WWW.VAL-NAVTIKA.NET

VAL navtika

25 let

219 | 2017

NASVETI
NEANDER Dtorque
Turbo Diesel

PREDSTAVLJAMO
Adler Suprema

ŠPORT
35. Pokal Amerike
Porta Cup 2017
Sailing Point
Velikonočna regata

ŠTEVILKA 219 | MAJ 2017 | XXV. LETO | 4,60 EVRA, 45,50 KUN

REPORTAŽE

Zgodovinski uspeh katamarana Hokule'a

Santa Catalina

Kornati

INTERVJU

BRUNO VOLPI LISJAK

SUP

Trening za moč in ravnotežje

RAZSTAVA

Albert Sirk slikar našega morja

TESTIRALI SMO

BAVARIA C57

➡ LEADER 33 ➡ REACHER 780 ➡ REGAL 26 EXPRESS ➡ MANTA 700 R JET ➡ YAMAHA F 100 F

ZASTAVONOŠA MED BAVARIAMI - ZAČETEK NOVEGA OBDOBJA

besedilo in foto **Julijan Višnjevec**

Bavaria C57

Po velikem pričakovanju in večmesečni najavi gesla Something big is coming (prevod: Nekaj velikega prihaja) je vendar prišla do morja nova bavaria C57. Za nemško ladjedelnico iz Giebelstadta to ni le največje zgrajeno plovilo in zastavonoša, je tudi pomemben preobrat v ponudbi jadrnic višjega kakovostnega razreda. Svetovni javnosti je bila slovesno prvič predstavljena na največji navtični razstavi Boot v Düsseldorfu. Nova bavaria C57 se je morja prvič dotaknila v Portorožu, svoj premierni krst med novinarji pa je doživela pred Splitom. Vsi po vrsti smo bili pozitivno presenečeni nad jadralnimi lastnostmi in skrbno načrtovano notranjostjo s številnimi odličnimi rešitvami. Med testom jadranja v veter z jadrom code0 smo večkrat presegli hitrost vetra, ob močnejših sunkih pod nevihtnim oblakom pa se je nova C57 odzivala celo s pospeški in presenetljivo dobrim kotom jadranja v veter.

Za tiste, ki dozdaj še niste slišali za novo bavario C57, naj ponovimo še enkrat, kako je nastala in postala ponos ladjedelnice ter prva iz niza novega Bavarijinega rodu. Nemška ladjedelnica je z bavario C57 začela novo poglavje in novo obdobje temeljito spremenjenih jadrnic. Pri projektiranju trupa in izračunu površine jader »so imeli prste vmes« navtični arhitekti iz studia Maurizia Cossuttija, poznani po številnih regatnih jadrnicah, celo snovanju bolidov za

Pokal Amerike. Cossutti Yacht Designu so pri projektiranju pomagali še njihovi stalni sodelavci ekipe 2pixel studia iz Pulja. S tem korakom je Bavaria jasno naznanila, kam si želi v prihodnje, in tako v zmogljivi trup vnesla še nekaj italijanskega pridiha. Drugi pomembni člen pri projektiranju, načrtovanju in izvedbi je bil še Leo Ćurin iz Puls Yacht Designa iz Splita. Ekipi je poveljeval zdaj že prekaljeni Slovenec, dobro poznan doma pa tudi v tujini, Luka Modrijan, podpisan kot vodja projekta bavaria C57.

Vacutec in Modutec

Pri ladjedelnici Bavaria so že pred časom začeli s korenitimi spremembami v proizvodnji in uvedli vakuumsko tehnologijo, poimenovano Vacutec. Uporabili so jo že pri gradnji nove generacije motornih čolnov (serij R in E) 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 kakovostnejši trup. S pomočjo vakuumske infuzije sta pri C57 narejena trup in paluba. Predelne stene niso več sestavni del trupa, temveč je interjer vgrajen posebej v modulih v tako imenovane pregradne sprejemnike (angl. *bulkhead receiver*), ki so laminirani v trup in dajejo ustrezno trdnost, vanje pa se kasneje enostavno vgradi pohištvo. Prednosti sistema sta večja trdnost in odsotnost škripanja med obremenitvijo, ki se običajno prenaša na pohištvo ali lesene dele znotraj plovila. Taka gradnja je sicer zapletenejša, a na drugi strani prinaša prednosti za uporabnika – udobje in kakovost sta neprimerno višji.

Pri gradnji bavarie C57 pa je bil uporabljen še drugi novi postopek, imenovan Modutec: omogoča sestavo celotnih sklopov notranjosti, narejenih izven trupa. Bavaria C57 je sestavljena iz štirih ločenih modulov. Prvi je celotni sklop, sestavljen iz prednje kabine in kuhinje, drugi in tretji sta salon z manjšim delom okoli majhne navigacijske mize, četrti del pa je celotni del v krmi skupaj s kabinama ter toaletnim prostorom. Vsak modul je nato položen v pregradne sprejemnike in zalepljen s trupom ter palubo. Celotno operacijo vgradnje interjerja po modulih se izvede v manj kot eni delovni izmeni, so nam pojasnili odgovorni pri Bavarii, kjer so z vpeljavo tehnologije zelo zadovoljni, saj so dosegli nov mejnik tudi v smislu proizvodnega procesa.

Ladjedelnica Bavaria je z novo C 57 obrnila novo poglavje v bogati in pestri zgodovini gradnje plovil. Prenova bo sledila z novimi projekti jadrnic, prvi bo šel z nekaj čevlji navzgor. Rešitve na C57 so prikazale sodoben pečat, kar je s svojim znanjem pripomogel tudi Slovenec, Luka Modrijan.

Na palubi

Trup se oklepa klasičnih linij in nima tako imenovanega bočnega zgiba (angl. *chine*), saj gre pravzaprav za potovalno jadrnico. Glede na sorazmerno visoke boke trupa jadrnice je nadgradnja nizka in elegantno zaobljena. Po obliki bolj spominja na tiste z večjih jadrnic. Prstni odtis projektanta Maurizia Cossuttija je viden na skoraj vsakem čevlju jadrnice, kar je bila tudi želja ladjedelnice. Narediti nekaj novega in nekaj izjemnega, nekaj, kar bo drugače za Bavario in za kupce, ki jih Bavaria naslavlja. Italijanski flair je očiten na palubi, tokrat očiščen vseh vrvi in primeren za sončenje; sestavljen je v dveh ravneh. Na novi bavarii C57 so predvidene kar štiri lokacije za sončenje: prvi dve se nahajata pred jamborom in pod

bumom, morda še najlepši del ležalnih površin (246 cm x 100 cm), uporaben tudi med plovbo, pa dobimo v kokpitu s spustom mize. na eni in drugi strani v obliki črke U. Kokpit ima simetrično, na levi in desni strani v obliki črke U (89 cm x 246 cm x 100 cm) oblikovano sedišče z mizo na sredini, postavljeno tako, da je prehod od krmil do vhoda v podpalubje odprt. Še zadnje mesto za sončne užitke je na krmni ploščadi (340 cm x 140 cm), največji v svoji kategoriji, ki obenem zapira celotni krmni del z vključeno garažno odprtino. Za dostop do krmne ploščadi je široko stopnišče, simetrično gledano pa je na drugi strani prostor za rešilni splav. Dostop do rešilnega splava je z zadnje strani, ko je ploščad spuščena. Garaža je na razpolago v dveh velikostih. Večja spada k paketu style in je dovolj velika za Williamsonov minijet, druga možnost pa spada k različici holiday, tu del prostora v krmnih kabinah ni odvzet, garaža pa je primerna za hrambo napihljivega pomožnega čolna, supov, potapljaške opreme ipd. Dodatna

foto 1: Kokpit z dvema mizama in prehodom po zgledu megajaht.

foto 2: Sidro in vpetje codeo ter navijalnega samonastavljivega floka.

foto 3: Krmarjevo mesto z velikim navtičnim ploterjem.

foto 4: Kopalna ploščad.

foto 5: Garaža z Williams jet pomožnim čolnom.

skladišča za opremo (89 cm x 57 cm) so še pod klopmi v kokpitu.

Široka krma je opremljena z dvema krmilnima kolesoma, ki ju zaradi širine krme upravljata dva krmilna lista. Stabilnost in lahkotnost upravljanja sta bili kljub njeni velikosti občutni tudi na testu, a tem malo kasneje. Jadralne lastnosti se izražajo še na drugih ravneh, kot so možnost daljše kobilice in jambor, vpet v peto kobilice, možnost vgradnje jambora iz ogljikovih materialov ali tistega z navijalnim jadrom. K jadralnim užitkom ali celo regatnim ambicijam bo koristna še genova (69 m²), ki ima svoje vpetje škotine na prvi stopnici dvovišinske palube (angl. *double deck level*). Osnovna možnost je samonastavljivi flok s tračnico in vozičkom, postavljenim pred jambor, s katerim je med obrati precej manj dela kot z genovo. Krmarski konzoli imata dovolj prostora za velika navtična ploterja na vsaki strani, po katerih se upravljajo še ostala opravila s pomočjo ukazov z ekrana na dotik in sistema Naviop. Kadar ne bomo na poti, se bo upravljalno območje spremenilo v družabno, saj so na krmi postavljeni še žar, ki ga iz sedišča na krmi enostavno privzdignemo na zložljivih nogicah, izplakovalnik in priročni hladilnik.

Pod palubo

Kljub zmogljivemu trupu je še vedno osrednji cilj veliko prostornine in udobja pod palubo. Prav zavidljiv je tudi podatek o kar 88 m² bivalnih prostorov, kar je še en izjemen dosežek v tem velikostnem razredu jadrnic. Najširši del trupa se uporablja za dnevni prostor in kuhinjo, ki je postavljena v sprednji del salona pred prvo predelno steno. Osrednji prostor ponuja res veliko prostornine in višino preko 2 m, čeprav je salon od ostalih bivalnih prostorov za stopničko privzdignjen. Številna okna v trupu omogočajo pregled nad okolico in prepuščajo zelo veliko naravne svetlobe. Za druženje in obedovanje je osrednji prostor na levi, tik ob prihodu po širokih stopnicah, kjer je oblazinjena sedežna garnitura v obliki črke C. Na nasprotni strani

mize sta bila dva zložljiva stola, mogoča pa je tudi vgradna otočna klop. Svojo noto elegance in uporabnosti ponujajo še nižje omarice ob zaključkih sedežne garniture na vzdolžnem naslanjaču, kjer lahko odlagamo manjše predmete, kozarce ali knjige, medtem ko smo udobno nameščeni v mehkem naslanjaču. Za tem naslanjačem je skrita televizija, ki se prikaže na ukaz in mora biti zaradi svoje velikosti med plovbo pospravljena. V sklop dnevnega prostora spada popolnoma uporabna majhna navigacijska miza z lastno klopjo. Vse bralne luči, tudi tista ob navigacijski mizi, imajo na dnu USB-priključek. Luči so izdelane po naročilu za Bavario in nudijo dodano vrednost uporabniku, saj se na vir napajanja lahko uporabnik s svojimi električnimi napravami priključi dejansko v vsakem prostoru. Vsi prostori so izkoriščeni do zadnjega centimetra z večjimi in manjšimi predali ali policami, tudi niz visečih omaric se odpira na način, da nam ne pade vse iz njih, ko jih odpremo po plovbi. Majhne podrobnosti so dokaz o premišljenem delu na notranjem pohištvu, kar gredo zasluge Leu Ćurinu in Puls Yacht Designu. Pohištvo je bilo v temni barvi lesa, lahko naročite tudi v beljenem hrastu, zaključki pa so bili iz masivnega lesa.

Kabina v premcu je namenjena lastniku in zato skrbno načrtovana z majhno mizo za ličenje (50 cm x 49 cm) in velikimi omarami ter posteljo otočne oblike in izjemnih velikosti (210 cm x 165 cm). K prednji kabini pripada še lasten toaletni prostor in ločena prha, no, sicer pa tudi v trokabinski različici pripada vsaki kabini lasten toaletni prostor. V ponudbi ima bavaria C57 vse do pet kabin, kar pomeni, da bomo še dve kabini dobili v premcu, še ena pa bo v predelu salona (s pogradoma). V salonu se lahko na željo spusti še miza, kar pomeni, da bo jadrnica nudila kar 12 udobnih ležišč. Seveda imamo v vsakem primeru na premcu prostor za jadra ali prostor za dva člana posadke z lastnim straniščem in umivalnikom. Krmni kabini bosta večji z izbrano možnostjo skladišča namesto garaže, a so kljub temu tudi z garažo ležišča v krmi darežljivih mer z oddvojenim območjem v predelu glave. Med krmnima kabinama je tehnični predor s pogonskim agregatom in generatorjem. Če si boste omislili klimatske naprave, bo ta kar nujen, sicer pa je odločitev na plečih kupca. A za tako jadrnico, ki se lahko odpravi na odprto morje, je že kar prav, da ima večjo mero udobja in nekaj več varnostnih sistemov. Zanimiv je tudi varnostni vidik, ki predvideva v krmi, v kateri so krmila, steno v višini 40 cm, ta pa omejuje pretakanje vode v preostali del barke, kar bi prišlo v poštev v primeru prepuščanja ob krmilnem sistemu ali poškodbe na tem delu trupa. Seveda so ta prostor pa tudi ostali kalužni prostori opremljeni s črpalko in tipalom za zaznavanje tekočine v trupu.

Pomembna je tudi postavitev kuhinjskega sklopa za prednjo predelno steno, ločeno na levo in desno stran s prehodom na premec. Na levi strani bomo tako našli osrednji kuhinjski sklop

foto 1: Salon izjemnih dimenzij se ponaša z veliko naravne svetlobe in indirektne osvetlitve, kar pričara posebno ugodje.

foto 2: Lastniška kabina z velikim otočnim ležiščem, pokončnima omarama in mizico za ličenje.

foto 3: Navigacijska miza s predalom za klasične navigacijske karte in lastno klopjo.

foto 4: Kabina v krmi z dvojnim ležiščem in ločenim vzglavjem. Vse bralne svetilke imajo USB priključek.

foto 5: Toaletni prostor z ločeno prho. Vsak toaletni prostor ima rezervoar za zbiranje odpadnih voda, kapacitete 72 litrov.

(170 cm x 137 cm) s štedilnikom in pečico ter izplakovalnikom. Pod njim je bil pomivalni stroj, vse okoli pa niz predalov in omaric. Nad štedilnikom je bila v omarici vgrajena napa z lučmi za prečiščevanje pare ob kuhanju. Na desni stran je prav tako v obliki črke L (138 cm x 120 cm) preostali del kuhinjskih delovnih površin z dvojnim hladilnikom in še posebej oddeljeno vinsko kletjo. Nad pultom iz koriana je bil še avtomat za kavo in očitno nepogrešljiva mikrovalovna pečica. Pult iz koriana je lahko pri različici holiday, namenjeni čarterski ponudbi, iz robustnejše umetne mase, tako kot tudi ostali sklopi, podvrženi grobi uporabi in obrabljenosti.

Sistem upravljanja Naviop

Na naši testni različici je navigacijsko opremo sestavljal sklop instrumentov B&G, kar samo po sebi ne bi bilo nič nenavadnega, če vse skupaj ne bi bilo povezano z novim sistemom, imenovanim Naviop. Ob majhni navigacijski mizi je bil namesto številnih stikal velik GPS-ploter z upravljanjem na dotik, ki se uporablja tudi kot plošča s stikali za celoten električni sistem na jadrnici. Z njim upravljamo in nadzorujemo sistem upravljanja na jadrnici skupaj z nadzorom količine stanja medija v rezervoarjih ali napetosti v akumulatorjih, z njim nadzorujemo upravljanje potisnikov ali ugotavljamo lokacijo pregorele varovalke. Sistem je povezan z vsemi napravami, razdeljen pa je v štiri module, vsak pa ima svojo črno skrinjico, ki nam v primeru okvare jasno prikaže, kje je napaka. Poleg sistema Naviop imamo na razpolago še možnost ročnega sistema v sili s klasičnimi stikali in varovalkami, skritimi za instrumentom ob navigacijski mizi. Ročni sistem v sili bo uporabljen v primeru odpovedi vmesnika Naviop, ta sistem je viden in se lahko upravlja tudi s krmarskega mesta.

Pogon in zmogljivost

Za pogon skrbi Yanmarjev agregat v dveh različicah in z dvema možnostma prenosa pogona. Kot standardni je ponujen z motorjem sail drive in z 80 KM (59 kW), druga možnost pa je zmogljiv motor s 110 KM (82 kW) in prenosom moči preko klasične osovine. Za lažje manevriranje je na premcu na razpolago premčni potisnik, lahko je vgrajen v predor ali pa je izvlečni. Na krmi je prav tako možnost potisnika, vendar le v izvlečni vgradnji. Rezervoar vode je v premcu pod posteljo in shranjuje 650 l sladke vode. V primeru namestitve pomivalnega ali pralnega stroja je nameščen še dodatni rezervoar za 100 l umazanih vod, na željo se ta zmogljivost lahko podvoji. Vsi toaletni prostori, tudi tisti na krmi, imajo standardni rezervoar za umazane vode (72 l).

Na testni različici je bil vgrajen zmogljivejši agregat, zato smo bili na preizkusu z motorjem precej hitri. Pri najvišjih vrtljajih 3.200 vrt/min smo dosegli kar 9,1 vozla, vožnja pa je bila udobnejša in tišja pri 2.800 vrt/min in 8,8 vozla hitrosti. Potovalna hitrost se začne pri 1.800 vrt/min in zelo mirnem teku motorja ter s hitrostjo 6,6 vozla. Na testni različici je bil nameščen trikraki sklopljivi vijak, za pomoč med manevriranjem pa še premčni potisnik.

Bavaria je v prejšnjem letu s pomočjo neodvisne hiše Kemény Böhme & Company iz Münchna naredila raziskavo med kupci in najemniki plovil Bavaria: v raziskavi je več kot 82 % vprašanih odgovorilo, da je njihova zaznava blagovne znamke Bavaria Yachts primerljiva z nemškimi proizvajalci premium avtomobilov. Večina jih je pritrdila, da jadrnice Bavaria nudijo zadovoljive jadralne in plovne lastnosti, dobre zaključke obdelave pohištva ter visoko mero udobja in opreme.

Na veter

Običajno smo na testu jadrnic take velikosti kar malo razočarani, ko piha le 5 vozlov vetra. Dame s skoraj 20 t izpodriva potrebujejo namreč nekaj več vetra, da se premikajo po vodni gladini. A tokrat ni bilo tako, kljub šibkemu vetru smo takoj opazili prave zmogljivosti nove bavarie C57. Takoj smo namestili codeo, velikosti 123 m², in se zapeljali v veter, kmalu smo presegli njegovo hitrost in se prvič resnično zavedali, da smo na drugačni bavarii. Hitrost je malo padla, ko nam je veter zapihal z boka, a je bila ta še vedno spodobnega 5,3 vozla. Nad Marjanom se je pojavil nevihtni oblak, in ker nas je vmes obiskala tudi bonaca, smo se odpeljali ravno podenj. Codeo je bilo treba zamenjati s samonastavljivim flokom, tako smo preizkus nadaljevali in zapeljali ostro v veter. Z dobrimi 11 vozli pod kotom 35⁰ od vetra smo razvili kar 6,8 vozla hitrosti, z malo odklona pa takoj presegli 7 vozlov, kar je bila tudi hitrost večine časa plovbe, dokler se iz oblaka ni vlil dež. Veter je takrat padel, iztekel pa se je tudi naš odmerjeni čas za test.

Sklep

Bavaria je z novo C57 dokončno spremenila svoj sloves najcenejših ali morda najugodnejših jadrnic. Vendar tukaj ne gre le za repozicioniranje na trgu in končni proizvod, za tem stoji celotna sprememba filozofije ladjedelnice ter sprememba tehnologije, v katero so Bavarci v zadnjem času vložili veliko sredstev in znanja. Z novimi orodji so optimizirali tudi proizvodnjo. Strankam in strokovni javnosti pošiljajo jasno sporočilo, da so enaki ali celo boljši od konkurence v določenem velikostnem razredu.

Definicija nove bavarie C57 je odlična in udobna potovalna jadrnica, s katero lahko hitro jadramo. Seveda ostaja osrednji cilj potovalna jadrnica, saj imajo kupci svoje zahteve, kot so TV, številni hladilniki, pomivalni ali pralni stroj, vse udobje, kot ga imajo doma. Če pa si bodo želeli hitro jadrati ali se odpraviti celo na regate, morajo le nastaviti jadra in morda pustiti doma kakšen kos nepotrebne opreme, kajti trup je narejen in pripravljen za hitro jadranje. Vedeti moramo namreč, da se tudi jadrnice take velikosti običajno upravljajo z maloštevilno posadko, morda parom, zato je vse prirejeno enostavnemu upravljanju, tudi navijalna genova ali samonastavljivi flok in navijalni codeo. Za konec ostane le še podatek o osnovni ceni, ki se na dvorišču Bavarie začne pri 374.900 EUR brez DDV. ❐

Luka Modrijan je povedal:

»Ob snovanju projekta smo pregledali celotno ponudbo in ugotovili, da je preveč proizvodov – jadrnic, podobnih drugim jadrnicam – tako imenovanih Me 2 products. Velikostni razred jadrnic, kamor sodi bavaria C57, ima na celem svetu skladno z raziskavami obseg prodaje 150–200 jadrnic. Konkurenca je dokaj velika in tržna niša je dokaj majhna, zato se Bavaria bori s preostalo konkurenco v tem velikostnem razredu, ki seveda za Bavario ni osrednje področje prodaje. Vsi ti kupci so zelo izobraženi in največkrat že lastniki plovil, želijo pa si biti tudi drugačni, zato je pri Bavarii veliko možnosti in mogoče se je kljub uvedbi novih procesov prilagoditi glede na želje in potrebe kupcev. Seveda niso pozabili na čarter, kjer Bavaria ustvari 40–50 % celotne prodaje jadrnic, zato je bavaria C57 tudi v čarter izvedbi, v tako imenovani holiday različici. Holiday izbira je z manj možnostmi, vse je bolj optimizirano, prirejena je grobi uporabi med najemom. Po drugi strani različica style ponuja več možnosti, ni pa podcenjena, ker razlika pri ceni ni pretirano velika, je le veliko več možnosti na razpolago (seznam z dodatno opremo je dolg kar šest strani).«

TEHNIČNI PODATKI

DOLŽINA ČEZ VSE:	16,73 m
DOLŽINA TRUPA:	16,16 m
DOLŽINA VODNE LINIJE:	15,50 m
ŠIRINA:	5,28 m
IZPODRIV:	17.130 kg
UGREZ S STANDARDNO KOBILICO:	1,99 -2,52 m
BALAST:	5.310kg
PROSTORNINA POSODE ZA VODO:	650 l
PROSTORNINA POSODE ZA GORIVO:	500 l
KABINE:	3–5 + (1 posadka)
LEŽIŠČA:	6 + 10 + (2 posadka)
MOTOR:	Yanmar 4JH80, 80 KM (59kW), sail drive
GLAVNO JADRO:	80 m²
PREDNJE JADRO (GENOVA):	69 m²
GENAKER:	232 m²
Code0:	123 m²
CE Category:	A
Navtični arhitekt:	Cossutti Yacht Design
Notranje oblikovanje:	Pulse Yacht Design

Dodatna oprema (cena brez ddv): Osnovni paket: 15.900 €; Sidro in 50m verige: 2.030 €; Električni mizi v kokpitu: 3.420 €; 2 x Lewmar 65EST EVO električna vitla za dvižnice: 4.900 €; Performance paket: 8.900 €; Elvström EPEX gl. jadro in flok: 10.250 €; Osnovni paket elektronike Raymarine: 6.900 €; Doplačilo motor Yanmar 4JH110,110KM (81kW), osovina: 2.800 €.

www.bavariayachts.com