

ANTILA 34

# Beérett zászlóshajó

BÁR ELSŐ RÁNÉZÉSRE AZ ANTILA 34-ES ANNYIRA HASONLÍT ELŐDJÉRE, A MEGJENÉSEKOR NÁLUNK ÁRBOMBAKÉNT HATÓ 33-ASRA, HOGY AZT HIHETNÉNK, PUSZTÁN A HAJÓ TÍPUSNEVE VÁLTOZOTT, DE MENETRÓBÁNK SORÁN MEGGYŐZŐDHETTÜNK RÓLA, HOGY EZ NEM IGAZ. A HAJÓ ÉPPE A LEGFONTOSABB TÉREN LETT SOKKAL JOBB, HISZEN KÉT KÜLÖNLEGES KIEGÉSZÍTŐÉVEL MÉG INKÁBB BALATON-KOMPATIBILIS LETT, MINT VOLT. A LENGYEL CÉG ZÁSZLÓSHAJÓJA SZÁMOS APRÓ RÉSZLETE VÁLTOZOTT, ÖSSZESSÉGÉBEN SOKKAL KIFINOMULTABB LETT. MONDHATNI: BEÉRETT.

SZÖVEG: LENÁRT ATTILA, KÉP: VM, ANTILA

**M**egjelenésekor, 3 évvel ezelőtt divatos formája mellett a remek árának köszönhetően keltett hatalmas fel-tűnést az Antila 33-as. Váltómodellje nem teljesen új konstrukció, hanem egy alapos facellíft. A fő vonalak változatlanok maradtak, de rengeteg apróság kifinomultabb és praktikusabb lett. Az érezhető minőségi javulással párhuzamosan az előd modell bomba ára is eltűnt – de még mindig elég vonzó árcédulát kapott. Lapunk állandó jogi szakértője, dr. Csicsely Tamás társaságában indultunk egy kis vitorlázására vele, hogy a májusi statisztikus ismerkedés után végre a vízen is kipróbáljuk az Antila csúcsmo-  
dellijét.

## A legális motorozás élménye

A Kenese Marina Portból indult menetpróbánk napján elég gyenge szellők voltak, így kezdetben olyan élménnyel gazdagodtunk, ami a Balatonon jóformán ismeretlen egy vitorlázással: a legális motorozással. A 34-es ugyanis minimális [nagyságrendileg ezer eurós] felár mellett választható Yanmar dízel helyett Kráutler elektromos motorral is. A 13,2 LE-s, önzáró hajócsavaros POD motor a tükörsima vízen 7,8 csomós maximális sebességgel repítette a nem

egészen öt tonnás Antilát, vagyis simán az úszótestű elektromos hajók sebességével lehet vele szélszélben is túrázni menni. És tényleg lehet is, hiszen a beépített ólóm/karbonos akkumulátorcsomaggal 3-4 csomós sebesség mellett akár 40-50 kilométeres hatótávolságot is tud a hajó.

## Tartósabb is lehet?

Ráadásul a kicsit mindig zakatoló dízelekkel szemben a Kráutler teljes csendben dolgozik. És ami talán még lényegesebb: az elektromos motor nem gerjeszt olyan rezgéseket, amelyeket a hajótest átvehet. Nem kizárt, hogy hosszabb távon ez nagyobb előny lehet, mint ma gondolnánk, hiszen nem fognak kilazulni a bútorok illesztései és rögzítései, nem kopik el a hajtótengely tömszelencéje [ami a fenékvíz megjelenszékének legfőbb oka a legtöbb esetben]. Vagyis lehetséges, hogy hosszabb távon tartósabb lehet az elektromos motorral szerelt hajó, mint egy dízel. Mindenképpen megéri a minimális felárat. A két hátsó kabin fekhelye alá beépített akkumulátorcsomag 4-6 óra alatt tölt fel teljesen, de 1 óra is elég 60 százalékhoz. Ráadásul nincs szükség speciális töltőre sem, elég egy sima 220-as hosszabbítót, amit bármelyik kikötőben lehet találni.



**A kokpit négy embernek nagyon, hatnak mérsékelten kényelmes, mindenképpen a kategória élvonalához sorolható, különösen a szeparált kormányállásnak köszönhetően. A köteleket félig burkoltan vezették el. Az önváltó focok az alapfelszerelés része**

## Eleve elektromos hajtással szerelik

Az elektromos hajtást eleve figyelembe veszi a gyártó a rendelésnél, vagyis nem utólagos „sufnituninggal” kerül a hajóba. Ennek mintegy járulékos előnye, hogy a hagyományos motor-tér a két oldali hátsó kabin méretét növeli. Az pedig már csak hab a tortán, hogy egy inverternek köszönhetően 220V is van a hajón menet közben is, nem csak a kikötőben.

A „gázkar” hangolása egyébként példás, a teljesítmény jól szabályozható, ami különösen kikötői manőverezésnél fontos. [A kapitány dolgát az opciós listán szereplő orrszárkormánny is nagyban megkönnyítheti e téren.]







▲ A fürdő a 33-ason nagyobb volt, de az új modell mosója is a kategória legjobbjai közé sorolandó



▲ A két hátsó kabin fekhelye alá került az elektromos hajtás akkumulátor-csomagja



A szalon talán lehetne fényesebb, de elég tágas és teljes állomagság van

A beltérben nincs sok változás: elől egy, hátul egy vagy két kabinos kialakítás lehetséges. (Utóbbi esetben egyszerűen összeszűnítjük a gyártó a két hátsó hálólhelyet.) Az orrkabin viszonylag szűkös és nincs oldalablaka, de a szalon tágas és teljes állomagságú. A 34-es is rendelhető kétkabinos változatban, ebben az esetben a gyártó egyszerűen összeszűnítjük a két hátsó légtérrel. A mosó kicsit összenemt a 33-as kétkabinos verzióhoz képest, de még így is a legtágasabbak közé tartozik. A bútorok, kárpitok és az L-alakú konyha korrektné minőségű, és 42-ről 70 literesre nőtt a beépített hűtő tárolókapacitása.

## ANTILA 34

### MŰSZAKI ADATOK:

TERVEZŐ:	Michal Orych
TELJES HOSSZ:	10,49 m
VÍZVONAL HOSSZ:	9,60 m
SZÉLESSÉG:	3,24 m
MÉRÜLÉS (BALLASZTSVERT):	0,45 m/1,80 m
MÉRÜLÉS (KIELES):	1,85 m/1,60 m
VITORLAFELÜLET (FOK + FŐVITORLA):	51 m <sup>2</sup>
GENAKKER / CODE-ZERO:	65 m <sup>2</sup> / 51 m <sup>2</sup>
VÍZKISZORÍTÁS:	4,750 - 4,990 kg
ÁRBÓC HOSSZA:	12,75 m
SZÁLLÍTHATÓ SZEMÉLYEK SZÁMA:	10
FEKVŐHELYEK SZÁMA:	6+4
MAXIMÁLIS TERHELHETŐSÉG:	1250 / 910 kg

**„...megtapasztalhatuk, hogy az önváltó focok világában (ezen a hajón is alapfelszereltség) a tipikus balatoni alig-szélben mekkora előny egy ilyen hatalmas vászon!”**



### Vászonból sosem árt a sok

Szerencsére 20 percnyi motorozás után lett egy kis szelünk, így vitorlát húzhattunk, és felfedezhettük a hajó másik érdemi újdonságát, az alapfelszereltséghez tartozó, az orrkilépő végére bekötött genakker/code zero előkészítést. Egy méretes, meglehetősen egyenes szabású Quantumsails-féle Code zérót húztunk, és megtapasztalhattuk, hogy az önváltó focok világában (ezen a hajón is alapfelszereltség) a tipikus balatoni alig-szélben mekkora előny egy ilyen hatalmas vászon! A ballasztvertes kialakítású Antila a mértés grósz/hatalmas Code Zero párossal simán utolért néhány nagyobbacska, ám gyengébben vitorlázott hajót a vizen. És ez nemcsak a menetpróbánk során volt így: Jordáki Gábor, a hajó forgalmazója elmondta: az idei Kékszalagon bőven az első kétszázban tudtak vitorlázni a mezőnyrel. Nos igen, gyenge szélben többet ront a hajó menetteljesítményén egy bulbás keel nagyobb közegellenállása, mint az Antila 34-es ballasztvertes megoldása. Amelyet felhúzza kevesebb, mint 60 centi a hajó merülése, így a déli part közelében sem

kell annyira figyelni, és könnyebben is találhatunk kikötőhelyet.

### Dinamikus nekirugaszkodások

A jollés felépítés másik előnye, hogy rendkívül dinamikusán lödül meg minden egyes frissülésnél a hajó – főleg a nagy vásznnal. Igaz, 37 fokos szél elleni haladási szögével az Antila 34-es nem tartozik a kategória élmezőnyébe, de a tompább szöget talán még versenyeken is ellensúlyozhatja a fordulások utáni fürgé nekliramodás. Még egy gondolat a ballasztvertes kivétellel kapcsolatban: bár azt hihetnénk, hogy kevésbé stabil egy ilyen hajó mint egy hagyományos hosszú keeles, ezt nem igazán tapasztaltuk. Jordáki Gábor szerint 20 csomós félszélben már nem árt refelni a vitorlát [vagyis kicsit előbb, mint egy fix hosszúkeeles hajó esetében], – de ennek csak akkor van jelentősége, ha az ember gyakran hajózik stabil 20 csomós szélviszonyok között. De ha mindezek ellenére még mindig idegenkednénk a ballasztvertes kivételtől, fontos tudni, hogy a hajó rendelhető rövid, L vagy hosszú T formájú tőke-súlyos verzióban is.

### Kezelhetőségből jeles

Jellemzően minden kötél [a refet is belevéve] hátra van vezetve, minden eléggé kézre esik, bár a kokpitastalhoz rö-

zített grószshot kicsit zavarhatja a közlekedést hátra, az amúgy nem éppen kategória-bajnok méretű, fix fúrdóplatform felé. Ugyanakkor a kokpit egyik nagy erénye, hogy nem csupán tágas, de remekül átjárható is, ami elsősorban az aszimmetrikus kabinlejártnak köszönhető, így a bal oldalon elég széles közlekedő áll rendelkezésünkre. Természetesen van bimini is, amely a tűrázshoz még az elektromos motornál is fontosabb. Bár ez sem éppen a legnagyobb a kategóriában, de négyen be tudnak húzódni az árnyékába. (A hosszabb bummm miatt ment össze egy kicsit az elődmodellhez képest az árnyékoló mérete.)

A többi Antila típushoz hasonlóan a 34-es is Balatonra optimalizált rigget kapott (9/10-es, 35 cm-rel magasabb árbócot). Hosszabb lett a legnagyobb a 34-es is a 15 cm-rel megtoldott bummnak köszönhetően, illetve az alapfelszerelés része az orrkilépő és az arra szerelt könnyűszeles vitorla-előkészítés [teljes



### SZILÁRDSÁGBAJNOK

Az Antila 34-es legnagyobb újítása az, hogy az alsó-középkategóriás modell nagyhajókra jellemző duplafenekű testkialakítást kapott, azaz a fedélzethez hasonlóan itt is szendvicsszerkezetű, egy külső és egy belső rétegből álló szerkezetet kapott a hajó. Ez lényeges előrelépés, hiszen a gyártó szerint ennek köszönhetően mintegy 60 százalékkal nőtt a test csavarodási ellenállása, és ennek köszönhetően az Antila 34-es e tekintetben a kategória legjobbjának számít.

**„...a kokpit egyik nagy erénye, hogy nem csupán tágas, de remekül átjárható is...”**

kötéssel]. Mindezeknek köszönhetően az alapvitorlázat 2,5 négyzetméterrel lett nagyobb, a genakker pedig 85 nmm-es, ami elég szép – és mint kiderült, remekül szolgál kis szélben.

Az árbóc átmérőjén és a kötelek vastagságán érződik, hogy ez alapvetően egy tavi hajó, amely a ballasztvertes kivétellel és az elektromos hajtással abszolút optimális választás lehet a Balatonra.