



MORE

MAGAZIN

PREMIJERA FIRST 45

Princeza od Monaka

NAGRADA

Jedro Mora
najboljima

JEDRENJE

Barcelona
World Race

SAJMOVI

Metropola gubi dah

TESTOVI

Dellapasqua DC13
Leader 625
Haber 700 MSD

ISSN 1330-7088
9 771330 708003

26 Kn 750 Sut 5,5 Km 200 Rsd 3,13 Eur

OZUJAK/MART 2008. BROJ 155 GODINA XII



Mazurka na Jadranu

Ima nešto u tom poljskom motornjaku što će kod naših starijih uzmoraca smjesta izazvati uspomene na mladost, a mi smo se uvjerili da kvalitetom zaslužuje pažnju; osim toga juri gliserskom brzinom iako je poludeplasmanac

Nakon II. svjetskog rata među prvim brodicama s motorima koje su se gradiće na Jadranu prevladavale su pasare od pet-šest metara, bilo sa zaštićenom kormilarnicom, bilo bez nje, a pogonili su ih jednoci-lindrični dizeli Farymann i Torpedo-Volvo. Bile su to prekrasne drvene barke iz Sumaritina i Lošinja, a nešto kasnije uključila se mala plastična brodogradnja iz Korčule i Labina.

Oni kojima je barka služila za ribolov i drugi vičniji moru odabrali bi otvorenu verziju s velikim škafom na kojem se mogla držati mreža i koju se moglo koristiti kao radnu plohu, a ispod je bio prostor zaštićen od kiše i zapljušivanja mora. Morski vikendaši radije su birali varijantu s nadograđenom kabinom, koja je pružala više zaštite, no kako je dizajn trupa u osnovi slijedio linije otvorenih pasa, kabina

je bila mala, tijesna, a i bučna, jer je motor bio u sanduku koji je služio i kao stol. Dakako, i zrak u njoj bio je zasićen parama dizel goriva. U svakom slučaju te su kabine bile daleko od kabina na današnjim Antaresima ili Mary Fisheru.

Ali i mala jadranska flota prošla je tranziciju! Tomos 4 i spomenuti mali dizeli zamjenjeni su drugim motorima, i stare su škverove

napisao Mišo Baće
snimio Vladimir Baće

uglavnom zamijenili neki novi, mahom kvalitetni, a ipak mnogi od nas još će sami sebe zateći kako među privezanim brodicama ili pučini traže srcu prirasle siluete.

Kada smo u Koparskom zaljevu upoznali motorjak Haber 700 MSD, podrijetlom iz Poljske, koji distribuira i po želji adaptira *Yucca Boats* iz Ljubljane, taj mi se brod učinio idealnom zamjenom za spomenuta plovila, a k tome će retro dizajnom usrećiti nautičke nostalgicare.

Haber 700 MSD napravljen je po uzoru na Haber 660 M, tako da veći dio opisa vrijedi za oba modela. Razlikuju se po tome što sedamstotica ima krmenu platformu, a 660 nema, no važnije je da je spomenuta platforma integralni dio korita, koje je transformirano u izraziti poludeplasmanski oblik. Ta je promjena potaknula i povećanje snage pogona 700-tice, jer poludeplasmansko korito omogućava znatno veće brzine.

Inače škver je smješten u gradiću zvanom Nowe Miasto Lubawskie, koji ima nekih 12.000 stanovnika i nalazi se posred sjevernog dijela Poljske, ali nije na moru.

Od špiruna do platforme

Na temelju vanjskog izgleda prvi je dojam, a to je marketinški važan moment, da je naš brod vrlo simpatičan motornjak. Tamnoplavko korito od vodne crte do razme vrlo lijepo izgleda. Vodna crta označena je tankom bijelom linijom, a dio ispod nje koji je pod površinom, ali samo kad je more mirno i kad brod stoji, obojan je u sredi "kuperpejnt", kako se u nas uobičajilo nazivati protuvegetativnu zaštitnu boju na bazi bakra.

Pramac je izrazito zakošen, kao na nekim jedrilicama, da bi u visini vodne crte profil korita dobio oblik koji nije lako opisati. Zamislimo batanu vrlo zašiljenog pramca, koja ispod vodne crte nema ravno dno nego dno glisersko-poludeplasmanskog korita! Ipak, očito se radi o vrlo uspješnom dizajnu, jer je naša 700-tica po bonaci prašila brzinom od 24 čv., no o tome ćemo više reći komentirajući rezultate testa.

Bokoštitnica u visini razme je od debelog konača, oper u retro stilu, a takvom ugodaju pridonosi i drveni jarbol sa signalnim svjetlima koji izlazi iz pramčanog nadgrada. Kad bi izla-

zio iz krova kormilarnice ne bi skiperu ometao pogled, ali onda ne bi bio retro, pa sad ti vidi! Već izvana se zamjećuje pametno riješen prije-laz prema pramcu. Dio uz kabinu nema ogragu kako ne bi smetala dok se hoda po uskom prolazu, ali su umjesto nje dobri rukohvati na nadgrađu. Ograda solidne visine, izrađena od inoksa, počinje na mjestu gdje se prema pramcu sužuje nadgrađe i proširuje prolaz. Na kljunu joj je u pola visine prečka, i to pokrivena dašćicom kao nogostupom, što je očito predviđeno za komunikaciju s rivom. Taj opis kljuna odgovara standardnoj tvorničkoj verziji, a naša 700-tica je imala još i vrlo lijep špirun od inoks cijevi i tikovih letvica u razini palube. Is-pod pak bilo je sidro u svom ležištu. Osim špiruna bilo je još detalja koji djeluju kao posebna ugradnja. Naime, politika je poljskog škvera da uđovoljava posebnim zahtjevima kupaca, odnosno da nudi paket dodataka, jer brod gradi tak nakon dogovora s naručiteljem.

Integrirana krmena platforma prodaje se kao platforma za kupače, ali glavna joj je zadaća povećati aktivni uzgonski dio poludeplasmanskog korita, koje se pokazalo boljim negoli smo očekivali. Krmeni zid nema vrataša, a da se prijede pomažu ljestvice. Preklapljene u more služe kupačima, a okrenute gore pretvaraju se u ljestve za uspon u kokpit, u čemu pomažu i rukohvati.

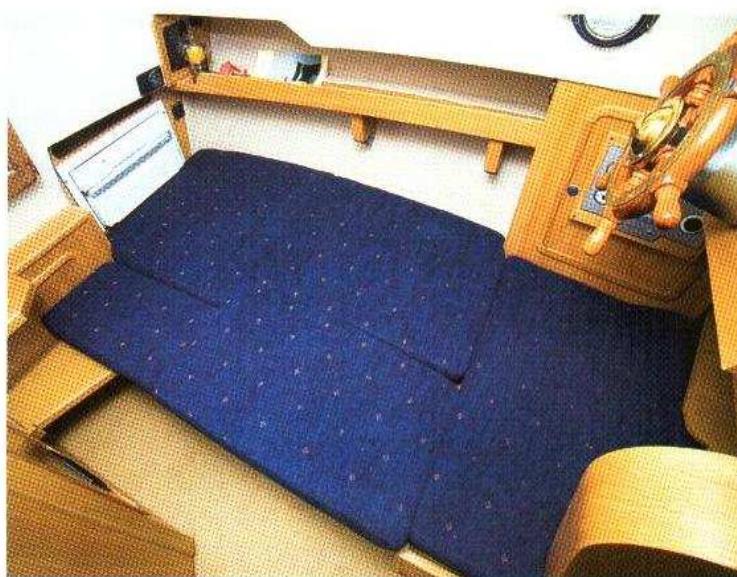
Na samom zidu je klupa za skipera kad upravlja iz kokpita. Krmeni komandni most posuđen je s jedrilice. Iz štapićastog postolja koje izlazi iz sredine kokpita, s proširenem cilindarskom glavom na vrhu, viri osovina s velikim i lijepim drveno-metalnim kolom timuna, a od instrumenata postoji samo kompas na vrhu glave. Lijevo i desno su klupe pokrivene kušnjima ispod kojih poklopci skrivaju gavone. Cijeli pod kokpita i klupe pokriva tirkovina. U kokpitu ima šest sjedaćih mjesta, ne uključujući skiperovo sjedalo.

Na bočne prolaze ćete se popeti preko klupe. Hodu po uskom prolazu nimalo ne smeta što nema ograde u dijelu uz nadgrađe kormilarnice, štoviše ona bi samo smetala. Rukohvat na krovu nadgrada posve je dostatno osiguranje. No tamo gdje kormilarnica prelazi u nisko i uže pramčano nadgrađe, pojavljuje se solidna ograda od inoksa, koja ide sve do kljuna kako je već opisano. Na nadgradi je sprijeda veliki stropni prozor pramčane kabинice kroz koji u nju ulazi obilje svjetla i friškog zraka. Na bokovima nadgrada su po tri okrugla prozora sa svake strane.

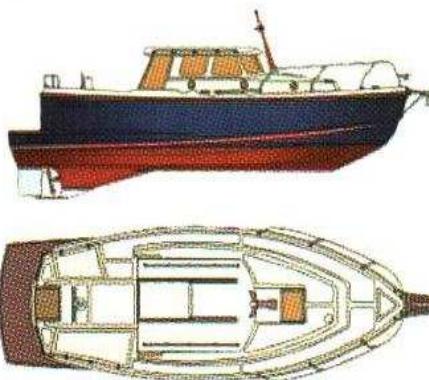
Prostora malo, mesta puno

Krov kormilarnice pruža se i dijelom iznad kokpita kao nadstrešnica i zajedno s bočnim panelima od zatamnjene akриle vrlo dobro štiti ulaz u kormilarnicu, a u nju se silazi dvje-





Spuštanjem stola u kormilarnici i odstranjuvanjem sjedala skipera dobiva se prostorni dodatni ležaj tako da zajedno s pramčanom kabinu ukupni broj ležajeva iznosi četiri; desno je malena dobro opremljena kuhinja



Haber 700 MSD

Duljina trupa	6,97 m
Širina	2,50 m
Gaz	0,75 m
Istisnina (uobičajeno opterećenje)	1650 kg
Visina u kabini	1,85 m
Motor, unutarnji	dizel 50-85 KS
Spremnik za gorivo	60 l
Spremnik za vodu	50 l
Ležajeva	4
Cijena:	48.900 eura

Proizvođač: Yacht Service Sp. z o.o., Poljska, 13-300 Nowe Miasto Lubawskie, ul. K. Makuszyskiego, tel. **48 56 472 54 04, fax. **48 56 472 54 04 e-mail: haber@yacht-service.com.pl, web: www.yacht-service.com.

Zastupnik: Yucca Boats d.o.o., Slovenija, 1000 Ljubljana, Cesta v Mestni Log 88, tel. **386 1 2806 900, fax **386 1 2806 909, mob. **386 41 350 550, **386 41 613737, e-mail: yucca.portoroz@siol.net; e-mail: sandi@yuccaboats.si, web: www.yuccaboats.si

ma naizmjenično postavljenim drvenim stepenicama. Ako se pomakne klizna sredina krova, kakva se često vidi na domaćim samograditeljskim motornim čamcima, može se ući bez saginjanja. Relativno skučena unutrašnjost domišljato je organizirana, tako da je sadržaja više nego što bi se očekivalo u tolikom prostoru. Na lijevoj strani je klupa uz koju je stol. Naš Haber imao je i unutarnji komandni most, tako da je sjedalo skipera dijelom iznad ploče stola. Skidanjem skiperskog sjedala oslobada se ploha stola, odnosno dobiva se kutak za blagovanje sa stolom i klupama s obje strane. Spuštanjem stola na razinu klupa nastaje prostorni dodatni ležaj. Unutarnji komandni most ovješen je o plafon pramčanog nadgrada tako da ne prekida jedinstvenu plohu ležaja.

Na desnoj je pak strani zatvoreni WC s umivanionikom i tušem, a slijedi vrlo simpatična kuhinja. U njoj su mala radna ploha, dva plinska gorionika, sudoper od inoksa i dva ormarića u postolju. Kao i kuhinja, WC ima mali okrugli brodski prozor i veliki bočni prozor pokriven zavjesom. Na suprotnoj, lijevoj strani uz tri okrugla brodska prozora na donjoj razini dva su velika na bočnoj stijeni kormilarnice i jedan na krmenom zidu, svi sa zavjesama.

U interijeru, uređenome u plemenitom svjetlom hrastu i furniru, vlada udoban, domaći ugodaj, a kad ne bi bilo potpornja između poda i plafona, kojem se ne vidi prava svrha jer se čvrstoća plafona mogla osigurati jačom poprečnom letvom, bio bi prohodniji.

Može i panula

Očito je iz dosadašnjeg opisa da na Haber 700 nemamo većih zamjerki, dapače prevladavaju

povoljne ocjene, ali pravi komplimenti tek slijede za maritimne osobine plovila.

Škver za Haber 700 predviđa 60-80 konjskih snaga, čime se ostvaruje oko 12 čv. Naša je 700-tica imala VolksWagenov turbodizel od 145 KS u sustavu klasičnog pogona krutom osovom, što je možda rezultat intervencije hrvatsko-slovenskog diler-a Yucca. Modifikacija korita kojom je Haber 700 postao poludeplasmanac pretvorila je krmenu polovicu duljine u gotovo ravnu plohu s izrazitom uzgonskom silom.

Njoj je pridodata kobilica koja završava propelerom i listom kormila. Dvojaki dobitak je veća stabilnost održavanja kursa i potpuna zaštita propelera i kormila u slučaju naleta na neki plutajući objekt.

Najmanja brzina nakon ukapčanja pogona na gasu praznog hoda iznosi 3,4 čv. Naglim poticanjem ručice motora do punog gasa 700-tica ubrzava snažno i nakon približno 10-11 sekundi korito pretežno glisira uzdignutog pramca, dodirujući vodu ravnim krmenim dijelom. To se ostvaruje pri 2800 o/min kad brzina iznosi oko 14 čv. Postignutih 18 čvorova pri 3200 o/min može se proglašiti brzinom krstarenja, a maksimalna 24 čv., kojih se ne bi sramili ni neki gliseri, ostvaruju se pri 3700 o/min. Uzdignuti pramac vrlo je šiljat i položen tako da nalijeće na val meko i bez lupanja karakterističnog za glisersku koritu.

Haber 700 MSD zasluguje zanimanje naših nautičara, posebno među stanovnicima priobalja koji plove u svim sezonomama. Kvalitetno je građen i dopadljivo dizajniran, a ističe se maritimnim osobinama, posebno visokom maksimalnom brzinom i brzinom krstarenja.