

# Narančča za slalom



S novom krmom petmetarski *Maestral* putnicima je osigurao suh kokpit uz odlične plovibbene performanse, pa sa štedljivom *Hondom* od 60 KS već u trećoj sekundi dosegne brzinu od 10 čvorova, a prije dvadesete maksimalnih 30 čvorova



Konzola je dobro popunjena



Ispod sjedala je veliki gavun



Kaštanjole su postavljene previše bočno



Nova krma štiti kokpit od prskanja valova



Veliki pramčani škaflako je dostupan

Kontinuirana proizvodnja gumenjaka *Maestral* traje već preko trideset pet godina, a među popularnijim modelima ovog proizvođača bio je četrina metra i osamdeset centimetara dug *H80*. Jedna od zamjerki ovom modelu odnosila se na relativno nisko postavljen tubus na pramcu, preko kojeg su u plovidbi po valovitom moru kapljice mora močile kokpit. *AD brodovi* su prije desetak godina predstavili nasljednika **Maestral 490**, a sada i njegovu novu redizajniranu verziju koja nam je ponuđena za test.

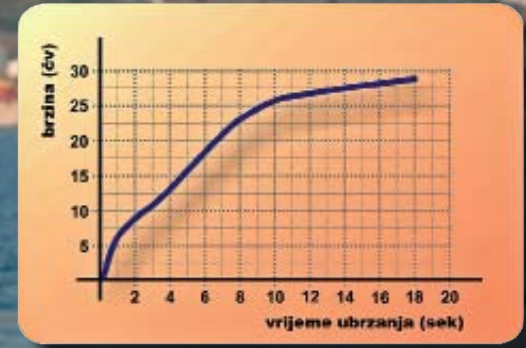
Gumenjak je istih gabarita, a glavna izmjena odnosi se na organizaciju i oblik kokpita. Ukupna dužina pramčanog škafa je nešto kraća, ali kako su vertikalne stjenke izvedene u luku, gabariti prednjih gavuna ostali su otprilike isti, a slobodan prostor u kokpitu nešto komotniji. Prednji dio škafa i dalje zauzima mali lančanik, a neposredno iznad njega nalijepljeno je široko plastično gazište s ugrađenom vodilicom sidrenog konopa. Istina, malo je nejasno kako konop stoji u vodilici dok je gumenjak usidren jer su sklopive kaštanjole ugrađene s bočnih strana gazišta.

### Manja konzola

Druga portela otvara veliki gavun, a cijeli pramčani škaf izveden je kao polukružno sjedalo pred kojim ima dovoljno mjesta za noge. Postavljanjem

### OSOBNNA KARTA

Dužina	4,85 m
Širina	2,10 m
Unutarnja dužina	3,85 m
Unutarnja širina	1,07 m
Promjer tubusa	50 cm
Broj komora	6
Težina	290 kg
Broj osoba	8
Motor Honda	60 KS
Max. snaga motora	75 KS
Kategorija	C
Proizvođač	AD brodovi, Solin
Osnovna cijena	59.000 kuna



Pri glisiranju tubusi ne dodiruju površinu mora

Pri većim brzinama krma mekano proklizava



U plovidbi krmom more se ne prelijeva u kokpit



umetka kojim se povezuje sa sjedalom pred konzolom, cijeli pramac pretvara se u veliki ležaj za sunčanje.

Upravljačka konzola više nije onako velika i prislonjena uz desni bok već je pomaknuta prema središtu kokpita, a onako uska i zaobljenih stranica ostavlja dovoljno široke bočne prolaze. Konstrukcija s rukohvatima koji prate zaobljene oblike konzole postavljena je u samom središtu kokpita i lako je dohvatljiva iz bilo koje pozicije. Portela pod polukružnim sjedalom otvara još jedan slobodan gavun.

### Bolja krma

Krma gumenjaka ima potpuno drugačiju koncepciju. Stari je kokpit bio razvučen do krmenog zrcala, a postolje s duplim sjedalom pomaknuto naprijed, tako da je na krmi bio veliki slobodan prostor. Mana takvoj koncepciji dolazi od izražaja kada se zaplovi krmom jer ono malo mora koje se prelije preko zrcala nema nikakvu barijeru,

nego smoči cijeli kokpit.

Na novom modelu krma je izlivena u jednom komadu i to tako da je zdenac motora na nižoj razini pa more koje se prelije kod vožnje krmom ne može močiti kokpit, a cijeli ovakav prostor iskorišten je za veliki gavun, dostupan kroz veliku portelu pod krmenim sjedalom.

### Nepomičan naslon

Osim toga, ovakvom izvedbom je omogućeno da se na tubusima može postaviti i po jedno čvrsto široko gazište pa za izlazak prema krmi i motoru nije potrebno gaziti po gumi. Sva sjedala prekrivena su udobnim jastucima, međutim, kopče nisu praktične za jednostavnu montažu, a i slabije su kvalitete pa ih je nekoliko otpalo već kod prvog skidanja.

*Maestral 490* predviđen je za motore do 75 konjskih snaga, a mi smo na testu koristili nešto slabiji motor, novi model *Honda 60*. Odmah kod isplavljenja dalo se uočiti kako je upravljačka konzola



Kod punog okreta tubusi previše ne zaranjaju



Mjesto za jednog VIP putnika..



... i još troje ostalih

### KONAČNA OCJENA

#### PLUS

- prohodnost kroz kokpit
- plovidba bez prskanja
- manevarske sposobnosti

#### MINUS

- sistem montaže jastuka
- udaljenost konzole od sjedala
- naslon krmenog zrcala

preblizu krmenom sjedalu i taj prostor nije baš komotan za upravljanje iz uspravnog položaja, nego se potrebno malo pomaknuti u stranu.

Kod kratkog manevra ovo nije nekakav problem, ali jest u plovidbi većim brzinama. Naime, konzola je blago nagnuta prema krmu i mjesta za stopala ima dovoljno, ali ne i za ispružene noge.

### Nagli manevri

Kako je naslon sjedala nepomičan, ne može se preklopiti prema naprijed i poslužiti kao oslonac kada se uspravite, ispružene noge ne prate kosinu konzole već su blago nagnute prema naprijed, a tada već dodiruju timun.

Zbog toga se gumenjakom upravlja isključivo sjedeći, a i tada je potrebno noge ispružiti uz konzolu, jer su mu oštri manevri dosta nagli i svi u gumenjaku moraju imati siguran oslonac. Ranije spomenuta konstrukcija s rukohvatima sada dolazi do punog izražaja.

Brojač okretaja je tek bio postavljen i još nije baždaren pa se nismo mogli osloniti na njegove podatke, ali do otprilike pola gasa *Maestral 490* ubrzava lagano i ujednačeno, sve do brzine od 8 čvorova, a tada sam spusti pramac, značajno rastereti motor i podigne brzinu na 22,5 čvora. Daljnjim dodavanjem gasa ponovno ujednačeno podiže brzinu, ali s većim korakom nego ranije. Pri punom gasu postiže brzinu od 30 čvorova.

U gliserskom režimu više ne stva-

ra nikakav val. Konceptija podvodnog dijela je takva da uronjeni duboki V završava s relativno okomitim bočnim stjenkama, a tubusi su podignuti toliko da im je samo manji dio krmenog dijela u kontaktu s morem. Isti položaj imaju u mirovanju i kada gumenjak glisira.

Naglim oduzimanjem gasa pramac se blago spusti, trup ponovno uroni i vrlo brzo se potpuno umiri. Naglim startanjem u punom okretu opiše kružnicu promjera šest do sedam metara, a komandu iz krajnjeg lijevog u puni desni položaj prihvati bez ikakvog trzaja. Kako tubusi u punom okretu ne zaranjaju značajno, tako se samo blago s jednog boka prebaci na drugi i odmah prihvati zadani smjer.

### Uvjerljivo ubrzanje

Oštrijim okretom pri većim brzinama krma mekano proklizava, čineći ovaj manevar oštrijim, pa sada oni rukohvati na konzoli dolaze do punog izražaja. Bez obzira pod kojim režimom plovili, kokpit je uvijek suh. S ovim motorom ubrzanje mu je dosta uvjerljivo, deset čvorova postigne već u trećoj sekundi, u sedmoj preko dvadeset, u sljedeće tri sekunde i dvadeset pet, a punu brzinu za manje od dvadeset sekundi.

Ukupan je dojam kako bi i s nešto slabijim motorom rezultati bili vrlo slični, barem dok nije opterećen većom težinom. U svakom slučaju, novi *Maestral 490* svakako je poboljšana verzija svog prethodnika. ■