



## GREMO NA IZLET, NA VIKEND ALI NA ZABAVO? NI PROBLEMA!

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

# Vida 33

*Iz bavarske ladjedelnice prihaja nov motorni čoln, Bavaria Vida 33, ki je že od samega začetka požela veliko zanimanja. Vida, ki v španskem prevodu pomeni življenje, v našem primeru pomeni novo življenje, tokrat pri bavarski ladjedelnici Bavaria Yachts. Nadvse zanimivo in že na prvi pogled privlačno plovilo je bilo kmalu potem, ko ga je uspešno lansiralo slovensko podjetje pod imenom NEO, prodano. Danes je Vida 33 v lasti nemške Bavarie in je na voljo v izvedbi open in hard top. Predstavnika s trdo streho smo preizkusili v hladnih jesenskih dneh, kar v domačih vodah, v bližini ladjedelnice iz Giebelstadta.*

**B**avaria je imela že nekaj časa namen vstopiti v najbolj vroč in prodajno atraktiven segment dnevnih plovil, tistih z izvenkrmnimi motorji. Po nekaterih ocenah je prodajni kolač ve-

lik kar 450.000 prodanih plovil na leto, kar je seveda za marsikatero ladjedelnico mamljivo. Pred dobrim letom, ko je slovensko podjetje Greenline ugotovilo, da z električnimi motorji opremljen Neo ne

predstavlja velikega potenciala, se je pojavila priložnost za Bavario. Slovenska ladjedelnica namreč želi ostati zvesta svoji zeleni filozofiji in hibridnim oziroma električnim pogonom. Družbi sta se kma-

lu dogovorili o pogojih in posel je stekel. Orodja, kalupi in vse ostalo je bilo za novo leto pri Bavarii, ko se je istočasno začel proces prenove kokpita, vetrobranskega stekla in strehe. Marco Casali je pomagal, da so Bavarci prišli do končnega rezultata in čolna, ki bo nosil genski zapis Bavarie. Pri oblikovanju in iskanju rešitev je pomagalo še izkušeno oblikovalsko podjetje za industrijske produkte z referencami v avtomobilski industriji. Trupu, katerega je v osnovi zrisal naš rojak Jernej Jakopin, so dodali trdo streho, še najbolj podobno tisti na njihovih plovilih športne linije, in spremenili razpored v kokpitu. Kuhinjska niša je ostala v kokpitu, vendar je dobila mesto tik ob oplati čolna, kar je nedvomno bolj uporabno. In s tem podatkom gre Neo definitivno v zgodovino, saj zdaj govorimo samo še o Vidi, za katero upamo, da bo do-

bila še kakšne »bratce ali sestrice«.

Razvojni proces je bil, vsaj tako pravijo pri Bavarii, skrajšan za najmanj pol leta glede na to, če bi se ga lotili sami od zasnove naprej. Nova Vida 33 je bila kljub koroni nared letos jeseni. Šlo je torej poleg idejne tudi za časovno prednost, izognili pa so se tudi vsem porodnim težavam, čeprav so morali gradnjo in sestavljanje prirediti serijski gradnji plovil.

### Lahko je »party« ali družinski čoln

Seveda Vido 33 lahko dobite tudi v open različici, brez strehe, v pripravi pa je še različica tipa bow rider, s sediščem in mizico v premcu. Vida 33 je dobila tako nekoliko drugačen zunanji izgled in je predvsem namenjena zelo širokemu krogu kupcev, kar je bil tudi končni cilj ladjedelnice, ki ima veliko števi-

Trupu, katerega je v osnovi zrisal naš rojak Jernej Jakopin, so dodali trdo streho, še najbolj podobno tisti na njihovih plovilih športne linije, in spremenili razpored v kokpitu.

lo in razvejano mrežo zastopnikov po celem svetu in, kar je še bolj pomembno, veliko zvestih ljubiteljev te blagovne znamke. Ker Vida 33 v osnovi ni mišljena za večdnevna potovanja, čeprav je tudi to možno, se bomo bolj posvetili lastnostim na palubi. Na krov lahko v kategoriji B sprejme 8 potnikov, medtem ko je na C območju, kjer še vedno poteka registracija, dovoljenih 10 oseb. K temu dodamo še ležalne površine na premcu (146 x 174 cm) in krmi ter oblazinjeno klop z veliko mizo na sredini in dobimo idealno plovilo za druženje. Glede na prostor v premcu, kjer bomo lahko prespali, pa bi mlada družina brez težav odšla na večdnevno potovanje. Poleti bi se zadnji del kokpita lahko zaprl s ponjavo, ta opcija je že predvidena, in bi v kokpitu še kdo našel čisto udobno in primer-no ležišče.

### Trup in kopalna ploščad

Odličan prvi vtis zagotovo pusti dovršen trup in njegova sodobna oblika z rahlo padajočo bočno linijo proti krmi, ki se zaključijo z dostopom na krmno ploščad. Ta je zasnovana tako, da jo gle-

de na potrebe lahko dvigamo ali spuščamo. S tem imamo rešitev, ki je običajno dostopna le na plovilih z notranjim motorjem. Seveda se temu lahko odrečemo in v tem primeru dobimo dve ločeni manjši krmni ploščadi na vsaki strani. V kolikor se bomo le odločili za krmno ploščad, bomo imeli mini zasebno plažo in lažji dostop do plovila, pa tudi motorje je mogoče povsem dvigniti iz vode, kar je tudi pomembno.

### Na palubi in pod njo

S krmne ploščadi pridemo v kokpit preko prehoda na levi strani, ki ga zapirajo vrata. Na krmi je klop, ki jo je mogoče spremeniti v ležišče. Še ena klop v obliki črke L je postavljena za krmarskim mestom in se nadaljuje ob desnem boku vse do krmnega dela v kokpitu. Družabni prostor je tudi na premcu, predvsem v primeru, ko gre za različico s sediščem in mizico v premcu. Dostop iz kokpita do premca je speljan preko vrat na levi strani, odpreti pa je treba še del vetrobranskega stekla. Torej dve različici postavitve na premcu ponujata klasično oblazinjeno otočno ležišče za dve osebi z enostavnim dostopom ali sedežno v obliki črke C z mizico v sredini ti-





pa bow lounge. V prvem primeru imamo dovolj višine nad ležiščem in ležišče dimenzij 175 x 146 cm. V drugem primeru izgubimo nekaj višine v kabini, a je še vedno mogoče spati ali sedeti za mizo. S pomikom prehoda na premec v skrajno levo točko plovila smo pridobili povsem normalen dostop v notranjost in možnost velikega toaletnega prostora.

### Kokpit je center dogajanja

Prostori kokpita na Vidi 33 postaja center dogajanja, kjer si bomo lahko pripravili tudi kakšen hiter obrok. Kuhinjski blok je v osnovi opremljen z dvema plinskima gorilnikoma in žarom ter izplakovalnikom. Na veselje gospodinje ima še kar veliko odlagalne površine in velik hladilnik. Pod pohodnim delom v kokpitu je tehnični prostor za rezervoarje goriva in vode, možnost pa je tudi montaža generatorja za proizvodnjo električne energije. Druga možnost čiste energije bodo še sončne celice na strehi, a to je vse v domeni kupca, ki bo plovilo priredil svojim potrebam. Za krmarskim mestom je v črko L oblikovana oblazinjena sedežna garnitura dimenzij 143 x 233 cm. Pod njo je skladiščni prostor, lahko še dodatni hladilnik, v sredini pa velika trodelna preklopna miza, nastavljiva po višini. Na krmi v kokpitu je klop v dolžini 188 cm, ki se lahko spremeni v ležalno površino.

### Mesto za krmarja in sopotnike

Najprej je treba zapisati, da je pogonska opcija z dvema izvenkrmnima motorjema po 300 konjskih moči trenutno najzmogljivejša opcija na izbiro. K pogonu dodamo še premčni potisnik, ki ga toplo priporočam; čeprav je manevriranje z dvema motorjema dokaj enostavno, a včasih je bočni veter prav nadežen. Za krmarja in sopotnike so predvideni trije udobni sedeži z naslonjali za roke. Nadzorna plošča je velika in velika sta tudi večfunkcijska zaslona na dotik, kjer bomo našli vse pomembne podatke ter brezžično polnilno postajo za mobilni telefon. Na položnem delu so Bavariina hišna plošča s stikali, nekaj pomembnih stikal je še okoli krmilnega obroča, ki ima nastavljiv naklon. Na višini desne roke sta ročici za upravljanje s plinom in joystick za delo z motorjema, ki pa ni povezan s premčnim potisnikom. Ob vzvalovanem morju je mogoče ob krmilnem obroču stati, pozicija in pregled nad plovilom pa sta v obeh primerih odlična. Če bomo sedeli, bo prišel v poštev naslon za noge, sicer pa je s stranskim oknom dobro poskrbljeno za zračnost.

### Preizkus na reki Majni

Podvodni del trupa je izrazito športno zasnovan z dokaj velikim izhodnim kotom na krmi, kar je takoj

Za krmarja in sopotnike so predvideni trije udobni sedeži z naslonjali za roke.

opaziti v ostrih zavojih, predvsem pri nižji hitrosti. Na krmi sta bila obešena dva predstavnika nove generacije izvenkrmnih motorjev Verado, vsak je imel po 300 konjskih moči. Posebni pogoji na reki so zahtevali preizkus proti toku in s tokom ter nato izračun hitrosti in porabe goriva. Najprej smo preizkusili nekaj ostrih zavojev in se pri tem zabavali, saj je bila omejitev s širino reke tudi omejitev za večjo hitrost in dolge zavoje. A ti so prišli pozneje kar v sami strugi reke, ki je plovna kar 380 kilometrov. Do trupne hitrosti smo prišli v 11 sekundah pri 17 vozlih hitrosti, kar je za 6,5 ton težko plovilo (naše testno je bilo polno dodatne opreme) kar dober rezultat. Brez težav smo prišli tudi do končne hitrosti 40 vozlov in opravili dolge ter predvsem natančne zavoje. Čeprav nas je bilo na plovilu 7, ni bilo občutiti gneče, malo smo se tudi zaradi situacije držali vsak zase. Glede na vremenske razmere je tudi nov element, športna streha z velikim vetrobranskim steklom, opravila svoje. Vsi na krovu smo bili dobro zaščiteni, topel čaj pa se je ob povratku v Bavariini testni center vsekakor prilegel.

### Zaključek

Vida 33 nosi podpis Bavarije in odpira novo poglavje bavarske ladjedelnice, kjer bodo za prvo leto zgradili do 50 plovil. Za eno Vido 33 potrebujejo od 5 do 8 tednov in 5.000



Vida 33 TEST



**TEHNIČNI PODATKI**

DOLŽINA ČEZ VSE: 11,01 M (S KRMNO PLOŠČADJO)  
 DOLŽINA TRUPA: 9,94 M  
 ŠIRINA: 3,43 M  
 UGREZ: 0,61 M  
 REZERVOAR GORIVA: 2 X 350 L  
 REZERVOAR VODE: 200 L  
 KABINE / TOALETNI PROSTOR: 1 / 1  
 LEŽIŠČA: 2  
 KATEGORIJA CE: B - 8 / C - 10

produksijskih ur dela. Ponudba desetmetrske predstavnice z izvenkrmnimi motorji je že požela veliko zanimanja, zato ni bojazni, da ne t našla svojih kupcev tudi na Jadran-skem morju, nenazadnje bi lahko bila odlična ponudba med čar-ter plovili. No, zadnjo besedo imajo kot vselej kupci, ki bodo morali za osnovno različico open brez motorjev odšteti od 137.000 evrov brez DDV naprej. □

Vrtjaji/min	poraba l/h	hitrost (vozli)
600	5,7	2,5
1000	11,2	4,3
1500	18,3	6,0
2000	28,0	7,4
2500	38,5	8,3
3000	61,7	9,1
3500	84,1	12,0
4000	101	15,9
4500	123	20,1
5000	162,8	28,9
5500	180	38
5700	185	40

Vida 33 ima dobro popotnico in zagotovo tudi svetlo prihodnost med plovili z izvenkrmnimi motorji.

