dvema raztegljivima mizama.

**Foto 2:** Navijalni bobnen prednjega samonavijalnega jadra je skrit pod palubo.

**Foto 3:** Dva krmilna obroča sta vpeta v čvrste konzole, ki zaključujejo sedišče v kokpitu.

**Foto 4:** Uporaben predal za spravilo vrvi v pristanu, pa tudi med plovbo.

**Foto 5:** Zaobljena nadgradnja ima dve stopnici, je pa z bočne perspektive izredno skladna s trupom.

čevlju jadrnice, kar je bila tudi želja ladjedelnice. Trup se oklepa klasičnih linij in nima tako imenovanega bočnega zgiba, saj gre v osnovi za hitro potovalno jadrnico. Glede na sorazmerno visoke boke trupa jadrnice je nadgradnja nizka in elegantno zaobljena. Po obliki bolj spominja na tiste z večjih jadrnic. Paluba je čista, nadgradnja pa sestavljena v dveh ravneh, z nižjim delom na premcu. Vrvi so skrite in speljane po tunelih do vitlov na krmi, postavljenih tik ob krmilu. Na kabini ne bomo več našli vitlov za dviznice in krajšave jadra, so pa na tistem mestu sedaj okna. Po par vitlov na vsaki strani je predviden za vse manevre, škoda le, da je za regulacijo škote glavnega jadra potrebno uporabljati zaradi bližine krmilnega kolesa krajšo ročico, kar nekoliko oteži delo. Vendar bi se tudi tukaj glede na nemško speljano škoto in namen jadrnice lahko namestilo električni vitel in težava je tako tudi pri moč-

nejšem vetru odpravljena. Dve krmilni kolesi imata čvrsto konzolo, na njej pa prostor za več instrumentov, vključno z navigacijskim ploterjem. Krmilni kolesi prenašata ukaze na en krmilni list, ki se je med plovbo odlično odzival. Za krmarja je pri nagnjeni jadrnici poskrbljeno s konkretnim stojiščem, ki izravnava nagib in omogoča stoječ položaj za dalj časa. Na krmi je med krmiloma še dostop do garaže, do katere dostopamo tudi, ko je spuščena krmna ploščad. Garaža je v tem primeru poglavje zase in običajno je na taki dolžini plovila ne najdemo. Prišla bo prav za shranjevanje pomožnega čolna, predvsem takrat, ko se bomo odpravili na dolge plovbe. Spuščena krmna ploščad predstavlja privatno plažo, njene dimenzije pa se vključno z zglobom natančno prilegajo krmnemu zrcalu. Pri različici Ambition si bomo lahko na premcu omislili fiksni kosnik, pod njim pa še vedno lahko pospravimo tudi sidro. Naš





testni primerek C 45 Style bo poleg standardnih jader uporabljal Parasailor, za kar pa kosnika sploh ne potrebujemo.

### Pod palubo

Navdušil je izbor razporeditve pod palubo, kjer se najde nekaj za vse okuse in potrebe, tam pa je bivalne površine več kot 60 m<sup>2</sup>. Naša testna različica je imela prostore optimalno izbrane za družinska potovanja, tri kabine in dva toaletna prostora ter namesto ločene prhe shrambo za mokra oblačila ali enostavno shrambo za karkoli. Toliko možnosti razporeda pa omogoča sama gradnja in pametno projektiranje plovila. Dolg uvod je bil potreben, da bi se razumelo kako težko je spajati serijsko proizvodnjo s kompleksnostjo gradnje plovil po izboru kupcev in njihovih željah. Ena od rešitev je tudi v tem, da predelne stene niso več sestavni del trupa, temveč je interjer vgrajen posebej v modulih v tako

imenovane pregradne sprejemnike (angl. bulkhead receiver). Stene so nato laminirane s trupom in dajejo ustrezno trdnost, vanje pa se pozneje enostavno vgradi pohištvo. Taka gradnja je sicer zapletenejša, a prinaša pomembne prednosti za uporabnika, kot je udobje in neprimerno višja kakovost. Prednosti sistema sta tudi večja trdnost in odsotnost škripanja med obremenitvijo, ki se običajno prenaša na pohištvo ali lesene dele znotraj plovila.

Kabina v premcu je bila rezervirana za lastnika z otočno posteljo, kar spet ni ravno pravilo na tej dolžini jadrnice. Zato so morali nekoliko pomakniti prednjo steno, tako smo na premcu dobili dokaj veliko, globoko in zlasti uporabno skladišče. Ležišče je radodarnih dimenzij 205 x 160 cm, omaric s poličkami in obešalniki je tudi dovolj. Niz štirih visečih omaric bomo našli na levi in desni strani, do katerih je mogoče v sled otočnega

Salon ima klasičen razpored, po zaslugi velikih oken je zračenje dobro in ima veliko naravne svetlobe. Višina v salonu je več kakor 2 metra, kar je udobno tudi za osebe višje rasti.

ležišča tudi enostavno dostopati. Za ventilacijo skrbijo okna v palubi, za razgled na okolico pa tista v trupu. Lastniška kabina ima, kot se to spodobi, lastni toaletni prostor na eni strani in ločeno prho na drugi. Višina v prednji kabini je dva metra, kar je dovolj tudi za osebe višje rasti, obenem pa daje večji volumen dovolj zračnosti za prijetno bivanje.

Salon ima glede na toliko možnosti izbire razporeda klasično postavitev. Ob prihodu v podpalubje, vratca se na vhodu tokrat spustijo v notranjost tehničnega tunela, je na levi strani kuhinjska niša v obliki črke L (167 x 183 cm). V daljšem delu se je našel prostor za hladilnik z dostopom z vrha in dva hladilna predala. Izplakovalno korito z manjšim odcejevalnikom bo dobro služilo svojemu namenu, tako kakor štedilnik s tremi plinskimi gorilniki. Pult iz koriana je trpežen, je pa bil na naši testni različici snežno bele barve, kar bo zahtevalo



1



2



3



4



5

redno vzdrževanje. Nekaj vise-  
 čih omaric, predali in omarice pod  
 pultom bodo zadovoljile potrebo  
 po skladiščenju kuhinjskih pripo-  
 močkov. Nasproti kuhinjskega blo-  
 ka je toaletni prostor, poleg njega  
 pa predvidena še tuš kabina. V na-  
 šem primeru je bila tukaj omara za  
 mokra oblačila, v nadaljevanju pa  
 še navigacijska mizica (53 x 49 cm).  
 Glede na omejen prostor je manj-  
 ša, a povsem dovolj velika, da lah-  
 ko opravimo pregled navtičnih kart  
 in imamo v njej pospravljene šte-  
 vilne pomembne drobnarije. Med  
 kuhinjskim blokom in sprednjo  
 kabino je sedežna v obliki črke U  
 (dimenzij: 115 x 230 x 130 cm), v sre-  
 dini je raztegljiva dvodelna miza  
 (115 x 230 cm). Ker je širina jadrnice  
 tolikšna, da miza ne seže do druge  
 strani salona, kjer je vzdolžna klop  
 (140 cm), sta na sredini dva tabure-  
 ja spojena v klop (40 x 89 cm).

Višina v salonu je 205 cm, za  
 zračenje in svetlobo so okna v pa-  
 lubi, tista v nadgradnji in dve okni  
 na vsaki strani v trupu.

Kabini v krmi imata dvojno lež-  
 išče (200 x 150 cm) čez celotno ši-

rino, bralne lučke so postavljene  
 tako, da bomo spali z glavo pro-  
 ti premcu, čeprav je nad ležiščem  
 polnih 64 cm višine. Kar je bolj po-  
 membno kot pozicija spanja, je, da  
 ima vsaka bralna lučka še USB pri-  
 ključek. Za zračenje in naravno  
 svetlobo so poskrbeli z dodatnimi  
 oknom v kokpit, čeprav sta pod se-  
 diščema v kokpitu na obeh straneh  
 skladiščna prostora.

### Pod jadri

Med projektiranjem nove C 45 je  
 bila hitrost ena izmed štirih po-  
 membnih ciljev. Seveda je bil pogoj  
 hitrosti podrejen absolutni var-  
 nosti na jadrnici. Kontrolo smeri  
 opravlja krmilo, zato je bilo slednje  
 skrbno preizkušeno v testnem ba-  
 zenu in opremljeno s samonasta-  
 vljivim ležajem, ki zagotavlja večjo  
 uravnoteženost in agilnost pri ma-  
 nevriranju pod obremenitvijo jader.  
 Po tem, ko smo pred dvema  
 letoma že preizkusili C 57, se je le-  
 tvica pričakovanj dvignila precej  
 visoko. Sprva nam veter ni kazal  
 prave naklonjenosti, a se je v teku  
 preizkusa razvil vse do 13,5 vozla. Z

**Foto 1:** Lastniška kabina z otočnim ležiščem.

**Foto 2:** Vzdolžna klopca, ob kateri je postavljena priročna navigacijska mizica.

**Foto 3:** Kuhinjska niša je kraljevskih dimenzij.

**Foto 4:** Toaletni prostor je oblikovan preprosto, vendar zelo uporabno.

**Foto 5:** Prostor za mokra oblačila.

jadri, nastavljenimi v veter, in navi-  
 dezni kotom 39 stopinj od vetra,  
 je bila naša hitrost 7,8 vozla. Najviš-  
 jo hitrost 8,1 vozla smo dosegli pri  
 navideznem kotu 57 stopinj in hi-  
 trosti vetra 13,5 vozlov. S plovbo v  
 krmo je hitrost padla na 6,3 voz-  
 le, a je pri tem treba pripomniti, da  
 smo imeli samonastavljivi navijal-  
 ni flok in glavno navijalno jadro z  
 vzdolžnimi ojačitvami. V ponud-  
 bi je tudi 103-% genova, za katero je  
 na palubi potreben voziček. Test se  
 je končal s preizkusom na motor,  
 kjer je svoje čare prikazal Yanmar  
 z 80 konjskimi močmi (58,8 kW) in  
 sklopljivim trikrakim propelerjem.  
 Med 2.000 in 2.200 vrtljaji na mi-  
 nuto je bil najbolj miren tek in hi-  
 trost med 6,7 do 7,2 vozla, kar je  
 spodobna potovalna hitrost. Za laž-  
 je manevriranje je na premcu na  
 razpolago premčni potisnik, lahko  
 je vgrajen v predor ali pa je izvleč-  
 ni. Pri pristajanju s krmo ob pomol  
 je potrebno upoštevati široko kr-  
 mo in čas reakcije, ki ga potrebuje  
 propeler, da se odpre, zato odloč-  
 ni manever za vzvratno vožnjo ne  
 bo odveč.





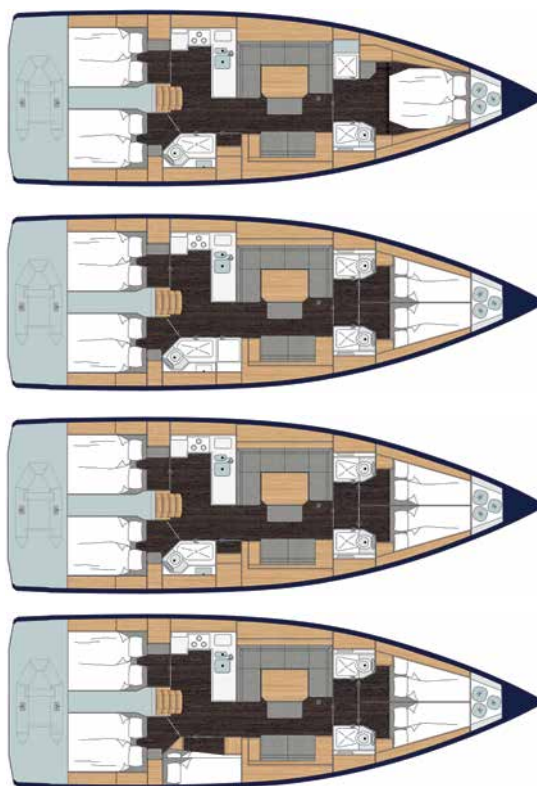
## Sklep

Z linijo C je Bavaria dokončno spremenila podobo in svoj sloves po najugodnejših jadrnicah. Po raziskavah neodvisne hiše iz Münchna, ki jo je Bavaria naročila pred leti, so kupci in najemniki plovil Bavaria odgovorili v 82 odstotkih vprašanih, da je njihova zaznava blagovne znamke Bavaria Yachts primerljiva z nemškimi proizvajalci premium avtomobilov. Večina jih je menila, da nudijo Bavarie visoko mero udobja, kakovostno pohištvo in zaključke, veliko opreme ter zadovoljive jadrnalne lastnosti. Pri celotni zgodbi pa ni šlo le za repositioniranje na trgu, temveč tudi za samo spremembo tehnologije in filozofije ladjedelnice, kamor so vložili tudi veliko sredstev. Kljub novim procesom so ostali odprti za kupčeve želje in potrebe. Zavedajo se kako velik delež plovil odpade na charter ponudbo in zato je ponudba prilagojena povpraševanju. Po drugi strani različica Style ponuja veliko več možnosti, ni pa podcenjena, ker razlika pri ceni ni pretirano velika. Bavaria C 45 Style

je hitra in udobna potovalna jadrnica. S kakovostnimi jadri je sposobna odgovoriti »napadu« na regatnem polju, obnesla pa se bo tudi na daljših družinskih križar-

Z linijo C je Bavaria dokončno spremenila podobo in svoj sloves po najugodnejših jadrnicah.

jenjih. Izbiro o različicah Holiday, Style ali Ambition prepustim vam, se pa osnovna cena naše testne C 45 Style prične pri 219.900 evrih brez DDV. □



## TEHNIČNI PODATKI

<b>DOLŽINA ČEZ VSE:</b>	13,98 m
<b>DOLŽINA TRUPA:</b>	13,60 m
<b>DOLŽINA VODNE LINIJE:</b>	12,87 m
<b>ŠIRINA:</b>	4,49 m
<b>IZPODRIV:</b>	11,935 kg
<b>UGREZ S STANDARDNO KOBILICO:</b>	1,75–2,20 m
<b>BALAST:</b>	2.775–3.065 kg
<b>PROSTORNINA POSODE ZA VODO:</b>	650 l
<b>PROSTORNINA POSODE ZA GORIVO:</b>	250 l
<b>KABINE:</b>	3–5
<b>LEŽIŠČA:</b>	6 + 10
<b>MOTOR:</b>	Yanmar 4JH80, 80 KM (59kW), sail drive
<b>GLAVNO JADRO:</b>	58 m <sup>2</sup>
<b>PREDNJE JADRO (GENOVA):</b>	50 m <sup>2</sup>
<b>GENAKER:</b>	180 m <sup>2</sup>
<b>CODE0:</b>	90 m <sup>2</sup>
<b>CE kategorija:</b>	A
<b>Navtični arhitekt:</b>	Cossutti Yacht Design

[www.bavariayachts.com](http://www.bavariayachts.com)  
[www.tty.si](http://www.tty.si)