Bavaria E34 és E40

NÉMET FEJLESZTÉSEK A BALATONRA

KÉT ÚJ HAJÓT MUTAT BE A BUDAPEST BOAT SHOW ALKALMÁVAL JÖVŐ FEBRUÁRBAN A BAVARIA. NEM IS AKÁRMILYENEKET: A NÉMET GYÁRTÓ KÉPVISELETE IS RINGBE SZÁLL AZ ELEKTROMOS HAJÓK ROHAMOSAN NÖVEKVŐ PIACÁN. AZ E40-ES ÉS AZ E34-ES VÁRHATÓAN NAGYON NÉPSZERŰ LESZ. MINDJÁRT ELÁRULJUK, MIÉRT.

SZÖVEG: LÉNÁRT ATTILA, FOTÓ: BAVARIA

Rendhagyó bemutatót olvashatnak ezúttal lapunkban, hiszen két olyan hajóról írunk, amelyek nem rendelkeznek árboccal és vitorlával. Mégis fontos szereplők lehetnek a Balatonra kihegyezett hazai piacon. A Bavaria elektromos újdonságai egy új korszak kezdetét jelzik, és nehéz helyzetbe hozhatják a többi forgalmazót és gyártót.

Balatonra tervezve

„Az E34-es egy kifejezetten balatoni használatra való hajó, csekély merüléssel és kellően nagy hatótávolsággal. „Kifejezetten a magyar képviselet kérésére, velünk folyamatosan egyeztetve fejlesztette a Bavaria” – mondta lapunknak Lange Péter, a német gyártó hazai képviseletének vezetője.

A két modell alapvetően csak méretosztályában tér el egymástól. A méretosztálybeli különbség persze egyáltalán nem jelentéktelen. Az E40-es 12 méteres hosszával szemben az E34-es a kompaktabb 9 méteres osztályba tartozik (mindkét adat napozóplatform nélkül értendő). Szélességük még ennél is nagyobb arányú eltérést mutat: a 40-es 4,2, míg a 34-es 3,5 méter széles. Nem csak dizájnjuk, de felépítésük is meglehetősen hasonló: a főfedélzet alatt elől és hátul egy-egy méretes kabin található. Az E34-es esetében ezeket tágasként, az E40-esnél pedig egyenesen hatalmasként jellemezhetünk. A részletekre mindig olyan akkurátusan ügyelő Bavaria mérnökeinek arra is volt gondjuk, hogy az ágyban fekve kiláthassunk a vízre.

A düsseldorfi hajókiállításon a Power Boat of the Year címet elnyerő E40-eshez rendelhető dupla hátsó kabinnal is, így akár hat személy is kényelmesen, saját külön térben elhelyezve utazhat vele kényelmesen napokig. Saját célra azonban alighanem érdemesebb a kétkabinos kivitelt rendelni, és a mostani trendektől eltérően inkább a száz évvel ezelőtti megoldáshoz visszakanyarodva, nem elől, hanem hátul, a tágasabb térben kialakítani a kapitányi hálót, hiszen az már-már saját szalonnak is nevezhető.

Fény, fény, fény és tér

A két kabin között, a hajó közepén helyezték el a gépházat az akkumulátortárolóval együtt. Ide a vendégkabinból lehet bemenni, ha szükséges. A gépház fölött van a nappaliként, kapitányi hídként és nappaliként egyaránt funkcionáló központi élettér felépítménye. Ezek esetében vitorlásokhoz szokott szemünkkel vizsgálva először a teljes állómagasság tűnik fel, aztán pedig az, hogy mennyire fényes és tágas a tér.



Az E34-es a nagyobbik testvér kompakt változata. Bár ez is böven megfelelő komfortot nyújt, sokkal könnyebb és kezelhetőbb, mint a nagytestvér





A szalon, konyha és kapitányi híd céljait egyaránt ellátó fényes belvilágú felépítmény elképesztően ergonomikus berendezést kapott

A multifunkciós szalon jellegének megfelelően rengeteg praktikus és ergonomikus megoldással lett olyan jól használható élettér, amilyet nehezen találunk más gyártók kínálatában. A felhajtható tévé, a konyha kompakt, tényleg felhasználóbarát konyha-elemek, a mindenhol jól kiszámított berendezési tárgy-méretek mind-mind azt sugallják hogy akár egy egész nyarat is tölthetünk a hajónkon élve.

Mivel ezeknél a hajóknál árbóc híján nem kellett tartószerkezeti funkciót adni a tetőszerkezetnek, így szinte az egész felépítmény egyetlen hatalmas üvegfelületből áll. Sőt: a mennyezetbe még osztott tetőablakokat is integráltak. Persze ez a dizájn nem csak azt a célt szolgálja, hogy a rengeteg fény és a sok üveg növelje a térérzetet, hanem szigorúan funkcionális is, hiszen innen irányítjuk a hajót. Fontos tehát, hogy miden irányba jól kiláthassunk.

Munka helyett élettér

Jó időben mindkét hajó kezelhető a kabintető fölé épített flybridge-ről is – feltéve, ha ezt a változatot rendeltük belőle. A második külső fedélzeti szintként is értelmezhető tetőterasz napozóként és kilátóként is funkcionál, de remek kilátást is biztosít a hajó vezetéséhez a föntkialakított kormányállással.

A dolog hibája, hogy a műszaki adatlapok tanulsága szerint 850-1000 kg súlytöbbletet okoz a flybridge, amely ráadásul magasabbra is tolja a hajók stabilitása szem-

„AZ E34-ES EGY KIFEJEZETTEN BALATONI HASZNÁLATRA VALÓ HAJÓ, CSEKÉLY MERÜLÉSSEL ÉS KELLŐEN NAGY HATÓTÁVOLSÁGGAL. KIFEJEZETTEN A MAGYAR KÉPVISELET KÉRÉSÉRE, VELÜNK FOLYAMATOSAN EGYEZTETVE FEJLESZTETTE A BAVARIA”

MÁR A BAVARIA IS…

„Majd akkor hiszem el, hogy az elektromos hajóknak van jövőjük, ha majd a Bavaria is olyanokat fog gyártani” – mondta egy kedves vitorlázó barátom néhány évvel ezelőtt. Nos, ez máris bekövetkezett – ami jól jelzi, hogy mennyire fontos ma már ez a szegmens a forgalmazók számára. (Erről részletesen előző lapszámunkban írtunk, a cikk honlapunkon megtalálható.) További bizonyíték erre az is, hogy a két újdonság egyikét, az E34-est kifejezetten a hazai márkaképviselet kéréseinek megfelelően tervezte meg a Bavaria. Első tesztjére és nemzetközi bemutatójára is tavasszal, a Balatonon kerül majd sor.

TESTSEBESSÉG

Megnehezíti az elektromos hajók hatósugarának definiálását az, hogy milyen sebességgel kívánunk haladni velük. Az E40-est például 8-9 csomós sebességre optimalizálták. Ha 10 csomóval szeretnénk menni, akkor a 10 százaléknyi sebesség-többletért 75 százalékkal nagyobb energiafogyasztást kell áldoznunk. Ennek az az oka, hogy a test tervezésekor arra törekedtek, hogy adott határon belül a lehető legtakarékosabban haladhassunk vele. A „testsebesség” túllépése után azonban az energia java része a sebesség növelése helyett arra pazarolódik el, hogy a test félreszorítsa maga körül a vizet.





„AZ E40-ES JELENLEG MÉG CSAK HIBRID HAJTÁSSAL ÉRHETŐ EL, DE ABBÓL IS HAMAROSAN LESZ TISZTÁN ELEKTROMOS VERZIÓ IS.”

pontjából különösen fontos tömegközéppontot.

A kényelmes szalon jó időben még tágasabb, hiszen közvetlenül kapcsolódik a hátsó teraszhoz (amelyet itt azért nem nevezünk kokpitnak, mert nem munka- hanem élettérről van szó). Az E40-es esetében egy U- és egy L-alakú paddal, az E34-esnél pedig egy sziget-elemmel és egy L-alakú idommal kialakított életter ugyanolyan funkcionális, mint a beltér dizájnja.

A magas fartükörből jópofa fürdőplatformot lehet lehajtani, ennek köszönhetően mindkét modell esetében ugyanolyan könnyű a vízbe jutni, mint egy sokkal alacsonyabb hátsó profillal rendelkező vitorlás kokpitjából.

A hajó orr-részében is kiépített egy kellemes napozóteraszt a gyártó,



amelyhez egy kényelmes két-három személyes fekhely is tartozik.

Hajtás és hatótáv

Az E40-es jelenleg még csak hibrid (dízel/elektromos) hajtással érhető el, de abból is hamarosan lesz tisztán elektromos verzió is. Az E34-est kifejezetten elektromos hajtással tervezték, kezdettől fogva figyelembe véve annak minden sajátosságát. Az utóbbi hatótávolsága a gyártó szerint legalább 3,5 órás üzemidőben mérhető, de igény esetén nagyobb verzió is rendelhető a legkorszerűbb technológiát képviselő lítium-ionos akkumulátorcsomagból. *„A Kenese-Keszthely távolságot ez a hajó nem tudja – bár szerintem egyik ekkora elektromos hajó sem – de nem is igazán hiszem, hogy sokan menné-nek ilyen hosszú túrákra. A sokkal életszerűbb útvonalak, például a Kenese-Földvár vagy a Füred-Lelle táv nem jelent majd problémát”* – fogalmazott Lange Péter.

Mindkét hajó egy hajtócsavarral rendelkezik. A fordulást elől-hátul egy-egy orrsugárral segítik, így akár helyben állva is képes 360 fokos forgásra, ami természetesen nagyban megkönnyíti a kikötői manőverezést is.

CSEKÉLY OLDALCSÚSZÁS

Hiába az elektromos hajók egyszerű kezelhetősége és időjárástól (szinte) független használhatósága, ha egyszer olyan jellegükből adódó kódolt hibákkal rendelkeztek, amelyek egy némi tapasztalattal már rendelkező vitorlázót végleg elriaszthatott az egész műfajtól. A legnagyobb gond az, hogy a hatalmas laterálfelülettel rendelkező hajók olyan rettenetesen nagy oldalcsúszással rendelkeztek, amely erős szélben jóformán lehetetlenné tette a használatukat. Az elektromos hajók ugyanis hagyományos csónaktesttel, mindenféle stabilitást biztosító hidrodinamikai elem nélkül készültek – eddig. A Bavaria azonban az E40/E34-es sorozat esetében egy-egy hosszú középső bordát szerelt fel, amely egészen a kormánylapátig tart. Ez a nagyjából egytonnás súlyú profil jelentősen csökkenti a test oldalcsúszását. Az elem a szállításhoz leszerelhető.





Minőség, innováció

Mindkét hajó teste a Bavaria új technikai eljárásával készül. A VacuTec nevű infúziós technológiának köszönhetően a szendvicsstruktúra azonos szilárdság megőrzése mellett 20 százalékkal könnyebb, mint a korábbi eljárásokkal készített szerkezetek. A gyártó büszkén állítja, hogy kizárólag minőségi alapanyagokból, Németországban készítenek mindent, és minden vásárlót invitálnak is, látogassák meg a gyárat, hogy meggyőződjenek a kivitelezés precizitásáról.

Piaci környezet, ár

Nem a Bavaria elektromos hajói lesznek a legolcsóbbak a hazai piacon, ami érthető, hiszen a gyártó egyértelműen prémium-kategóriába sorolja termékeit. A 163 ezer illetve 203 ezer eurós alapárak lényegében megegyeznek egy hasonló térkínálatú vitorlás hajóéval.

Igaz, hogy jóval olcsóbban is lehet nagyjából ekkora elektromos hajókat venni, de a Bavaria modelljei mind kivitelezésükben, mind anyagválasztásukban, illetve technológiai színvonalukban (például: lítium-ionos akkumulátorcsomag) magasabb szintet képviselnek, így ár/érték mutató terén nagyon versenyképesnek számítanak. Éppen ezért a forgalmazó szerint kissé át is rendezhetik a hazai elektromoshajó-piacot.



FŐBB JELLEMZŐK

	E40 Sedan	E34 Sedan
Hajótest hossz:	11,99 m	9,99 m
Vízvonal hossz:	11,55 m	9,75 m
Teljes szélesség:	4,20 m	3,49 m
Merülés:	1,1 m	0,92 m
Vízkiszorítás:	10 500 kg	7 550 kg
Vízvonal feletti magasság:	3,4 m	3,4 m
Max. férőhelyek száma:	8-14 fő	6-12 fő
Állómagasság:	2,05 m	2,05 m
Alapár:	203 000 EUR	162 900 EUR

A Flybrige-verzió az E34 esetében 850, az E40-nél 1000 kilóval nehezebb az alapváltozatoknál. Felára mindkettőnél 37 000 EUR



Az E40-es rendelhető hátul duplakabinos változatban is, de az jár igazán jól, aki inkább egyetlen hatalmas, franciaágyas szalont választ. A lakrészekhez külön fürdőszoba jár

Nézőpont kérdése

A Bavaria E34-es és E40-es közötti különbséget nagyjából így foglalhatnánk össze: Az E34-essel gondtalanul közlekedhetünk, de akár lakhatunk is rajta, az E40-esen pedig kényelmesen lakhatunk és akár közlekedhetünk is vele. ■

