

VAL

Revija za navtiko in turizem **78**

ŠTEVILKA 78 / APRIL 2003 / XII. LETO, CENA 1100 SIT, 55 KUN

NAVTIKA

nasveti

Regatno jadranje

Motoroznanstvo

Samogradnja

Potapljanje na vdih

vestirali smo

Merry fisher 805

Salpa laver 32.5

Salona 45

Al rubban marine 42

Marinar S-275

Benetti 45

reportaže

Otočje Los Roques

Vrnitev na Sušac

Jure Šterk poroča

intervju

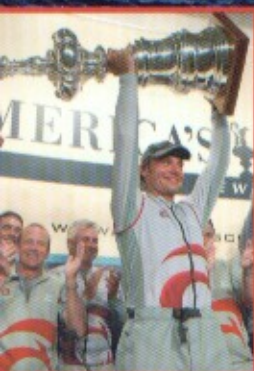
Vasco Vascotto



17 STRANI PRILOGE

ALEŠ FEVŽER EKSKLUZIVNO ZA VAL ...

POKAL AMERIKE





Evolucija

Salpa Laver 32.5

Salpe so v naših in sosednjih marinah redne gostje; to velja tako za podpomolj pasočje se ribe kot za obpomol privezane barke. O salpah kot ribah vam je v prejšnji številki Vala več povedal Matej Bogataj, o salpi kot počitniški jahtici pa smo v Valu tudi že pisali – obširneje pred leti, ko smo salpo Laver 31.5 tudi temeljiteje preizkusili. Takrat je bila to prva sodobno zasnovana barka mlade neapeljske ladjedelnice Nautica Salpa, do danes pa so zelo uspešno splovili še nekaj drugih.

Salpe, ki so jih do zdaj predstavili javnosti, imajo podobno obliko in zasnovo, za kar je zaslužen priznani navtični arhitekt Renato Sonny Levi. Salpam je navdahnil značilno in vselej prepoznavno obliko, a tudi presenetljivo dober izkoristek prostora in zvrhano mero funkcionalnosti. To velja tudi za salpo Laver 32.5, 60 centimetrov daljšo različico salpe 31.5. Salpa 32.5 je tako v paleti modelov zamenjala salpo 31.5, je pa še vedno zastavonoša te neapeljske ladjedelnice.

Navzven boste novo barko le težko ločili od stare. Edina takoj opazna razlika je zaključek premca, ki se zdaj nadaljuje v širok račji kljun; ta je tudi zaslužen za 60-centimetrski prirastek k skupni dolžini, saj sta trup in nadgradnja ostala enaka. Novost je tudi v modro obarvan spodnji del trupa, ki daje

videzu barke nekaj žlahtnejši pridih, a tudi več občutljivosti za umazanijo, kar je bilo opazno tudi pri preskusni barki.

Druge značilnosti nove salpe so enake preostalim: še vedno najprej v oči padejo mehke in zaobljene linije, zelo skladno oblikovan radarski lok, ki je močno nagnjen nazaj in na katerega se naslanja zaobljeno polkrožno vetrobransko steklo. Da je oblika stvar okusa, o katerem se ni vredno prepirati, smo v Valu že večkrat zapisali, toda oblika salpe 32.5 si vendarle zasluži priznanje; kljub letom, ki jih ima na grbi, je še vedno sveža, všečna, še vedno rahlo skriva resnične mere barke in še vedno je prepoznavna že od daleč.

Salpa 32.5 zdaj skupaj z račjim kljunom meri v dolžino 9,9 in v širino 3,35 metra, njen ugrez pa je



besedilo & foto BLAŽ POŽENEL



0,8 metra. Razen že omenjenega račjega kljuna je njena paluba ostala enaka kot prej: na sredini je okroglo strešno okno, okoli njega pa izdolben prostor za namestitvev blazine za sončenje. Okoli palube se še vedno pne visoka ograja, ki pa je zdaj narejena iz nerjavnih cevi večjega premera kot prej. Ograja daje zdaj tudi sicer bolj čvrst vtis, kar gre morda pripisati tudi temeljitejšemu vpetju.

Prehod s palube v kokpit je še vedno možen le po obeh bokih, polička oziroma rob palube na obeh straneh je ravno dovolj širok za širino čevlja. Kokpit je značilno urejen v dveh delih: zadnji oziroma krmni del zaseda velik sedežni kot s polkrožno debelo oblazinjeno klopjo, na katero lahko brez gneče sede šest ljudi. Na sredini je miza, premična po višini, ki v spodnjem položaju služi kot podstavek dodatni blazini, s katero sedežni kot spremenimo v ležalnega. Ob desnem boku je prostor za prehod na krmno stopnico, ki ga zakrivajo izdolbena plastična krilna vrata, v katerih je prostor za kakšen kos opreme ali prtljage. S prostorom za prtljago tudi sicer ne bi smelo biti težav: v krmni stopnici oziroma kopalni ploščadi sta zdaj dva velika pokrita prostora, opremljena z odtoki (tretji pokrov zakriva kopalno lestev), velik prtljažnik pa je tudi v tleh kokpita, v delu med motornim prostorom in kabino. Za dostop do motornega prostora je treba dvigniti celoten sedežni kot, kar zahteva kar nekaj moči in tudi predhoden odmik oblazinjenih sedalnih delov sedežnega kota. Nekaj več prostora bi bilo lahko tudi v motornem prostoru, kjer sta oba motorja postavljena dokaj skupaj, zaradi velikosti pokrova pa je otežen do-

stop do prostorov levo in desno od motorjev.

Nasproti sedežnega kota je tako kot pri predhodniku znova postavljena zunanja kuhinja trikotne oblike s pokrovom čez enojni plinski kuhalnik, preklopno pipo z vodo in umivalnim koritom. Pod njimi sta prostorna omara s krilnimi vrati in dodaten zunanji hladilnik, kar bi moralo zadostovati za poletne kuharske vaje. Prostora za pripravo jedi je dovolj, vse skupaj pa daje dovolj čvrst in robusten videz, tako da pod zaprtim pokrovom ne bo delalo težav na nemirnem morju.

Prednji del kokpita je namenjen krmarjenju, poležavanju in prehodu v kabino. Krmar ima pri vodenju barke lahko ob sebi sopotnika, čeprav je po širini komaj dovolj prostora za dva. Dvojna klop ima nakazana dva sedeža z izdolbenima hrbtnima deloma na-

1. Zaključek premca, ki se nadaljuje v širok račji kljun.

2. Vidljivosti izza volanskega obroča ni kaj očitati.

3. Zunanja kuhinja.

4. Krmni del zaseda velik sedežni kot za šest ljudi.

5. V krmni stopnici sta dva velika pokrita prostora.

6. Okoli palube se pne visoka in široka ograja iz nerjavečega jekla.

7. Značilno upognjeno ležišče.

slonjala, v katera lahko od zadaj postavita kakšno drobnarijo. Klop lahko s poteznim vzvodom premikamo naprej in nazaj, kar v kombinaciji s po višini oziroma naklonu nastavljivim volanskim obročem in poličko za noge pod njim pomeni tudi vselej udoben položaj sedenja. Vidljivosti izza volanskega obroča ni kaj očitati, oblika vetrobranskega stekla pa med glisiranjem učinkovito usmerja zrak nad krmarjevo glavo.

Armatura plošča je enaka kot prej, torej z merilniki, postavljenimi v dve ravni, s stikali levo od volanskega obroča in z vmesnim prostorom za namestitvev elektronskih navigacijskih naprav. Te ne smejo biti prevelike, saj je prostora bolj malo.

Ob levi bok prednjega dela kokpita je naslonjeno dodatno upognjeno oziroma dvigajoče se ležišče, ki je zna-





čilnost vseh salp, z oblažinjeno notranjo steno kokpita pa lahko na tem ležišču tudi sedimo.

Vhod v kabino znova zastirajo dvizna členkasta vrata iz aluminija, ki za dvig ali spust zahtevajo čvrst prijem in nekaj natančnosti. V kabino vodijo tri strme stopnice z lesenim ročajem na desni strani. Po njih se spustimo v prostoren in zračen salon, v katerem je kuhinja znova postavljena prečno ob desni bok in tako precej skrita pogledom. Kuhinjski pult, umivalno korito in dvojni plinski kuhalnik lahko po novem končno prekrijemo z lesenim dviznim pokrovom – to je tudi edina sprememba glede na kuhinjo predhodnika. Nad kuhinjo je vgrajena še obvezna mikrovalovna pečica, pod delovni pult hladilnik, dovolj je tudi omarič, predalov in poljic za drobnarije.

Nasproti sedežnega kota salona je par vrat. Prva vodijo v drugo spalno kabino, druga v kopalnico. Vhod v lastniško spalnico, ki je prav tako zaprt s pravimi vrati, je v steni, ki loči spalnico od salona. Pri izbiri spalnice zase utegneta imeti nekaj težav: v obeh spalnicah meram postelje ni kaj očitati, v



obeh je tudi nekaj prostora za prtljago, garderobo in dodatno sedežno klop. Postelja je znova obrnjena postrani in naslonjena ob desni bok kabine, je pa v lastniški kabini na voljo nekaj več naravne svetlobe, ki vanjo prihaja skozi okroglo strešno okno.

Tudi spalnica za goste pontuja zadovoljivo količino dnevne svetlobe (na vsaki strani je po ena bočna lina), stojna višina je na voljo le ob vzhodu postelje, nad ležiščem samim je strop seveda nižji. Postelja je razdeljena v dve ležišči, vmesni prostor pa lahko zapol-

1. Kuhinja je postavljena prečno ob desni bok in skrita pogledom. Vse lahko pokrijemo z lesenim pokrovom.

2. Oblazinjen sedežni kot v salonu.

3. V obeh kabinah je poleg postelje še dodatna klop.

nimo z dodatno blazino. Omeniti velja, da so na novo zasnovali tudi ključavnice na vseh vratih; te so zdaj zaskočne, kar pri plovbi po nemirnem morju dokaj učinkovito prepreči šklepetanje vrat.

Kopalnica nasproti salona je ostala nespremenjena. Ob bok je naslonjen umivalnik s polico, prečno pa sta v polico vdeleni odprtini za WC in dodaten higienski umivalnik. V tleh je z rešetko prekrit odtok, desna stena je prekrita z ogledalom, to pa je v kopalnici tudi vse.

Ko so predstavili prvo generacijo salpe 31.5, je bila to ena od prvih hitrih bark te dolžine, ki je imela dve ločeni (in zaprti) spalnici, salon in kopalnico. Danes je bark s tovrstno zasnovno na trgu že precej, toda salpa 32.5 kljub temu še vedno prijetno preseneti s prostornostjo in z dobrim izkoristkom prostora.

V krmi je imela preskusna salpa vgrajena Volvova dizla KAD 32 DP s pogonskima nogama duoprop, ki sta hkrati tudi edina dizelska izbira v motorni paleti (na voljo sta še Mercruiserjevi bencinski kombinaciji s po 2 x 235 in 2 x 270 KM). Motorja zmoreta vsak po 170 KM, njuna posebnost pa je kombinacija turbinskih in mehanskih polnilnikov (kompresorjev), ki dokaj učinkovito premaguje značilno "turbo luknjo" dizelskih motorjev z zgolj turbinskimi polnilniki. Mehanski polnilnik, ki ga poganja jermen, dodatno polni izgorovalne prostore pri nizkih vrtiljajih, pri višjih pa se vklopi turbinski polnilnik. Rezultat je dokaj zvezno pospeševanje brez čakanja na turbinska polnilnika in boljša odzivnost na ukaze z ročico plina. Težava te salpe je njena precejšnja masa (skoraj šest ton), tako da je pospeševanje lenobno, primanjkuje ji iskrivosti in končna hitrost ni nič kaj izjemna. K tem vtisom sta svoje med preskusom dodala še umazan trup in neprijetna burja, ki je bičala morje v Tržaškem za-





livu. Za dvig iz vode oziroma pospeševanje z mesta do glisiranja je salpa 32.5 s sedmimi potniki na krovu potrebovala 15 sekund, največjo hitrost 26 vozlov pa smo ji namerili pri 3500 motornih vrtljajih v minuti. Pri 3000 vrtljajih v minuti smo pluli s hitrostjo 20 vozlov, 2500 vrtljajev v minuti pa je zadostovalo za 15 vozlov, kar je meja med glisiranjem in izpodrivanjem vode. Salpa se je bolje izkazala pri okretnosti, saj je z odzivnim volanskim mehanizmom poslušno in hitro spreminjala smer ter plula v obliki osmice,

Salpa je zelo okretna, dobro reže valove, le pospeševanje je bolj lenobno.

kratke burjaste valove pa je prerezala neslišno in skoraj neobčutno. Ob polni obteženosti velja tudi pravilno nastaviti položaj noge v vodi (trim), dodatni stabilizatorji pa niso predvideni.

Dizelski pogon vsekakor ni za tiste, ki zgolj skačejo iz zaliva v zaliv in si želijo hitrosti in pospeškov; za to sta veliko primernejši bencinski motorji. Vendar pa zna salpa 32.5 z dizeloma v krmi brez težav in vmesnih postankov zapluti tudi na daljše potovanje: skupna prostornina obeh posod za gorivo je 450 litrov, kar zadostuje za več kot

200 milj oziroma 10 ur dolgo plovbo. Če sta v krmi bencinska motorja, se ti obe številki skoraj prepolovita.

Salpa 32.5 je res le skromna evolucija predhodnice, a je še vedno (in znova) zelo prijetna družinska počitniška barka, ki še vedno navdušuje z obliko in uporabnostjo. Pri nas takšna salpa, kakršno smo jo preizkusili sredi marca, stane okroglih 27 milijonov tolarjev (brez dajatev). K tej ceni je treba prišteti še kakšnega stotisočaka za nekaj opreme (bimini platneno pokrivalo, električni sidrni vitel, avtoradio ...), a kljub temu je nova salpa ostala enaka predhodnici pri tistem, kar šteje: pri vrednosti za denar. □

TEHNIČNI PODATKI

Salpa laver 32.5

dolžina 9,90 m
širina 3,35 m
ugrez 0,80 m
teža 5800 kg
dorivo 2 x 225 l
voda 200 l
motorja 2 x V. Penta KAD 32 DP
moč 2 x 170 KM
cena:	27.272.550 tolarjev

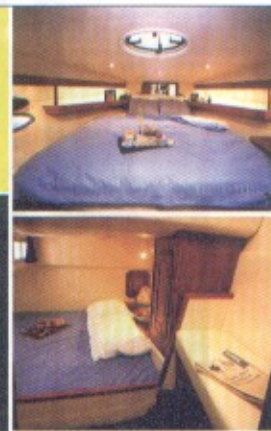
Uvoznik: A - mar & co. d. o. o., Ljubljana,
telefon: 01 568 12 09, faks: 01 568 71 68

Zaplujte na Marexu
in občutite užitek
ki si ga boste zapomnili.



MAREX
Norwegian quality

330 Scandinavia - King of the sea



ZASTOPNIK ZA
SLOVENIJO IN HRVAŠKO **Comel boats**
M. Vrhovca 11, 47000 KARLOVAC, HRVATSKA, tel. + 385 (0)47 421-111
gsm + 385 (0)91 4421-111, e-mail: comel@comel.hr
www.comel-boats.com

