

magazyn + portal

Nr 6/2008
sierpień

Przegląd

ISSN 1509-6688 INDEX 364118
Cena 12,90 zł (w tym 7% VAT)

Motorowodny

www.motorowodny.pl

with summaries in English 

PIERWSZY MAGAZYN MOTOROWODNY W POLSCE
ŁODZIE I JACHTY MOTOROWE

UKAZUJE SIĘ OD 2000 ROKU
SKUTERY WODNE NARCIARSTWO WODNE

Formula 240 BR
Do wspólnej zabawy

Yamaha FX Cruiser SHO

vs.

Sea-Doo RXT-X 255



Etykieta

Pozdrowienia na wodzie

Mocne sceny pod Moskwą

GPS dla leniwych część II

Włochy poza sezonem dla motorowodniaka część II

GARO

Wyprodukowane w Polsce

Sunreef 70 Power

9 771509 6688 17

Sunreef 70 Power

Wyprodukowane w Polsce

Rzadko zdarza się, że w Polsce testujemy jednostki powyżej 20 metrów, jednak od czasu do czasu pokazują się takie kłaki. Sunreef Power 70 to łódź, która powstała w Polsce i z której bez wątpienia powinniśmy być dumni. Kapitał co prawda nie jest polski, za to 25 jachtów żaglowych i motorowych dużej wielkości wybudowanych przez 350 pracowników stoczni to jest wyczyn. Jak się dowiedzieliśmy, dodatkowo w tym roku z produkcji ma zejść siedem nowych jachtów.

Stocznia Sunreef znajduje się w dość niepozornym miejscu w Stoczni Gdańskiej. Pewnie mało kto by się domyślił, że w miejscu, gdzie hangary wyglądają, jakby miały już setki lat, robi się właśnie takie ł-

dzie. Ale ta sytuacja niedługo się zmieni. Pracownik firmy powiedział nam, że firma szykuje się do inwestycji, powstaną więc nowe hangary i siedziba.

Do tej pory stocznia produkowała katamarany żaglowe. W tym roku powstał także katamaran motorowy, i to nie było jakie. Popatrzcie tylko na zdjęcia. Z zewnątrz, muszę przyznać, wygląda bardzo ładnie. To nowoczesna konstrukcja, która może się podobać wielu osobom.

Wnętrze

Najważniejsze, co jest we wnętrzu każdego katamaranu, to olbrzymi, szeroki salon, którego nijak nie dałoby się wpasować na łodzi jednokadłubowej. Ła-

two zaplanować jego urządzenie, ponieważ rozmiarami przypomina mieszkanie. W związku z tym do prac nad projektowaniem wyglądu wnętrza można zatrudnić designerów na co dzień zajmujących się zwykłymi domami. Jak powiedział nam przedstawiciel firmy, właśnie tacy ludzie często pracują nad ich katamaranami, ponieważ wnoszą do świata marynistycznego nowy powiew.

I rzeczywiście, w środku łodzi, którą testowaliśmy, czuliśmy się jak w jasnym, obłożonym drewnem domku letniskowym. Wszystkie meble i wykończenia wyglądały bardzo nowocześnie. Salon połączony był z kabiną, który nie należał do typowych, przypominał bowiem domową kuchnię.

Jacht ma 21,3 m długości



Do salonu wchodzi się z olbrzymiego kokpitu rufowego, który jest tak szeroki jak na żadnej innej jednostekadłubowej łodzi motorowej. To miejsce bardzo mi się spodobało. Nawet mogę sobie wyobrazić, że jestem tym katamaranem gdzieś na Lazurowym Wybrzeżu, siedzę sobie przy drewnianym stole i jem obiad – to by było coś.

Z tyłu na rufie znajduje się miejsce na podwieszenie na dźwigach tendera, czyli riba, którym bawimy się albo dopływamy do mariny np. na wieczorną kolację. My płynęliśmy w zupełnie inne miejsce, wyruszyliśmy z industrialnego portu w Gdańsku i kierowaliśmy się do moła w Sopocie. Na tym dystansie mogłem posterować, co mnie bardzo ucieszyło, bo móc poprowadzić takiego kolosa to nie lada gratka. Testowałem już tego typu i tej wielkości łodzi, ale nie pływałem tak dużym katamaranem.

Teraz kilka słów o tym, jak wygląda miejsce, z którego się steruje. Otóż sterówka jest spora, mnóstwo w niej „zegarów” i innych urządzeń, które będą potrzebne właścicielowi łodzi, kiedy będzie nią płynął dookoła świata. Tak, nie przesłyszeliście się – właściciel jednostki, który notabene był z nami na pokładzie, będzie przemierzał wody, aby okrążyć ziemię. W sterówce zobaczymy okna o agresywnym kształcie, które nawet z zewnątrz nadają łodzi charakter.

W kabinie kapitana podobnie jak na całej łodzi wykorzystano jasne drewno. Nad głowami śpiących tutaj osób rozpościerać się będzie wspaniały widok na niebo, ponieważ część sufitu tworzą okna. W innych kajutach znajdziemy podobne rozwiązanie, jednak tylko w tej kabinie robi ono tak duże wrażenie.

Wielki flybridge

Oprócz ładnych jasnych pomieszczeń, które zaprojektowane są w stylu contemporary, na samej górze mamy flybridge. Jest on olbrzymi, ponieważ umiesz-

Sunreef 70 Power Made in Poland

It rarely happens that in Poland we test units longer than 20 metres, however, from time to time we manage to get hold of such a beauty. 70 Power is not very fast, as it only reaches the maximum speed of 17.4 knots. We can still consider this boat as a displacement one, but this unit is not made to sail fast – what is important, is the range. We consider it a really nice boat. It swims and steers well and the cockpit, thanks to its modest style we really liked. I am sure that this unit will represent well those Poles who worked while building it in the whole world.



Katamaran tuż przed naszym wejściem na pokład



Jednostkę charakteryzuje ładny design





To cacko ma zbiorniki paliwa o pojemności 20 000 litrów

Na pokładzie jest bardzo dużo miejsca do przechodzenia

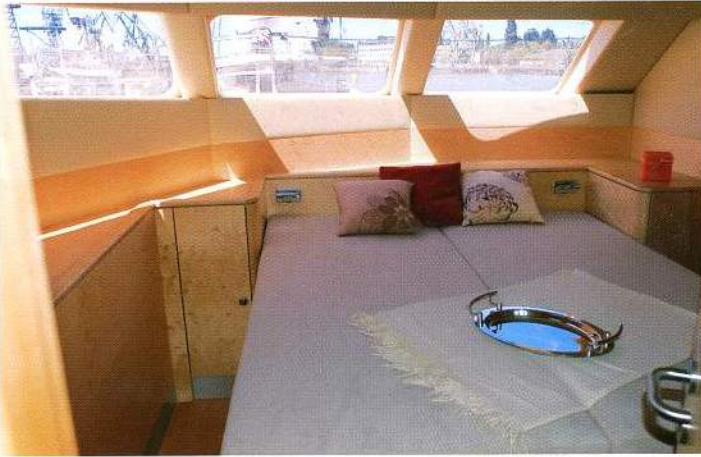


Salon połączony jest z kuchnią



Łazienka jest przestronna





Sypialnia kapitana to oświetlone kameralne miejsce

czono go prawie nad trzy czwarte całej powierzchni łodzi. To całkowicie pusta przestrzeń – być może w zamyśle taka miała pozostać, jednak wolalbym wyposażyć to miejsce w stacjonarnie zamocowane kanapy, stoły, przydałaby się też część kuchenna. Cóż, może w podróży dookoła świata ekstrasy na zewnątrz łodzi nie są potrzebne, jednak ja wolalbym z nich nie rezygnować.

Pływalność

Jednostka ta nie należy do bardzo szybkich, ponieważ osiąga prędkość maksymalną 17,4 węzła. Co prawda można by uznać tę łódź za wypornościową, ale ta jednostka nie jest stworzona po to, by szybko pływać – na niej przede wszystkim liczy się zasięg. Dlatego też 70 Power został wyposażony w specjalne zbiorniki rozlokowane pod całym kadłubem o pojemności 20 000 litrów! To olbrzymia ilość paliwa, ale biorąc pod uwagę w miarę normalne spalanie tej łodzi w stosunku do wielkości, okazuje się, że może mieć ona bardzo duży zasięg. Prawdopodobnie właśnie to było najważniejsze przy kompletowaniu silnika przez właściciela łodzi. Prędkość podróżna tej łodzi wynosiła 12,4 węzła przy 3000 obrotów na minutę – taka wartość wystarczy do pokonania długiego dystansu. Ja wolę łodzie, które płyną trochę szybciej. Dla mnie łódź ślizgowa to ślizgowa, dlatego preferuję większą prędkość, a krótszy dystans. Wolalbym więc wyposażyć tę łódź nie tak, jak to zrobiono, czyli w dwa silniki, każdy o mocy 370 KM, tylko w dwa 870-konne, z którymi jednostka ta „poszybowałaby” z prędkością około 30 węzłów.

Sterowanie

Poprosiłem o stery i zacząłem się rozpędzać. Zauważyłem, że łódź szybko przyspiesza do maksymalnej prędkości, a w tym czasie jest na niej bardzo cicho. Doszedłem do pierwszego zakrętu. Spodziewałem się, że ten manewr będzie dużo trudniejszy, jed-

Salon wyposażony jest w stół i U-kształtną kanapę



Wyniki testu:

Obroty obr/min	Prędkość		Głośność dB	Spalanie l/h
	km/h	węzły		
600 - bieg neutralny	-	-	57	1,4
600	3,3	1,8	57,5	2
1000	7	3,8	58,5	5,6
1500	13,3	7,2	58,5	13,2
2000	18	9,7	59	26
2500	20,7	11,2	63	51
3000	23	12,4	65	85
3500	29,2	15,8	66	127
3630	32,2	17,4	67	153

Podane spalanie dotyczy dwóch silników.

Dane techniczne jachtu:

Długość	21,30 m
Szerokość	9,30 m
Zanurzenie	1,20 m
Wyporność	39-40 t
Zbiornik paliwa	20 000 l
Moc silnika	2 x 370-2 x 870 KM
Cena testowanej wersji	2 000 000 EUR netto

Dane techniczne silników:

Producent	2 x Volvo Penta
Model	2 x D6-370
Moc	2 x 363 KM
Cylindry	2 x 6
Pojemność	5500 cm ³
Waga	2 x 677 kg
Paliwo	2 x Diesel

Podsumowanie:



- ładny design wewnątrz i na zewnątrz
- łatwość sterowania tak dużą jednostką



- mało zagospodarowane flybridge i kokpit na rufie

Dystrybutor jachtu: Sunreef Yachts





Jednostka ma bardzo ładne i nowoczesne kształty

nak było inaczej. Zakręt okazał się blahostką, a łodzią świetnie się sterowało. Moją uwagę zwróciło to, że przy płynięciu na wprost, gdy fale na zatoce były spore (prawie 1 m) i uderzały w naszą burtę, łodzią dość mocno kołysało. Nie spodziewałem się tego na tak dużej jednostce. Moim zdaniem przy takich samych falach i trochę szybszej łodzi jednokadłubowej mamy większą możliwość meandrowania i wyszukiwania dogodnej drogi między falami.

Jak to się robi na dużej fali

W związku z powyższym wydawać by się mogło, że kurs katamaranu powinien być stały i utrzymywany w linii prostej – po prostu mniej poszukujemy przejść pomiędzy falami jak w przypadku jednokadłubowca.

Patryk podczas kręcenia zdjęć do PMTV na stronę www.motorowodny.pl



Ale co się stanie, gdy fala będzie miała powyżej 3 metrów? Wtedy ciężko będzie meandrować tak szeroką łodzią. Trzeba będzie za to ostro rozbijać fale. Wydaje mi się, że to specjalność katamaranu na naszych polskich, stosunkowo częstych i gęstych falach, w które trudno wbić się tak szeroką jednostką. Co innego na Morzu Śródziemnym. Tam pomiędzy falami jest dużo więcej miejsca, więc i katamaran będzie się lepiej prowadził w poszukiwaniu odpowiedniej drogi podczas dużego zafalowania. Niemniej jednak trzeba się przygotować do ostrego przecinania fali bez kombinacji.

Podsumowanie

Ogólnie łódź oceniamy pozytywnie. Była ładnie wykorzystana, ale jeszcze sporo na niej jest do zrobienia. Model,

którym pływaliśmy, miał jeszcze kilka niedoróbek, jak chociażby klamka, która zostawała w ręku. Mamy jednak świadomość, że jednostka wracała jeszcze do stoczni na drobne poprawki. Liczymy, że jak się już ze wszystkim uporają, to łódź będzie wspaniała. W czasie testu płynął z nami także właściciel łodzi, który był pochłonięty jej obsługą, a poza tym przyglądał się, co trzeba by jeszcze na niej poprawić.

Według nas to naprawdę fajna jednostka. Dobrze się nią pływało i sterowało, a wnętrze dzięki spokojnemu stylowi robiło dobre wrażenie. Jestem pewny, że ta łódź będzie godnie reprezentować polskich pracowników, którzy zajmowali się jej budowaniem, na całym świecie.

Tekst i fot.: Dariusz Kazanecki
Fot.: Patryk Kazanecki, Sunreef Yachts

Sterówka jest olbrzymia i bardzo przejrzysta



Sunreef 70 Power w Gdańsku na tle żurawia robił dobre wrażenie

