

SunCamper 35

DANE TECHNICZNE:

Kadłub

długość całkowita kadłuba	10,60 m
szerokość całkowita	3,00 m
zanurzenie	0,60 m
masa z silnikiem	3800 – 4000 kg
maks. moc silnika przyczepnego	115 KM/86 kW
maks. moc silnika stacjonarnego	60 KM/44,7 kW
zbiornik paliwa	120 do 200 l
zbiornik wody	240 – 340 l
zbiornik wody szarej	60 – 140 l
liczba koi	7
kategoria projektowa CE	C10
projektant	Centkowski & Denert Design Studio
producent	Balt-Yacht K. A. i B. Kozłowski Sp.j.
więcej	www.baltyacht.pl

Jednostka napędowa

Mercury 115 ELPT CT, zaburtowy, sterowany komputerowo elektronicznie wtrysk paliwa	EFI
pojemność skokowa	2100 cm ³
masa silnika	165 kg
moc maksymalna	115 KM/86 kW
maksymalne obroty	5200 obr./min
liczba cylindrów	R4
alternator	35 A/441 W
cena łodzi	219 tys. zł (bez silnika, plus VAT)

Pływający apartament z werandą 2.0

Tekst i zdjęcia Stanisław Iwiński

Przed ośmiu laty pojawił się SunCamper 30, przebojem zdobywając uznanie rynkowe, którego ukoronowaniem był przyznany tytuł Jacht Roku w Polsce 2011. Jego następcą SunCamper 35 ma dużą szansę na osiągnięcie podobnych sukcesów

▶ Patrząc na nowego SunCampera 35 nietrudno dostrzec duże podobieństwo sylwetki do jego protoplasty, utytułowanego i mniejszego modelu 30. W ten sam sposób rozplanowany został też schemat zabudowy wnętrza, ale praktycznie na tym podobieństwa się kończą. W nowym modelu zwiększono komfort pływającej załogi, ale przede wszystkim zmieniono parametry hydrodynamiczne kadłuba, przystosowując jacht do pływania półślizgowego.







■ SunCamper 35 jest przeznaczony do wielodniowej turystyki wodnej. Podczas żeglowania przy słonecznej pogodzie do dyspozycji załogi są trzy otwarte kokpity, zadaszony na rufie, w którym można również spożywać posiłki, oraz otwarty na dziobie i duży, jak na tak małą jednostkę, flybridge



■ Mesa/salon w nowym SunCamperze może być łatwo przekształcona w dodatkowe miejsce do spania dla dwóch osób. Dineta została poszerzona, a jej przednie siedzisko wyposażone w przestawne oparcie

Głównym napędem przewidzianym w większym modelu jest zaburtowy silnik przyczepny o maksymalnej mocy 115 KM, ale na życzenie może być on wyposażony w: stacjonarny diesel z przekładnią Sail-Drive, napęd elektryczny, gazowy lub hydrauliczny. Ważnymi nowymi elementami są: druga

sterówka montowana na flybridge'u oraz relingi burtowe zabezpieczające przechodzenie po półpokładzie na prawej burcie (lewy jest wąski i służy jedynie do komunikacji awaryjnej – wyłożenia odbijaczy, obłożenia cum itp.), czego trochę brakowało nam w poprzedniej wersji.

Kadłub i jednostka napędowa

Stosunkowo wysoki dziób o kielichowatym kształcie ma mu zapewnić suchą żeglugę przy większej fali, natomiast nisko poprowadzona linia pokładu w części środkowej i tylnej znakomicie ułatwia komunikację z brzegiem przy cumowaniu do niskich kei lub bezpośrednio na ląd. Wchodzi się na niego zarówno z rufy, przez małą półplatformę z prawej strony, z boku, przez niską burtę, jak i przez specjalną furtkę i mały pomościk dziobowy od przodu jachtu.

Lewa tylna półplatforma może służyć natomiast do przewożenia np. rowerów, zawieszonych pionowo na specjalnych uchwytach (2 - 4 szt.).

W części podwodnej kadłuba zaprojektowano trzy kile denne świetnie poprawiające stateczność kursową, chroniąc jednocześnie dno i śrubę napędową. Pomagają one również doskonale przy dochodzeniu bezpośrednio do płytkiego brzegu, a dzięki małemu zanurzeniu (na dziobie 40, na rufie 60 cm) może on wpływać na plażę, pozwalając załodze zejść na ląd suchą stopą, bezpośrednio lub korzystając z krótkiego trapu.

Bardzo ważnym założeniem projektowym było ograniczenie maksymalnych wymiarów jachtu. Jego szerokość nie przekracza 3 m, a wysokość transportowa na przyczepie 4 m, dzięki czemu nie ma żadnych problemów z przewożeniem go po drogach całej Europy.

Małe zanurzenie, niewielka szerokość oraz ograniczona wysokość nad linią wodną (maksymalnie 3,5 m, ale po zdemontowaniu relingu oraz owiewki na flybridge'u zaledwie 2,55 m) umożliwiają żeglugę praktycznie po wszystkich szlakach wodnych, na których występują ograniczenia związane z wąskimi śluzami i wózkami pochylni czy też niskimi mostami.

W testowanym egzemplarzu mieliśmy zamontowany zaburtowy silnik Mercury 115 ELPT CT o mocy maksymalnie dopuszczalnej 115 KM. Pozwalał on nam uzyskać pełen zakres prędkości obliczonych teoretycznie przez biuro projektowe i sprawdzić jego zdolności nautyczne w najbardziej ekstremalnych warunkach.

Pokład główny i flybridge

Wygoda i komfort pływającej załogi jest podstawową cechą tego typu jednostek. Testowany przez nas jacht ma pokład główny podzielony na trzy strefy. Na rufie mamy otwarty, ale całkowicie zadaszony kokpit, rodzaj werandy, przeznaczony do wypoczynku. Na kanapie



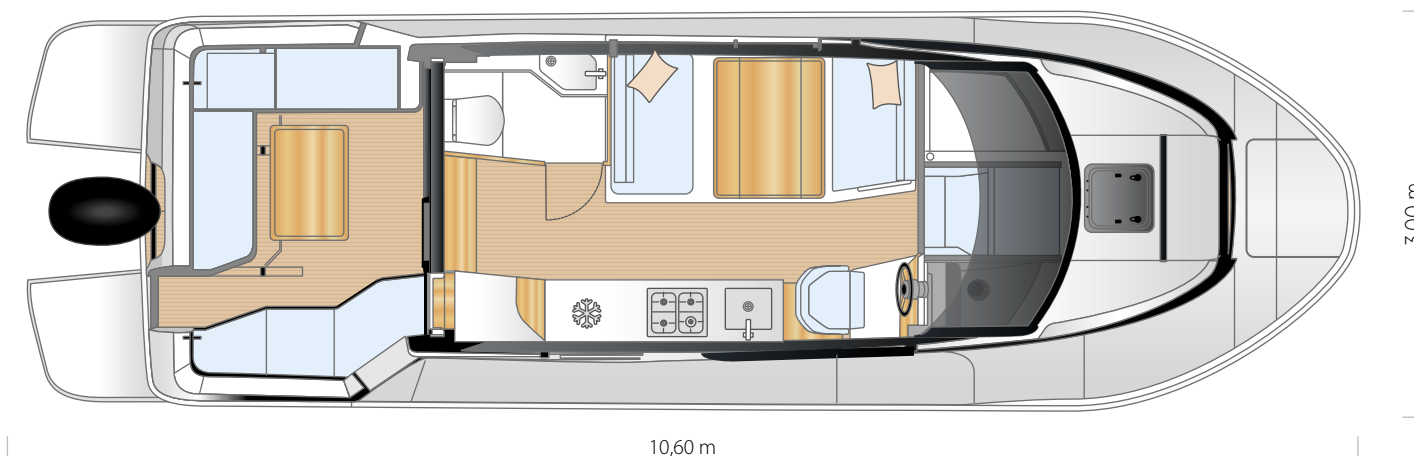
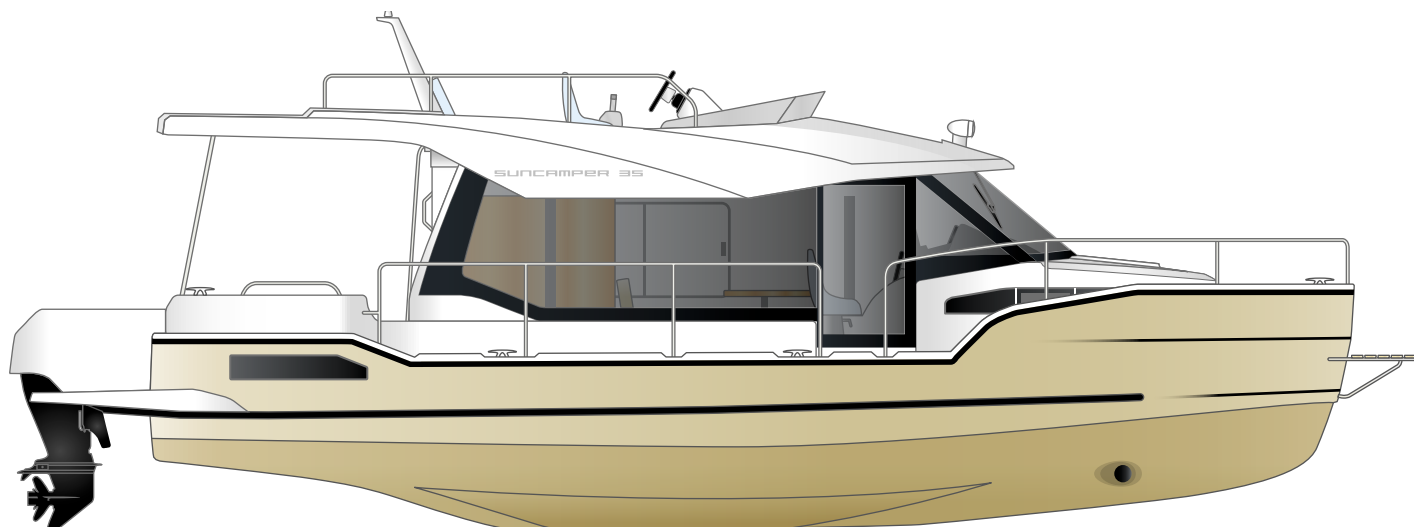
■ Kambuz na prawej burcie został wyposażony we wszystkie niezbędne urządzenia gospodarcze. Pomiędzy nim a tylnym wejściem są drzwi prowadzące do kajuty tylnej, ale na życzenie klienta można zamówić wariant jedynie z zasłonką

■ Duże okna z odsuwającym lufcikiem zapewniają doskonałe doświetlenie i wentylację wnętrza. Przednie siedzisko dinety, z odwracanym oparciem, umożliwiają podróż dwóch osób przodem do kierunku jazdy



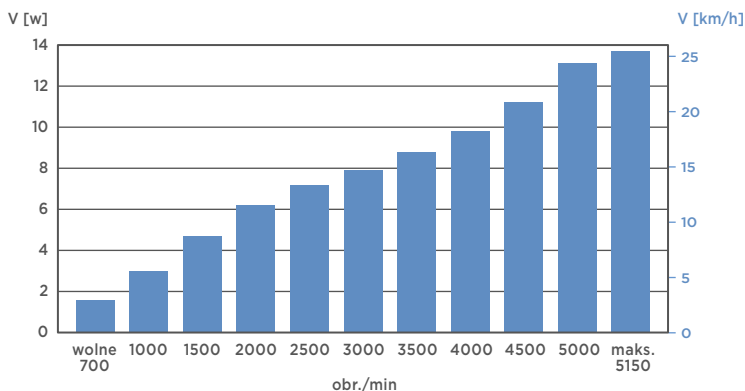
■ W przedniej kajucie zaprojektowano aż trzy koje oraz małą łazienkę, schowaną pod konsolą sterowniczą. W centralnej części kajuty zapewniona została pełna wysokość stania, co w sposób zasadniczy poprawiło możliwości poruszania się wewnątrz kabiny w stosunku do poprzedniego modelu

MOTO: Mototest SunCamper 35



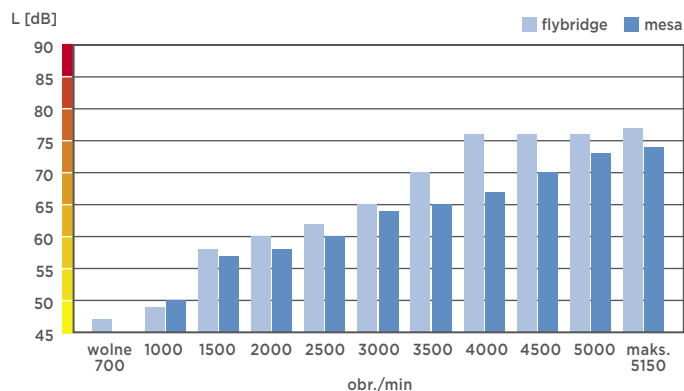
Wykres prędkości

na silniku Mercury 115 KM



Wykres głośności

(poziom natężenia hałasu)



w kształcie litery „L”, pokrytej materacami, okalającej składany stół zmieści się nawet osiem osób.

W lewej części kokpitu rufowego, na tylnej ścianie nadbudówki, zamontowano drabinkę stalową wiodącą na flybridge. Jest na nim nie tylko druga sterówka, ale i dużo miejsca do opalania się. W tylnej części pokładu górnego testowanego egzemplarza mieliśmy zainstalowane trzy panele baterii słonecznych. Dla

bezpieczeństwa, z boku flybridge'a, zamontowane zostały relingi burtowe.

Z pokładu rufowego wchodzi się bezpośrednio do wnętrza przez odsuwane szeroko drzwi lub przez boczne półpokłady (głównie prawy) przechodzi na dziób jachtu. Na niewielkim pokładzie dziobowym w daszku nad kajutą wykonane zostało wytłoczenie, które służy jako wygodna ławeczka do podziwiania krajobrazu w trakcie pływania.

Wnętrze nadbudówki zajmuje w całości mesa z kambuzem i sterówką. Dużą wygodą dla sternika są odsuwane drzwi koło jego miejsca, dzięki czemu może on wykonywać manewry dobiegania i odchodzenia samodzielnie, szybko wydostając się na burtę celem rzucenia cum. Środek jest obniżony o 2 stopnie w stosunku do kokpitu rufowego. Zaraz po lewej stronie od wejścia znajduje się duża kabina toaletowa wyposażona

w umywalkę, prysznic, WC morskie ze zbiornikiem wody szarej, duże lustro, szafkę i półki. Po prawej wchodzi się do tylnej kajuty sypialnej. Idąc dalej ku dziobowi, jest kambuz z pełnym wyposażeniem kuchennym oraz szafkami gospodarczymi.

Z lewej strony zaprojektowana została dineta, na dzień przeznaczona do spożywania posiłków lub pracy, na noc natomiast mogąca służyć jako dodatkowa dwuosobowa koja. Jest ona trochę szersza i wygodniejsza niż w poprzednim modelu, a dodatkowo przednie siedzisko ma przestawne oparcie. Pozwala to na siedzenie na nim dwóch osób patrzących przodem w kierunku pływnięcia. Przed sternikiem jest oczywiście konsola, na której mieszczą się wszystkie niezbędne urządzenia nawigacyjne i kontrolno-sterownicze. Jej centralne miejsce zajmuje ładne koło sterowe oraz manetka. W testowanym egzemplarzu trochę chyba niefortunnie zamontowano zegary silnika, przez co brakuje miejsca na zainstalowanie większego chartplottera.

Pokład dolny

Pokład dolny stanowią dwie oddzielne kajuty sypialne. Jedna, zamykana drzwiami, jest na dziobie, w swojej tylnej części tuż przy wejściu mająca wysokość stania. Ma podwójną z przodu i dodatkowo pojedynczą koję, w większej części schowaną pod podłogą kokpitu głównego wzdłuż lewej burty, oraz małą łazienkę, ukrytą pod konsolą sterowniczą na prawej burcie. Pomieszczenie da się wykorzystać np. na garderobę. Tylna kajuta może być zamykana lub otwarta, w części jest zapewniona pełna wysokość stania i tylko duże łóżko schowane pod tylnym pokładem jest typową hundkoją.

Testujemy

Testowany egzemplarz był już poddany próbom fabrycznym i z dużą ciekawością oczekiwaliśmy porównania naszych wyników prób nautycznych. Wykonywaliśmy je na jeziorze Necko, przy niedużej fali i wietrze około 2 – 3B. Przyczepny Mercury o mocy 115 KM okazał się jednostką dobrze dobraną. Jest to model o wzmocnionej przekładni, specjalnie przeznaczonej do większych i cięższych jednostek. Zdecydowano się na zamontowanie śruby w rozmiarze 16" x 12". Z taką śrubą udało nam się rozpędzić jacht do maksymalnej prędkości 26 km/h (ok. 14 w) w czasie zaledwie 21 s i prędkości obrotowej 5175 obr./min.

Płynęliśmy w dwie osoby, z pustymi zbiornikami wody, jachtem o masie mniejszej niż w testach fabrycznych, ale wyniki były bardzo zbliżone. Imponujące okazały się wyniki pomiarów głośności. Na wolnych obrotach silnik jest zupełnie niesłyszalny

zarówno wewnątrz (drzwi zamknięte), jak i na flybridge'u. Najprzyjemniej jest oczywiście przy szybkości podróżnej 6 – 7, w realizowanej przy 2000 obr./min, zmierzony poziom hałasu wyniósł w tych samych miejscach odpowiednio zaledwie 58 i 60 dB!

Sterowanie jest lekkie, łatwo i skuteczne manewruje się na biegu wstecznym. Nie ma potrzeby używania steru strumieniowego. Trochę gorzej było w żegludze z maksymalną prędkością półślizgową. Lekki i niedociążony jacht zachowywał się jakby mniej stabilnie, a przy ostrym skręcie wychylał na boki, wywołując nawet kawitację. Należałoby pomyśleć o dobalastowaniu łodzi, co zresztą zostało już wprowadzone do produkcji w kolejnych egzemplarzach.

Podsumowanie

SunCamper 35 ma wszystkie dobre cechy swojego poprzednika, którymi ten zdobył już sobie uznanie. Dzięki większym wymiarom jest na nim bardziej komfortowo i wygodnie – większa wysokość stania w kajutach, więcej miejsca w mesie. Natomiast opracowanie kadłuba pod kątem możliwości pływania z prędkością półślizgową wyposażyło go w cechę, która coraz częściej jest poszukiwana wśród hausbotów. Zadbano też o bezpieczeństwo na jachcie, instalując solidne relingi burtowe na zewnętrznych ciągach komunikacyjnych i flybridge'u.

Ocena jachtu

Co nam się podobało

- piękna i zgrabna sylwetka
- wyjątkowo cicha żegluga
- świetne parametry nautyczne
- funkcjonale wnętrza

Co byśmy zmienili

- dobalastowali jacht
- poprawili drzwiczki od przedniej kabiny

Ekipa testowa

Grupa testowa w składzie Stanisław Iwiński oraz jedna osoba reprezentująca stocznię.

Pomiary prędkości przeprowadziliśmy na urządzeniu Velocitek SpeedPuck, a głośności na decybelomierzu Voltcraft. Ekipę testową „Żagli” ubiera firma Henry Lloyd.