

NAVIGATOR

NAVIKA MAGAZIN

JANUAR-FEBRUAR-MAREC 2006 • ŠTEVILKA 16 • CENA 950 SIT

Regal 2665 Commodore Express
Windy 32 Grand Tornado
Blue&Blue Arabesque 26
Smelne Vlet Salon
Dalla Pieta DP59
Fiart 28 Genius
Ladenstein 72
Pershing 46
Dufour 385



Ferretti
Altura 690

Tehnika • Nasveti • Navigacija • Trg • Proizvodnja • Mobilniki • Regata • Ure •
Biologija • Ribolov • Potopis • Erotika • Kulinarika • Zgodovina • Rabljena plovila



GT?

Ko smo bili še mulci in smo imeli komaj kaj pojma o avtomobilih, smo si neprestano solili pamet o tem, kateri avto je boljši in hitrejši. Nobenega dvoma ni bilo, da je dober tisti, ki nosi oznako turbo ali pa GT, pa čeprav ni nihče točno vedel, kaj to pomeni. Verjetno bi nam za GT zlahka prodali tudi Grand Tornado. tekst MATEJ OGOREVC / foto ROBERT TROBEC





32 grand tornado

WINDY
SPEEDBOATS

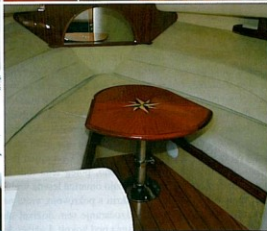
WINDY



Ponavadi začnemo vsak test tako, da si najprej dobro napasemo radovednost na čolnu in pretaknemo vsak kotiček, šele nato gremo plut. No, tokrat je bila zgodba malce drugačna, kajti s GT smo najprej premešali morje pred Portorožem, šele potem pa smo se posvetili notranjosti. V 32 Grand Tornado vam po želji vgradijo en ali dva motorja. Če vam motor s 350 KM ni dovolj, si izberete dva s po 260 KM, kakršna sta bila vgrajena v testni čoln, in to bi moralo zadostovati. Zlatica sta kos 4,6 tone težke-mu plovilu, ki doseže hitrosti skoraj 43 vozlov, poleg tega pa pri potovalni hitrosti okoli 35 vozlov ne popije več kot 60 litrov goriva na uro, kot trdi zastopnik. Čeprav imam pri čolnih "Open" raje dolg in vitek premec, je po nekaj preplutih miljah postala zabavna tudi plovba s čokatim, kratkim premcem. V ostrm zavoju se zdi, kot da bi rad zavil prej od ostalega čolna, a mu ta zelo odločno sledi. Za to je kriv globoki V podvodnega dela trupa, ki je windyjevsko stabilen in grabi morje, kot da ne bi šlo za drsenje po vodi, ampak po mnogo gostejši snovi. Zato bodite previdni, ko boste sukali krmilo pri velikih hitrostih, kajti čoln bo "zagrabil" in zavil, medtem ko vsem potnikom morda to ne bo uspelo. Če pa delate z glavo, je vožnja polna adrenalina in skuštranih užitkov. No, tem se lahko ognete tako, da sedite na sedežu in vas pred vetrom dobro ščiti vetrobransko steklo, ki s svojim dodatnim držalom preko

celotnega robu stekla nudi še dodatno oporo rokam. Odzivnost čolna na ukaze krmilnega kolesa je izredna, predvsem po zaslugi Volvovih pogonskih nog, pospeški prav tako. Med plovbo lahko položaj čolna v vodi dobro uravnate, s čimer razbremenite motor in zmanjšate porabo goriva. Ne glede na nastavitve bo krma sledila premcu brez odnašanja, čoln bo držal smer in plovba bo vsakemu krmarju in potnikom v užitek. Krmarjevo delovno mesto je v desnem delu kokpita. Od osnovne opreme tu ne manjka prav nič, seveda pa si lahko količino zaslonov dodatnih elektronskih naprav izberete sami. Osnovni merilniki so razporejeni v tri okvirje iz nerjavečega jekla, med katerimi je dovolj prostora za zelo velik zaslon GPS, levo od njih pa so predvideli tudi prostor za navigacijsko karto. Postavitev krmilnega kolesa in ročic plina je idealna, dobra preglednost pa je na čolnih take oblike tako in tako samoumevna.

Po vrnitvi v marino in umiritvi srca sem si ogledal še, kaj nudi čoln, ko je zasidran ali pa privezan v marini. Od daleč se mi je zdel krajši kot kasneje, ko sem stopil v kokpit. Vetrobransko steklo je ob straneh potegneno daleč nazaj, tikov les na premcu premec optično še bolj skrajša, stebrički stranske ograje, ki je na premcu prekinjena, pa so nagnjeni navzven. Vse te oblikovne značilnosti izžarevajo športnost, a brez iste očitne agresivnosti, ki jo imajo



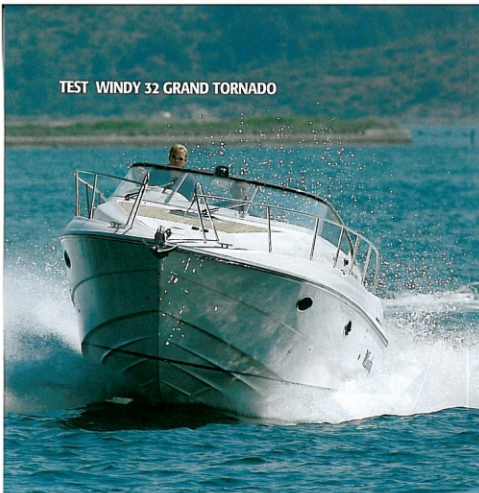
čolni z dolgim premcem, nazaj pomaknjem kokpitom, kratko krmo ter radarskim lokom.

Kot pri vseh prejšnjih čolnih, ki so prišli iz te norveške tovarne, smo se tudi pri Grand Tornadu lahko prepričali, da je vse narejeno do konca. Tu mislim res vse, kajti tudi najbolj skrit pokrov odprtine pod sedežem je obdelan, kot se spodobi. Vse malečnosti so bile deležne pozornosti mojstrov, ki ne marajo površnosti. Druga stvar je zelo očitna namembnost plovila, kajti čoln že na daleč pokaže, da je narejen pretežno za bivanje v kokpitu, medtem ko je notranost res le za spanje, umivanje zob in kuhanje. Že omenjeni kratek premec je tak zaradi kokpita, ki so ga postavili precej naprej, za njim pa se na krmi razteza še velika blazina za sončenje. Prav na koncu je krmlna kopalna ploščad. Windy skriva kopico domišelnih rešitev, ki vam polepšajo dan in naredijo čoln še bolj uporaben. Pa pogledimo: v kokpit lahko sede šest ljudi. Klopji sta dve, ena v obliki L ob levem boku in po krmlni steni ter druga, manjša, na desnem boku. Krmlni del klopji ima naslonjalo, ki loči sedežni del od blazine za sončenje, a glej zlomka, to naslonjalo so namestili na vodila in po njih ga lahko (s pomočjo elektromotorja) zapeljete popolnoma na konec krmlne blazine in si tako še povečate krmlno ploščad.

V sredini kokpita je na tleh luknja, kamor postavite mizo, ki je sicer spravljena pod klopjo. Miza je izdelana iz lepo

lakiranega lesa, možno pa jo je povečati na dvojno površino. Zunanji osvežilni koteček premore hladilnik, nekaj delovne površine in umivalnik, belino plastike pa razbija obroba iz lakiranega lesa. Krmarjevo mesto sem že opisal, naj povem le še to, da je pod njegovim in sopotnikovim sedežem, ki skupaj tvorita klop, mogoče namestiti še en hladilnik. Odlagalnega prostora ne bo manjkalo, kajti dovolj ga je pod sedeži pa še na krmlni ploščadi sta dve odlagalnišči z odtokoma. Pod krmlno blazino sta skrita motorja, pokrov pa dvignemo s pomočjo elektromotorja. Poleg motorjev se pod pokrovom skriva tudi ogrodje s ponjavo, ki jo razpne ob prehodu pripeki ali pa, ko pokrijemo čoln v slabem vremenu oz. zvečer. Pri Grand Tornadu ponjave namreč ne napnemo le po robu vetrobranskega stekla, da taka potem praktično ne omogoča bivanja v kokpitu, ko je ta pokrit, temveč jo napnemo preko ogrodja, pod katerim je stojna višina. Dobra rešitev za čolne, ki nimajo radarskega loka, na katerega se sicer pritrjuje ponjava. Tako je Windy uporabljen tudi v dežju, kajti v notranjosti prostora ni na pretek. Vhod je levo od krmarja, v osrežje čolna pa se spustimo po treh stopnicah. Kuhinjo so postavili na levo stran, takoj pri vnhodu, kar pripomore k zračnosti in zagotavlja dovolj svetlobe. Delovni pult je izdelan iz kerrocka, na njem sta ponjavno korito in dvojna električna plošča, pod njim pa hladilnik z 41 litri pros-

TEST WINDY 32 GRAND TORNADO



tornine. Skrbno boste morali izbrati, katero posodo vzeti s seboj, kajti prostora v omarih ni na pretek. V premcu je klop V-oblike, z lepo mizo čez dan in ležiščem za dva zvečer, ko mizo spustite in prekrijete z dotatnimi blazinami. Nobene revolucije torej, tako je prostor pač najbolje izkoriščen. Na desni strani je toaletni prostor. Ne prav velik, višina je komaj nekaj čez 160 cm, kar je še malo manj od tiste v salonu, ki znaša 166 cm. Opremljen je z vsem potrebnim za osebno higieno, poleg tega tudi ni popolnoma plastičen, temveč imajo omarice lesena vrata. Pri prhanju je treba skojko pokriti s pokrovom, vrata pa zaščiliti z zaveso. Največje razočaranje sem doživel ob pogledu na krmno kabino, ki sega pod kokpit. Ležišči, ki ju lahko združimo s srednjo blazino, sta sicer dovolj veliki, a ko sem lezel skozi majhno luknjo, sem se v spominu nehotе vrnil v svoja otroška leta, ko smo se otroci skrivali in zato lezli vsepovsod, tudi v kakšno pasjo uro. No, tule bi se kakšen malo večji bernardinec ali švicarski plansarski pes nedvomno zataknil... Tudi potem, ko sem se zrinil v to (pol)kabino, me ni navdušila višina nad posteljo, ki meri malo čez 64 cm. V obeh stranskih stenah je sicer po eno okno, pod ležiščem pa kar nekaj prostora, namenjenega shranjevanju, a vse to ne more odtehtati spodrsjlaja pri načrtovanju in oblikovanju kabine. Je pa res, da bi znali otroci uživati v njej, nedvomno bodo tam na varnem pred svojimi starši, ko bodo kakšno uspičili. Oblečilo sem namenili nekaj prostora v omari pri kopalnici, predvsem pa pod ležišči in klopi. Svetlobo zagotavljajo stropno in štiri stranska okna ter nekaj luči na stropu, k občutku večje prostornosti pa pripomore tudi ogledalo v premcu.

Windy 32 Grand Tornado vam bo nedvomno pognal kri po žilah, ko se boste podali med valove, razvajal vas bo z materiali in kvaliteto izdelave in vam zvesto služil vrsto let, brez pretirane izgube vrednosti ali začetne lepote. Seveda boste morali zaradi tega odšteti nekaj več denarja kot pri konkurenci, a tako je pač z vsemi dobrimi stvarmi v življenju.

TEHNIČNI PODATKI

Mere in teža

Dolžina čez vse (m)	9,72
Širina (m)	2,99
Vgrez (m)	*
Izriv (kg)	4600
gorivo (l)	590
Voda (l)	150

Motor

Znamka in model	Volvo Penta D4 260 A
Št. motorjev	2
Št. valjev	4
Gibna prostornina (ccm)	3700
Največja moč (kW/KM) pri 1/min	191 / 260 pri 3500
Pogon	noglj Volvo Penta DPH
Propelerji	duoprop. 1,85:1
Vista goriva	plinsko olje
Poraba goriva pri potovalni hitrosti (l/h)	60 (zastopnik)
Avtonomija (nm)	350
Enosmerna napetost (V)	12
Število baterij	3
Zmogljivost baterij (Ah)	*
Izmerična napetost (V)	220
Agregat (kW) /	

Plavilo

Konstruktor	Hans J. Johnsen
Proizvajalec	Windy boats Norveška
CE znak za kategorijo plovbe	B
Nosilnost (osebe)	8
Osnovna cena (EUR) brez DDV	180.000
Zastopnik za Slovenijo	A-MAR & Co. d.o.o. Ljubljana

NAŠE MERITVE

Testni pogoji

Zunanja temperatura (°C)	22
Hitrost vetra (m/s)	2
Morje, višina valov (m)	1; 0,1
Število oseb na plovilu	2
Količina goriva in vode (l)	300, 50
Stanje podvodnega dela trupa	čist

Hitrosti

Največja (nm/h)	42,6
Potovalna (nm/h)	30 - 35
Hitrost in vrtljaji ob zglsiranju (nm/h, 1/min)	18; 2100
Čas do zglsiranja (s)	7,4

Hrup (dBA)

	Prosti tek	Potovalna hitrost
Kokpit	58	62
Za krmilom	60	64
Salon	56	61

Vrtljaji / hitrost:

Vrtljaji (1/min)	Hitrost (nm/h)
(min) 750	5,6
1000	6,8
1200	7,7
1500	9,1
1800	14,3
2000	20,2
2200	22,8
2500	27,6
2700	31,6
3000	36,8
3400	42,6

* ni podalša