



## ŠVICARSKI NOŽ

besedilo in foto **Julijan Višnjevec**

# Oceanis 30.1

*Natanko pred enim letom je Oceanis 30.1 na Bootu v Düsseldorfu doživela svetovno premiero. Za medije je bila novinarska konferenca ladjedelnice Beneteau posvečena skoraj v celoti vstopnemu modelu, Oceanis 30.1. Svetovni premieri je marca sledila nominacija in zmaga pri Valovem plovilu leta, v skupini do 10 metrov. Januarja letos je bila okronana še s strani zelo izkušene ekipe evropskih jadralskih novinarjev in si v kategoriji družinskih potovalnih jadrnic »Family Cruisers« pridobila naslov European Yacht of the Year 2020. To, da smo jo pri Valu prepoznali pred evropskimi kolegi, ni naključje, kajti testi so jasno pokazali, iz kakšnega testa je francoska novinka. Oceanis 30.1 je kljub svoji dolžinski majhnosti prostorsko in jadralsko izredno radodarna jadrnica. Je ena izmed tistih, ki bo kljub svoji velikosti navdušila in si kmalu po tem, ko bomo stopili nanjo, pridobila naklonjenost.*



boste rekli. Res je, vse je res in tudi naša pričakovanja so v današnjem času precej drugačna. Tukaj pa se verjetno vse začne in konča. Vendar misel na majhen ugrez ni tako utopična, kajti pri Oceanis 30.1 obstajajo 4 izbire kobilice, med njimi tudi različica z dvižno in pomično kobilico ter ugrezom le 0,95 metra. Danes imamo številne marine, mestne priveze in urejena sidrišča, potrebe pa tudi možnosti priveza v mandračih tako ni več. Kljub vsemu navedenemu je prednost plitkega ugreza biti bližje obali in ne nujno biti počasen v jadraniu. Prav tukaj pa smo zadeli bistvo Oceanis 30.1, ki daje prednosti dolžine pod desetimi metri ter vse ugodno-

Beneteau se ponaša s 135 letno tradicijo, nudi 7 letno garancijo na trup in tri leta na opremo ter delo, v dizajnerskem studiu je zaposlenih 120 oseb, ima široko prodajno mrežo s 400 dilerji in ima v lasti 12 proizvodnih zmogljivosti na različnih lokacijah.

sti pristojbin, vezanih na dolžinske metre.

### 1986

1986 je leto, ko je valove zarezal prvi Oceanis in takrat si verjetno nihče ni predstavljal, da bo ta Beneteaujeva linija jadrnic postala legendarna in postavljala standarde za potovalne jadrnice. Danes imamo opravka s sedmo generacijo Oceanisov, pri katerih je doseženo idealno ravnotežje med udobjem na palubi in pod njo ter jadrnimi lastnostmi. Oceanis 30.1 je preprosta za jadrnanje in opremljena za udobna, večdnevna potovanja, je ravno prav velika, da se lahko vpeta na prikolico avtomobila

**P**o mnenju naše staroste jadrnanja, pokojnega Mirka Bogića, bi bila Oceanis 30.1 luksuzna jadrnica. Mi jo v našem testu označimo kot vstopni model in se že na začetku opravičimo glede njene velikosti. Upravičeno ali ne, to boste ocenili sami z nadaljevanjem branja tega testa. Z vidika lastnika L-5 (el-petke), jadrnice, s kakršno je Mirko Bogić s svojo izbranko objadral vse kotičke vzhodne jadranske obale, je Oceanis 30.1 res velika in mogočna jadrnica. L-5 je bila v tistem času skromna, a vendar idealna za vsak zaliv, še tisti plitek, in lahko si jo privezal tudi v vaškem mandraču. Nedvomna gre za prednost, a to so bili drugi časi,







prevaža tudi po kopnem. Prav ta praktičnost in možnost jadrnanja na različnih lokacijah je njena velika prednost. Ni pa edina, saj lahko Oceanis 30.1 s spustom jambora na palubo zapluje pod nizkimi mostovi in ovirami zaprtih morij ali jezer.

### **Oblikovanje po meri, do centimetra preišljeno**

Za oblikovanje so poskrbeli v studiu Finot - Conq in izkoristili vsak centimeter trupa, da bi naredili sicer manjšo jadrnico, ki ponuja več prostora na palubi in udobja notranjih prostorov kot druge jadrnice enakih dimenzij. Za optimizacijo trupa so uporabili napredne CFD študije, ki so zagotovile nizko težišče, kljub ne preširokemu trupu in brez dodatnega vlečenja vode med jadrnanjem. Snast je zasnovana za hitro jadrnanje, kar potrjuje v standardni opremi jadro tipa »square-top« in možnosti izbire med argolo ali krmilnima kolesoma, povezanimi z dvema krmilnima listoma. Že na prvi pogled opazimo, da Ocea-

Odrezana krma ustvarja naravno komunikacijo med kokpitom in uživanjem v vodi, kar radi imenujemo »mediteranski slog«.

nis 30.1 nima krmne pripone, kokpit pa je prost vrvi, saj jih je večina speljana na vitel na levi strani vhoda v kabino. Za preprosto jadrnanje je pred jamborom nameščen samonastavljivi flock in se zato lahko upravlja le preko enega vitla. Krmila so navkljub izbiri izredno odzivna, kar bomo cenili med jadrnanjem. Stik z upravljanjem se nekoliko izgubi v prvem trenutku plovbe v krmo, a je to šibka točka vseh jadrnic z dvema krmilnima listoma. Za notranji dizajn so poskrbeli pri Nauta Design, kjer je Massimo Gino izrazil svoje veliko zadovoljstvo nad doseženim rezultatom, kajti v 30-čveljsko jadrnico so uspeli umestiti dve kabini in velik toaletni prostor ter salon, ki bo lahko pod palubo gostil celotno posadko. Prav posebej velja omeniti toaletni prostor in višino v kabinah, ki je s skoraj 1,9 metra v salonu prav neverjetna. Prav za takšnega velja element prostornosti v kokpitu in kopalna ploščad na jadrnici te velikosti, ki je prej redkost kot standard.

### **Nagrada European Yacht of the Year**

Biti nominiran med jadrnicami s strani najbolj eminentnih evropskih revij je velik privilegij. Zmagati med nominiranci, med katerimi sta se za laskavi naslov v kategoriji »Family Cruisers« potegovala še Elanov Impression 45.1 in Jeanneaujev Sun Odyssey 410, je stvar razlikovanja med dobrimi. Kaj je pretehtalo pri evropski komisiji novinarjev ne vem, zagotovo pa lahko trdim, da se je na testih Oceanis 30.1 odrezal z izjemnimi jadralnimi lastnostmi tako v šibkih kakor v bolj razpihianih vetrovnih razmerah. Določen vpliv ali pa morda tudi ne je pripisati zmagi večje sestre Oceanis 46.1, ki je nagrado v tej isti kategoriji te iste žirije pobrala že leta 2019. Oceanis 30.1 s kompaktno velikostjo in kakovostjo odlikuje tudi privlačna cena, ki naj bi bila z nekaj manj kot 70.000 € najnižja v primerljivem razredu jadrnic. Tako je pred enim letom predstavitev zaključil



Clement Barcault, produktni vodja pri Beneteuajevih jadrnicah.

### Na palubi

Naš ogled začnemo na sidrišču, kjer je spuščena kopalna ploščad, lestev za izhod iz vode pa je nameščena na desni strani. Za pomoč pri izhodu iz vode bo prišlo prav nekoliko višje nameščeno nerjavno oprijemališče. Odrezana krma ustvarja naravno komunikacijo med kokpitom in uživanjem v vodi, kar radi imenujemo »mediteranski slog«. Z odločitvijo za dve krmilni kolesi, postavljeni na konzole, ki sta umeščeni na koncu klopi, dobimo neoviran sredinski prehod. Na sredini kokpita je na nerjavno konzolo vpet zložljiva miza. Ko je miza zložena, so prehodi enostavni, obenem pa z oprijemališčem na konzoli tudi varni. Za mizo se lahko udobno namestijo 4 osebe, stisne se jih tudi šest, če bomo imeli še kakšnega gosta na palubi. Ledveni del klopi je relativno visok glede na velikost plovila in ponuja dobro oporo hrb-

tu in udobje med sedenjem v kokpitu. Dejansko je to mesto, kjer boste najverjetneje preživeli največ časa. Zaradi enostavnih konzol, kjer sta pritrjeni krmilni kolesi, je večji navigacijski ploter postavljen na kabinskem delu, ob njem je bil še klasični magnetni kompas in avtopilot. Na nasprotni strani, na nekoliko položnem delu ob vhodu bomo našli okno, namenjeno kabini v krmu. Prehodi na premcu so v širini kokpita zreducirani na minimalno, tako imamo kar največji možni prostor v kokpitu, so pa kljub temu varno zavarovani z ograjo, na kabinskem delu, ki je po zaslugi višine v notranjosti dokaj visok, pa so tudi oprijemališča. Na premcu, ki je zaradi sodobnega oblikovanja kar precej zaobljen, je veliko opreme. Fiksni kosnik je pričvrščen na trup na premcu, mimo njega je speljano vodilo za sidro, na njem pa je nameščeno sidro. Stilsko gledano to za oko ni najlepše, a je glede na velikost sidra nemogoče drugače speljati; če bi ga postavili pod kratek

Skrbno izkoriščen vsak centimeter notranjosti dve kabinske različice. Velik skladiščni prostor se nahaja v kokpitu pod desnim sediščem.

kosnik, bi sidro štrlelo ven. Na skrajnem robu palube je vpeto prednje navijalno jadro, na kosniku pa je prostor za vpetje Code o ali genakerja. Ograjica na premcu je pomaknjena nekoliko nazaj in oblikovana tako, da se prednje jadro ne zatika ob njo.

### Pod palubo

Čeprav so pri Nauta Design, podjetju, ki je poskrbelo za notranjost, izjemno navdušeni, je razpored vendarle precej klasičen. Ko si omislimo večji kokpit, je seveda prostora v notranjosti toliko manj. A prav tu gredo zasluge notranjemu dizajnu, kajti kljub omejenemu prostoru so uspeli umestiti kuhinjo, dve spodobni kabini, salon, navigacijsko mizico in relativno velik toaletni prostor. Ob prihodu pod palubo je na levi strani kuhinjska niša z enojnim izplakovalnikom in hladilnikom z dostopom z vrha. V kotu ob vhodu v krmno kabino je postavljen viseč štedilnik, nad njim pa še viseča omarica in polička.





1



2



3



4



5

Osrednji prostor je salon z raztegljivo mizo na sredini in oblažinjenima vzdolžnima sediščema na levi in desni strani. Za naravno svetlobo v osrednjem delu skrbijo okna v trupu in nadgradnji ter strešno okno, preko katerega tudi zračimo prostor. Ob sedišču na desni strani je ob toaletnem prostoru še navigacijska mizica s predalom in dvema poličkama za drobnarije. Nad navigacijsko mizico je kontrolna plošča s stikali in obvezno komunikacijsko opremo, VHF radijsko postajo. Ob navigacijski mizici najdemo tudi priklop na električno energijo 220 V in 12 V.

Kabina v premcu je namenjena lastniku in ima za vstop dvokrilna vrata. Višina v kabini je še vedno spodobnih 1,85 metra, medtem ko je ležišče dolgo 2 in široko 1,9 metra ob vzglavju ter 0,5 metra ob vznožju. Za zračenje in naravno svetlobo poskrbi strešno okno. Za obleke sta predvideni dve omarici, ob ležišču pa vzdolžna predala.

Kabina v krmi ima višino 190 cm in je opremljena z dvojnimi ležiščem dimenzij 200 x 185 cm. V le-

žišče se nekoliko zajeda tehnični tunel, a je kljub temu dovolj prostora za dve odrasli osebi. Za zračenje je na voljo že omenjeno okno v kabinskem delu in še eno v kokpitu, tik pod sediščem na levi strani. Za hrambo oblek je namenjena omarica takoj ob vhodu v kabino. Za umetno svetlobo poskrbita dve bralni svetilki in indirektna svetloba, umeščena ob polički vzdolž trupa.

Bolj pomembno kot količina opreme je, da je vse, kar je nameščeno, uporabno in funkcionalno. In prav to je tista vrednost, o kateri so govorili pri Nauta Design. Malo hudomušno bila lahko jadrnici dejali kar švicarski nož.

### Pod jadri

Oceanis 30.1 je nadomestila različico Oceanis 31. Po nakupu poljske Delphie, s strani Skupine Beneteau, so našo testno jadrnico, ki je nosila oznako trupa št. 2, zgradili prav v tej tovarni. Po namenu spada Oceanis 30.1 med družinske potovalne jadrnice, kar pomeni, da bo v večini primerov na njej mlada

**foto 1:** Kabina v krmi z višino do 190 cm in dobrim zračenjem.

**foto 2:** Kabina v premcu s trapezastim ležiščem in dvo krilnimi vrati.

**foto 3:** Kuhinjski prostor, bo prišel prav na daljših potovanjih in družinskem dopustu.

**foto 4:** Navigacijska mizica s predalom in nočno bralno lučko.

**foto 5:** Raztegnjena miza v salonu, ki lahko gosti do 6 oseb.

družina ali morda par s prijatelji. Upravljanje je enostavno, tudi težav pri manevriranju glede na njevo velikost ne bi smelo biti. Pri naši testni različici je bil vgrajen bolj zmogljiv Yanmarjev motor, 3YM20 s 15 kW moči oziroma 21 KM. Za nekaj manj kot tri tisoč evrov manj, pri izhodiščni ceni, je na voljo celo različica s 14 konjskimi močmi oziroma Yanmar 2YM15 z 10 kW moči, a s pripisom, da je primeren le za notranje vode. Pri plovbi do stabilnega vetra smo preverili hitrosti na motorni pogon. Najvišja hitrost je bila pri 3.600 vrtljajih 7,1 vozla, medtem ko bi lahko bila potovalna hitrost pri 3.000 vrtljajih in 6,3 vozla. Ob prihodu na čist veter, bilo ga je nekje do 10 vozlov, smo se preizkusili s plovbo v veter, ko je bila pri ostrem kotu 32 stopinj od vetra hitrost 4,1 vozla. Ko je veter padel na 7 vozlov, je padla tudi hitrost na 3,1 vozla in odločili smo se, da pripravimo genaker. Medtem ko smo pripravili »napredno jadro«, se je veter ponovno okreplil in pri 13,8 vozla je bila hitrost v krmo 6,2 vozla, najvišjo hitrost smo po pričakovanjih



dosegli z vetrom v bok, pihal je že 15 vozlov, ko je bila hitrost 7,7 vozla. Urice na morju hitro minevajo in kmalu je bilo potrebno obrniti proti pristanišču. Med plovbo sem opazoval precej proti krmni obrnjene križe in vpetje jambora, ki je ob odsotnosti krmne pripone nekoliko nenavadno. Po pravici povedano je fino, ker ni nobene ovire tam okoli krmilnih koles in je tako gibanje bolj enostavno. Pravzaprav je kokpit na sidru kakor ena proti morju odprta terasa in je zato zelo uporaben.

### Zaključek

Dolžina trupa Oceanis 30.1 je 8,99 metra. Karkoli že to komu pomeni, spraviti vse zgoraj opisano sem je prava umetnost. Trup je oblikov-

no sodobno zasnovan z bočnim zgibom, ki se vleče od premca do krmne. Lega na vodi je odlična in krmila ob jadraniu opravljajo svoje poslanstvo natančno in brezpogojno. Oceanis 30.1 nam bo odpustil vse napake, tudi v močnejšem vetru, zato je primeren tako za začetnike, maloštevilno posadko ali pa rekreativne jadrance. Z možnostjo izbire kar štirih različic kobilice je jasno načrtan tudi prodajni cilj. Ker je primerna za vsa morja in širok krog uporabnikov, je verjeti, da uspeh ne bo izostal tudi zavoljo cene, ki se z zmogljivejšo različico pogona začne pri 72.000 evrov. □

Oceanis 30.1 nam bo odpustil vse napake, tudi v močnejšem vetru, zato je primeren tako za začetnike, maloštevilno posadko ali pa rekreativne jadrance. Z možnostjo izbire kar štirih različic kobilice je jasno načrtan tudi prodajni cilj.

### TEHNIČNI PODATKI

<b>DOLŽINA ČEZ VSE:</b>	9,53 m
<b>DOLŽINA TRUPA:</b>	8,99 m
<b>DOLŽINA VODNE LINIJE:</b>	8,65 m
<b>ŠIRINA:</b>	2,99 m
<b>IZPODRIV:</b>	3,995 kg
<b>UGREZ:</b>	1,30–1,88 m
<b>BALAST:</b>	1.150–973 kg
<b>PROSTORNINA POSODE ZA VODO:</b>	160 l
<b>PROSTORNINA POSODE ZA GORIVO:</b>	130 l
<b>KABINE:</b>	2
<b>LEŽIŠČA:</b>	4
<b>MOTOR:</b>	Yanmar 3YM20 z 21 KM (15 kW)
<b>GLAVNO JADRO:</b>	23,8 m <sup>2</sup>
<b>PREDNJE JADRO (GENOVA):</b>	22,1 m <sup>2</sup>
<b>GENAKER:</b>	70 m <sup>2</sup>
<b>CODE 0:</b>	34,8 m <sup>2</sup>
<b>CE KATEGORIJA (začasna):</b>	B6/C8/D10
<b>NAVTIČNI ARHITEKT:</b>	Finot – Conq
<b>OBLIKOVANJE PALUBE IN INTERIERJA:</b>	Nauta Design

[www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)  
[www.burinboats.com](http://www.burinboats.com)

**Dodatna oprema (cena brez ddv):**  
 paket Comfort Trim Level: 6.910 €;  
 paket Downwind: 2.960 €;  
 paket Upwind: 2.020 evrov;  
 paket Downwind in Upwind: 3.370 €;  
 električni sidrni vitel: 1.590 €;  
 privezni in sidrni komplet: 730 €;  
 dve krmilni kolesi: 1.490 €;  
 propeler s tremi sklopljivimi lopaticami: 1.510 €.

Preizkus na motor: 3YM20 s 15 kW	
Vrtljaji /min	hitrost (vozli)
1000	2,5
1500	3,4
2000	4,2
2500	5,8
3000	6,3
3500	6,7
3600	7,1

