

test

Hanse 630e

Jača od vjetra

S pet do šest čvorova povjetarca brod je klizio brzinom od četiri čvora, svladavši s lakoćom svoju nemalu istisninu od preko 23 tone, pa nam je brzo bilo jasno da bi s dva ili tri člana posade postao opaka konkurenčija na nekim našim prestižnim regatama

napisao i snimio Ljubo Gamulin





test

Hanse 630e



Funkcionalna rješenja unutrašnjosti: kuhinja s bogatom opremom, trosjed i navigacijski stol u salonu, lijevi krmeni toalet s tuš-kabinom



Svaki škver na svijetu ima nešto osobno i prepoznatljivo po čemu se razlikuje od drugih – nekad su to obični, ali vrsni majstori, nekad je to tek pitanje stila i najorijerno posezanje za linijama duha minulog vremena, a nekad se sve svodi na samo jednog čovjeka ili njemu vrlo uzak krug ljudi. Takav je slučaj s nekad istočnonjemačkim, a danas, slobodno mogu reći, svjetskim škverom *Hanse Yachts*. Michael Schmidt ne samo da se dokazao kao ozbiljan i uspješan poslovni čovjek nego je k tome nanizao nekoliko desetljeća aktivnog jedrenja i regatovanja na razno-raznim brodovima, nešto na čemu bi mu mogli pozavidjeti svi koji se ovim poslom bave. Kao kormilar osvojio je 1987. godine Admiral's Cup s jedrilicom *Rubin*, a godinu prije i poslije regatu Sardinia Cup, tada jednu od najznačajnijih regata Mediterana.

Druga sretna okolnost, gledana iz povijesnog kuta, bila je rana suradnja s dizajner-

skim dvojcem Rolfom Vroljikom i Friederichom Judelom, koji je danas poznat u svijetu kao jedan od najboljih projektnih studija za regatne i luksuzne jedrilice. Njihova zajednička iskustva sežu na sam početak osamdesetih i gradnju tada revolucionarnog regatnog krstaša *Düsselboot* koji je na svom prvom Admiral's Cupu izvojevao pobjedu, uspjeh koji je uskoro ponovio i njihov drugi brod, *Pinta*. Ono što je slijedilo u karijeri Vroljika i Judela već je ušlo u povijest jedriljarstva. Novi projekti za *Baltic*, *Najad* i *Dehler* u producijskom kontekstu ili oni regatni tipa Transpac 52, IRC 66, a dijelom i Alinghijevi brodovi za America's Cup pokazuju da je riječ o studiju koji je bitno unaprijedio promišljanje i razvoj suvremenog jedrenja.

Ozrenove zamjerke

Poznavajući sve ove detalje iz prošlosti, a i sam se uvjerivši u kvalitetan rad škvera u



Vlasnička kabina smještena u provi i obje krmene imaju sasvim dovoljno prostora za ugodan boravak

Greensfalu, koji sam imao prilike posjetiti u početkoj fazi novog doba prije pet godina, nije me iznenadila vijest o porinuću najveće produkcijske jedrilice u Njemačkoj, modela Hanse 630e. Logičan je to bio slijed jednog od najboljih škverova na svijetu, koji se iz godine u godinu širio pametnim ulaganjima u nove proizvodne hale i kvalitetni ljudski kader.

Trup broj 25 jedrilice Hanse 630e sretnim je okolnostima došao u ruke mog dobrog suradnika i poznanika Ozrena Bakrača, jednog od nekolicine najboljih kormilara na krstašima na ovoj strani Jadrana. S pominim zanimanjem pratilo sam njegov put od sjevera do Mediterana i dalje do marine u Skradinu, mjestu našeg susreta i testiranja ovog broda. Obzirom na to da je Ozren već kormilario na manjoj Hansi, a svojim iskustvom u nekim segmentima i premašivao znanja i mogućnosti gradnje koje zbog ograničenih sredstava ili konačne finansijske isplativosti

vladaju u klasičnom serijskom brodogradilištu kakvo je Hanse, ponajviše me zanimalo je li uspio pronaći zajednički jezik s brodogradilištem. Odgovor je bio vrlo jasan, uz neke funkcionalne zamjerke u pogledu palubne opreme i loše iskorištenog skladišnog prostora u unutrašnjosti, brodu se nema što zamjeriti. Riječ je o savršenom proizvodu za relativno malo novca, cijena Hanse 630e na kojoj je Ozren kormilar doseže milijun eura, što je ipak bitno manje u usporedbi s drugim brodovima te veličine, a sve preinake koje je Ozren u detalje specificirao već će se ionako dogoditi tijekom zimskih mjeseci. Iz prepune marine u Skradinu, uz onu dubrovačku zasigurno najljepše mjesto na Jadranu za držanje brodova, isplovili smo oko 11 sati uz lagan povjetarac koji je na Prokljanskom jezeru dosegnuo jedva 6 čvorova jačine. Iako ga zbog dobrog vanjskog veza nismo trebali koristiti, pramčani potisnik s teleskopskim propelerom bio je pripravan za

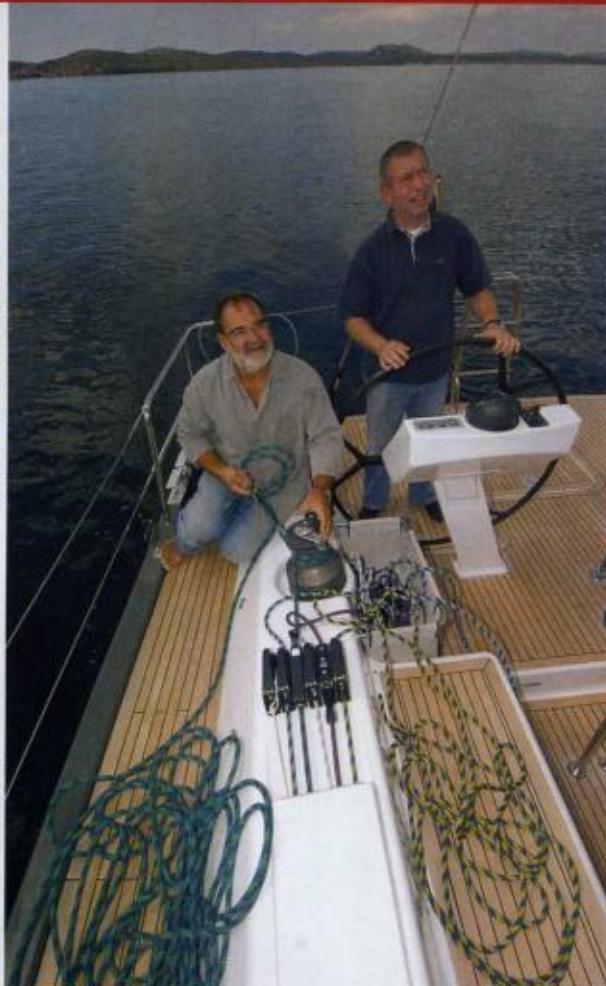
Hanse 630e

Duljina preko svega	19,00 m
Duljina na vodnoj crti	17,10 m
Širina	5,20 m
Gaz	2,95 m
Istisnina	23,7 t
Jedra	214 m ²
Spremnik za vodu	820 l
Spremnik za gorivo	720 l
Motor	110 KS
Cijena bez PDV-a	od 730.000 eura

Proizvodač: HanseYachts Aktiengesellschaft, Njemačka, Greifswald, www.hanseyachts.com, e-mail: zentrale@hanseyachts.com

Zastupnik za Hrvatsku: Royal Sailing, Sukošan, Marina dalmacija, tel. **385 98 351 635, e-mail: chris@royalsailing.com, web: www.royalsailing.com

Zastupnik za Sloveniju: Comit d.o.o., Ljubljana, tel. **386 1 436 11 82, e-mail: info@comit.si, web: www.comit.si



Važniji detalji palubne opreme: škota samopreklapajućeg floka, teleskopska pasarela i veliki spremišni prostor iza krmnenog zrcala, kokpit s dvostrukim preklapajućim stolovima; električni vinčevi i dobro razmještena palubna oprema omogućuju upravljanje brodom s minimalnim brojem članova posade

rad. Njegove komande smještene su na odlično mjesto, na desnoj kormilarskoj konzoli, uz koju je na boku smještena i komanda za motor. Mala zamjerka za nisko postavljenu komandu motora također je uklopljena u buduće preinake i vjerujem da je Ozrenova ideja o njenom premještanju na lijevu konzolu daleko bolje rješenje od trenutne. Brod pokreće nešto jači motor od standardnog. Riječ je o Yanmaru snage 160 KS s hidrauličnom kopčom na osovini i trokrakim gori-prop propelerom. Najveća mana ovakvom sklopu je nepouzdanost sklapanja propelera i eventualna vrtnja u prazno prilikom jedrenja koja može oštetiti kopču, a otkloniti se može samo ispravnim rukovanjem s ručicom gasa prilikom gašenja motora. Zahvaljujući propeleru brod može voziti s osnovnim korakom ili u overdrive poziciji. Krstareća brzina jedrilice u osnovnom koraku s brojem okretaja motora na 2500 i u uvjetima mirnog mora varira od 8,3 do 8,5

čvorova. Istu brzinu moguće je postići i u overdrive položaju propelera, ali tada motor radi samo na 1800 okretaja. Ako vam se žuri na odredište, u overdrive položaju možete mirne duše s 2000 okretaja postizati brzinu od 9 čvorova, a u klasičnom položaju i preko 9,5 čvorova. Zahvaljujući velikom volumenu broda i izolaciji motornog prostora – s inače neobično malo mesta za brod ovakvih dimenzija – buka motora u prednjoj vlasničkoj kabini kao i na palubi gotovo je zanemariva, a tek u stražnjim kabinama nešto je neugodnija.

S obzirom na spremnike za gorivo koji imaju ukupnu zapreminu od gotovo 700 litara, autonomija plovidbe u krstarećem načinu je više nego impresivna. Dosadašnje Ozrenovo iskustvo na ovu temu je sljedeće: s krstarećom brzinom od 8,5 čvorova jedrilica u pravilu troši oko 8 litara na sat, a ako se uključi generator potrošnja se diže na 10 litara po satu. Ukratko, u štedljivom načinu vožnje



Uz pomoć driftera jedrilica je u tenu dosegla brzinu vjetra; za odlične performanse i skladan izgled vanjskine zaslužan je proslavljeni dizajnerski duo Judel/Vrolijk

jedrilica je u stanju prijeći 650 milja s punim spremnikom!

Jedrenje brzinom vjetra

Blago zanošenje u lijevu stranu prilikom vožnje naprijed uobičajan je problem i lako se kompenzira vještim kormilarenjem. Brzo je uslijedio meni daleko zanimljiviji dio testiranja jedrilice s ugašenim motorom i razvijenim jedrima. Moje glavne nedoumice zbog izrazito male površine floka i njegove iskoristivosti po laganom vjetru vrlo su otklonjene. Jedreći u orcu pod oštrim kutom uspijevalo nam je gotovo držati brzinu vjetra. Znači, s 5 do 6 čvorova povjetarca brod je doslovce klizio brzinom od 4 čvora, svladavši s lakoćom svoju nemalu istisninu od preko 23 tone. Kao i sve Hanse, jedrilica standardno dolazi sa samopreklapajućim flokom od 90 posto, odnosno 81,9 m², i velikim glavnim jedrom od 118 m². Odabir ovakve take-laže ima veliko opravdanje u težnji da bro-

dom upravlja što manji broj ljudi. Ozrenova iskustva s plovidbi Mediteranom pokazala su se da je ovaj princip više nego učinkovit, dva do tri čovjeka u stanju su jedriti ovim brodom na bilo kojoj regati, a za ugodno krstanje dovoljne su i samo dvije slobodne ruke. Na palubi postoje i dvije šine za nešto veći flok, koji u škveru nazivaju genovom, iako ima tek 105 posto ili 96,4 m². Njega na našoj jedrilici nije bilo, ali smo zato nešto kasnije podigli veliki drifter površine 205 m². Rukovanje njime je jednostavno, a brzine su u istom trenu skočile koji čvor više. Dodatna jednostavnost manovri proizlazi iz činjenice da su na krmi montirana dva električna Lewmarova vinča s kojima se zatezanje škota glavnog jedra ili njegovo podizanje čini djećjom igrom. Po krmi su postavljena još dva klasična vinča koja služe za drifter ili eventualni genaker površine 286 m², koji nismo imali na brodu. I stražnja dva vinča moguće je dobiti u električnoj varijanti.

Čakula s osnivačem

S Michaelom Schmidtom, *spiritus movensom* i najvećim dioničarom brodogradilišta Hanse, slučajno smo se sreli u Cannesu. Kako smo na rasporedu imali testiranje 630-tice, iskoristili smo priliku i postavili mu nekoliko pitanja.

Prije ne mnogo vremena startali ste gotovo ni iz čega. Danas ste treće ili četvrto brodogradilište po broju i veličini jedrilica koje gradite. Kako ste to uspijeli?

Moja karijera brodograditelja počela je jako davno. Kad sam bio mlađ, radio sam za brodogradilište C&C u Kanadi. Poslije toga radio sam regatne brodove za Admiral's Cup i Sardinia's Cup. Već tada sam imao kompanije koje su se bavile gradnjom, pa moja brodograditeljska karijera nije beznačajna. Doduše, nikad nisam imao plan da razvoj krene tako brzo. Jednostavno, tako se dogodilo. Ne znam je li to dobro ili loše. Mnogi ljudi misle da smo napravili brilljantne stvari, ali treba reći da takav uspjeh dramatično izmijeni život. I ja i ljudi koji s nama rade volimo brodove, i jedrilice i motorne brodove, i radujemo se onome što radimo. Naravno, nismo sretni kad u nečemu ne uspijemo. Ali to nastojimo ispraviti.

Je li za vaš uspjeh bilo bitno i to što ste imali priliku surađivati s najboljim svjetskim dizajnerima poput Judej & Vroljika?

To je zapravo bilo vrlo jednostavno. Ralf Vrolijk i ja zajedno smo započeli raditi prije više od trideset godina u brodogradilištu C&C i obojica smo startali ni od čega. Ja sam imao brodogradilište u stečaju, a on je bio dizajner jahti bez narudžbi. Bila je to izvrsna prilika da nešto započnemo. Ako ne uspijemo, nikome ništa, a ako napravimo nešto dobro, možda to bude uspjeh.

Pa kad ste zajedno krenuli, što ste u konceptu brodova donijeli novoga?

Uvijek nastojimo donijeti nešto novo. Ako volete biti na moru i na brodu onda se uvijek pitate mora li nešto biti baš tako. Iz toga se razvijaju nove stvari. Mi plovimo oko svijeta i na tim plovidbama bez predrasuda gledamo oko sebe i skupljamo nove ideje. Primjerice, Moody 45 je izvrstan brod, jedrilica na kojoj možete uživati, opuštati se, kupati se i plivati, a opet na njoj imate ogroman zatvoren prostor gdje se možete skloniti i biti zaštićeni u toploime i kad je loše vrijeme. To je potpuno različit brod od *Hanseinih* modela. Kod njih su mnogo važniji jedriličarski elementi. Prošli tjedan bio sam na regati s Hanse 470. Osjećao sam se kao na Admiral's Cupu. Jedriš, trimaš i nastojiš brod učiniti barem malo bržim od



drugih i na kraju uspiješ. Na nekim drugima radiš to isto, ali bez uspjeha.

Mi želimo našim klijentima dati brodove na kojima oni možda nikada neće biti prvaci Italije, ali će i bez onih skupih jarkola što se dižu u nebo i crnih jedara uživati u dobrom jedrenju i osjećaju da uvijek na svojoj jedrilici mogu biti brži i bolji. A to su jedrilice idealne za klupska natjecanja na kojima susreću prijatelji i kad pobijediš zadovoljan si, a nisi potrošio previše novca. Druga je stvar važna za obiteljski sklad. Mnoge žene ne vole naporno jedrenje. Zato ga mi na našim brodovima želimo učiniti jednostavnim i lakin. Ako napravite komplikirane brodove, obitelj na njima teško može boraviti. *Hanseina* je filozofija da u jednom brodu imamo različite ideje. To je naravno teško napraviti, ali mnogo testiramo pa danas imamo jedrilice koje su dobar kompromis.

Kupili ste posljednjih godina Fjord Terne i Moody. Zašto?

Kad želite rasti trebate više različitih brendova da vam to omoguće. Ne možemo graditi Moody 45 s palubnim salonom pod imenom Hanse. To su drukčiji brodovi. Drugi su i klijenti, tržiste. Uskoro ćemo predstaviti Moody 41 Classic, vrlo lijep tradicionalan brod. S Fjordom smo počeli eksperimentirati, osobito s Open 40. Imali smo nekoliko dizajnera i niko nije razumjeli što želimo. Onda sam sreo Patricka Banfielda i pitao ga sjeća li se Jamesa Deana i Porsche 356 i tražio da projektira takav motorni brod. Sad imamo i takav Cruiser, pa ćemo napraviti Explorer, onda će doći 55 stopa, potom 36 stopa. Posljednjih godina puno boravim na motornim brodovima nastojeci ih bolje razumjeti i unaprijediti. Kad bih sagradio motorni brod Hanse, to nitko ne bi razumio. Ako kupite Bently napravili ste to jer želite osjećati britansku tradiciju, miris, voziti se u tom tipu automobila, unatoč tomu što je taj auto danas sto posto Volkswagenov. Volim imati tri brenda jer našoj kompaniji daju mnogo razvojnog potencijala.

Radi jednostavnijeg prolaženja u kokpitu izostavljena je šina skote glavnog jedra pa se ono hvata na predviđeno mjesto između dvije kormilarske konzole. Kompenzaciju ovakvog sistema pronašla se u hidrauličnom vangu, dovoljno jakom da glavno jedro dovede u željeni položaj s obzirom na jače ili lakše vjetrove. Testirana Hansa bila je opremljena karbonskim jarbolom s tri krta i bumom, dodatnom opcijom u narudžbi. Bez obzira na to je li riječ o karbonskoj ili aluminijskoj cijevi, visina od vodne crte po specifikacijama proizvođača iznosi 30 metara, pa vam valja pripaziti na niže mostove. Nekoliko već spomenutih zamjera na račun palubne opreme uključuje premašen razmak između *Spinlock-ih* stopera i glavnih vinčeva, što rezultira lomom krajnjih konopa. Velo jednostavno rješenje našlo se u postavi vodilica iza stopera, a koje bi trebale rasteretiti silu na stoperima. Nešto teže bit će zamijeniti očito preslab električne vinčeve, i to zbog njihove postolje koje je izliveno u kalup i koje ograničava odabir na određeni promjer. Bez obzira na izrazito visoke bokove jedrilica ima savršeni stabilitet zbog velikog bulba od gotovo 9 tona koji se nalazi na 2,95 metara dubine. U dodatnoj opciji Hanse nude već viđen, ali i izrazito zanimljiv sustav samouvlačeće kobilice. U toj izvedbi gaz varira od 2,20 do 3,5 metara, što je kao stvoreno za krstarenje i vezivanje u plićim morima.

Unutrašnjost kao u apartmanu

Od elektronike na brodu smo zatekli set *Simrad-ovih* instrumenata raspoređenih skladno na obje kormilarske konzole, što je daleko jeftinija varijanta od ponudenog *Raymarine-ova* paketa. Bez obzira na odlične ekrane i vrlo dobre analogne displeje serije IS20, velika zamjerkica ide na račun dva multifunkcijska uredaja DI10 postavljeni na desno kormilarsko kolovo i u unutrašnjosti povrh navigacije.

Lenovo

ThinkPad X300

lenovo
NEW WORLD. NEW THINKING.

skog stola. Naime, zbog nekog nesvakđivog razloga njihove komande izmeštene su s bočnih stranica ekrana na posebni kablom spojen upravljač. Njegovo mjesto, naravno, nije uz ecran nego bočno, pa vam za upravljanje trebaju obje ruke i po-dosta truda.

Povratak u marinu nakon nestanka i ono malo vjetra što smo imali iskoristio sam za razgledavanje unutrašnjosti broda. A ima se što i vidjeti. Brod dugačak gotovo 20 metara i širok 5,2 metra, sa samo tri kabine može se prostorom mjeriti s pristojnim stanom. Štoviše, kad se spustite u unutrašnjost, moderan stil namještaja i veliki prostori daju dojam da ste ušli u kakav suvremeno uređen apartman, a ne u unutrašnjost broda. Trend ka uređenju interijera poput uredenja stambenog prostora uočava se već neko vrijeme i kod brodova kao što su Najad, First ili Baltic, a sve je prisutniji i na manjim plovilima. Raspored je klasičan.

U krmi se nalaze dvije kabine sa zasebnim toaletima, uz ulaz su postavljeni navigacijski stol i ugradbeni ormar s hladnjacima i drugom dodatnom opremom te nasuprotna kuhinja na U s nizom kućanskih poma-gala. Iz tog se dijela slobodno prolazi prema najširem i najduljem brodskom prostoru, jedinstvenom salonu sa stolom i nasuprotnim trosjedom, a pramčana vrata vode do velike vlasničke kabine s radnim stolom, dvo-sjedom i toaletom. U takvom ambijentu doista nije teško ostati bez daha, a osnovna cijena broda od 720.000 eura dodatni je razlog sve veće potražnje za ovo luksuzno plovilo. S obzirom na zahtjevan posao gradnje i veliki prostor koji ovi modeli zauzimaju škver se morao ograničiti na samo 15 modela godišnje. Ne zaboravimo, jedrilica je to koja bi s dva do tri člana posade mogla na regatama poput Viške ili Jadranske pomrsiti konce i našim najvećim regatijerima.

- najtanji i najlakši potpuno opremljen prijenosnik u klasi
- ultra lagan i praktičan za korištenje
- izuzetno izdržljiv, građen od materijala za Formula 1
- najnovija tehnologija (SSD, LED pozadinsko svjetlo)
- mala potrošnja energije, duži vijek trajanja baterije
- najviša razina sigurnosti

new

ThinkPad X300 (PN N1214CD)

Procesor: Intel® Centrino® Pro Mobile Technology

Intel® Core™ 2 Duo SL 7100 (1.2GHz, 4MB cache)

Zaslon: 13.3" WXGA+ (1440x900) with LED backlight + camera

Grafika: Intel® X3100, 256 MB shared

Memorija: 2x1 GB memory

Tvrdi disk: 64 GB SSD

Povezivanje: Bluetooth, Gigabit Ethernet, Intel® 802.11n Wireless

Ostalo: sigurnosni čip, čitač otiska prstiju

OS: Microsoft Windows® Vista Business

Masa: 1,5kg

Jamstvo: 3 godine

13.999 kn

(uključen PDV)



Protect.
Manage.



HGspot

www.hgspot.hr

Posjetite nas u HGspot centrima diljem Hrvatske gdje će vas naši prodajni savjetnici uputiti u ponudu Lenovo prijenosnih računala i pomoći vam pri najboljem odabiru.

Više o oprejmama i načinima kreditiranja kupovine u HGspot centrima. Ponuda vrijedi do isteka snage. HGspot ne odgovara za greške nastale u isku. Fotografije su ilustrativnog karaktera i ne imaju u potpunosti odgovarajuću vrijednost u sklopu ugovora. PDV uključen u cijenu.

