

# Bavaria SR 41



Tudi zaradi pojava korone je minilo skoraj dve leti, odkar je sedaj ne več najnovejša Bavaria SR 41 ugledala luč sveta. Ko smo jo prvič videli na razstavi boot v Düsseldorfu leta 2020, se je zdel covid-19 še zelo daleč in plani so seveda bili, da bomo Bavario SR 41 testirali še spomladi istega leta. Pa ni bilo tako. Prišla je pandemija in test novinke smo opravili šele letošnjo jesen. Bavaria SR 41 je športni potovalni čoln, ki združuje lastnosti udobja linije-S s kančkom luksuznega in športnega pridiha linije R. Poleg nekaj korenitih sprememb je še najbolj opazna revolucionarna postavitev na krmi, ki namesto klasičnega ležišča ponuja sedežno garnituro, obrnjeno proti krmi z mizo v sredini. Poleg dinamične plovbe in dobrih plovnih lastnosti je prostor pod palubo z dvema kabinama in dvema toaletnima prostoroma in salonom odlično izkoriščen. Na stare tire pa prihaja ladjedelnica Bavaria tudi s konkurenčno ceno in največ plovila za vaš denar.

besedilo • foto Julijan Višnjevec





**P**recej dinamično obdobje bavarske ladjedelnice v preteklosti je pustilo posledice na njihovi ponudbi, ki v zadnjih letih spet prihaja na modele, pisane na kožo ljubiteljem Bavarie. Tudi lastna ocena, da so zmožni ponuditi kakovostna in všečna plovila, brez da bi se nujno morali primerjati s katerokoli drugo blagovno znamko, je botrovala k novim slogovnim idejam in morda eni od najbolj atraktivnih različic, ki smo jih kadarkoli videli pri Bavarii. Bavaria SR 41, kot razkriva že sama oznaka, ponuja najboljše obeh svetov, njihove športne linije S in bolj prestižne linije R. Pod oblikovanje zunanosti se je podpisal Marco Casali iz Too-Designa, ki je uporabil nekaj preprostih stilskih elementov, ki močno vplivajo na celoten pomlajen videz. Oblike podolgovatih oken na trupu naredijo elegantno zunanjo linijo, ki je tokrat tudi z elegantno oblikovano nadgradnjo dobro povezana. Nadgradnja ima nekoliko nižji profil, kot smo jih lahko videli v preteklosti, zato je celoten zunanji izgled, vključno s streho in nekaterimi oblikovnimi vložki, veliko bolj sodoben in privlačen za oko. Italijanski

studio Micad, ki med drugimi sodeluje z mnogimi priznanimi ladjedelnicami, je oblikoval linije trupa, v katerem bomo našli bodisi bencinske motorje Mercruiser ali dizelske različice Volvo Penta.

## Na palubi

Pri ladjedelnici Bavaria Yachts se njihov tehnični tim skupaj z oblikovalci veliko ukvarja z udobjem na palubi in številnimi možnostmi, ki bodo polepšale bivanje na plovilu. Kot že zapisano, je na krmi rešitev z oblazinjenim sediščem, obrnjenim proti krmi z mizico v sredini, nekaj edinstvenega v svetu motornih plovil teh dimenzij. Na ta način dobimo res pravo privatno plažo, kjer bodo tisti na palubi še bližje dogajanju v morju. Lahko bi se našel tudi kakšen romantičen sončni zahod in še bi lahko našteval. A vendar je ta lokacija mize prinesla tudi manjšo slabost in sicer manjši skladiščni prostor, ki je pri tej različici pod sediščem ob prehodu v kokpit. Seveda za vse tiste, ki na svojem plovilu ne boste želeli imeti te novosti, še vedno obstaja možnost klasične oblazinjene ležalne površine z ogromnim skladiščem pod njo. A pojdimo naprej, kajti rešitev na krmi še ni konec. Ladjedelnica ponuja veliko hidravlično kopalno ploščad z nosilnostjo 300 kg. Če seveda hidravlične ploščadi ne potrebujete, še vedno ostane na trup pritrjena klasična ploščad z lestvijo za izhod iz vode.

Iz krmne ploščadi pridemo v kokpit po desni strani, čeprav je prehod vse do premca speljan tudi po levem boku, torej za privezovanje ali hiter dostop ne bo težav. V kokpitu je prostor bogato odmerjen z oblazinjenim sediščem v obliki črke C in sklopljivo mizo v sredini. Ko mizo raztegnemo, se celotna površina premakne proti krmi, tako se lahko udobno namesti šest oseb. Ob tem bomo ledeveno naslonjalo sedišča proti krmi morali premakniti, kajti isti naslonjalni del služi tako klopi na krmi kot tisti v kokpitu. Kokpit je v večjem delu sicer nadkrit, a ga je za več sence potrebno nadgraditi s platneno streho. V ponudbi je Bavaria SR 41 Hardtop, katero smo testirali mi, in različica Coupe. Pri različici Coupe se na krmi dodajo vrata, streha že ima utor, kamor se namesti profil in na ta način lahko plovilo uporabljamo celo leto. Nasproti sedišča v kokpitu je zunanja kuhinja s hladilnikom, možnostjo žara in izplakovalnikom. Pokrov izplakovalnika se ob pripravi hrane namesti na rob kuhinjskega pulta, tik ob krmarjevem sedežu, tako preprečimo,







da bi sokovi hrane umazali ali uničili krmarjevo sedišče. Za krmarja je dvojni nastavljivi sedež z dvignim sedalnim delom, v primeru, da bomo za krmilom stali. Predviden je naslon za noge, kakor tudi stopnica, če bomo želeli stopiti nanjo in pogledati čez vetrobransko steklo. Takrat bo seveda veliko strešno okno moralo biti odprto. Dobra lastnost strešnega okna je poleg svetlobe in zračanja, da ne povzroča močnega prepiha in dodatnega hrupa tudi pri najvišji hitrosti. Na sidru bo odprto strešno okno seveda dopuščalo sončne žarke, kar bomo lahko izkoristili z namestitvijo na ležalno površino ob sedišču za potnike. Poleg krmarja bosta smer plovbe lahko spremljala še dva potnika, tretji pa bo noge lahko stegnil na že omenjeni ležalni površini.

### Krmarjevo mesto

Za krmarja je predvideno mesto tik za vetrobranskim steklom z dobro vidljivostjo tudi med pospeševanjem. Če bomo sedeli, bomo pri prehodu čolna iz vode za trenutek izgubili pogled na horizont, a, kot že zapisano, lahko za krmilnim obročem tudi stojimo ali celo stopimo na stopničko, tako je ta skrb odveč. Pozicija za krmilom je odlična tudi za tiste nižje rasti, odmik ročice za plin je ustrezen. Krmilni obroč lahko nastavljamo z naklonom, tako približamo oziroma oddaljimo krmilni obroč v primeru, da bomo stali. Krmarska konzola gosti dva 9-palčna prikazovalnika, občutljiva na dotik in postavljena pod takim kotom, da je vidljivost dobra se ali stoje. Morda so za nekatere to premajhni prikazovalniki, a osebno menim, da so dovolj veliki, da si lahko ogledamo tudi elektronske navigacijske karte, obenem pa ne zastirajo pogleda čez





premec. Desno od prikazovalnikov smo imeli držalo za mobilni telefon s polnilnikom in vodotesno USB vtičnico. Na levi strani od krmilnega obroča so v nepremočljivi plošči vsa stikala in držalo za pijačo. Na robu konzole najdemo še upravljalca za radio in upravljanje z brisalci vetrobranskega stekla. Ob naslonu desne roke je daljinski upravljalnik prikazovalnikov, pod njim pa še brezžična radio postaja, povezana s tisto v notranjosti plovila. Nad prikazovalnikoma je še obvezen klasičen kompas, s katerim si bomo pomagali, če bo na plovilu odpovedala vsa elektronika. V kokpitu bomo uživali v svetlobnih telesih, ki so nameščena tako, da nudijo indirektno in direktno svetlobo. Nekaj več poudarka je bilo tudi na tem, da se pričara prijeten ambient z nekaj lepotnimi dodatki, kot je denimo tik na pokrovu zunanega kuhinjskega bloka. Tudi podporni stebri imajo sedaj delno tonirano steklo z logotipom Bavaria, vgrajena je kakovostna armatura ipd.

## V notranjosti

Iz kokpita nas nekaj položno postavljenih stopnic pripelje v podpalubje, kjer je prostoren salon, dve kabini in dva toaletna prostora. Za par ali družino bo prostora in udobja več kot dovolj. Ne smemo pozabiti, da smo na trupu dolžine 11,86 metra in širini 3,99 metra, kjer je prostor pod palubo odlično izkoriščen. V salonu bomo tako našli popolno kuhinjsko nišo za pripravo obrokov ali le zajtrka, ki ga bomo lahko v zimskih dneh konzumirali v kotičku na toplen pod palubo, namenjenem obedovanju. V kuhinjski niši so ob vzdolžnem delu dodali še prečni del, tako da je z oblike črke L še nekaj več delovnih površin in shranjevalnega prostora. V tem predelu je prostor za mikrovalovno pečico, medtem ko bo večji del posode in živil shranjen po predalih pod kuhinjskim pultom in v visečih omaricah na višini pogleda, nad kuhinjskim pultom. Po zaslugi bočnih oken bomo lahko pogled usmerili tudi izven notranjosti, prostor pa bomo lahko tudi preko bočnih oken prezračili. Kuhinjska niša je sestavljena iz steklokeramične plošče, izplakovalnika, v kotu je hladilnik z dostopom z vrha, kar je bolj podobno rešitvam na jadrnicah, a so le na ta način lahko umestili v sicer težko dostopen prostor tako velik hladilnik.

V premcu je kabina rezervirana za goste, čeprav ponuja prav toliko udobja kot tista v najširšem sredinskem delu, rezervirana za lastnika. Kabina v premcu ima veliko zakonsko ležišče (1,95 x 2,36 m), kar je glede na širino nekoliko zavajajoče, saj je manjši del ob nogah težje dostopen zaradi stene toaletnega prostora. Odlagalne površine opremljajo prostor ob robu ležišča z večjim predalnikom za shranjevanje drobnarij. Pokončna omarica je namenjena



shranjevanju oblačil, ob ležišču pa je tudi dovolj prostora za preoblečenje. Nad ležiščem, kjer bomo našli okno za prezračevanje in naravno svetlobo, je tudi zadostna višina, zato se ne bomo počutili utesnjeni. Ostalo svetlobo in pogled zagotavljajo bočna okna, kjer bomo lahko v manjšem delu, ki se odpira, naredili tudi preprih za zračenje. Nad bočnimi okni so tudi poličke za odlaganje manjših predmetov, ob vzglavju pa imamo še bralni lučki in stikala za luči z USB priključkom. Za kabino v premcu je predviden toaletni prostor, ki je namenjen tudi dnevni uporabi in dnevnim gostom na plovilu.

Kabina za lastnika je v najširšem delu plovila in je obdarjena z naravno svetlobo preko bočnih oken. Zakonsko otočno ležišče z







dolžino 215 cm in širino 160 cm je dostopno s treh strani. Nasproti ležišča je manjša klop, na vsaki strani pa pokončna omarica za shranjevanje oblačil. Na pohodnem delu je višine nad glavo dovolj, tudi prostora za preoblačenje ne bo zmanjkalo. Za lastnika je rezerviran lastni toaletni prostor z ločeno prho. Nad ležiščem je dovolj prostora, da se ne bomo počutili utesnjene, za optično povečanje prostora je na krmni steni dodano podolgovato ogledalo, ki optično poveča prostor.

### Preskus na vodi

Ko se odločamo za nakup plovila, se nam gotovo vključijo vsa čustva. Potem ko nam je plovilo oblikovno všeč in smo na njem našli vse, kar bomo potrebovali za preživljanje prostega časa na morju,







#### TEHNIČNI PODATKI

DOLŽINA ČEZ VSE: 13,23 M  
 DOLŽINA: 12,24 M  
 DOLŽINA TRUPA: 11,86 M  
 DOLŽINA VODNE LINIJE: 9,40 M  
 ŠIRINA: 3,99 M  
 UGREZ: 1,02 M  
 IZPODRIV: 10.438 KG  
 REZERVOAR GORIVA: 750 L  
 REZERVOAR VODE: 250 L  
 KABINE: 2  
 TOALETNI PROSTOR: 2  
 CE KATEGORIJA: B6 (Z D4 MOTORJI) / B10  
 DIZAJN: MARCO CASALI TOO-DESIGN

se moramo posvetiti enemu od bolj pomembnih področij. Plovba je kot vožnja pri avtomobilih tisti element, ki odločilno vpliva na naša čustva; ali nam bo določen tip plovila ustrezal ali sploh ne. Bavario SR 41 sem že od prvega trenutka, ko sem jo zgledal, primerjal z družinskim avtomobilom, ki ima športno podvozje. Po eni strani bomo lahko pluli v popolnem obdobju, po drugi pa bomo lahko uživali v hitri plovbi, saj je bila naša najvišja dosežena hitrost kar 34 vozlov. Tik preden je revija odšla v tisk, pa smo Bavario SR 41 preskusili še v domačih vodah. Tokrat sta bila vgrajena dva motorja Volvo Penta D6 s 380 konjskimi močmi vsak. Po segrevanju motorjev smo kurz usmerili proti severu in s polnimi rezervoarji vode in goriva dosegli 37 vozlov hitrosti. Bolj ekonomična poraba goriva je bila pri 3.150 vrtljajih na minuto in hitrosti 31,2 vozla. Vsekakor se potovalna hitrost začne nad 20 vozli, ko pri 2500 vrtljajev na minuto skozi oba motorja steče 90 litrov goriva na uro. V primerjavi z različico, testirano v Nemčiji, je bila hitrost na morju seveda z dizelskimi motorji višja. To so odlični podatki za družinski potovalni čoln, ki bo lahko popeljal prijatelje ali družino na večtedensko potovanje. Za primerjavo tako lahko zapišemo še podatek iz Nemčije, kjer smo pri 5000 vrtljajih na minuto dosegli 30 vozlov. Čez oba motorja je v času potovalne hitrosti steklo 189 litrov goriva na uro, na plovilu pa je bilo 6 oseb. Po zaslugi nameščenih klasičnih pet na krnmem zrcalu z Bravo 3 pogonom je bilo tudi obračanje na relativno ozkem predelu struge reke enostavno. Bavaria SR 41 se je tako izkazala za izredno okretno in poskočno hitro potovalno različico med motornimi plovili, z nadpovprečnim udobjem v kokpitu in pod palubo. Za konec ostane le še cenovni okvir, ki je med najbolj ugodnimi in se začne z bencinsko gnano različico pri 256.600 evrih brez DDV.

