



TEST: SLOVENSKA NOVOST

Lexmar 6 SC

Podjetje Navimar navtika iz Šempetra pri Novi Gorici nam je omogočilo test prvenca, športnega gliserja lexmar 6 SC. Gre za plovilo slovenske izdelave in italijanskega oblikovanja, projekt pa je izdelan z najsodobnejšim programskim in strojnim orodjem.

tekst Matija Klemenc / foto Matija Klemenc

Čoln je izdelan v sendvič načinu z vinilestrsko smolo, ki ščiti pred osmozo, v trup pa je vlaminišana ojačitvena mreža s prečnimi in vzdolžnimi ojačitvami, ki dajejo čolnu izjemno togost in odpornost na udarce ob valove. Elegantna linija trupa se na krmi zaključuje z dvema kopalnima stopnicama, ki obrobujata prostor za namestitev zunajkrmnega motorja, športnosti pa svoj pečat dodaja še nizko in razmeroma kratko vetrobransko steklo. Krmni podest meri 70 x 60 cm in je opremljen s protizdrsnim rastrom, v levo pa je potopljena zlozljiva kopalna lestev. Ko se povzpemo iz vode, imamo pri roki tudi prho z izvlekljivo pipo, ki je skrita v steni motornega prostora. Zaradi zaobljene linije sta med kokpitom in kopalnima stopnicama še vmesni stopnički, da je prehod med krmo in kokpitom lažji in varnejši.

Osrednji bivalni del na čolnu te dolžine je seveda kokpit. V našem primeru je opremljen z oblazinjeno klopjo ob krmni steni in dvema vrtljivima oblazinjenima sedežema, ki ju med plovbo uporabljata krmar in sopotnik, med posedanjem pa kdor koli, saj ju je moč obrniti proti mizi, za katero je v tleh pripravljen nastavek. Pod krmno klopjo so trije manjši skladiščni prostorčki, opremljeni z mrežo, kar nam omogoča tja spraviti tudi mokre vrvi, voda pa odteče v kalužo. Priročna rešitev je tudi snemljiv oblazinjen naslon klopi, ki ga lahko namestimo v kokpit ob klopi in s tem podaljšamo klop, ki nastane pravcota ležalna

površina z merami 160 x 80 cm. Ob straneh najdemo priročna predala za spravljanje priveznih vrvi in podobnih potrebščin, v tleh pa sta pod dvema pokrovoma še dva malce večja skladiščna prostora.

Prednji del kokpita predstavlja prostor za sopotnika, ki ima pod vetrobranskim steklom manjši predal, in krmarsko mesto s skromno opremljeno, a športno oblikovano armaturno ploščo. Srednji del zavzemajo drsna vrata v kabino, ki so po ameriškem vzoru oblikovana tako, da sta vanje vlti dve stopnici, ki skozi srednji del vetrobranskega stekla omogočata dostop do premca. Kot smo omenili, je armaturna plošča oblikovana športno in zelo asketsko opremljena. Morda bi bilo boljše, če bi kompas pomaknili bolj

pod vetrobransko steklo in s tem pridobili površino za namestitev GPS sprejemnika ali sonarja. Ker pa smo preizkušali prototip, takšnih malenkosti ne smemo zameriti. Športno oblikovani volanski obroč obdajata dva niza stikal, ob steni pa je nameščena ročica za plin.

Paluba omogoča varen korak, saj je kljub elegantnim linijam dovolj ravnih površin, ki so opremljene z rastrom proti zdrsu, osrednji del pa obrobujata dva nizka nerjavna ročaja, ki bosta služila predvsem privezovanju bokobranov.

Premec je opremljen z dvema zlozljivima bitvama in majhnim sidrnikom ter sidrnim okovom, za doplačilo pa si lahko omislimo tudi električni sidrni vitel.



Pod palubo

Malce dvignjena paluba na srednjem delu omogoča izjemno prostorno kabino za čoln te dolžine. Razporeditev sicer ni revolucionarna, je pa treba omeniti umivalnik, katerega so postavili levo od vrat. Njegova napaka je ta, da je postavljen malce previsoko. Konstruktorji so nam zagotovili, da so tudi sami opazili napako in jo bodo pri modelih, ki sledijo, odpravili. Klasična razporeditev oblazinjenih klopi omogoča postavitev dvojnega ležišča razkošnih mer (210 x 195 cm) z 81 centimetri višine nad ležiščem, ki zagotavljajo zadosti prostora, in s strešnim oknom, ki omogoča zračenje. Spanec bo prav prijeten. Pod prednjim delom ležišča se skriva kemično stranišče, ki bo pri dveh izvedbah paketov (classic in sport) na voljo za doplačilo, pri najboljši opremljenem paketu (cruiser) pa zanj ni treba doplačati. Pohvalno je tudi dejstvo, da so strop, stene in tla kabine pri vseh treh paketih opreme oblečene v obloge, tako da ni videti niti koščka »plastike«. Umetno razsvetljava predstavlja luči z belimi LED diodami, kar zagotavlja nizko porabo energije in dolgo življenjsko dobo.

Plovba

Na krmo lexmarja je mogoče namestiti zunajkrmni motor z največjo močjo do 150 KM. V našem primeru je ta motor predstavljal Evinrude E-TEC. Dvotaktnik, ki ga odlikujejo izjemno kakovostni materiali, ki mu omogočajo delovanje tudi brez dvotaktnega olja, vendar elektronsko krmilje delovanje omeji na 1.500 vrtljajev na minuto. To smo doživeli tudi v praksi, saj smo imeli na testu težave z dovajanjem dvotaktnega olja, ker je bil rezervoar malce predaleč in črpalka ni zmogla. Ko pa smo rezervoar prestavili malce bližje motorju, je Evinrude pokazal, kaj zmore. Delovanje pri najnižjih vrtljajih je tako tiho, da prekosi marsikatero štiritaktnika, poskočnost in živahnost pa je podedoval po svojih prednikih - običajnih dvotaktnih motorjih.

Čoln je pri najnižjih vrtljajih drsel po gladini z 2,9 vozla, ko pa smo »pohodili« plin, se je v manj kot štirih sekundah dvignil na gladino in naglo pospeševal do največje hitrosti, ki je na testu znašala 36 vozlov, in sicer pri 4.600 vrtljajih na minuto. Pohvaliti velja podvodni del trupa, saj se je čoln izjemno lepo prehajal skozi valove in ni bilo čutiti nikakršnega udarjanja. Kot bi se vozil s tovornjakom s plinskim sedežem. Šalo na stran. Dolga vodna linija trupa in oster kot po vsej dolžini mu omogočata prej omenjene plovne lastnosti, le za izglisiranje takšen trup potrebuje malce več moči. Trup z globokim izrezom mora biti tudi dobro uravnotežen, saj se rad nagiba na strani in pluje postrani. Zato moramo paziti, kje sedimo in kje imamo prtljago. Lexmar s tem ni imel težav, če smo le sedeli pravilno.

Sklepna misel

Slovenija je fenomen na mnogih področjih in navtika je eno izmed njih, zato je treba spodbujati majhna podjetja, zlasti takšna, ki tržišču ponujajo kakovostne izdelke, kot je denimo lexmar. Lexmarja je mogoče dobiti brez motorja, in sicer za 21.530 € + DDV, za posamezne pakete opreme pa je potrebno doplačati še med 480 in 2.200 €, odvisno od paketa. Ponujajo tudi plovila v kompletu z motorjem. Za čoln, s kakršnim smo se denimo popeljali mi (cruiser paket in Evinrude 150 E-TEC), je potrebno odšteti 38.076 €. □



1

Lexmar 6 SC

Dolžina:	6,2 m
Dolžina vodne črte:	6,11 m
Širina:	2,33 m
Ugrez brez motorja:	0,26 m
Izpodriv brez motorja:	800 kg
Največja moč:	150 KM

Izdelovalec: www.lexmar.eu

foto 1: Kokpit s krmno klopjo in vrtljivima sedežema lahko predstavlja prijeten družabni kotiček. **foto 2,7:** Krmo predstavljata dve stopnički s kopalno lestvijo in prho, osrednji del krme pa je namenjen namestitvi zunajkrmnega motorja. **foto 3:** Paluba je kljub elegantnim linijam varna za hojo, varnostna elementapa sta še nerjavna ročaja. **foto 4:** Pod klopjo v kokpitu so trije majhni skladišni prostori, opremljeni z mrežami. **foto 5:** V tleh kokpita sta dva večja skladišna prostora. **foto 6:** Podpalubje ponuja klasično razporeditev oblazinjenih klopi, ki jih jemogoe preurediti v dvojno ležišče. **foto 8:** Pod prednjim delom klopi je skrito kemično stranišče. **foto 9:** Umivalnik v kabini je nameščen ob steno ob vratih, malce previsoko.



2



3



4



5



6



7



8



9