

# VAL 44

## NAVIKA

**CONTEST 48** • ČOLNI SCAND  
**SEA RAY 270** • **ASTONDOA 39**



## LAVER 31,5

**NASVETI, REPORTAŽE, ŠPORT**

**Podvodna fotografija • Samogradnja  
Deskanje v Grčiji • Otok Sokotra • Jure Šterk  
poroča • regata Around Alone • Bilo je nekoč**



# LAYER 31,5



Besedilo: Blaž Požnenel  
Foto: Uroš Gabrijelčič

Razmeroma samosvoja oblikovalska in konstrukcijska pot je ladjedelnici prinesla precejšen uspeh, zato so na jesenskem genovskem navtičnem salonu predstavili model 31.5, torej za deset čevljev daljši laver. Z njim so vstopili v razred čolnov, kjer je gneča še večja, zahteve kupcev pa precej strožje in izrazitejše.

**K**o smo pred časom v naši reviji pisali o Salpinem modelu Laver 21.5, smo pohvalili prepoznavnost in samosvojo obliko čolna, pa tudi zelo dobro izrabo prostora in pozornost do malenkosti. Morda je kdo od bralcev videl ta čoln v živo in menim, da se je strinjal z nami. Razmeroma samosvoja oblikovalska in konstrukcijska pot je ladjedelnici prinesla precejšen uspeh, zato so na jesenskem genov-

skem navtičnem salonu predstavili model 31.5, torej za deset čevljev daljši laver. Z njim so vstopili v razred čolnov, kjer je gneča še večja, zahteve kupcev pa precej strožje in izrazitejše. Če je namreč manjši laver 21.5 namenjen križarjenjem za en dan ali konec tedna, je daljša različica že resen počitniški čoln, ki mora ustrezati bolj izostrenim merilom. Povedano drugače, zgolj zanimiva oblika je zdaleč premalo za tržni uspeh.

Tudi model Laver 31.5 je nastal na risalni mizi priznanega konstruktorja plovil Renata Sonnyja Levija. Konstrukcija trupa je namreč precej specifična, spet pa gre za spredaj globoki V, ki se proti krmi skoraj splošči, stranski kanali pa zagotavljajo dobro držanje smeri in stabilnost ter okretnost pri ostrejših manevrih. Takšen trup bo vsak krmar takoj prepoznal po občutkih za krmilom. Laver 31.5 je namreč zelo odločen pri vstopih v zavoj, kjer se sicer precej nagne, a tudi odlično drži smer. Povedano drugače, laver 31.5 ne oddrsava, ampak se zagriže v vodo. Tako lahko krmar dela še posebej ostre zavoje, pri čemer mu pomaga precej neposreden krmilni mehanizem, česar pri tako velikih čolnih nismo vajeni.

Dobre plovne lastnosti so torej uresničene in preizkušene, pomembne pa so tudi dobre bivalne lastnosti. Prvi pogled na laver 31.5 s kopnega ne izdaja vsega, kar se skriva v notranjosti, saj je čoln na pogled videti

manjši in bolj kompakten, kot je v resnici. Šele ko se povzpnete nanj, prepoznate njegovih 9,45 metra dolžine. Sicer pa je laver 31.5 razmeroma visok čoln, katerega bočna linija se oblikovno zelo dognano dvigne v izrazit in zelo lep varnostni lok. Menim, da je ta oblikovna poteza ena od najlepših na tovrstnih čolnih, ki daje temu plovilu prav poseben videz. Poleg tega varnostni lok prav nič ne moti gibanja po kokpitu in služi tudi kot osrednji vpenjalni lok za cerado.

Kokpit je prostoren in raznolik. V krmnem delu kraljuje polkrožna sedežna garnitura prijetnih svetlih barv, ki obkroža odstranljivo mizico. Sedežni kot je na levi strani, na desni pa so vratica na krmno stopnico in niz uporabnih omaric, ki se polkrožno zaključijo v zunanji kuhinjski del. Takšna razporeditev je zelo priročna, saj ponuja možnost osvežitve v kokpitu, poleg glavne kuhinje in hladilnika v kabini. Pred kuhinjskim delom je dvojna krmarska klop



s čvrstim naslonjalom, na levi strani pa zanimivo enojno ležišče za sončenje.

Krmarjev delovni prostor je razmeroma preprost, brez odvečnega okrasja in morda malce pust. A zato je pregleden in priročen. Armaturna plošča je običajna za tovrstne čolne, razen morda dejstva, da nima merilnika hitrosti in druge navigacijske opreme, ki je na voljo za doplačilo. Krmarjev položaj je naraven in udoben, čeprav bi bil nastavljen volanski obroč dobrodošel. Skratka, preproste rešitve, ki morda kažejo na dejstvo, da je konstruktorjem pomembnejše preživljanje časa drugod, ne za volanom.

Levo od armaturne plošče so dvizna rebrasta vrata v kabino

opremljene kuhinje za steno kokpita do razmeroma prostorne kopalnice s straniščem in celo bidejem. Tudi kabina v krmi je prostorna, z dvema posameznima ležiščema ali enim širšim in spet vrsto uporabnih omaric in predalov. Jedilni kot v kabini je dovolj prostoren za štiri potnike, prostora za gibanje pa je več, kot bi pričakovali za to dolžino. Na tem čolnu lahko torej z lahkoto bivata dva para odraslih in celo dva otoka, ki spita v jedilnem kotu, ki se z nekaj potezami spremeni v ležišče. Prijetne barvne kombinacije dajejo notranjosti toplino in domačnost, vse skupaj pa je opremljeno z nekaj uporabnimi podrobnostmi, kot so posebni pritrdilni mehanizmi za

saj je zaprta in ne omogoča lahkotnega prehoda na pomol, če se privežete s premcem naprej. V krmo laverja 31.5 sta vgrajena dva motorja, po izbiri bencinska ali dizelska. Pri bencinskih lahko izbirate med Mercruiserjevimi motorji 4,3 (2 x 227 KM) in 5,0 (2 x 250 KM), z nogama alpha ali bravo 3, pri dizelskih pa sta na voljo Mercruiserjev motor 2,8 D tronic (2 x 165 KM) in Volvo KAD 32P (2 x 170 KM). Čoln, s katerim smo se na preizkusno vožnjo popeljali mi, je bil opremljen s petlitrskima mercruiserjema, torej z najmočnejšima motorjema. V kombinaciji z nogama bravo 3 in vijakoma duoprop je laver 31.5 presenetil z zelo hitrim dvigom iz vode, ki bi bil dovolj tudi za kakega smučarja. Čoln zelo dobro pospešuje, na našem GPS-ju pa smo odčitali skoraj 48 milj največje hitrosti. Torej več kot dovolj za takšen čoln. Na sicer mirnem morju je bil čoln stabilen in udoben, z že omenjenim hitrim odzivanjem na ukaze. Morda sta bila le motorja malce glasna, a v kabini hrupa ni bilo slišati. Nekaj zaslug za to ima dodaten vmesni prostor med motornim prostorom in kabino. Ta vmesni prostor lahko služi kot uporaben prtljažnik, saj gre vanj veliko prtljage, tudi zložen napihljiv čoln. Naj pohvalim še lično urejen in velik motorni prostor, ki bo olajšal delo serviserju.

Med dobrodošle podrobnosti naj umestim tudi zložljivi zadnji bitvi in lična prostora za vrvi na obeh zadnjih bokih, velik predal za drobnarije v krmni stopnici in zložljivo kopalno leste, pa tudi prho s toplo in hladno vodo v boku krmne stopnice.

Salpin laver 31.5 je torej skrbno zgrajena počitniška jahtica s številnimi dobro premišljenimi podrobnostmi, čudovito obliko in veliko uporabnostjo. Njegova prostorna kabina z ločenima spalnicama, ki omogočata zasebnost, prostoren in lep kokpit, pa tudi dobre plovne lastnosti ga zagotovo postavljajo v vrh ponudbe v tem razredu. Ker je tudi njegova cena – najpreprostejši stane 143 tisoč mark – zelo zanimiva, je laver

31.5 vreden več kot le temeljitega premisleka. Po mojem mnenju ima trenutno le malo tekmecev, mednje pa štejem podobno uporaben gobbi 335 SC



in s tem v najpomembnejši del čolna. V njej sta namreč dve ločeni spalnici, kuhinja, jedilni kot in kopalnica. Kapitanova kabina je v premcu, notranja ureditev s postrani postavljeno posteljo pa privarčuje prostor, saj je prostor lahko nekaj krajši kot ponavadi. V kabini je dovolj omar in predalov, ogledalo, precej luči, predvsem pa dovolj prostora za višje ljudi. Ena od najpomembnejših stvari so vrata v spalnico, ki se dajo zakleniti. Enaka vrata so tudi v spalnico pod krmnim delom kokpita, kar je na tovrstnih čolnih redkost, zlasti na ameriških. Pri Salpi so očitno prisluhnili okusu evropskih kupcev, ki si želijo več zasebnosti. To nas pripelje tudi do preprostega sklepa: Salpin laver 31.5 je primeren čoln za najem, saj ponuja veliko zasebnosti na razmeroma majhni površini. Temu je namenjena celotna notranjost, od dobro

odprta vrata, ključavnice z jeziki, ki preprečujejo šklopotaenje zaprtih vrat, veliko posameznih luči, pa tudi stojna višina povsod v kabini, razen v krmni spalnici. Najemniki, pozor! Laver 31.5 je primeren čoln za dopust dveh manjših družin! Zaobljeno enodelno vetrobransko steklo dobro ščiti pred vetrom, ne dopušča pa prehoda na palubo. Tja se zato pride le z obeh bokov, najlažje z desnega, ki ima celo stopničko. Prehod je zelo širok za to širino, olajša pa ga tudi navzven nagnjena in visoka ograja. Paluba je široka, le rahlo nagnjena navzdol, zato je zelo primerna za sončenje. Prednji del je izdolben in nanj je mogoče položiti blazino za sončenje, ograja okoli palube pa je vseskozi zelo visoka. V konicah sta dva pokrita predala za vrvi, sidro pa je vpeto v sidrno vodilo na konici čolna. Edina slaba lastnost je prav ta konica,

in novi bayliner ciera 3055, ki pa ga bomo kmalu lahko prekusili. Zaenkrat pa z novo salpo zagotovo ne morete zgrešiti. □

### Tehnični podatki

#### Salpa Laver 31,5

Dolžina . . . . . 9,45 m

Širina . . . . . 3,35 m

Teža . . . . . cca 5.000 kg

Ležišča . . . . . 4 + 2 + 2

Motorji . . . . . 2 x 250 l

Voda . . . . . 200 l

Moč . . . . . dizelski, bencinski

Moč . . . . . od 2 x 165 KM,

do 2 x 250 KM

Cena . . . . . od 143.000 DEM  
(brez dajatev)

PRODAJA: BLUESTAR YACHTING,

JAGODJE 26, BELVEDERE, IZOLA,

TEL: 041 507 648, 041 618 768,

066 643 203, 0609 644 435

Posebna ugodnost prodajalca:

-Brezplačni Petrolov paket, ki zajema vžigalne

svečke, filtre za olje in gorivo, jermene ...

-Lastniki Magna kartice imajo dodaten popust.