

Za gurmane

Od nedavnega se v koprski marini bohoti nova jadrnica zapeljivih linij, gladkega temno modrega trupa in lepe tikove palube, s katere se dviga visok bel jambor. Tri prepoznavne črte vzdolž trupa odkrivajo njeno poreklo. Gre za danskega posebnega, X 46, ki pripada novi generaciji potovalnih jadrnic, namenjenih zahtevnim jadralcem, ki med jadranjem enako cenijo varnost, udobje in hitrost. tekst IGOR ORLOV / foto ROBERT TROBEC



V izredno kratkem času je cenjeni danski proizvajalec, X-Yachts, splovil obsežno serijo novih ("performance-cruiser") jadrnic (X 37, X 40, X 43, X 46 in X 50). Vse jadrnice iz nove serije odlikujejo vitek, eleganten trup, dolga vodna linija, moderni profili kobilice in krmila, izredna palubna oprema ter močna snast. Pri projektiranju in opremljanju plovila je bila posebna pozornost namenjena varnosti, stabilnosti in lahkotnemu upravljanju. Vseeno pa estetika ni bila zanemarjena. Nasprotno - za nove X so značilni lepi detajli in dognan videz in s temi elementi so nove jadrnice prekosile svoje slavne predhodnike. Eleganco nove serije poudarjajo nekoliko tanjše in bolj prefinjene tri karakteristične črte vzdolž trupa.

Prostrana paluba novega, 14 metrov dolgega X 46, že na prvi pogled pusti prepričljiv vtis. Premec je oblikovan tako, da smo mimo prednje pripone z lahkoto stopili na zelo čisto tikovo palubo, okvirjeno z lepim, nekoliko privzdignjenim robom. Premčna ograja ("razdeljena" na dva dela) je oblikovana tako, da med plovbo omogoča dobro naslonjalo in istočasno olajšuje delo s prednjim

jadrom ter rokovanje s sidrom. Boben navijalnega prednjega jadra je nameščen pod palubo, kar predvsem omogoča linearni tok vetra ob prednjem jadrju, poleg tega pa naredi premec lepši in čistejši. Lepi in robustni premčni bitvi sta postavljeni tik za ograjo na zunanji strani lesenega roba palube. Tudi bočne in krmne bitve so postavljene na zunanjo stran lesenega roba, tako da ne ovirajo gibanja po krovu in niso v napoto škoti prednjega jadra in se ta ne more zaplesti. Omenimo, da so ob vsaki bitvi postavljene tudi podolgovate ploščice iz nerjavečega jekla, ki skupaj s ploščico, postavljeno vzdolž celega boka, varuje rob trupa pred odrgninami, ki bi jih povzročile vrvi. Pod premčno palubo sta dva velika skladiščna prostora. V prvem so sidro, sidrna veriga in sidrno vitlo, drugi pa je namenjen odlaganju jader. Prvega lahko za doplačilo opremite tudi z dodelanim zložljivim sidrnim okovom, ki se ob pritisku na gumb, skupaj s sidrom (Bruce do 20 kg), sam "zloži" pod palubo. Za premčnima odprtinama, "potopljenima" v krov, se postopoma dviguje lepo zaobljena in sorazmerno ozka, ne pretirano visoka kabina, okrog katere je vzdolž palube veliko



prostora za vsa jadralska opravila in sončenje. Posebno nam je bila všeč izredna proti-drseča podlaga, ki je nameščena povsod, kjer je to potrebno, kar pri mnogih plovilih na žalost ni v navadi. Pohvale je vreden tudi precej visok in zelo funkcionalen nadstrešek ("sprayhood"), pod katerim bo posadka našla dovolj prostora za zavetje pred vetrom, valovi in dežjem. Pod njim je dovolj prostora tudi za nemoteno uporabo vitel in štoperjev na krovu kabine. Če dodamo, da se "sprayhood" enostavno dviga in spušča (zelo lično se "zloži" v krov kabine) ter da je opremljen z ročaji, je očitno, da so ga oblikovali in izdelali Skandinavci, ki ga redno uporabljajo.

Kokpit je bolj jadralski kot počitniški, vendar pa posadki vseeno nudi veliko udobja in varnosti. Je prostoren in globok, klopi in dno so obloženi s tikom, na krmnih ograjah sta postavljena dva lesena sedeža, v sredini kokpita pa lahko postavite zelo lepo zložljivo mizo. Pokrovi štirih skladiščnih prostorov (dva plitkejša pod klopni in dva globlja v sami krmni) so obloženi s tikom in opre-

mljeni s plinskimi blažilniki, ki znatno olajšajo pristop in uporabo skladiščnih prostorov. Lastniki, ki bodo pluli pretežno v toplejših morjih, bodo zadovoljni tudi s krmno kopalno ploščadjo (prav tako je obložena s tikom) ter z zelo enostavnimi in funkcionalnimi stopničkami. Vendar pa se zdi, da bodo najbolj zadovoljni tisti, ki ljubijo jadranje, saj je v kokpitu X 46 zelo kvalitetna in odlično razporejena oprema, s katero je moč lahkotno upravljati zmogljivo snast. Posebno so zanimiva vitla Andersen iz nerjavečega jekla, ki na prvi pogled delujejo nekoliko arhaično, vendar odlično sovpadajo z videzom plovila. Da pa ne gre samo za estetiko lepo zloščene vitel, smo se prepričali med jadranjem. Vitla so se izkazala kot "mehka", natančna in zelo učinkovita, k čemer poleg robustne in natančne izdelave znatno pripomore gladek boben, na katerem so posebne navpične izbokline. Te na bobnu ustvarijo toliko trenja, da je bil potreben kakšen "krog" vrvi manj kot običajno. Ker so izbokline popolnoma gladke, ovita škota lahkotno drsi v vertikalni smeri, kar olajšuje zategovanje škode/dvižni-

ce. Majhno trenje in lahko drsenje ter zlaganje vrvi v navpični smeri omogoča boljši izkoristek jadralske moči, poleg tega pa podaljšuje življenjsko dobo vrvi ter zmanjšuje verjetnost, da vrv "preskoči" in se zaplete. Štoperji so delno izdelani iz nerjavečega jekla in so prav tako izredni. Poleg posebnega sistema Spinlock za nežen in čvrst "prijem" vrvi, je možno vsakega posebej nastaviti oziroma prilagoditi debelini vrvi.

Ni težko verjeti, da je jadranje s tako opremo še večji užitek, še posebno, ko imate v roki zelo veliko, občutljivo in ubogljivo krmilno kolo, s premerom celih 1,7 metra, ki je "pri roki" ne glede na to, ali sedite na privetrnem ali zavetrnem boku. Krmar ima, ne glede na svoj položaj, poleg odličnega pregleda nad prednjim jadrom in obzorjem, tudi zanesljivo oporo za nogi. Če krmar sedi pred krmilnim kolesom, z nogama optimalno ob krmilno konzolo z velikim magnetnim kompasom, lahko med sproščeno vožnjo upravlja tudi glavno jadro. Pri roki sta mu drsnik škode glavnega jadra ter škota glavnega jadra, ki se lahko zateguje oziroma popušča s pomoč-

jo privetrnega ali zavetrnega vitla. Tak sistem, že udomačen na regatnih jadrnicah ("German Sheet System"), je uporaben, saj je škota dosegljiva z obeh bokov, omogoča mehkejšo popuščanje škode pri kroženju, sile na deblu pa so bolj enakomerno razporejene kot pri klasičnem sistemu. Škoti prednjega jadra je prav tako mogoče upravljati iz kokpita, omeniti pa moramo tudi lahkotno kontrolo drsnikov škode, ki sta izjemno dolga in zaradi tega uporabna tudi pri "self-tacking" floku.

Dolga kobolica z nizkim težiščem, dolg in ozek list krmila, relativno ozek in vzdolžno zelo simetričen trup, tvorijo, skupaj z dobro usklajeno snastjo, hitro in lahko vodljivo jadrnico, ki nam je pri zmernem vetru nudila prave jadralske užitke. Med testnim jadranjem je veter znatno menjal moč, tako da rezultati v tehničnih podatkih predstavljajo srednje vrednosti pri različnih pogojih. Vseeno pa gre očitno za hitro potovalno jadrnico, ki se je posebej izkazala z jadranjem v veter, ko je s svojim vitkim in dolgim premcem suvereno rezala valove pod zelo ostrimi koti proti vetru. No, tudi z vetrom v polkr-



mo nismo jadrati počasi: s špinakerjem smo pri vetru z močjo 12 vozlov jadrati s hitrostjo, konstantno preko 8 vozlov. Seveda je treba upoštevati dejstvo, da je X 46 potovalna jadrnica z veliko luksusa (beri teže) na palubi in pod njo.

Preden se spustimo v podpalubje, pogledajmo še plovbo z motorjem, ki pri X 46 ni pretirano hitra, je pa zelo tiha. Vgrajeni propeler je bil dvokraki, zložljiv (med jadranjem nudi minimalni upor), zaradi tega pa je izkoristek motorja nekoliko slabši, "prijemanje" propelerja pa nekaj počasnejše, vendar bodo zmogljivosti motorja in propelerja zadovoljile vse tiste, ki motor uporabljajo predvsem v brezvetrju in pri pristajanju. Zahvaljujoč izredni zvočni izolaciji je motor v kokpitu praktično neslišen. Pri nizkih vrtljajih se sliši samo "pljuvanje" vode iz izpušne cevi, ki je speljana na neobičajno mesto. Konstruktorji so jo postavili pod krmo, nekje med krmnim zrcalom in osjo krmila, tako da "gleda" neposredno v vodo. Tako so se ognili zoprnemu mazanju trupa z izpušnimi plini. Rešitev je zanimiva, čeprav se zdi, da

ima več pomanjkljivosti kot prednosti. Pri majhnih hitrostih, ko je zadnji del krme izven vode, je izpuh za odtok glasnejši kot običajno, pri večjih hitrostih, ko krmni val "podaljša" vodno linijo in je izpuh pod vodo, pa je težko preveriti, če voda kroži skozi hladilni sistem. Največjo pomanjkljivost pa bi lahko pomenil morebitni vdor vode v izpušni sistem, ki je po našem mnenju bolj izpostavljen zalivanju valov kot pri "klasični" vgradnji. Pod krovom X so tri kabine (premčna in dve krmni), dva ladijska toaletna prostora s tušem ter salon, v katerem sta na desni strani sedežna garnitura in navigacijski kotiček. vzdolž levega boka pa se razprostira kuhinja. Splošni vtis je odlični; salon je prostoren in zračen, kuhinja je odlično opremljena, navigatorjev prostor in sedežna garnitura sta razkošna, toaletna prostora pa svetla in funkcionalna. Razsvetljava je izredna, v vseh prostorih je dovolj višine in prostorov za odlaganje, odlično je tudi prezračevanje skozi številne palubne odprtine in okna. Vse izgleda lepo in zaokroženo, uporabljeni materiali so kvalitetni, zaključna obdelava pa navduši. Tako

v prostorni premčni, lastniški kabini, kot tudi v dveh krmnih kabinah, so ladijske žimnice s spodnje strani oblečene s posebno termo peno in ležijo na letvah, kar jih naredi udobnejše (bolje dihajo in se prilagajajo telesu). Letvice se poleg tega z lahkoto privzdignejo, tako da so prostori pod ležišči enostavno dostopni. Pohvale so vredni tudi odlična protizdrsna podloga v salonu in v kabinah, izredno oblikovane stopnice in odtok za vodo pod njimi ter odlično razporejena kakovostna stikala. V podpalubju pa smo videli tudi nekaj stvari, ki nam niso bile všeč. Krmne kabine so ozke in klaustrofobične, še posebej če upoštevamo, da gre za 14-metrsko jadrnico. Širina kabin oziroma ležišč na najširšem delu znaša skromnih 1,34 metra ter vsega 0,85 metra na najozžjem delu. Za to je "kriv" predvsem prostor med kabinama, namenjen generatorju. Jasno je, da bi bila različica brez medprostora prikladnejša, saj bi obe kabini dobili optimalno širino, kar bi bilo še posebej dobrodošlo v levi kabini, katero dodatno zmanjšuje toaletni prostor ob levem boku. Na istem boku, v izredno dobro opremljeni

kuhinja, kjer predali z lahkoto drsijo (opremljeni so s krogličnimi ležaji!), nas je motila neprimerna višina nad pomivalnim koritom. Tako že povprečno visoka oseba z glavo zadene ob strop oziroma ob leseni ročaj, ki je nameščen na spoju med palubo in kabino. Omenili smo že koristen in dober protizdrski premaz na tleh v salonu in v kabinah, nismo pa povedali, da so podnice privijačene v trup. Nismo uspeli razumeti take konstruktorske rešitve, ki znatno otežuje čiščenje kaluže, pa tudi morebitno inšpekcijo v primeru vdora vode ali poškodbe trupa.

Nekateri bodo rekli, da smo na novi X 46 iskali dlako v jajcu. Kar tudi smo, saj gre za drago jadrnico priznanega proizvajalca, od katerega se veliko pričakuje. Pa vendar 46 ni razočarala. Prav nasprotno - očarala nas je. Najbolj z izdelavo, čvrsto konstrukcijo in jadralnimi zmogljivostmi. X 46 je jadrnica s slogom in rodovnikom, jadrnica izdelana za jadralske "gurmane".

**TEHNIČNI PODATKI**

Dolžina trupa (m)	14,01
Dolžina čez vse (m)	14,01
Dolžina vodne linije (m)	12,30
Širina (m)	4,15
Vgrez (m)	2,40
Izriv (kg)	10.400
Balast (kg)	4500

POD JADRI

Deljena snast (13/14), trokraki aluminijasti jambor vpet v trup, trije pripomi, trije pnevmatski vintg, pnevmatika zadnja napona. Spodnja dviravnica, navijalna genoa, fullbatten glavnojadro, bary jask za zlaganje glavnega jadra, avtomatski izkrajavi, 6 dvostopenjskih samonavijalnih vintov.

Razmerje balasta in teže (%)	43,3
Višina jambora nad morjem (m)	21
Jadra	Štravs sails
Glavno jadro (m2)	63,20
Navijalna genoa 135% (m2)	63,50
Genoa 3 108% (m2)	50,80
Špinaker (m2)	159,10
Palubna oprema	Fredriksen/Andersen/Spinlock

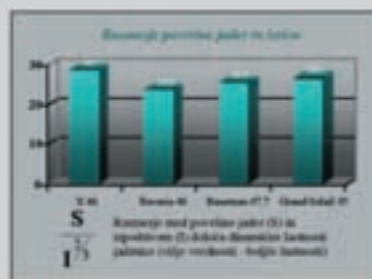
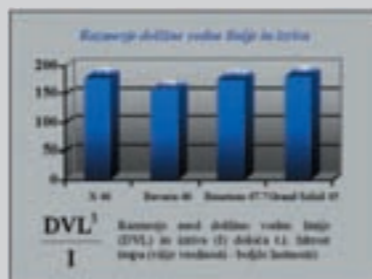
Višina v salonu (m)	1,94
Višina v premčni kabini (m)	1,96
Višina v dveh krmnih kabinah (m)	1,94
Višina v premčnem toalet. prostoru (m)	1,94
Število ležišč	6
Ležišče v premcu (m)	1,95x200/110
Ležišča v dveh krmnih kabinah (m)	1,98x1,34/0,85
Miza v salonu (m)	1,22x0,80
Navigacijska miza (m)	1,06x0,60

Voda (l)	380
Gorivo (l)	200
Motor	Volvo Penta D2 55/ S-drive
Moč (kW/KM)	40/55

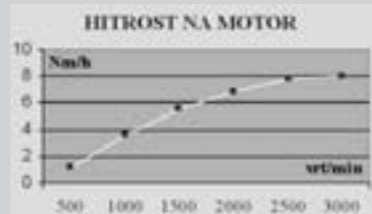
KONSTRUKCIJA

Trup, paluba in listi krmila izdelani v sestrišč konstrukciji, laminirani z uporabo izofibrne snovi in biastialnega E-stakla ter komprimiranega Dviravca jadra gostote 100 kg/m³. Polni laminat uporabljen oko kobilice, krmala in na točkovno obremenjenih mestih. Nosilne prečne stene vlamirane v trup. Jeklena strukturna ojačitev v območju kobilice, jambora in stranskih pripom.

Propeler	dvokraki, zložljiv
Konstruktor	Niels Jeppesen
Proizvajalec	X-Yachts
CE znak za kategorijo plovbe	A (10)
Osnovna cena (EUR)	366.000
Zastopnik za SLO	X-Yachts Jadran d.o.o.

**NAŠE MERITVE**

Testne okoliščine	
Zunanja temperatura (°C)	23
Smer vetra	SW
Hitrost vetra (nm/h)	10-16
Višina valov (m)	0,20
Jadra	glavno, genoa, špinaker
Hitrost (nm/h)	
V veter (40°)	7,0
Z bočnim vetrom	8,1
V polkrmu (s špinakerjem)	8,3

**OCENA**

+ oblika trupa, paluba in palubna oprema, vodljivost in jadrnalne zmogljivosti, izdelava in konstrukcija, dognan, eleganten izgled

- ozke krmne kabine, privijačen ladijski pod

