

Mano marine 22.52

Hit poletja?

Besedilo: Blaž Poženel

Foto: Uroš Gabrijelčič

Kateri čoln je bil uspešnica letošnje Internautice? Če so merila občudovanje, zavist in sanjarjenje, potem so bili to verjetno pershing 76, AB 65 ali kateri od ferretijev. A tista prava, prodajna uspešnica letošnje Internautice je bil malo manj kot 7 metrov dolg gliser s kabino in dizelskim motorjem v krmi, ki sliši na ime mano marine 22.52.

Mano Marine je italijanska ladjedelnica s široko paleto čolnov dolžine od 18 do 32 čevljev (o preskusu Manojeve jahte mano 32 smo pisali v prejšnji številki Vala), ki si je svoj prostor na zasičenem italijanskem navtičnem trgu izborila z uporabnimi počitniškimi čolni, ki jih odlikuje dobra vrednost glede na ceno. [e pred nekaj leti so glavnino njihove ponudbe sestavljali odprti fishermani in kabinski gliserji z zunanjimi motorji, v zadnjem času pa se podajajo tudi v višje razrede, kjer s svojimi tradicionalnimi vrednotami pridobivajo zveste občudovalce in kupce. Zagotovo so te tradicionalne vrednote - predvsem vrednost glede na ceno - zaslužne tudi za uspeh njihovega manoja 22.52, ki je tako očaral slovenske ljubitelje navtike, da jih je nekaj našlo nove lastnike že kar v času naše največje navtične prireditve. Pa mano 22.52 tudi v resnici zmore vse tisto, kar obljublja njegova zasnova, oblika in cena? Kar se tiče zasnove in oblike, kakšnih večjih skrivnosti ni: mano 22.52 je 6,9 metra dolg družinski gliser, ki ima po vzoru na večje tovrstne čolne nad kokpit vgrajen radarski lok, ki mu daje odraslejši in zrelejši videz. Podrobnejši pogled na zunanost odkrije tudi dejstvo, da kokpit s krmno stopnico vred zavzema več kot polovico skupne dolžine, kar mu daje tudi počitniški značaj. Ko se povzpemo nanj, je to še bolj očitno: pri snovanju kokpita so Manojevi arhitekti uporabili enaka načela kot pri manjših čolnih in izkoristili vsak centimeter dolžine in širine za prostor, namenjen sedenju ali ležanju. mano 22.52 ima v krmo vgrajen notranji motor s

pogonsko nogo, nad njim pa je široka in dovolj dolga ležalna blazina, ki jo lahko s cevasto oblazinjenim preklopnim naslonjalom pregradimo v sedalno klop. Sedalna klop je razpeta tudi po vsej levi strani kokpita, od stene kabine do zadnjega ležišča, nanjo pa brez težav leže en, sedejo pa trije odrasli. Tudi ob desnem boku kokpita je klop, le da je ta nekaj krajša, saj sega le do krmarjevega sedeža. Vsekakor je na treh klopeh dovolj prostora za manjšo družbo, ki bo imela kam odložiti tudi pijačo ali krožnike, saj je na sredini kokpita prostor za mizo. Kokpit je zasnovan v eno samo ravnino in kljub vsem klopem je v njem dovolj gibalnega prostora, da se potniki ne bodo med seboj bodli s komolci, kar je nadvse dobrodošlo na daljših plovbah oziroma počitnicah.

Mano 22.52 ima na krmi tudi integrirano krmno stopnico, ki je precej oglatih mer in robatega videza, a jo lahko, takomkot tla kokpita, polepšate s tikovino s seznama dodatne opreme. Krmarjev sedež je postavljen ob desni bok prednjega dela kokpita in omogoča dokaj udobno in pravilno sedenje, pred njim pa je dovolj prostora, da lahko krmar krmari tudi v stoje - takrat mu glava štrli visoko nad zgornji rob vetrobranskega stekla. Prek sredinskega dela vetrobranskega stekla je speljan tudi prehod na palubo, ki pa zahteva nekaj ravnotežja in odločnosti, saj je treba stopiti dokaj daleč naprej, kakšne čvrste opore pa ni v dosegu rok. Večji del palube je rahlo nagnjen naprej proti premcu, osrednji del pa je prekrit z veliko ležalno blazino, tako da se nad pomanjkanjem prostora za sončenje ne morete pritoževati. Okoli palube je speljana tudi visoka ograja, ki ponuja dovolj opore, na samo konico premca pa lahko (kot dodatno opremo) pritrdite električni sidrni vitel.

Skozi vrata se iz kokpita spustimo v podpalubje, ki ga v premcu sestavlja salon s kuhinjskim delom in vhodom v kopalnico. Salon oziroma sedežni kot v obliki črke V z mizico na sredini je postavljen povsem v premec, s postavitvijo mize v spodnji položaj in z dodatno blazino na njej pa dobimo ležišče velikosti 190 x 180 cm (v najširšem delu). Pogrešamo več prostora za prtljago in drobnarije (temu je sta namenjeni le polički po obeh bokih), nekaj pazljivosti pa zahteva

tudi dokaj nizek strop v osrednjem delu kabine - stojna višina nikjer ne preseže 165 centimetrov. Kljub temu pa je ob levi bok notranjosti postavljen tudi kuhinjski blok z umivalnikom in enojnim kuhalnikom, v spodnjem delu pa je tudi hladilnik. Za pripravo enostavnih obrokov to zadostuje, kakšne zahtevnejše kuharije pa se vseeno ne gre lotevati. Pretesna je tudi WC kabina ob desnem boku notranjosti, v kateri sta WC školjka in umivalnik, poleg obilice bele plastike pa je to tudi vse. Vsekakor je prostora premalo za kolikor toliko udobno umivanje ali kakšne druge opravke, lahko pa WC služi kot dovolj prostorna (in tudi visoka) garderobna omara. Že dejstvo, da ima notranjost kuhinjo in WC kabino, kaže na odličen izkoristek prostora, še dodatno pa ga poudari pogled nazaj, v drugo spalnico pod tlemi kokpita. Ta je postavljena prečno na dolžino čolna, v njej pa je le oglato ležišče dimenzije 180 x 95 centimetrov, kar je povsem sprejemljivo, moti pa majhna razdalja do stropa: v najvišjem delu (ob vzglavju) je to 65 centimetrov, v najnižjem pa 40, kar je komaj še dovolj za udobno spanje. Priznati je treba, da povsod pogrešamo kakšen centimeter ali decimeter več prostora, kljub temu pa se zdi, da malo manj kot sedem metrih skupne dolžine ponuja vse tisto, kar ponujajo tudi za številko ali dve večje družinske jahtice, le preveč zahtevni ne smete biti. Prostora je dovolj za izlete ob koncih tedna, za tiste, ki pa se z navtiko šele spoznavajo (in še niso razvajeni), pa verjetno tudi za daljše navtične počitnice.

Merilo vrednosti za ceno pa z dobrim izkoristkom prostora še ni izčrpano. Za velik del tega merila je zaslužen tudi motor v krmi: gre za Mercruiserjev 1,7-litrski štirivaljni turbodizel z oznako D-tronic, ki zmore 125 KM in je povezan s pogonsko nogo alpha one. S tem motorjem dobi malo manj kot 22,52 še dodatno potovalno razsežnost, saj gre za zdaj že uveljavljeno pogonsko možnost za vse tiste, ki prisegajo na varčnost, zadovoljive zmogljivosti in ustrezno nizko ceno. Zdi se, da pravilo "dizelski motor - visoka cena" v tej kombinaciji ne velja več tako izrazito, saj za razmeroma nizko ceno dobimo dovolj zmogljiv dizelski motor, da omogoča tudi daljše plovbe po odprtem morju ali pa le hitre

skoke iz zaliva v zaliv. Skratka, skoraj vse, kar zmore katera od bencinskih različic, zmore tudi dizelska, le da večino tega opravi z nekaj več hrupa in tresljajev (ki so moteči le v prostem teku): največja hitrost je z okroglimi 30 miljami na uro povsem zadovoljiva, približno 10 sekund pospeška z mesta do hitrosti glisiranja pa je tudi dovolj za občutek hitrosti. Upam si trditi, da se lahko s tako motoriziranim manojem 22.52 lotite tudi smučanja na vodi - in pri tem porabite bistveno manj goriva kot s primerljivim bencinskim motorjem. Izračuni pokažejo, da bi se morala poraba goriva gibati med 10 in 15 litri plinskega olja na uro plovbe, kar bi ob 220 litrski posodi za gorivo zadostovalo za kar nekaj ur in milj nemotene plovbe. Nič slabše se mano 22.52 ne odreže pri preskusu okretnosti in plovnih lastnosti. Z dokaj hitrim in odzivnim volanskim mehanizmom zna čoln večino tistega, kar običajno zahtevate od sedemmetrskega gliserja: hitra vijuganja, ozka kroženja in dokaj dobro držanje smeri. Le v preostro voženih zavojih propeler dokaj hitro zajame zrak, sicer pa plovnim lastnostim ni kaj očitati. Ker smo imeli med preskusom mirno morje, udobja pri prehodu čez valove ne moremo oceniti, a če gre soditi po prehodu čez lastni val (ki ni velik), mano ni nič manj udoben ali glasen kot primerljivi čolni enake velikosti in mase. Na koncu najboljše: mano marine 22.52 z omenjenim Mercruiserjevim dizelskim motorjem stane okroglih 41.500 evrov (brez dajatev), kar je za nekaj manj kot 5.000 evrov več od podobno močne bencinske različice. Če se vam to ne zdi nič posebnega, primerjajte ceno s cenami podobno velikih in motoriziranih tekmecev (ki jih ni prav veliko): tudi če čoln opremite z nekaterimi dodatki s seznama doplačil (hladilnik, tikovina, komplet cerad ...), mu boste le težko našli tekmeца. Vsekakor mano marine 22.52 upravičeno velja za letošnji poletni hit.

Mano a mano - odlični počitnikar

Besedilo: Finance NAVTIKA

Mano 22.52 je 6,9 metra dolg družinski gliser, ki ima po vzoru večjih tovrstnih čolnov nad krmo zgornje palube vgrajen radarski lok, ki mu daje moderen videz.

Kokpit s krmno stopnico vred zavzema več kot polovico skupne dolžine, kar mu daje počitniški značaj. Ko se nanj povzpne, je to še bolj očitno, saj so Manovi oblikovalci uporabili enaka načela kot pri manjših čolnih ter izkoristili vsak centimeter dolžine in širine za prostor, namenjen sedenju ali ležanju. Plovilo Mano 22.52 se po uporabnosti lahko kosa z konkurenčnimi plovili, ki so tudi do dva metra daljši.

Večji del palube je rahlo nagnjen naprej proti premcu, osrednji del pa je prekrit z veliko ležalno blazino, ki nudi dovolj prostora za sončenje. Skozi vrata kokpita se spustimo v podpalubje, ki ga v premcu sestavljata kuhinja in vhod v kopalnico. Sedežni kot je v obliki črke V, na sredini pa ima tudi mizico, če vas slučajno ujame malce slabše vreme. Čez mizico, ki je zložljiva, je mogoče položiti dodatno blazino, s čimer pridobimo udobno ležišče. Notranjost gliserja je odlično prostorsko izkoriščena, pod tlemi kokpita pa je še dodatna spalnica z oglatim ležiščem. Torej Mano 22.52 na nekaj manj kot sedmih metrih skupne dolžine ponuja vse tisto, kar imajo tudi malce večje družinske jahtice. Merilo vrednosti za ceno pa z dobrim izkoristkom prostora še ni izčrpano. Manov motor Mercruiser je 1,7-litrski štirivaljni turbodizel z oznako D-tronic, ki premore 125 KM in je povezan s pogonsko nogo alpha one. S tem motorjem dobi Mano 22.52 še dodatno potovalno razsežnost, saj gre za že uveljavljeno pogonsko možnost za vse, ki prisegajo na varčnost, zadovoljive zmogljivosti in ustrezno nizko ceno. Torej, vaše počitnice z Manom so lahko hitre in finančno zelo ugodne.

Ko smo pri ceni, povejmo, da Mano 22.52 stane 41.500 evrov, in če se vam to ne zdi nič posebnega, lahko primerjate ta znesek s cenami podobno velikih in motoriziranih tekmecev (teh pa ni prav veliko). Tudi če ga opremite z nekaterimi dodatki iz seznama doplačil (hladilnik, tikovina, cerade ...), mu boste le težko našli pravega tekmeča. Zaradi vsega povedanega Mano 22.52 povsem upravičeno velja za hit poletja. Druženje osmih ljudi okoli mize.

TEHNIČNI PODATKI:

Dolžina: 6,90 m

Širina: 2,50 m

Masa: 1.200 kg (brez motorja)

Gorivo: 220 l

Voda: 100 l

Motor: mercruiser 1.7 DTI

Moč: 125 KM

Pogon: Alpha 1

Cena: 41.500 EUR (brez dajatev)

Uvoznik: RAV Yachting, Polje 21, Izola, tel: (05) 640 50 87, fax: (05) 640 50 88

RAV Yachting - Trgovski center Ruda Izola, Polje 21 Izola, Slovenija - tel: +386

5 6405087 - email: rav@siol.net