

MANO MARINE 32 Sport

Italijanski navihaneč

Besedilo: Bruno Kuzmin

Foto: Bruno Kuzmin, Uroš Gabrijelčič

V italijanskem Neaplju, kjer rastejo ob morju turistični objekti, malce više na gričih pa paradizniki in oljke, je doma navtična hiša Mano Marine. V njej so do nedavnega sloveli po manjših, največ 7,5 metra dolgih plovilih. Danes si ladjedelnica z letno proizvodnjo 400 čolnov želi više oziroma v 11-metrski razred, v katerega vstopajo z modelom 32 sport. Manjš 32 sport je tipičen predstavnik sredozemske navtične šole. Je odprt in kot ustvarjen za bivanje na prostem, čeprav ni njegova notranjost prav nič manj udobna. O obliki zunanosti sicer teže zapišeš kaj izjemno pretresljivega, kajti sledi ustvarjanja česa novega in revolucionarnega težko odkriješ. Recept za okoli 11 metrov dolge čolne z dvema prostornima spalnicama in s spodobnim sredinskim salonom je namreč že dolgo znan in hkrati velikokrat preskušen. Dolžina pač ne dopušča oblikovnih izletov v neznano. Paluba prednjega dela je namreč klasično ravna in namenjena sončenju. Malce izstopa iz uveljavljenih smernic na premcu odprta ograja, za katero v tovarni trdijo, da je pritrjena na palubo z notranje strani, kar prinaša več trdnosti kot sicer. Trden in močan je tudi okvir vetrobranskega stekla, ki se vije okoli celotnega prednjega dela kokpita. Temu sledi v smer vožnje obrnjen radarski lok, ki je s spodnje strani varno oblazinjen, da si ne bi na njem kak velikan preveč poškodoval glave - čeprav obstaja za kaj takega dejansko majhna možnost, saj je lok vse prej kot nizek. Pomembneje je tisto, kar stoji pod radarskim lokom. Za krmarskim sedežem, nasproti katerega je ležišče v obliki črke L, si lahko omisliš zunanji osvežilni kotiček z umivalnim koritom, hladilnikom in omarico s kozarci. Krmni del kokpita pa je namenjen sedežni klopi v obliki črke U, ki se ob spuščeni mizici spremeni v prostorno ležalno ploščad. Tam najdeš tudi prehod na s tikovino prekrito krmno ploščad skozi na levo stran nameščena nihajna vrata. Tam je seveda prha s toplo in hladno vodo, če se pač

želiš umiti pred nastavljanjem soncu. Slednje počneš udobno tako na serijskih blazinah na krmi kot na premcu. Nanj se povzpneš po obeh bokih oziroma ob doplačilu mimo kapitanovega mesta čez vetrobransko steklo s sredinsko nameščenim odmičnim delom - kar je nedvomno najbolj varna, iz Amerike izvirajoča možnost.

Dopustniška filozofija

Razumevanje dopustniških potreb je očitno. Kaj dejansko potrebuješ na teden ali dva dolgem poletnem križarjenju? Odgovor je načeloma silno preprost. Čez dan se udobno nastavljaš soncu in se ob pregrevanju varno in brez zapletov kopaš.

Ponoči je zgodba drugačna. Potrebuješ zasebnost in udobno posteljo, s čimer ti znova zlahka postreže manň 32. Dokazov je veliko. Začnimo z zunanji. Kokpit, ki se razteza čez polovico trupa, je glede na velikostni razred 32 čevljev presenetljivo širok in prostoren. Povsem v sredozemskem stilu je izdelan v dveh nivojih. S krmne stopnice, nad katero so lahko navdušeni kopalci in potapljači (je široka in hkrati opremljena z velikim stenskim predalom za vrvi in drugo "šaro"), vstopiš skozi nihajna vrata v prvi del kokpita. V njem naletiš na sedežno garnituro v obliki črke U, kjer se družba zbira tako čez dan kot v večernih urah. Prostor je ustvarjen za sončenje (s pomikom mize v nižji položaj spremeniš vse skupaj v veliko ležišče) ali pa večerne prigrizke z obveznim kramljanjem in opazovanjem dogajanja na kopnem. Nato stopiš korak više. Če je ta le eden, stojiš ob zunanjem osvežilnem koticu s hladilnikom, pomivalnim koritom in omarico s kozarci. Še bolj naprej naletiš na krmarjev delovni kotic s podvojenimi merilniki, svetleče se lakiranim lesenim krmilom in ročicami z elektronsko povezavo do dizelskih motorjev. Vse je na pričakovanih mestih, merilniki so pregledni, njihova postavitve se zdi logična. Da je krmarjevo zadovoljstvo popolnejše, je na nasprotni bok nameščeno "njeno" ležišče, ki je hkrati del sedežne klopi v obliki črke L. Od zunanjih radosti k notranjim. Po napornem dnevu se priležeta počitek in dobra postelja. Manň 32 se namreč postavlja z dvema povsem od salona ločenima spalnima kabinama. Tako prednja, v premcu, kot krmna se hvalita s klasičnima vhodoma oziroma z lesenimi vrati, ne

pa z zavesami in s podobnimi, s stališča intimnosti manj posrečenimi rešitvami. Obe spalnici sta razkošni. V prednji izstopa veliko ležišče, pod katerim stoji ogromna shramba, ki je bila na predserijskem čolnu še v surovem stanju, a bo nedvomno primerna za raznovrstne pripomočke, recimo rešilne jopiče. Imenitnejšim kosom garderobe sta namenjeni ob predelni steni postavljeni omari, ki sta zelo globoki, a po naši oceni malce preozki - kot da bi bili namenjeni le hranjenju večernih oblek. Verjetno bo, vsaj sodeč po načrtih, pri serijskih čolnih drugače oziroma bodo to pomanjkljivost rešili z dodatnimi omaricami nad ležiščem. Sicer pa velja prednjo kabino hvaliti. Je prostorna (ob vhodu se brez najmanjših težav preoblečeš) in svetla. Za slednje skrbijo čez dan dve skorajda ovalni bočni lini in eno okroglo strešno okno, ki je hkrati dovolj veliko za zasilni izhod na palubo. Za nočno osvetlitev pa skrbijo štiri stropne halogenske svetilke. Gosposko ležiš v krmni kabini. Zakonska postelja je štirikotne oblike. Na njej lahko po potrebi spijo celo trije odrasli, če se imajo tako radi ali če to zahteva trenutna potreba. Da je v krmni kabini udobneje, poskrbi še manjši, ob ležišču postavljen naslanjač za preprostejše preoblačenje in jemanje oblačil iz garderobne omare ob vhodnih vratih. V okolici naslanjača je hkrati najbolj svetlo, saj prihaja svetloba tako čez bočno ovalno okno kot tisto, ki glede v kokpitu. Sicer pa so na strop vgrajene še štiri halogenske svetilke. Razumljivo, tudi brez hrane ne gre! Salon, v katerega stopiš skozi drsna vrata iz kokpita po stopnicah s priročnimi predali za drobnarije, je navidezno ločen na levi in desni bok. Prvi je namenjen mizi in sedežni klopi (pod njo sta priročni shrambi). Tam se pač "uničuje" to, kar prihaja iz bolj delovnega dela salona oziroma njegove desne strani in kuhinjskega kvartirja. Na velik pult sta postavljena umivalno korito in štedilnik z dvema grelnikoma. Nad njima najdeš dve omarici za krožnike, začimbe in druge pripomočke. Še več prostora je v omari pod pultom, kamor je vgrajen še serijski hladilnik. Da je vedno dovolj prijetno in svetlo, skrbi okroglo palubno okno oziroma ponoči šest na strop nameščenih halogenskih žarnic, ki ustvarjajo še lepšo atmosfero ob pogledu na pohišstvo iz

češnjevega lesa. Vedno kozmetičnih popravkov željne dame se bodo na novinki težko pritoževale nad razporeditvijo prostora. Takoj ob stopnicah jih čaka na desni strani toaletni prostor. Ta je zopet presenetljivo velik oziroma takšen, da ni pretirane bojazni, da bi vsakokrat udaril v glavo, komolec ali kaj drugega - marsikje je žal tako. Toaletna oprema je bogata. Nasproti školjke z električnim splakovalnikom in rezervoarjem odplak stoji na zajeten pult postavljeno umivalno korito, iz katerega izvlečeš pipo za prhanje. Kozmetičnim pripomočkom, straniščnemu papirju in drugim pa strežeta dve polici, ena nad školjko, druga v omarici ob bočnem oknu.

### Športnik

Manñ 32 zlahka dokaže sredozemske korenine in športno naravnost med plovbo. Ima vse, kar narekuje teorija hitrih in okretnih bark. V krmi ležita dva močna dizelska mercurierja s 4,2-litrsko delovno prostornino in šestimi v vrsto zloženimi valji, ki ob pomoči pospešenega dihanja s turbo polnilnikoma na izpušne pline pridelata po 250 KM. Še impresivnejši je navor, ki ga dejansko ne zmanjka, pa čeprav siliš barko v še tako ostre zavoje, kjer bencinskim motorjem prej poide sapa. V prid okretnosti govorita pogonski nogi, vsaka s po dvema v nasprotni smeri se vrtečima propelerjema - kar izničuje vpliv zanosa, ki ga ustvarja pogon prek enega propelerja. Nato prišteješ v omenjeni spekter še trup z izrazitim V, ki se na krmi zaključi z 22-stopinjskim naklonom. Rezultat je jasen! Manñ se pusti voditi po vodi kot baletka z veliko eleganco in brez pretirane izgube hitrosti v ostrih zavojih. Navor, s katerim strežeta dizla, je velikanski in neutrudljiv, ko gre za zajemanje vode na krakih propelerjev pri največjih obremenitvah. Odnášanje zadka je tako rekoč nično, doseganje hitrosti pa vedno impresivno. Porast je namreč skorajda zvezen s porastom obremenitve. Pri 4200 vrtljajih v minuti dosežeš končnih 44 vozlov, ki jih barka z lahkoto obvladuje, zglisiranje pa je tako rekoč trenutno. Potovalno hitrost lahko ocenimo na hitrih, a glede porabe zmernih 28 do 30 vozlov.

Za bodoče sezone

Manñ 32 sport, s katerim smo nabirali milje po Piranskem zalivu, bo začela neapeljska ladjedelnica uradno tržiti letošnjo sezono. Model, s katerim smo se vozili mi, pa je bil testni oziroma iz tako imenovane ničelne serije, ki pa je zlahka dokazala, da se ne gre bati za tržno uspešnost admiralske jahte iz južne Italije.

TEHNIČNI PODATKI:

Mano marine 32 sport

dolžina čez vse: 10,7 m

širina:3,2 m

teža: 6100 kg

gorivo:2 x 250 l

voda: 150 l

motorja: Mercruiser

moč: 2 x 250 KM

pogon: 2 x DP

največja hitrost: 43 vozlov

hitrost križarjenja: 28 - 30 vozlov

cena: 130.000 EUR (brez dajatev)

Uvoznik: Rav Yachting, Izola

tel.: 05 640 50 87, 041 642 893, faks: 05 640 50 88