



## UMBERTO FELCI VNOVIČ POTRDIL PROJEKT

besedilo in foto **Julijan Višnjevec**

# Dufour 512 grand large

*V avtomobilistični industriji bi spremembi odličnega in prodajno uspešnega modela 500 v različico 512 rekli »kozmetični popravek«. Le zakaj spreminjati nekaj, kar je med kupci zaželeno? Odgovor na vprašanje je bolj zapleten, kot bi sprva lahko pomislili. Pri plovilih je treba slediti še dobrim rešitvam iz sorodnih različic (trupa se običajno pri posodobitvah in osvežitvah ne spreminja). Trup plovila dufour 512 grand large je eden izmed prvih, ki jih je narisal znan navtični arhitekt Umberto Felci. Tudi zato je osvežitev smiselna. Podrobnosti in spremembe na novi 512 gl pa so bile vidne predvsem v notranjosti, ne smemo pa pozabiti tudi na zunanji žar - rdečo nit in tako imenovani inovativni pristop francoske ladjedelnice Dufour.*

**P**redstavitve novosti je bila v sanjskem, čeprav po mojem okusu tudi malo sterilnem kompleksu Portopiccola, le streljaj od Trsta. Zakulis-

je med jadranjem je bil lep devinski grad, vseskozi pa nas je spremljal maestral z jakostjo do 14 vozlov. Idealni pogoji za preizkus jadrnice, bi lahko dejali. A bolj kot

preizkus na morju, tega smo opravili leta 2014 v Piranskem zalivu s plovilom dufour 500 gl, so nas zanimale podrobnosti in spremembe pri novi 512 grand large.



Med tem časom je ladjedelnica Dufour naredila še svojo linijo exclusive s 56 in popolnoma novo 63-čevljsko različico, predstavljeno na letošnji navtični razstavi Boot v Düsseldorfu. Linija exclusive se ne loči le po velikosti, temveč nagovarja lastnike, ki želijo poleg več udobja še kakovostnejše materiale, več opreme ter nekatere rešitve po meri. To nekako omejuje način serijske gradnje, ki naj bi se, čeprav le navidezno, končala pri 15 m. A tokrat ne bomo podrobneje pisali o gradnji plovil in zmogljivosti ladjedelnic. Zanima nas, kaj lahko najdemo na novem plovilu dufour 512 gl, na eni izmed najbolj zaželenih in prodajanih jadrnic v svojem velikostnem razredu.

### Umberto Felci podpisal že drugič

Dufour ni neznanka v svetu navtičke, pod trupom pa je tudi tokrat

podpisan sloviti navtični oblikovalec Umberto Felci, poznan po zasnovi hitrih trupov jadrnic. Kam torej spada dufour 512 grand large – med hitre ali udobne različice? Odgovor je: oboje. Na dobrih 15 m dolžine seveda udobja ne manjka, nekaj prostornine dodata še široka krma in bočni zgib. Pri podjetju Dufour so skrbno preučili svojega kupca in kot prvi ponudili kupcem na krmi žar. Nekoč domena motornih jaht je zdaj postala močna prodajna sestavina, pa ne samo v podjetju Dufour Yachts, v več kot 50 let stari francoski ladjedelnici iz mesta La Rochelle. V ponudbi ima lahko različica 512 gl 2–5 kabin in tri toaletne prostore, udoben kokpit in veliko ležalnih površin. Kot novost ne palubi je še nepremični kosnik, na katerega lahko pritrdimo genaker ali codeo.

K splošnemu opisu bi lahko dodali še ravno bočno linijo od premca proti krmi s tremi okni na trupu, izmed katerih je največje prav tisto v salonu. Salon je malo privzdignjen, zato je pogled možen skozi številna okna v nadgradnji ali trupu, dodatno svetlost pa daje ta še dve veliki okni, obrnjeni proti premcu. Slednji omogočata prihajanje naravne svetlobe še v kuhinjo, pomaknjeno v sprednji del salona tik za lastniško kabino. Kuhinjski del, razdeljen na levo in desno stran, je že viden del s predhodnice, a so ga očitno kupci zelo dobro sprejeli, zato ga najdemo na istem mestu. V kuhinji je svoje mesto dobil velik hladilnik z dvema predalom. S kuhinjo v sprednjem delu salona ostaja več možnosti oblikovanja salona proti krmi, kjer so bili v testni različici enaki kabini in toaletni prostor.

### Na palubi

A preden se poglobimo v podrobnosti pod palubo, moramo nekaj zapisati tudi o tem, kaj so pri Dufourju pripravili na palubi. Nobe-nih skrivnosti ni, da se dobre rešitve pretakajo iz ene v drugo ladjedelnico in nekatere z večjih plovil najde-

Ladjedelnica Dufour Yachts iz mesta La Rochelle v Franciji, ima več kot 50 letno tradicijo v gradnji plovil. Dufour 512 gl spada med hitre potovalne jadrnice z obilo udobnega in svetlega prostora pod palubo. Pod sodobne linije trupa se je vnovič podpisal sloviti navtični arhitekt Umberto Felci.

jo mesto na manjših. Ladjedelnice med seboj tekmujejo v ostrem boju s konkurenco na tržišču, kjer je ponudba res pestra in raznolika. V tem boju imajo seveda kupci več prednosti, čeprav se moramo vsakokrat vprašati, kako bomo preživljali čas na plovilu in kaj pravzaprav potrebujemo. Pri Dufourju so na primer navdušili z žarom na krmi, ta je umeščen med prehodoma s ploščadi na palubo. Seveda to ni obvezen sestavni del in je proti doplačilu, a v žaru res ne vidim slabih točk, saj sem tudi sam ljubitelj te pregrehe v poletnem času. Za pripravo jedi se bomo postavili na krmno ploščad, privzdignili sedišče in tako prišli do žara. Tako bomo imeli zaščiteni že dve strani, žar pa je na ravno pravi višini za peko. Široka krmna ploščad je kot nalašč narejena za osvežujoč skok v morje, v njej pa so lepo vgrajeni izvlečna lestev in dva skladiščna prostora.

Kokpit ponuja razkošje s sredinsko postavljenim mizo in dvema kri-loma. Na naši različici je bila miza v sredinskem delu opremljena z izplakovalnikom in vodo. To je v resnici redkost na jadrnicah, a je v tem primeru ta možnost mogoča zaradi izredne širine vgrajene mize. Širina je tolikšna, da omogoča tudi vgradnjo hladilnika, postavljenega na krmnem delu mize. Le kdo bi se temu razkošju odpovedal? Na krmnem delu mize najdemo še nerjavni ročaj in vtičnico za majhno luč na mizi. Klopi v kokpitu sta simetrično oblikovani v obliki črke L. Z dvigom dodatnega ravnega dela (za približno 20 cm) na levi klopi pridobimo prostor za udobno ležalno

Široka krma ponuja tudi veliko krmno ploščad, katera zapira kokpit in nudi udobje ter varnost.





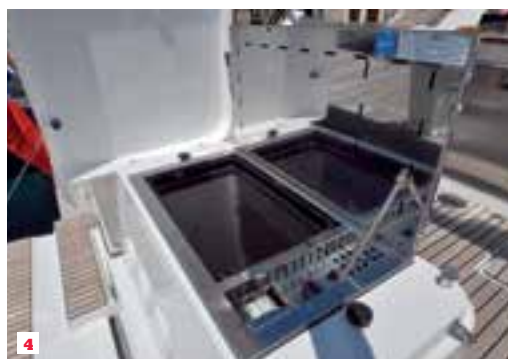
1



2



3



4



5

površino. Pod desno klopjo je skladišče. Velik skladiščni prostor pa je še za krmilno konzolo v palubi, na levi in desni strani, z dostopom s krmne strani. Palubo na krmi zapira dvignjeno krmno zrcalo, tako predmeti med plovbo ne bodo polzeli po kokpitu. Za krmarja je poskrbljeno z dvema krmilnima kolesoma in parom vitlov na dosegu roke. Krmar lahko s svojega mesta nemoteno upravlja jadra, ko bo ostali del posadke brezbrizno počival v kokpitu ali se nastavljal soncu na številnih ležalnih površinah na palubi. Vse vrvi so namreč skrbno pospravljene pod palubo, zato je premikanje po palubi varno tudi za najmlajše. Ob krmilu sta na levi in desni strani postavljena nerjavna ročaja, zato se posadka med premikanjem ne bo prijemala za krmilo. Za oporo za noge je lesena letev (na vsaki strani ena). Taka opora je uporabna, ko sedimo. Za »resnejše« morje bi morala biti letev večja in z možnostjo opiranja nanjo tudi med stanjem.

Široki prehodi od krme do premca nas varno pripeljejo do ležalnih površin in novosti v obliki

**foto 1:** Kokpit ponuja razkošje s sredinsko postavljeno mizo in dvema kriloma. V mizi je vgrajen izplakovalnik.

**foto 2:** Krmna pripona ima možnost zatezanja preko ročne hidravlične črpalke.

**foto 3:** Ob krmilnem kolesu na desni strani imamo ročico za plin in merilec vrtljajev.

**foto 4:** Žar na krmi je zaščiten z dveh strani, tako ob peki ne bomo preveč umazali okolice. Sicer pa predstavlja nov element na jadrnicah o katerem smo včasih le sanjali.

**foto 5:** Široka krmna ploščad ima vgrajeno izvelično lestev in skladiščne prostore.

nepremičnega kosnika. Pod njim in v središču osi plovila je pospravljeno sidro z vodilom. Nepremični kosnik se seveda uporablja za pritrdjevanje genakerja ali vse priljubljenejšega jadra codeo, je pa tudi izrazit vidni sestavni del s pridihom športnosti.

Snast je optimizirana za 15-metrsko lepoticco s 100 m<sup>2</sup> jadvrovine v veter, kar se je izkazalo tudi na testni plovbi. A o tem malo kasneje. Škotta glavnega jadra je vpeta na nemški način v nadgradnji pred vhomom v podpalubje. Tako ostane še dovolj prostora za sprayhood. Glavno jadro se enostavno pospravi v lazy bag, kar dopušča različico zmogljivejšega full batten jadra. Seveda je vedno mogoča in v čarterski ponudbi morda bolj zaželena in enostavna različica navijalnega glavnega jadra.

### Pametne spremembe

Prihod v salon po štirih širokih in malo ukrivljenih stopnicah s protizdrsnim trakom spremljajo še nerjavna oprijemališča na vsaki strani, oblečena v usnje. Našega pogleda tokrat ne preseneti postavitev ku-

hinje na sprednji strani salona, tik pred lastniško kabino, temveč velik družabni prostor z mizo v sredini. V obliki črki U oblikovana oblazinjena sedežna garnitura (168 cm x 210 cm x 134 cm) je udobna in narejena iz mehkih sodobnih materialov, na razpolago je resnično širok izbor teh materialov, vse do prestižnih usnjenih različic. Pod sedežno garnituro v delu proti krmi je bil vgrajen hladilnik. Tako je hladna pijača vedno pri roki. V sredini so miza (60 cm x 104 cm) z dvema dodatnima kriloma (2 x 30 cm) in otočni sedež (88 cm x 40 cm) z dviznim ledvenim delom ter pomikom celotne pručke po saneh proti notranjosti (kadar miza ni raztegnjena oziroma ni v uporabi). Seveda miza z možnostjo znižanja omogoča sestavo dodatnega ležišča v salonu za nepričakovane goste. Nasproti sedežne je še ena podolgovata oblazinjena sedežna garnitura (161 cm) z velikim predalom. Tik ob njej se proti krmi nadaljuje majhna navigacijska miza. S predalom za klasične navigacijske karte in majhno omaro za ključke v nogi



1



Dufour 512 grand large • TEST

2



3



4



5

mize. Miza je zasnovana tako, da lahko sedimo s pogledom naprej ali proti krmi (za primer, ko moramo iz notranjosti krmarju posredovati podatke).

V sprednjem delu salona je tako kuhinja razdeljena na levo in desno polovico. V tokratni izvedbi je dvojni hladilnik na desni strani, nad njim pa še nekaj delovne oziroma odlagalne površine v obliki črke L (114 cm x 88 cm). V čelnem delu pulta so predali, kar jasno kaže, da je to skupni del in spada h koticu za pripravo hrane. Površina iz koriana je zaščitena z robom, tako da predmeti tudi ob nagibu jadrnice ne morejo zdrseti. Na drugi strani, na levi glede na osrednjo osplovlila, je delovni pult (119 cm x 143 cm) z izplakovalnikom in kuhalnikom (s tremi gorilniki) ter pečico.

Na delilnem delu med kuhinjo in sediščem je še nekaj majhnih omar s predali za pribor in drobnarije. Vinoteka je skrita pod podnicami v kuhinjskem delu in omogoča kar bogato zalogo žlathne kapljice. Celoten kuhinjski sklop spremljata dva niza majh-

nih visečih omar, ki se nadaljujejo tudi v delu salona na levi in desni strani. Salon je opremljen s posredno svetlobo, nameščeno za visečimi omarami in pod omarami tik ob podu, kar ustvarja prijetno vzdušje. V času sončne svetlobe pa bodo prišla na račun tudi številna okna v nadgradnji, izmed katerih sta dve osrednji okni namenjeni tudi zračenju. Prav zaradi veliko svetlobe na oknih nad kuhinjskim delom je treba razmisliti tudi o zasenčenju.

V premcu najdemo lastniško kabino s toaletnim prostorom in ločeno prho. Taka delitev omogoča dva umivalnika in veliko več zasebnosti v prostorih, namenjenih le lastniku. Dvojno ležišče dimenzij 200 cm x 165 cm je obdano z majhnima policama, pod ležiščem pa imamo še dva predala. Kot se spodobi, imamo v lastniški kabini dve majhni pokončni omari in dva niza štirih visečih omar, ki se zaključita v premčnem delu z večjim ogledalom. Za naravno svetlobo skrbijo dve strešni okni in dve okni v trupu. S strešnimi okni bomo prostor, ki v višino meri kar 197 cm, tudi

**foto 1:** Salon je ena izmed večjih sprememb na 512 gl, v smislu izbora materialov in številnih dodatkov ter inovativnih rešitev.

**foto 2:** Lastniška kabina z velikim točnim ležiščem. Pod ležiščem je dodatni skladiščni prostor.

**foto 3:** Nekaj skladiščnih prostorov za pijačo ali hrano najdemo pod vzdolžnim sedežem v salonu.

**foto 4:** Toaletni prostor z mornarskim straniščem in integriranim umivalnikom.

**foto 5:** Krmna kabina nudi dvojno ležišče (200 x 165 cm) čez celotno širino kabine in pokončno omarico za shranjevanje oblačil.

zračili. Dvojno ležišče glede na svoje dimenzije omogoča, da bomo legli z glavo proti premcu, kar pri jadrnicah ni zmeraj samoumevno.

Na krmi smo pri testni različici imeli dve enaki kabini z dvojnimi ležiščem (200 cm x 165 cm). Toaletni prostor je bil le v eni kabini na krmi in je služil tudi dnevni uporabi oziroma gostom. Krmni kabini sta imeli po eno majhno pokončno omaro ter niz majhnih štirih visečih omar. Za svetlobo skrbi okno v trupu, za zračenje pa še tisto v kokpitu in strešno okno. Nad ležiščem je dovolj prostora, najnižji del je tisti del, kjer je skladiščni prostor, sicer pa je prostora zaradi široke krme in bočnega zгиба dovolj. Med krmnima kabinama se nahaja prostor za pogonski sklop, v našem primeru je bil vgrajen zmogljiv agregat Volvo Penta s 75 konjskimi močmi (55 kW).

## Na plovbi

Kot že rečeno, so vremenske razmere obljubliale idealne pogoje pod jadri, čeprav smo sprva opravili preizkus na motor. Zmogljiv



Volvo Penta D-2 s 75 KM (55 kW) je pripravljen tudi na daljše plovbe. Prav tega se pri Dufourju zavedajo in svojim kupcem v primeru daljših plovb priporočajo zmogljivejši agregat. Najvišja hitrost je bila že pri 2.800 vrtljajih na minuto – kar 8,8 vozla. Resda ni bilo valov, a se hitrost tudi pri najvišjih vrtljajih ni spremenila. Še mirneje je motor deloval pri 2.300 vrtljajih, ko je bila hitrost še vedno 8,3 vozla. To bi bila lahko tudi potovalna hitrost, kar je za tako jadrnico zelo spodobna hitrost. Da je jadrnica dufour 512 gl pripravljena na dolge plovbe, dovolj zgovorno pove tudi 500-litrski rezervoar za gorivo.

A dolge plovbe bomo lahko v primeru vetra, kakršen nas je spremljal na dan preizkusa, naredili tudi z jadri, kajti pri 13,8 vozla hitrosti in kotu v veter 85° je bila hitrost 7,8 vozla. Zanimiv je tudi podatek vožnje z vetrom pri kotu 120° in pri enaki jakosti vetra: hitrost je bila še vedno spodobnega 7,1 vozla. Hitrost je padla na 6,8 vozla, ko smo zavili ostro v veter (pri 40° realnega kota), ko je sicer veter pihal s 14,2 vozla. Čeprav je iz-

podriv jadrnice več kot 15 t, smo imeli s seboj še ¾ rezervoarja goriva in ½ 700-litrskega rezervoarja sladke vode. Za dodati je tudi poleg spodaj podpisanega še štiri desne in nekaj kilogramov fotografske ter jadrne opreme. Riževe solate tokrat ne bom posebej omenjal, a je kljub žaru na krmi po opravljenem celodnevem preizkusu povsem »sedla«.

### Sklep

Dufour 512 gl, zdaj lahko to zapišemo, je znova navdušil. Če pustimo ob strani prodajno in razvojno strategijo, o kateri smo že več-

Spremembe v notranjosti odražajo širok izbor materialov, kakovost pohodne površine, nekaj manjših, a nadvse uporabnih rešitev, kot so številni skladiščni prostori.



krat pisali, je treba priznati posluh ladjedelnice in vnesene izboljšave v prodajno uspešno različico. Spremembe v notranjosti odražajo širok izbor materialov, kakovost pohodne površine, manjših, a nadvse uporabnih rešitev, kot so številni skladiščni prostori. Teh je vedno premalo, a pri dufour 512 gl jih bomo tudi na palubi našli več kot pri sorodnih plovilih. Popolnoma je z izjemnimi jadrnimi lastnostmi in seveda jadrovjem, ki je s 100 m<sup>2</sup> v veter in še kakšnim kvadratom več z vetrom kar uravnoteženo s trupom in krmilom, navdušil trup, ki ga je oblikoval navtični arhitekt Umberto Felci. Čisto sta navdušila lahkotnost upravljanja med jadranjem in balansirano krmilo, ki se ni upiralo niti med jadranjem ostro v veter. Dufour 512 gl je bil v testni različici precej bogato opremljen, a zdelo se nam je, da bi lahko kar vse, kar je bilo dodatno vgrajeno, tudi potrebovali. Sicer pa se cena različice comfort, ki ima že veliko opreme, začne pri 274.393 EUR brez DDV. □

### TEHNIČNI PODATKI

<b>DOLŽINA ČEZ VSE S KOSNIKOM:</b>	15,20 m
<b>DOLŽINA TRUPA:</b>	14,75 m
<b>DOLŽINA VODNE LINIJE:</b>	13,67 m
<b>ŠIRINA:</b>	4,80 m
<b>IZPODRIV:</b>	15,245 kg
<b>UGREZ S STANDARDNO KOBILICO:</b>	2,30 m
<b>BALAST:</b>	4.042 kg
<b>PROSTORNINA POSODE ZA VODO:</b>	720 l
<b>PROSTORNINA POSODE ZA GORIVO:</b>	500 l
<b>KABINE:</b>	2–5
<b>LEŽIŠČA:</b>	4 + 2 oziroma 9 + 2
<b>MOTOR:</b>	Volvo Penta 75 KM (55 kW)
<b>GLAVNO JADRO:</b>	52,80 m <sup>2</sup>
<b>PREDNJE JADRO:</b>	48 m <sup>2</sup>
<b>OBLIKOVANJE:</b>	Umberto Felci

**Dodatna oprema (cena brez ddv):** Paket grand prix (višji jambor za 1,4 m, dviznica gl. jadra iz dineme, drsnik škode genove, črna krmilna kolesa Nautex, lazy bag, hidravlična krmna pripona): 10.693 €; sklopljiv 4-krilni vijak: 2.786 €; premčni potisnik – Jet Thruster: 9.859 €; jambor za navijalno glavno jadro: 1.690 €; tik v kokpitu in na kopalni ploščadi: 4.620 €; grečje: 7.621 €; zmrzovnik: 1.421 €.

<http://www.dufour-yachts.com>

