

OSAMNAEST metara raskoši

Skladnih linija, voluminozna trupa, lijepa i moćna izgleda, Océanis 58 vrlo je udoban i luksuzan krstaš, projektiran i sagrađen tako da ne podilazi modi, a opet s nekoliko modernih detalja i cijene primjerene veličini. Njegovi će kupci bez bojazni ploviti oceanima ili, ako im se prohtije, mjesecima uživati u samom boravku na njemu

napisao i snimio Braslav Karlić

Sjećam se dobro, prije dvanaest godina Bénéteau je sagradio svoju čuvenu pedeseticu. Jedan od prvih primjeraka stigao je u Hrvatsku i izazvao ushićenje. Bila je to jedrilica za sladokusce. Dizajn trupa potpisao je studio čuvenog Brucea Farra, a u pedeset stopa bilo je obilje luksuza za ono vrijeme, velika vlasnička kabina u provi, raskošan salon, dvije kabine u krmu, tri velike kupaonice, pa za skipera kabina u samom pramcu... Jedrili su tim brodovima samo odabrani, odlazili su i preko oceana... A onda je sve to postalo normalno, svakodnevno. Kao da pedeset stopa nije ništa.

Francuski luksuz i ljepota

Hoće li i s ovom ljepoticom biti isto, pitam se dok se krajem studenoga u Marini Badalona u predgrađu Barcelone ukrcavam na Bénéteau-ov Océanis 58, najveći brod poznatoga fran-

cuskog škvera. Zaista je lijep i moćan. Skladnih linija, voluminozna trupa i visoka jarbola, s masivnim rol-barom što se nadvija nad kokpit, već na prvi pogled ostavlja dojam da na njemu nema straha niti na jednom moru na svijetu. Isti dojam stječem i kad se ukrcavam na brod. Svuda se osjećam sigurno i udobno. Mjesta na njemu ima napretek izvana i iznutra, toliko da nigdje ništa nije trebalo nagruvati. Prostor je raspodijeljen na salon i samo tri kabine, svaka, naravno, ima svoju kupaonicu, a skiperska je kabina u provi. Brodogradilište je svoju liniju Océanis, upravo u ovoj recesijskoj godini, željelo zaokružiti brodom visoke kvalitete koji mu na jednoj strani podiže imidž, a na drugoj obogaćuje i proširuje ponudu za zahtjevnije kupce, ostajući pri tomu konkurentno cijenom. Moguće je to ponajprije jer je riječ o veliku brodogradilištu koje ostvaruje mnoge sinergijske prednosti i zbog





Vlasnička (gore) i jedna od stražnjih kabina (dolje) vrlo su udobne i lijepo dizajnirane. Salon (desno) je mnogo veći nego što bi se moglo očekivati na brodu ovolike dužine. Tomu je primjerena i njegova udobnost, osobito veličina i broj sofa



U kuhinji (gore lijevo) moći će se skuhati objed za gurmane, koji će potom objedovati oko stola što se može rasklopiti (gore desno); u donjem su redu slijeva nadesno kupaonica u vlasničkoj kabini, motor pod ulaznim skalama i navigacijski stol

Bénéteau Océanis 58

Dužina preko svega	18,24 m
Dužina trupa	17,75 m
Dužina na vodnoj liniji	16,43 m
Širina	4,99 m
Gaz	2,60/2,10 m
Istisnina	21.685 kg
Balast	6435/7150 kg
Spremnik za vodu	1020 l
Spremnik za gorivo	1080 l
Crni tank	3x80 l
Motor	140 KS
Površina glavnog jedra	87,00 m ²
Površina gl. jedra (rol)	74,00 m ²
Površina rol-genove od 120%	92,00 m ²
Visina jarbola iznad vodne linije	27,50 m
Kategorija	A-ocean
Projekt	Berret-Racoupeau
Dizajn interijera	Nauta design
Cijena (osnovna)	409.900 eura
Cijena testiranog modela	n. p.

Škver: Bénéteau, ZI des Mares BP 66, 85270 ST Hilaire-de-Riez, www.beneteau.com

Zastupnik: Ultra d.o.o., Uvala Baluni b. b., 21 000 Split; tel.: +385 21 398 980, faks: +385 21 398 983, e-mail: sales@ultra-sailing.hr, www.beneteau.hr, www.ultra-sailing.hr

vrlo kvalitetna, ali klasična načina gradnje koji ne iziskuje dodatne troškove te upotrebe vrlo kvalitetnih, no ne preskupih vrsta drva. Trup je napravljen od stakloplastike, s ulaminiranim ojačanjima, dok je paluba sagrađena u sendviču od stakloplastike i balze, prekrivena protukliznom strukturom po površini za hodanje. Jarbol je aluminijski, oslonjen na željeznu kolumbu, uhvaćenu primjereno velikim vijcima od inoksa. Završna je obrada namještaja od lakiranog mahagonija, a na podu vrlo lijep laminatni parket. Osnovna cijena, koja počinje već od 409.900 eura franco brodogradilište, makar na nju treba dodati još najmanje pedesetak tisuća eura za različitu opremu, od genakera, instrumenata i električnih vinčeva do generatora i grijanja, vrlo je konkurentna. Naravno, ne može to platiti svatko, ali netko tko je dobro zaradio i sprema se mnogo vremena provoditi na moru u udobnosti poput one koju ima u kući, sigurno može početi razmišljati o ovome luksuznom krstašu. Pedesetomica se proizvodi i u verziji s četiri kabine koja će svakako biti pogodna za luksuzni charter sa skiperom i hostesom. Makar profitabilnost čartera na našoj obali pada već nekoliko godina, rekao bih da potražnja za ovakvim jedrilicama raste i da su

baš one jedna od mogućnosti povratka u dane negdašnjih zarada.


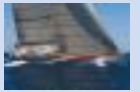


Paluba puna zanimljivosti

Dužina od pedeset osam stopa, bez namjere da se u potpalublje utrpa šest kabina, omogućila je projektantima i nekoliko zanimljivih palubnih rješenja. Prvo od njih odnosi se na otvoren stražnji dio trupa koji su nazvali stražnjom palubom. Naime, kokpit sa svojim krmenim klupama završava skoro metar prije kraja trupa. Uobičajeno je da se na jedrilicama ove dužine taj prostor iskoristi za ogroman krmeni gavon, popularno nazvan garaža, u koji se posprema gumenjak i raznorazna oprema, a krmeni palubni dio postaje sunčalište, dok se krmeno zrcalo otvara i pretvara u platformu. Odabirom Bénéteauovih projekatata izgubio se dio zatvorenog prostora, makar i dalje na tom krajnjem krmenom dijelu postoje četiri velika gavona za pohranu konopa, bokobrana, splavi i još mnogo toga, ali se dobio otvoren krmeni dio na koji se za plovidbe podiže gumenjak, dok za boravka na sidru služi kao prava brodska plaža s odličnom povezanošću s kokpitom i ostalim dijelom palube. Za ulazak u brod trebat će, doduše, nešto duža pasarela, ali to nije nikakav problem. Svakako, riječ je o odabiru

koji će se svidjeti onima koji vole kupanje. Drugi, također rjeđi element koji nalazimo na krstašima, jest masivan rol-bar pred ulazom u kabinu. Na njemu su hvatišta škote glavnog jedra, koja zbog toga ne smeta nikakvu kretanju, a ipak je povučena prema sredini kokpita. No, mnogo mu je važnija funkcija da se na njega oslanja sprayhood pa se, kad je otvoren, dobiva vrlo čvrsta konstrukcija koja po lošu vremenu izvrsno štiti posadu u kokpitu. Za

njega će se vezati i bimini kad je postavljen. Treći zanimljiv palubni element jest ulaz u potpalublje. Taj dio krova kabine, uključujući i vrata, izrađen je od zatamnjenog i čvrsta pleksija pa u salon i s te strane prodire dovoljno svjetla, a onaj tko u njemu sjedi, u svakom trenutku vidi što se događa u kokpitu. Vrata se zatvaraju tako da se najprije rukom povuče posmični dio krova, a potom pritiskom na dugme drugi dio vrata podigne iz njihova lež-

išta. Paluba je vrlo prostrana i moderna izgleda sa zatamnjenim staklima i na bočnim stranama kabine. Svi krovni otvori također su zatamnjeni i u razini palube osim bokaporte skiperske kabine pa pri kretanju neće biti onog neugodna udaranja bosim nogama o njih. Prekrivena je tikovinom jednako kao i kokpit i krmena platforma – sunčalište. Kokpit je prostran, što je i razumljivo na ovoliku brodu. U njemu su dvije velike klupe na kojima će se izležavati i dvometraši, pod njima su dva gavona za konope, u sredini je stol s tikovom plohom na rasklapanje, a otraga dva timuna i dvije krmene klupe. Svakako dovoljno da se smjesti osam ili čak deset ljudi pa zajedri usput pijuckajući. Kormilarov je položaj dobar čim ima dva kormilarska uređaja. Bočno su od njih vinčevi škote genove, odnosno škotina spinakera ili genakera pa će ih, ako poželi, sam trimati. U protivnom ima dovoljno mjesta da uz njega sjedne netko drugi tko će to raditi. Vinčevi škote glavnog jedra nešto su naprijed, ali i oni nadohvat ruci. Također i dva hidraulična nategača stražnjeg štraja. Pred kormilarem je masivno postolje timuna na kojem su smješteni svi važni instrumenti. Nije mi se svidjela jedino nekakva plastična kutija koja stoji na stražnjoj gornjoj plohi stola u kojoj je

	 Oceanis 58	 GS 56	 Jeanneau 57	 Najad 570
Dužina trupa	17,75 m	16,90 m	17,28 m	17,50 m
Dužina vodne linije	16,43 m	14,86 m	15,35 m	16,55 m
Širina	4,99 m	4,83 m	5 m	5,05 m
Gaz	2,6/2,1 m	2,4/2,7/3,1 m	2,5/2,1 m	2,70/2,1 m
Istisnina	21.685 kg	19.000 kg	20.600 kg	26.000 kg
Balast	6435 kg	7000 kg	6100 kg	8200 kg
Površina jedrilja	179 m ²	-	163 m ²	164 m ²
Motor	140 KS	100 KS	140 KS	160 KS
Osnovna cijena u eurima	409.000	629.000	-	1,325.000



Pramac i čitava paluba čisti su, slobodni za hodaње ili sunčanje; svi otvori na krovu kabine izvedeni su u njegovoj razini

ploter. Nije čvrsta, smeta i lako će se polomiti ako se za nju primite kad zavalja ili se brod jače nagne. No, to je i tako opcija koju ne treba odabrati. Pametnije je ploter ugraditi na stražnju stranu stola.

Da jedrenje bude užitak

Sve ono što služi jedrenju na ovome je krstašu moćno, kvalitetno i dobro dimenzionirano te primjereno ugrađeno. Počnimo od jarbola. Proizvođač je Selden. Takelaža je devetdesetinska, ima tri križa, dopire do kolombe, izrađen je od aluminijske jednako kao i moderan plosnati bum. Sartijske su od punog čelika, uporišta su im u bokovima broda čvrsta. Prednji štraj hvata se na samu provu, a iznad palube je bubanj rola. Vinčevi su Harkenovi, velikih dimenzija, 2x70 i 2x46, dvobrzinski. Naši su bili na pogon strujom (opcija). Jedra koja smo imali, u Splitu bi nazvali ditaškima. Dakronska, izrađena u sendviču, glavno je bilo full batten, opremljeno lazy jackom i lazy bagom pa se lako pospremao. No, kako se vidi iz podataka, velike površine pa smo i po slabu vjetru lijepo jedrili. Naravno, Bénéteau nudi i mnogo opcija. Jednu od njih, šinu za samoprebacujući flok, imali smo na našem brodu.

Za malobrojne i komotne posade dana je mogućnost ugradnje jarbola s namatajućim jedrom. Potom oprema za spinaker i mogućnost drugog prednjeg štraja za flok, što bih svakako odabrao kad bih došao u priliku kupiti ovaj brod. Kupio bih i jedra od kvalitetnijeg materijala i genaker pa uživao jedreći i po slabu i po jaku vjetru. Dok smo mi jedrili, bio je poprilično slab. Niti u jednom trenutku nije prešao osam čvorova. No, naš brod, s ukrcanim teretom teži od 23 tone, nije stajao. Naprotiv, sasvim je lijepo i lagano jedrio, što se može vidjeti i na fotografijama. Brzine koje smo postizali jedreći laško i u široku orcu kretale su se oko 4,7 i 5,1 čvora. Daleko je to od pravog testa, ali polarni dijagram pokazuje da se samo genovom i glavnim jedrom na vjetru od 20-ak čvorova postiže brzina od 11 čvorova jedreći bočno na vjetar, a s jedriljem za jedrenje niz vjetar i znatno veće. S obzirom na težinu i relativno velik balast s razlogom pretpostavljam da se i u tim situacijama dobro kontrolira. Kad nema vjetra, za pogon služi snažan Wolkswagenov dizel od 140 KS. Mislim da se prvi put pojavljuje na Bénéteauovim jedrilicama, ali i to govori o ostvarenju cilja njemačkog proizvođača da zaobiljno uđe na

tržište brodskih motora. S lakoćom pogoni Océanis 58 skoro do 10 čvorova, što znači da mu je optimalna brzina u vožnji na motor 9 čvorova.

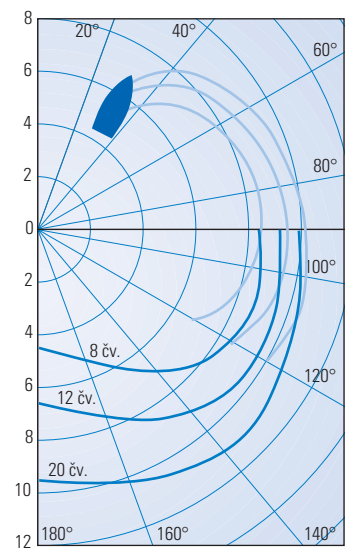
Kraljevska unutrašnjost

Vrijeme je konačno da prostor posvetimo onome najvažnijem na ovoj jedrilici – unutrašnjosti. A ona je uistinu raskošna i elegantna. To je prvi dojam kad se niz četiri stubbe siđe u ogroman salon. Kako ne bi i bio kad je širina broda punih pet metara? U njemu su u jednom prostoru kuhinja, navigacijski stol, stol za objedovanje, jedna sofa i jedna velika garnitura za sjedenje oko stola. Kuhinja je smještena lijevo od ulaza, ima oblik slova U i opremljena je svime što na brodu možete poželjeti. Počnemo li nabrajati, od strane naslonjene na krmenu pregradu nižu se dvostruki sudoper s mogućnošću ispiranja morskom vodom, velika radna ploha iznad koje je mikrovalna pećnica, štednjak s tri plamenika i pećnicom, 110-litarski frižider s klasičnim otvaranjem, 100-litarski zamrzivač koji se otvara odozgo, potom ponovo dolazi ogromna radna ploha u kojoj je i poklopac otvora za bacanje smeća. U donjim elementima mnogo je pros-

tora za pospremanje te šest velikih ladica. Ugrađen je i ormarić za odlaganje boca s uljem, kvasinom i sličnim potrepsinama za kuhanje. Gornje kuhinjske elemente čine dva ormarića i otvoren prostor za odlaganje. Mogla bi se dodati jedino napa, ali prozračivanje će biti dobro i kroz fineštrin točno iznad štednjaka. Prekoputa kuhinje smješten je kutak za navigatora. I za njega možemo kazati da je primjeren veličini broda. Na prostranu stolu bez poteškoća će se raditi i s velikim kartama, a sve što služi skiperu ili vlasniku može se pohraniti u prostor ispod dva poklopca u radnoj plohi. Nadohvat je ruci i jedan bočni ormarić te navigacijski ploter i panel za kontrolu struje na brodu. Iza navigacijskog stola velik je ormar u koji se može štošta pospremiti. Na našem je brodu na tom mjestu bio još jedan 110-litarski hladnjak koji spada u opcijski paket.

Čitavu desnu stranu broda zauzima ogromna sofa koja okružuje stol koji se rastvara. Proteže se i bočno od navigacijskog stola pa je zgodna za sjedenje i onom tko razgovara s onim tko se bavi kuhanjem. Nasuprot joj je još jedan prostran trosjed, a u sredini salona i klupčica koja na sebi ima i zgodan podložak za čaše, zapravo

Kokpit je vrlo prostran i u njega se može smjestiti sva posada i nekoliko gostiju na dnevnom izletu; na njega se nadovezuje stražnja paluba, vrlo upotrebljiva kad je brod na sidru





I po slabu vjetru pedesetomica je živahno jedrila

stolić koji se po potrebi može premjestiti u prednju kabinu ako vlasnik ondje poželi doručkovati ili popiti piće. Sve zajedno mjesta dovoljno za čitavo društvo s broda i goste. Naravno, nekoliko je ormarića i uz bok broda pa dvije stelaže za knjige i televizor koji se na komandu podiže uz pregradu prema prednjoj kabini. Svjetla u salonu ima napretek. Dolazi kroz prozračnu pregradu prema kokpitu, stakla i prozore na boku kabine, dva stakla na boku broda i tri velike bokaporte na krovu. Svi se ti otvori mogu zamračiti kad je potrebno. Na našem brodu, koji je bio opremljen paketom Elegance, sva sjedišta i sofe bili su presvučeni bijelom kožom, što je u kombinaciji s lakiranim mahagonijem od kojeg je izrađen namještaj, pregrade i maska jarbola te laminatnim parketom na podu ostavljalo vrlo lijep dojam. Da na brodu bude ugodno po svakom vremenu i ljeti i zimi, omogućuje opcijski klima-uređaj za sve prostore potpalublja, koji naš brod ima. Tko misli da mu je to previše, može kao opciju odabrati samo centralno grijanje.

Kad jedrilica ima 58 stopa i samo tri kabine, razumljivo je da vlasnička mora biti poprilično velika. Ali veličina još ne znači i dobru iskorištenost. A u Bénéteuu su to uistinu uspjeli. Kombinirajući iskustvo kojeg ne nedostaje i ne razbacujući se prostorom, učinili su

tu kabinu vrlo ugodnim kutkom. Najveći dio prostora u njoj zauzima raskošan, više od dva metra dugačak i metar i šezdeset i šest centimetara širok krevet otočnog tipa. Uz krevet su i dvije klupčice na koje se može sjesti dok se izuvate ili presvlačite, zaista ogroman trokrilni ormar ima veliku ladicu za cipele, uz njega su tri police koje mogu poslužiti za knjige ili sitnice pa toaletni stolić s tabureom te još jedan uži ormar na nasuprotnom boku. Razumljivo, nekoliko je ormarića u visini glave te dvije police uz ostakljene dijelove bokova. Spremnici su pod klupčicama i tabureom, ali me uistinu oduševila organizacija prostora pod krevetom i ladicu za cipele. Obično je taj prostor pod krevetom velik, ali teško iskoristiv. U Bénéteuu 58 učinili su to jednostavnim. Prostor pod krevetom, koji se lako podiže i ostaje podignut jer ima dva gas-cilindra, podijelili su u osam segmenata da se ono što se odlaže može uredno posložiti i lako dohvatiti. Tu je i na brodu uvijek dobrodošao sef. Dva su najveća prostora ladice do čijeg se sadržaja dolazi ili izvlačenjem ili podizanjem kreveta. I u ladici za cipele uredno će stajati barem pet parova vlasnikove obuće. Projektanti nisu zaboravili ni staviti na pregradni zid tri velika kožna džepa za pospremanje sitnica. Treba spomenuti i da je čitava kabina puna

svjetla koje dopire kroz tri bokaporte i da je visina u njoj punih 2,10 metara.

I kupaonica koja pripada vlasniku, primjerena je. U njoj su odvojen tuš, umivaonik, velik zahod te dovoljno ormarića za pospremanje svih kozmetičkih i higijenskih preparata što mogu zatrebati za duga boravka na moru.

Dvije stražnje kabine ponešto su različite veličine. Naravno, obje su poprilično prostrane, i više od dva metra u ulaznom dijelu. Ona na desnoj strani broda nešto je šira, ima dva razmaknuta kreveta koji se po potrebi mogu i spojiti u jedan dimenzija 2x1,66 metara. U kabini je još i ormar s dijelom za cipele te toaletni stolić i pripada joj vrlo lijepa i velika kupaonica. Druga kabina nešto je uža, također sa svojom kupaonicom, i u njoj je jedan krevet za dvoje dimenzija 2,05x1,53 m. I u njoj je velik ormar. Obje kabine osim standardnih prozorčića na bočnoj strani i prema kokpitu imaju još i prozorčić koji se otvara u krmenom zrcalu pa će u njima uvijek biti dovoljno zraka.

Valja spomenuti još i skipersku kabinu u samom pramcu s dva dosta velika kreveta, tušem, umivaonikom i zahodom. Ta je kabina opcijaska, a ako je tko ne želi, na njezinu je mjestu ogroman gavon za jedra.

Da zaključim, Océanis 58 svakako je vrlo udoban i luksuzan krstaš koji je brodogradilište sagrađilo vodeći računa da u svojoj klasi ne bude pretjerano skup. Sagrađen je i projektiran tako da ne podilazi modi, već da mu izgled dugo zadrži svježinu. Unatoč tomu ima nekoliko modernih, pa i pomalo šik-detalja (ulaz, platforma, rol-bar...) koji neće promijeniti osnovnu ocjenu. Cijena mu je svakako primjerena i povoljna s obzirom na veličinu. Naravno, na osnovnu svakako treba dodati još ponešto što se nudi u dva paketa opreme, Advantageu ili Eleganceu (14.500 ili 26.500 eura). Oni uključuju niz potrebnih stvari – od instrumenata, drva u kokpitu, električnih vinčeva, dodatnih spremnika za vodu i gorivo do trećeg hladnjaka i kože u salonu te još mnogo toga. Uz to trebat će dodati kakvo kvalitetno jedro, osobito genaker, generator, klimu ili grijanje, privezni paket, sprayhood, jastuke u kokpitu, perilicu za rublje, tender... I spremni ste isploviti. Lako moguće i u krstarenje na kojemu ćete prelaziti oceane ili na brodu jednostavno boraviti mjesecima.