

Barracuda 470

# Metar duži



Ono što ovaj gumenjak izdvaja iz brojne konkurenčije je prostora u kokpitu. Proizvođačev smisao za praktičnost i detalje rezultirali su brodom koji djeluje metar duže. Količina skladišnog prostora, kao i dovoljno prostora za kretanje u kokpitu, jednostavno je zaprepašćujuća za brod ove dužine.



tekst i foto: Ivan Milaković

**B**arracuda 470 je još jedan novi gumenjak na hrvatskom tržištu. Međutim, iako je riječ o novoj tvrtci osnovanoj 2004. godine, njen je vlasnik cijeli svoj radni vijek proveo izrađujući gumenjake s plastičnim dnom. Najviše je vremena proveo izrađujući modele i kalupe za popularne Maestrale u bivšem RIS-u, a potom kao kooperant brojnim drugim tvrtkama, uključujući i AD brodove. Kako joj i samo ime govori, Barracuda 470 je duga četiri metra i sedamdeset centimetara, a široka dva i trideset. Utjecaj hrvatske škole u izradi vidljiv je odmah na prvi pogled. Brod je vrlo sličan Maestralima, s nešto položenijim pramacem. Duboko V-dno s pramacem prema krmi polako prelazi u nešto blaže "V", ali je još uvijek dovoljno duboko da obećava dobro ponašanje na valovima. Tubusi promjera 55 centimetara izrađeni su od Orca neopren-hyipalona, jednog od najkvalitetnijih materijala na tržištu, i podijeljeni su u 5 komora, što jamči veliku sigurnost na moru. Vlasnik nam se odmah pohvalio i strujnicama na pramacu koje zasječeni val tjeraju prema dolje prije nego dođe do gume, pa brod dulje ostaje suh od većine konkurenčnih gumenjaka. Samo korito gumenjaka vrlo je slično koritu stare Maestralove stopedesetice, sa stražnjim dijelom blago zakriviljenim prema dolje i podignutim tubusima koji ne dodiruju vodu prilikom glisiranja. Solidno odrđeno, međutim, ono što ovaj gumenjak izdvaja iz brojne konkuren-

cije je prostora u kokpitu. Proizvođačev smisao za praktičnost i detalje rezultirali su brodom koji djeluje metar duže. Količina skladišnog prostora, kao i dovoljno prostora za kretanje u kokpitu, jednostavno je zaprepašćujuća za brod ove dužine. Na samom pramcu na vrhu tubusa nalazi plastično gazište za olakšani ulaz u brod. Na njemu se nalazi koloturnik za dizanje sidra, dvije jake bitve i inoks rukohvat-oograda. Navedeni rukohvat nije pretjerano praktičan, jer je preuzak (na brodu

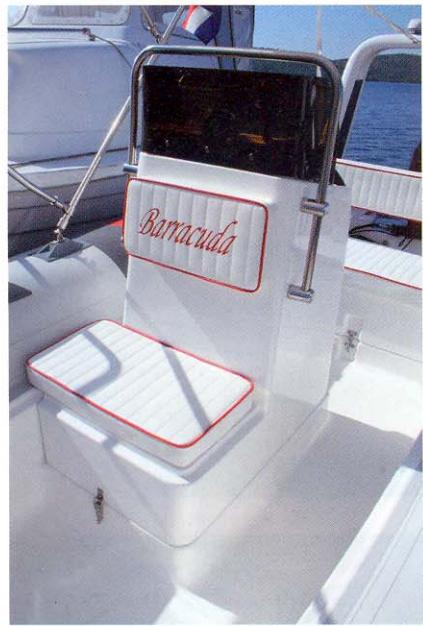




■ Inox rukohvat na provi malo naružuje liniju broda i kvari kompletan dojam, ali to je bilo isključiva želja kupca

■ Skladišni prostora zaista ima i više nego dovoljno, a poklopci izvedeni u L- obliku koji se ne preklapaju preko ruba skladišta omogućuju puno lakše spremanje i vađenje predmeta

■ Rezervoari za vodu i gorivo postavljeni su u samom vrhu provenog prostora, lako su dostupni, a ostalo je i dovoljno prostora za npr. konopce i sl.



■ Više nego funkcionalna konzola ima i uistinu zanimljivo rješenje tovarnog prostora. Naime, cijela konzola se u potpunosti podiže iz samog podnožja. Na taj način proizvođač je određene, inače "skrivenе" dijelove broda učinio izvanredno dostupnim. U tovarni prostor jednostavno se učvrsti i sakrije od neželjenih pogleda pomocni motor od 2 KS

ove dužine i ne može biti veći), pa otežava ulazak i izlazak iz broda, a uz to poprilično nagrđuje privlačnu liniju broda. S našim mišljenjem slaže se i proizvođač, ali je kupac htio takav rukohvat i tu sva priča prestaje. Kad smo kod ograda, bitava i drugih dijelova od inoksa, bitan je podatak da je sav "metal" na brodu ručno izrađeni A4 inoks, a ne kromirani mesing kao na većini brodova. Varovi i obrada su iznimno kvalitetno odrađeni. Odljevak pramčanog škafa odmah daje do znanja da je proizvođač vodio računa o svakom detalju. Brtvele su smještene u udubinu, jednako kao i svi kračuni, tako da nema mogućnosti ozljede noge. Ulijevni čep rezervoara za gorivo, smještenog u većem spremištu, nalazi se u manjem spremištu za sidro i kopon, a odušak rezervoara izveden je na rollbar, pa u većem spremištu nema ni traga mirisu goriva. To omogućava spremanje jastuka u njega, bez straha da će sljedeći dan mirisati na gorivo. Lukavo, u obliku slova "L", izveden je poklopac većeg spremišta, što omogućuje spremanje većih predmeta, naročito u varijanti bez rezervoara. Sustav jastuka za izležavanje na pramčanom škafu također je izveden jako praktično, iz nekoliko manjih komada, tako da ih je bez problema moguće spremiti. Jastuci imaju integriranu šper-ploču, stoga se mogu kombinirati na razne načine: kao široki ležaj za dvoje, uži ležaj za jednu osobu ili kao još jedna klupa. Upravljačka konzola je izvedena u obliku slova "L", a podiže se cijelom dužinom baze i otvara još jedno veliko spremište u kojem je smješten plateni rezervoar za vodu, a uz brojne predmete (i one veće) predviđen je i stalak za rezervni motor, daleko od očiju kradljivaca. Konzola se ne podiže s razine podnice, već dvadesetak centimetara iznad podnice, pa je mogućnost prelijevanja vode u dvodno broda gotovo nemoguća. Još jedno manje spremište za sitnije predmete i dokumente nalazi se s krmene strane konzole. Instrumenti, njih ukupno pet – kompas, sonder, CD radio, ploča s prekidačima te volan i komanda gasa – našli su svoje mjesto na



■ Odlično riješeno pitanje skladištanja sidra na krmenom dijelu broda

■ Teleskopske inox ljestvice smještene su na krmenom dijelu s lijeve strane

■ Instrument tabla opremljena je svim potrebnim pokazateljima stanja motora...

Broj okretaja motora	Brzina u čvorovima
700	3.1
1000	3.9
1500	5.1
2000	6.4
2500	10.5
3000	14.8
3500	17.4
4000	23.2
4500	25
5000	27.6
5500	30.2
5700	32.2

ovojo maloj-velikoj konzoli. Proizvođač nije zaboravio udubiti ravne plohe, omogućivši time odlaganje predmeta po konzoli. Narančno, nije zaboravio ostaviti ni udubine za odvod vode. Jedina zamjerka konzoli je blizina pleksi vjetrobrana inoks rukohvatu s gornje strane, stoga je komodno držanje po valovitom moru moguće samo s boka konzole. Hlad putnicima omogućava bimini koji je postavljen "umeko" na tubuse, koji sa sustavom za fiksiranje na prednje bitve i rollbar amortiziraju nabijanje prilikom glisiranja. Ovako je montirani bimini izdržao cijelu sezonu maltretiranja (šezdesetak sati vožnje), što sigurno ne bi bimini montiran na trup. Krmena klupe spojena je s krmenim zrcalom, a ispod

se nalazi još jedno, ukratko ogromno spremište u koje može stati sve što vam duša poželi. I ovo spremište, kao i veće pramčano, ima poklopac izведен u obliku slova "L", čime je spremanje velikih predmeta bitno olakšano. U testiranom brodu u njemu je svoje mjesto našla samo pumpa slatke vode za tuš i pranje broda te akumulator. Kao opciju proizvođač nudi i montažu rasvjjetnih tijela u sva spremišta. Klupa se, jednakom kao i sjedalica s naslonom, proteže preko cijele širine broda, a na samoj se krmi nalazi zdenac za motor koji omogućuje potpuno podizanje motora, za što nije potrebno pomicati naslon klupe. Preko motora nadvija se elegantni rollbar izведен kombinacijom poliestera i tamnog pleksi-

glasa na koji su montirani zvučnici, rasvjeta i sirena. Rollbar zaobilazimo s vanjske strane, po plastičnim nogostupima i dolazimo do malih krmenih platforma koje okružuju motor. Na lijevu je, gledano s pramca, montiran nosač za vožnju pomoćnim motorom, a s desne stepenice za izlaz iz mora, koji olakšavaju dva rukohvata postavljena točno na ono mjesto na koje vam automatski kreće ruka prilikom penjanja. Krma prima motor do 75 konjskih snaga, ali proizvođač ipak preporučuje montažu motora od 50-60 konjskih snaga. Na krmi testiranog broda bio je zavidan četverotaktni Mercury, sa 60 konjskim snagama. Šezdesetica snagu izvlači iz 4 redna cilindra ukupne zapremine 1 litar. Maksimalnu snagu razvija u rasponu između 5500 i 6000 okretaja, a težina joj je slična ostalim četverotaktnim šezdeseticama u klasi. Ova šezdesetica pokazala se kao optimalan izbor, jer nije velika i teška kao jači motori, a još je uvijek dovoljno snažna za ostvarivanje solidnih brzinskih prosjeka. Minimalna brzina koju smo postigli kretala se oko 3 čvora pri 700 okretaja u minuti. Četristosedamdesetica izglijisirava na nešto preko 3000 okretaja i plovi sa 16 čvorova, što je ujedno i minimalna brzina glisiranja. U rasponu od 4000 do 5000 okretaja u minuti ostvaruje putne brzine od 23 do 28 čvorova, što je,



ako uzmemo u obzir težinu gomile ugrađene opreme, šezdeset i pet litara goriva i dva putnika, solidan rezultat, iako na krmi nije montiran motor maksimalne snage koju ovaj brod može primiti. S navedenim te-retom ostvarili smo maksimalnu brzinu od

31 čvora pri 5700 okretaja u minuti, dok je s jednim putnikom ta brzina samo 1 čvor viša, što govori u prilog minimalne osjetljivosti broda na težinu. Brzine koje smo razvijali ostvarene su s trimom u minusu jer brod s podignutim trimom postaje nemiran u glisiranju. To je, uz nepraktičan rukohvat, jedina mana ovog broda. More je za vreme testa bilo kao ulje, pa nismo uspjeli testirati ponašanje na valovitom moru. Dono-



#### BARRACUDA 470

Dužina preko svega	<b>4,70 m</b>
Širina preko svega	<b>2,30 m</b>
Promjer tubusa	<b>550 mm</b>
Broj zračnih komora	<b>5</b>
Dužina noge motora	<b>duga (L) 508 mm</b>
Max. snaga motora	<b>75 ks</b>
Preporučena snaga motora	<b>50-60 ks</b>
Min. snaga motora	<b>40 ks</b>
Cijena s osnovnom opremom:	<b>38.000 kn + PDV</b>



#### MERCURY 60 EFI

Tip motora	četverocilindrični linijski
Zapremnina:	995cm <sup>3</sup>
Snaga:	44,1 kW / 5500 rpm
Max. okretaji na punom gasu:	50000~6000rpm
Težina (standardni model):	112 kg
Punjjenje/Alternator:	12V-18A
Prijenosni omjer:	1,83:1
Pokretanje:	električno
Trim:	Power Trim
www.mehanic-nautic.hr	

šenje zaključaka o ponašanju na teškom moru na osnovi prelaska preko valova nekoliko većih brodova bilo bi neozbiljno. Manevar u uskom prostoru također je uzoran: brod se okreće u dužinu i pol krmom i minimalno više pramacem, a krmom s navedenim motorom vozi bez prelijevanja mora preko zrcala sve do 3000 okretaja. Kao

i sve postavljene zadaće na testu, i "jelenji test" ili test naglog izbjegavanja ribolovnih menala, ovaj je gumenjak odradio i bez kakvih problema. Ukratko, riječ je o više nego solidnom domaćem uratku dostupnom po prihvatljivoj cijeni od 38.000 kn + PDV za model s osnovnom opremom, koja će zadovoljiti sve osim onih najzahtjevnijih.



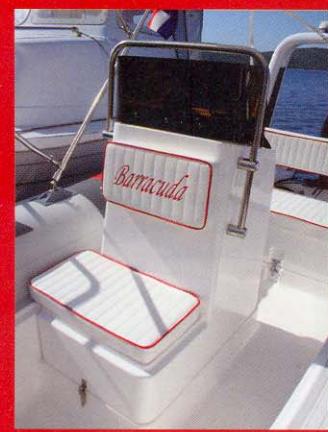
dužina: 470 cm  
širina: 230 cm  
težina: 300 kg  
maks. snaga motora: 75 KS  
maks. brzina: 45 čv



#### KVARNERPLASTIKA d.o.o.

[www.kvarnerplastika.hr](http://www.kvarnerplastika.hr)  
e-mail: [info@kvarnerplastika.hr](mailto:info@kvarnerplastika.hr)

5100 Rijeka,  
M. BARAČA 52  
tel/fax +385 51343 530 / 343 531




Ježdovečka 74  
10250 Zagreb (Lučko)  
tel / fax : 01 / 65 60 109  
mob : 098 / 98 01 265  
[barracuda@barracuda.hr](mailto:barracuda@barracuda.hr)  
[www.barracuda.hr](http://www.barracuda.hr)



#### Arausa 25

GTR 7.5 x 2.65

**zanzini d.o.o.** tel./fax: +385(0)22 442-876 • mob.: +385(0)98 258-591 • [josipzanze@net.hr](mailto:josipzanze@net.hr)  
Kruna 25-godišnjeg rada - dobitnik Zlatnog jedra, Rijeka 2006.

