



## ■ Potovalni šparovček

# Mano 25

TEKST BRUNO KUZMIN

FOTO UROŠ GABRIJELČIČ, BRUNO KUZMIN

Novinec z juga Italije je narejen v značilno sredozemskem slogu, kateremu so dodani elementi rahle oblikovne zadržanosti, ki je brez dvoma bolj značilna za jug kot sever sosednjega škornja. Manò 25 je po tej plati tipično razpotegnjen čoln z značilno nazaj zapognjenim radarskim lokom, visokimi boki okoli kokpita in nekaj manjšimi, a opaznimi podrobnostmi, ki zbuja spomine na nekdanje čase. Takšne so bočne prezračevalne reže ob motornem delu in iz podobnega testa sta bočna napisata 25 cruiser, ki se zdita kot tehnična sladkorčka. Po drugih lastnostih je 8,2 metra dolg in 2,65 metra širok manò povsem značilen čoln svojega razreda, ki se zdi najbolj ustrezen za poletna križarjenja v družinskem krogu. Temu primerno se novinec postavlja s prostornim in sončnemu ter poletnemu poležavanju namenjenim kokpitom in udobno notranjostjo, z dvema spalnima prostoroma in manjšim salonom s pripadajočo kuhinjo.

## Sredozemski kokpit

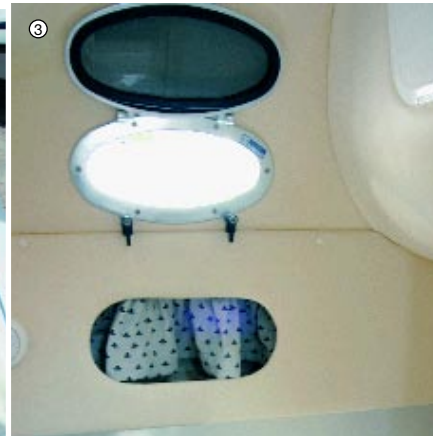
Tisto, kar najprej opaziš pri italijanskem čolnu, je brez dvoma kokpit. Razprostira se čez polovico celotne dolžine, tako da je čez dan

V šopku novosti, s katerimi stopa pred svoje ljubitelje in v letošnje navtične avanture neapeljski Manò Marine, je tudi manò 25, trenutno najdaljši oziroma 8,2 metra dolg model iz serije cabin.

najbolj bivalni del čolna. V krmnem delu, ki se začne nad prostorno kopalno ploščadjo s stranskima držaloma, se postavlja s sedežno garnituro v obliki črke L in razstavljivo leseno mizico. Na drugem boku naletiš na zunanji, recimo mu kar kuhhalno-osvežilni kotiček, kjer si lahko na plinskem gorilniku skuhaš kavo in v umivalniku opereš roke ali kozarec. V omarico pod koritom pa po potrebi vgradiš zunanji hladilnik, da so mrzli napitki bolj pri roki. Prednji del kokpita, ki je od zadnjega ločen s prehodom, je namenjen drugačnim, bolj krmarskim užitek. Kapitanov na desni bok postavljen prostor

je narejen v značilnem, že dolgo poznanem slogu ladjedelnice z juga Italije. Krmilo s tremi kraki, lesenim obodom in kovinskimi prečkami je postavljeno pod pravim kotom na nosilno steno in je po ladijski navadi fiksno oziroma brez možnosti nastavljanja po naklonu. Nad krmilom se razprostirajo v dveh vrstah najpomembnejši merilniki, ki "gostujejo" na dveh lesenih in z vijaki pritrjenih podlagah. Tu najdeš dovolj prostora za različne, po lastnem okusu izbrane elektronske dodatke. Na desnem boku, ob zaključku vetrobranskega stekla, pa kraljuje ta dve klasično robustni in na pogled malce





- ① Dizelska stroja s po 120 KM ne ponujata adrenalinskih užitkov, si pa lahko z njima vseeno privoščiš veliko zabave, ki jo jamčita pogonski nogi in motorja z veliko zalogo koristnega navora.

preveliki Mercuryjevi komandni ročici, ki ju lahko premikaš. Nasproti krmarja sedi ali udobno ležiš. Je pa druga izbira zaradi vzdolžne postavitve blazin verjetno boljša. Tu je tudi prehod s kokpita na premec, ki je speljan prek dveh s tikom polepšanih in ne ravno velikih stopničk. Ko stopiš nanju, je treba le še odpreti sredinski del vetrobranskega stekla in že si na premcu. Ta je, splošno gledano, namenjen predvsem sončenju na dveh ležalnih blazinah. Do premca lahko sicer prideš tudi po obeh stranskih prehodih, ki sta razmeroma ozka in zaščiteni z visoko ograjo, a vseeno za otroke in nerodnejše zahtevnejša za premikanje od sredinskega prehoda.

## Družinska različica

Manò 25 zlahka dokazuje družinski namen z notranjo ureditvijo. Pod palubo, kamor stopiš po dveh stopnicah, naletiš na klasično razporeditev 2 + 2. Prvo ležišče je pod kokpitom, drugo v kljunu. Vmes sta manjša kuhinja in toaletni prostor. Kuhinjski del se začne takoj ob vhodu s plinskim štedilnikom, (pre)majhnim umivalnim koritom in pod pult nameščenim hladilnikom.

Nad vsem skupaj stoji priročna polička, kamor zlahka spraviš marsikaj, kuhinjski pribor ali živila. Da je kuharjevo življenje znosnejše v vročih poletnih dneh in notranost manj obremenjena z različnimi vonjavami, je nad kuhinjskim delom ovalno okno, čeprav večina vonjav "pobegne" skozi vhodna palubna vrata. Na drugem boku je toaletni prostor s klasično straniščno školjko z ročnim izpiranjem in umivalnikom s pipo za prhanje.



- 1: Krmni del kokpita je zasnovan kot osrednji družabni prostor.

- 2: Kuhinjski del stoji ob vhodu, kjer je prezračevanje najbolj izdatno.

- 3: Toaletni prostor s klasično straniščno školjko z ročnim splakovanjem.

- 4: Prostor v premcu lahko uporabljaš čez dan kot sedežni kot, ki ga zvečer s pomočjo razstavljive mize spremeniš v trikotno ležišče za dva.





**Izstopajoče so plovne lastnosti. O njih pove marsikaj teorija razmeroma dolgega in ozkega trupa s konkretnim kotom podvodnega dela na premcu in krmu. Da je manò 25 zelo igriv, poskrbi še pogon z dvema klasičnima pogonskima nogama s 3-krakim propelerjem.**

Značilna za približno osem metrov dolge čolne je zasnova obeh ležišč. Prednje ima dvojno vlogo. Čez dan ga uporabljaš kot sedežno garnituro s priročno mizo, ki jo zvečer razstaviš in si tako urediš spodobno ležišče za dva srednje razvajena in hkrati srednje visoka. Podobno velja za garderobne prostore – čudežev ne gre iskati. Nad ležiščem je nameščena razmeroma široka, a kratka odlagalna polica za vse tisto, kar imaš v svoji bližini. Nekaj večjih kosov potovalne prtljage pa lahko zložiš v edino zaresno omaro med toaletnim prostorom in prednjim ležiščem. Bolj po meri dolginov je krmna spalnica. Pred njenim vhodom je postavljen oblazinjen sedež, ki se zdi najprimernejši pripomoček med slačenjem in oblačenjem. Spalnica pod kokpitom je namreč razmeroma nizka in manj primerna za takšna opravila. Dolžina pač dela svoje in čudežev na osmih metrih ne gre pričakovati. Drži pa, da premore spalnica, ki jo ločiš od salona s pomično zaveso, lastno, v kokpit obrnjeno okno.

## Dizelska ekonomna

Zanimiva, predvsem pa zelo varčna sta dizelska štirivaljnika, ki so ju pred nekaj leti razvili pri ameriškem Mercruiserju na osnovi japonskega Isuzuja. Štirivaljnika sodita na sam začetek pogonske ponudbe in sta namenjena predvsem varčevanju z gorivom.

Šele nato stopijo v igro zmogljivosti. Je pa jasno, da staviš pri dizlih, ki sta dražja od podobno močnih bencinskih bratov, predvsem na manjšo porabo in možnost cenejšega križarjenja na daljše razdalje. Štirivaljnika z 1,7-litrsko prostornino in po 120 KM se zlahka zadovoljita s po desetimi litri plinskega olja na uro. Je pa jasno, da tečeta manj uglajeno kot bencinski štirivaljniki. Svoj rod odkrijeta že v prostem teku in z vedno navzočimi vibracijami, ki se z višjim številom vrtljajev rahlo umirjajo. Stroja sta prav tako do približno 2200 vrtljajev na minuto zmogljivostno razmeroma skromna in šele nato zadihata s polnimi pljuči. Oba turbopolnilnika značilno zažvižgata, sesalna sistema zadihata s polnimi pljuči in motorja se ob polnem plinu zavrtita do največ 4200 vrtljajev na minuto. Takrat potegne manò 25 do največje hitrosti okoli 37 vozlov. Bolj umirjeno in za čutila manj naporno križariš z 28 do 30 vozli. Da sta v krmu dizla z začetka ponudbe, odkriješ še med hitrejšimi starti, saj motorja ne potegneta tako hitro, kot morda pričakuješ. Je pa jasno, da je takšna motorna izbira pisana na kožo ljubiteljem ekonomične plovbe, s katero zapreš usta večini ekologov.

Izstopajoče so plovne lastnosti. O njih pove marsikaj teorija razmeroma dolgega in ozkega trupa s konkretnim kotom podvodnega dela na premcu in krmu. Da je manò 25 zelo igriv, poskrbi še pogon z dvema klasičnima pogonskima nogama s 3-krakim propelerjem. Italijan se na premike krmila odziva hipno in brez zaostajanja. Zavoji so pričakovano ostri pri večjih in manjših hitrostih. Brez težav se znajdeš tudi v ozkih marinah, kjer z motorjema brez težav usmerjaš barko v zeleno smer.

## Pošten paket

Manò 25 ni popoln čoln. V njegovem velikostnem razredu lahko najdeš kar nekaj lepših, temeljitejše izdelanih ali po drugih plateg prepričljivejših tekmecev. Je pa res, da vse to velja in šteje le na papirju oziroma ob primerjavi osnovnih značilnosti, kjer ne upoštevaš cene. Ko postane slednja dejavnik, je slika spremenjena in povsem obrnjena v prid italijanske jachtice. Za dobrih 70 tisoč evrov, kolikor je treba odšteti za najnovejši čoln iz apeninske ladjedelnice, ne dobiš skoraj nikjer tako velike, prostorne in z dvema dizloma opremljene jahte, kot je manò 25.



Tehnični podatki

### : MANO 25

Dolžina:	8,20 m
Širina:	2,65 m
Višina:	1,75m m
Teža:	/
Ugrez:	/
Nosilnost:	/
Št. kabin:	/
Št. ležišč:	4
Motor znamka:	Mercruiser
Motor moč:	2 x 120 KM
Najv. hitrost:	30 vozlov
Pot. hitrost:	37 vozlov
Voda:	100 litrov
Gorivo:	250 litrov
Cena (brez DDV):	72.800 evrov

informacije: Rav Yachting, telefon: 05 640 50 87





