

TEST: RAZKOŠNI CUDDY

Crownline 255 CCR

Najnovejšega člana družine Crownline, 255 CCR, smo v aprilski številki Vala že na kratko omenili, sedaj pa nam ga je končno uspelo podrobnejši test in treba je priznati, da nas je v vseh pogledih pošteno presenetil in da več kot dostojno upravičuje sloves enega najtovrstnih plovil na svetu.

Oblika

Oblikovalci so se pri načrtovanju 255-ice zares potrudili, saj na čolnu nikakor nismo mogli najti neskladja oziroma česa, kar bi "padlo

Trup je že na krmi relativno visok, in se proti premcu le v rahlem loku dviga. Vrh doseže skoraj že na premcu, kjer se krivulja nežno. Videz visoke krme razbije močna krmna stopnica, ki objema trup z obeh strani in je spodaj ojačana z nosilcema iz nerjavnega jekla,

Crownline ponuja široko paleto poslikav trupa. Izbiramo lahko namreč med šestimi različnimi vzorci, v šestih različnih barvah in osmi grafikami, ki krasijo trup.

Paluba

Posebnost tega čolna je vsekakor oblika sredinsko nameščene, oblazinjene površine za sončenje na krmi, katere smo vajeni predvse velikosti 35 čevljev in naprej, pod seboj pa ponavadi skrivajo garaže za razne igračke. Tudi ta pod seboj skriva veliko prostora (ne računajuter), ampak dovolj za spravljane ponjave in podobnih reči, pod pokrovom pa ima svoje mesto tudi mizica, kadar je seveda ne po kokpitu. Ležišče, ki ga je s spustom naslonjal mogoče podaljšati in za povrh dobiti še vzglavnike, meri v dolžino spoštljivih 173 in 139 širino. S primerno ponjavo lahko ležišče služi kot prenočišče za dve osebi. Ograjica iz nerjavnega jekla, ki z zadnje strani obdaja obla bo v veliko pomoč pri vzpenjanju po zložljivi kopalni lestvi na krmno stopnico, po kateri pa je gibanje kar malce omejeno, saj ležišče malce prekriva krmno stopnico.

Serviserji bodo veseli razkošnega dostopa do motorja, saj celotna oblazinjena površina, skupaj s stranskimi prehodi v kokpit, predstavlja električno voden pokrov motorja.

V osrednji del kokpita stopimo preko omenjenih prehodov z obeh strani ležišča. Krmno ležišče se v kokpitu nadaljuje v oblazinjeno ko skriva velik skladišni prostor, v katerem je med drugim pospravljen tudi hladilnik ali hladilna torba. Za prijetno druženje je v osrednjem kokpitu dobro poskrbljeno, saj je zadnji klop mogoče z obeh strani razširiti, prehoda na krmo pa se zapreta z oblazinjenimi naslonjali in tak za dve osebi. Dodatni sedišči za obmizne aktivnosti nudita še krmarjev in sovoznikov sedež, ki jih lahko zavrtimo, tako da sta obrnjeni senco v kokpitu je poskrbljeno s ponjavo, ki je napeta prek biminija, pritrjenega na vetrobransko steklo. Ponjava je na palubo dodati najlonskimi trakovi, da med plovbo ne poplesava sem ter tja.

Tla kokpita so v celoti prekrita s talnimi oblogami, ki so pritrjene z gumbi in jih lahko brez težav odpnemo in operemo. Na sredini koles, pod pokrovom, velik skladišni prostor za smuči, bokobrane in podobne, bolj ali manj nepogrešljive, športne in varnostne pripomočke.

Za sovoznikovo udobje in varnost med plovbo je poskrbljeno z oblazinjenimi površinami pod predalnikom, ki se nahaja pod vetrobranskim steklom, kjer najdemo tudi priročen ročaj, ki bo svojemu namenu služil predvsem med plovbo po razburkanem morju.

Krmar se bo na svojem delovnem mestu dobro počutil, saj mu je na voljo udoben, po dolžini nastavljen školjkast sedež, ki mu omogoča v polstoječem položaju, treba pa je poudariti, da je vidljivost tudi sede, več kot zadovoljiva.

Armatura plošča ima pregledno in smiselno razporejene merilnike za nadzor delovanja motorja, digitalni globinomer, ter indikator nivoja vode. Kot smo že vajeni, na vrhu armature plošče kraljuje dobri stari kompas, poleg njega pa si je lastnik omissil GPS sprejemnik, b pa že ne znamo več predstavljati plovila. Da se krmarjevo grlo ne bi izsušilo, je poskrbljeno z nerjavnim nosilcem za pijačo, ki je vlit v steno armature plošče. Na levi strani v mahagonij oblečenega štirikrakega, nastavljivega volanskega obroča, najdemo priročen odlagalni j upravljalnik za Sonyjev radio s CD predvajalnikom, ki z zvočniki, skritimi v stene kokpita, poleg držal za pijačo skrbi za prijetno vzdušje. Desno od volanskega obroča sta nameščena dva niza stikal, ter stikali za uravnavanje krilc (trimerjev), spodaj pa so nameščene varne napeljavne pločice. Krmarju sta na voljo še dva odlagalna prostora, in sicer zaprti, pod volanskim obročem, ter odprta polička, pod oblikovano ročico za plin, katero obdaja oblazinjena površina, ki skoraj v celoti prekriva steno ob krmarjevem sedežu in mu tako meri več udobja.

Pri vzpenjanju na palubo je najbolje, da se vrata v kabino zapro, saj sta nam tako na voljo dve, razkošno široki stopnici, na katerih je da nam bo zdrsnilo.

Večina palube je pohodna, kar pomeni, da je opremljena s protizdrsnim rastrom, na osrednji del pa lahko z gumbi pritrdimo blazine, okroglega strešnega okna, ob njih pa čvrst oprjem nudita dva ročaja iz nerjavnega jekla. Nizka ročaja se raztezata tudi ob obeh straneh oprijema pa služita tudi namestitvi bokobranov. Na premcu najdemo dobro dostopen, prostoren sidrni prostor z električnim vitlom in verigo, na straneh pa sta nameščeni navigacijski lučki, ter zložljivi nerjavni privezni bitvi.

Pod palubo

Razporeditve notranjosti smo vajeni s t.i. cruiserjev, vendar je treba spomniti, da se nahajamo na t.i. cuddyju, kjer je notranjost pon skromnejša.

V podpalubje se spustimo po dveh stopnicah. Na levi najdemo kuhinjski blok, v katerem najdemo splakovalnik, hladilnik, ter mikrova poleg svoje, prevzema tudi vlogo kuhalnika. Odlagalnim prostorom ni odmerjeno ravno veliko prostora, vendar dovolj za nekaj krožn kakšno skledo. V omarici kuhinjskega bloka najdemo zraven mikrovalovne pečice še glavno stikalno ploščo, vtičnico za omrežno napr omarice pa se nahaja še 12 V vtičnica in ena od štirih bralnih svetilk, ki so nameščene v vsak kot salona. Poleg bralnih svetilk, za um še stropna svetilka, dnevna svetloba in svež zrak pa v podpalubje privejeta skozi dve bočni okni in veliko, okroglo strešno okno.

Salon sestavlja v obliki črke U oblikovana sedežna garnitura, z naslonjali, za katerimi ob bokih teče priročna odlagalna polica, ki se b knjigami, navtičnimi kartami in podobnim. Kot smo vajeni pri ameriških čolnih, je vsak kvadratni centimeter oblečen v neke vrste obl gelcoata ni videti drugje, kot v toaletnem prostoru. Stene so rahlo oblazinjene, tla salona pa so oblečena v mehke talne obloge. Zvoil polnita s prijetno glasbo sta lepo vgrajena v steno, ki meji na sidrni prostor, med njima pa je nameščeno veliko ovalno ogledalo.

Mizo v sredini salona, za katero lahko sedi šest oseb, je mogoče spustiti in z namestitvijo dodatne blazine dobiti ležišče (176 cm x 17 dve osebi, za kolikor je čoln tudi namenjen, več kot dovolj.

Toaletni prostor se nahaja ob desnem boku, pod vetrobranskim steklom. V njem najdemo poleg ročno splakljivega stranišča še umiv pipo, ki v kombinaciji z zaveso služi kot prha. Pri Crownline-u mislijo na malenkosti, ki pa utegnejo biti precej boleče. Ker je v toaletr salonu) stojna višina le simbolična, so pod strop namestili blazino za blažitev morebitnih bližnjih srečanj naših glav in stropa med vst straniščne školjke. Za zračenje toaletnega prostora skrbita ventilator, za kanček dnevne svetlobe, pa še bočno okno, nad katerim naj odlagalnih površin za vse potrebne higienske pripomočke, nasproti straniščne školjke pa visi veliko ogledalo, kar je kot nalašč za jut

Plovba

Ko smo pluli s Crownlineom 255 CCR, je pred izolsko marino brila burja in morje se je penilo z dobrimi tremi bofori, vendar čolna to Plovba sicer ni bila ravno prijetna, vendar se je brez težav kosal z ostrimi, burjinimi valovi. Čoln je imel vgrajen osemvaljni 5,7 litrski magnum z večtočkovnim neposrednim vbrizgom goriva, ki premore 300 konjskih moči, ki poganjajo dva propelerja, ki se vrtita v nas (bravoIII). Takšen pogon v kombinaciji z izvrstnim trupom, katerega kot na krmi znaša 21°, vstopni kot na premcu pa 39°, omogoč razveseljivo okretnost in otročje lahko upravljanje. Čoln je začel drseti po gladini pri 2800 vrtljajih v minuti, najmanjša hitrost glislar 12,3 vozlov. Potovalna hitrost, ki se je nam zdela najprimernejša je znašala 25 vozlov, ki smo jih, po igranju s krilci, dosegli pri 3500 Največji hitrosti smo se pri 4800 vrtljajih v minuti, z 32,5 vozli uspeli približati, kolikor se je po besnečih valovih pač dalo, vendar bi gladini in z natančnejšimi nastavitvami pogonske noge in krilc, mogoče doseči nekaj vozlov več.

Sklepna misel

Izmed široke palete pogonskih agregatov (nabor bencinskih motorjev se giblje od 260 do 425 konjskih moči), se nam je Mercruiserje zdel najprimernejši. Za bolj varčne lastnike, ki prisegajo na dizelsko gorivo, pa sta na voljo 2,8 litrski Mercruiserjev D 2.8 ES 200 s 15 in Volvov D3 160 SX, ki premore 160 konjskih moči.

Crownline 255 CCR sicer sodi med t.i. cuddyje, vendar najdemo na njem vse, kar nudijo večji, potovalni gliserji. Lahko bi ga uvrstili v evropsko naravnane "cuddyja", saj na osmih metrih poleg kvalitetnega dnevnega preživljanja prostega časa na morju in vodnih šp omogoča tudi nekajdnevno priobalno križarjenje z obilico udobja.

Za testni model je bilo treba odšteti 67.000 ameriških dolarjev brez dajatev, osnovni model z najšibkejšim bencinskim agregatom pa za 64.700 ameriških dolarjev.

Tabela in graf meritev:

Vrt/min	Hitrost (kts)
700	2,8
1000	4,2
1500	6,2

2000	7,6
2500	9,2
3000	14
3500	24,8
4000	28
4500	30,5
4800	32,5

Tehnični podatki:

Celotna dolžina: 8,1 m

Širina: 2,59 m

Teža: 2.815 kg

Ugrez: 0,61 - 0,99 m

Kot trupa: 21°

Gorivo: 235 l

Voda: 60 l

Največja moč motorja: 425 KM

Pogon: Bravo III

Cena:

Zastopnik: Rav yachting d.o.o.

Tel.: 05 640 50 87