Austin Parker 48 Sundeck, wbrew swojej wyraźnie brzmiącej po angielsku nazwie pochodzi ze słonecznej Italii. Jego klasyczny i elegancki design kadłuba nazywa nieodparta wrażenie prawdziwego gentlemana pośród współczesnych jachtów motorowych.

długość **10,50 m**
cena **465** tys. euro + VAT

Tekst: **Stanisław Iwiński**
zdjęcia: **mat. firmowe i Stanisław Iwiński**

Gentleman ze słonecznej Italii

Pod koniec lat 90. ubiegłego stulecia stocznia Austin Parker zaczęła budować na rynku nowe pod względem wyglądu i rozwiązań technicznych jachty motorowe. Nawiązują one kształtem kadłuba do tradycyjnych łodzi używanych przez rybaków z amerykańskiego stanu Maine do połowu homarów w trudnych warunkach na Atlantyku, tzw. lobster boats. Były to konstrukcje jachtu mające swoim charakterystycznym stylem przyciągać klientów stawiających na solidność, wytrzymałość i niezawodność, cechy odpornych na przemijające trendy i rewolucyjnych rozwiązań.

Od 2008 r., kiedy to stocznią przejęła grupa inwestorów o silnych tradycjach żeglarskich, nastąpiło wzajemne wzbogacanie z jednych z najbardziej znanych włoskich konstruktorów jachtowych Furio de Simoni. To dzięki jego wizji jednostki ze stoczni Austin Parker otrzymały niepowtarzalny styl i urok eleganckich, klasycznych motorowych w wyglądzie, a jednocześnie wygodnych i dysponujących dobrymi parametrami nautycznymi jachtów motorowych.

> **Łatwy w prowadzeniu i manewrowaniu, po skorygowaniu błędów w wyposażeniu technicznym, zadowoli każdego klienta.**

Kadłub i jednostka napędowa

Sylwetka Austin Parkera 48 Sundeck odskacza od wielu innych współczesnych konstrukcji. Na pierwszy rzut oka jacht wydaje się nawet mniejszy niż jest w rzeczy. Linia pokładu ofiarowuje jest wysokie rolę pokładu na pokład linią wodną niż w jednostkach posiadanej wielkości u konkurencji. Dzięki swej zwartej i optywizującej sylwetce robi jednak wrażenie solidnej konstrukcji o duże dzielności morskiej.

Na jacht wchodzi się od rufy poprzez duża (180 x 360 cm) platformę lub w przypadku wyciągu bez automatycznie wysuwanych do tyłu trapów (90 x 260 cm) bezpośrednio do kokpitu rufowego. Służy on głównie do wypoczynku na dużej kanapie w kształcie litery „L" oraz linie zamontowano składany, na pół stołu.

Po odsunięciu ciężkiej nad kanapą oraz stanowiskiem drzwi uzyskuje się pozycjonowanie z mową, a całość jest wyposażam zakrętą znajduje się jeszcze w jednym pomieszczeniu. Łatwo dostawcze na jest się w nim poruszać dzięki niskiej, zwłaszcza na tym samym poziomie podłodze. Z kokpitu rufowego wchodzi się po stołowej, opuszczanej elektrycznie drabince na górny dziób, który w całości pokryty jest materacami i wraz z otoczeniem (ponad 10 m²) pokład słoneczny. Jednocześnie chroni on siedzących w kokpicie rufowym przed skokami i deszczem.

Z kokpitu rufowego przez kładkę się na dziób po wygodnych uprzęzkach 50 cm pokładkach, na całej długości pomocnicze wyposażone w handlinę lub relingi burtowe.

Pokład dziobowy pokryty wygodnym materiałem to kokpit mające dla opalania się. Nie brakuje tam oczywiście, zawsze niezbędnych na jachtach motorowych uchwytów do rzeczy.

Napęd Austin Parkera 48 Sundeck stanowi ahead dwóch silników wysokoprężnych Cummins QSB 6.7 o mocy 550 KM każdy, połączonych z osiami prostymi jednostek sprzęgłowych, pracujących cicho i ekonomicznie, pozwalającym rozpędzić ponad 15-tonowy jacht do około 28 w.

Pokład główny i kokpit centralny

Kokpit centralny został zaprojektowany tak, aby zapewnić jak największą wygodę załodze wyposażonym jest kawałkującą zdobiać. Kiedyczność miejsca zajmuje kanapa w kształcie litery „C" (widać lewej burty), okalająca stół o zmiennej geometrii. Uzyskiwane w nim pomysłowo składane trójkątne boki, W wszyci złożonej ma kształt kwadratu o boku 80 cm i służy na, do picia kawy. Po rozłożeniu jego bok powiększa się do 115 cm i 2 osób wygodnie może spożywać posiłki.

Z prawej przed kanapą znajduje się miejsce na szczęście jedno podwójne zwodzicu, będąc na nim, możemy delektować się wspaniałym widokiem na cały akwen. Wzdłuż prawej burty zamontowano kolejny wielki gwoździ czyli z umocnionymi w nie, w tylnej ścianie, hewelowem. Dziś w kanale na dziobie znajduje się dwiaśka i pojedynczym fotelem dla pilota i bogato wyposażoną konsolą dowodzącą. Siedzisko wodało nam się pomiędzy

trochę za szybko, co sprawdziło się w czasie jazdy, prowadzenie na dziobie nie było wygodne.

Koło sterowe jest nieregulowane i obsuwa, mało, choć będzie to jednak miejsce praktyczne. Układ sterowni czy to dyda najbliższy punkt, w testowanym modelu i jak zapewnił nas prezes złożył biorący udział w naszych próbach, zostanie zmodyfikowany. Jego wyposażenie sprowadzi się na obsuwach elektrycznych (nachylenie bukmajtki) i mocną (do dokonania zostanie przesunięcie – ponieważ stoły małym kawem z jednej strony przyczyniają do chwiejności, wymagają sprzęgnięcia „nakręcania" się przez pilota. Oczywiście ten jacht był egzemplarzem prototypowym i z pewnością po testach zostanie w nim parę rzeczy zmienionych.

Na wejściu kokpitu głównego jest bardzo dużo przewiewne dzięki bardzo dużym taflom bocznych i dziobowych na dużym obrotowym prześwicie. W sufitach na wysokości prostych siedzisk zamontowane zostały otwierane luki. Trochę natomiast zatrzaski nam pokazują sobie na wysokości dla osób o wzroście powyżej 1,80 m. Przy gwałtownych manewrach siedzący w tym miejscu może po prostu i nie spaść. Kiedy na nawiązaniach siedzi się bardzo wygodnie, a dobrane z dużym smakiem kolory wykończenia i zastosowanie spokojnych barwy sprawdzi tapicerki z kontrastowym ciemnym drewnem podłogi i szafek – daje poczucie nienagannej elegancji i komfortu. Zresztą każdy element wyposażenia zaprojektowany i wykonany został z dużą dokładnością i szczegóły. W całej jachtu widzimy pełnego i wielką mnóstwo we wnętrzu modelu zadbał dane specjalnym zabudżetu. Sztuczne oświetlenie zapewniają natomiast elegancka prawie nieraczej lampki dodatkowe zamontowane w chronionych fotach pod sufitem.

Pokład dolny, część sypialna

Z kokpitu centralnego prowadzi się schodek na dolny pokład, który głównie służy jako część sypialna, ale znalazło się tam również miejsce na bogato wyposażony kambuz. Zabudowano w nim wszystko, co niezbędne w kuchni, a w szafkach gospodarczych jest dużo miejsca na wyposażenie. Znajduje się on tuż przy zejściu na dół, po prawej stronie, praktycznie bezpośrednio pod przednią szybą, dzięki czemu jest tam zapewnione dobre dzienne oświetlenie.

Kabina dziobowa, tzw. VIP-owska, ma duże łóżko o długości 210 i szerokości (w najwyższym miejscu) 157 cm, szafka na rzeczy wisząca po lewej i jedyne wyjście z kuchni. Jest w niej jasno i przytulnie dzięki długim i wąskim oknom wzdłuż burt. Pomiędzy kambuzem i kabiną znajduje się łazienka, do której można wejść z obu pomieszczeń. Po prawej stronie kambuza wygospodarowane zostało miejsce na niewielką kabinę z kojami piętrowymi i szafką ubraniową.

W tylnej części pod pokładem kokpitu centralnego jest kapsła silnikowa z dużym kojem w poprzek

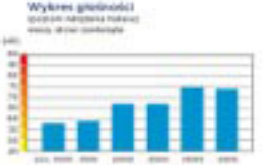
Tył widok z tyłu pokładu obrazuje wielką powierzchnię wyposażeniową jachtu

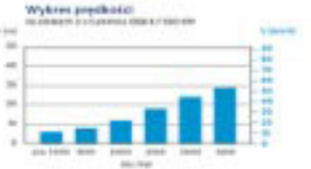
W pozycji stojącej prowadzenie jachtu nie sprawia żadnych problemów, mamy świetną widoczność zarówno do przodu, jak i na boki oraz do tyłu. Gorzej jest w pozycji siedzącej i można z niej skorzystać chyba tylko w przypadku dłuższego płynięcia jednym kursem.

Kokpit i salonu po rozłożeniu stołu są bardzo rozległe, dzięki takiej wizji i wielkim zatokowym polsku przechodzi wygodna dla wszystkich przestrzenia pomiędzy przez całą jachtu. W rozwiązaniu jest jasno i wielu są bardzo wygodne i zapewniono jest doskonała wentylacja dzięki otwartym luksom i oknom.

Śpiąc w salonie/kojach na bardzo wygodnym sofa/łóżku trzeba mieć przynajmniej wzrost poniżej 1,80 m, inaczej stopy wystawiają się poza oparcie.

W kabinie armatorskiej nad całym łóżkiem mamy otwarty i wysunięty luk, ale w jej przedniej części zapewniono jest pełna wysokość stania.





jachtu, liczymy zaiffaniki wejściem do kajutnik z osobną kabiną prysznicową. Maksymalnie jest tu o kolejne dwa stopnie. Wokół kotka z prawej strony prowadzi do kabiny połączone z dużą tzw. wysokością dawie około 200 cm, ale trzeba trochę uważać, aby nie uderzyć głową o wystające z sufitu część mahoniową podnoga kopuły głównego.

Wszystkie wnętrza kabin zostały zaprojektowane z dużym smakiem, wygodnie i nowocześnie, z użyciem elementów tapicerki w jasnych odcieniach i kontrastujących z tym ciemnym drewnem, zachowując tam samy styl co na głównym pokładzie. Pomysłowo w zapewnieniu pływającym jak najwięcej kotły stałe, schowków i bagażników, które pod nogły nie pod ale także na bocznym jachcie. Nawet pod schodkami zejściowe wykorzystano przestrzeń na schowanie urządzeń wodoszczelnych tzw. odkurzacz.

Testujemy

W czasie testu na jachcie przebywało dziewięć osób, mieliśmy pół zbiornika paliwa (około 2500 litrów) wody. Wielkość pomarańczowo nakłóbiony przy zamkniętych drzwiach kabiny głównego. Duży i wielki jacht nagle, nie nudny tak dynamicznie jak mała motorówka, ale do ciągu uruchomiłyśmy wszystkie szybko i podchodzeniem do tego około 9 s. Dwa potężne 6 cylindrowe silniki pobierają trochę czasu, aby wziąć na maksymalne obroty, wydając z sobie bardzo dyscyplinujące odgłosy w trakcie dynamicznego ruszania z miejsca. W pewnym momencie jednak co jak się wyczaiłe wyczuć prędkość kurs nie już po chwili jacht osiąga szybkość. Wzgórza. Nieźle dodał, że utrzymuje je nawet przy 15 – 16 w. Miłe zaskoczenie przekonywało nas omdłość wzrosła około 20 w i wtedy dyki najgłośniej w kajutce (74 dB), choć ciągle jeszcze bardzo komfortowo. Rozpędzenie się do owych 29 w zajęło nam niecałe 27 s. Płynąc jednak z szybkością podróżną około 22 – 23 w i przy mniej więcej 2700 obr./min, poziom hałasu spadał poniżej 70 dB.

Wrażenia z prowadzenia jachtu są generalnie bardzo pozytywne, a wyjaśnienie go dodatkowo w zapałek powiedzieć wtedy manewrowość w marina. Niedaty, jak już wcześniej wspomniałem, kłopoty dostarczyło dla przykładu w dobrzyjnych układzie stanowania, które w połączeniu z małym kołem sterowym zmuszało jachta do szybkiego „wejścia kołkami" w przypadku pełnych skrętów i ostrych manewrów. W części dotyczą przeszkodzenie jachtu na sprawne bardzo pełnych terminów, mamy świetne wyłączenie do procedur, jak na bocznicy do tyłu. Dziwne jest w pozycji siedzącej i trzeba z nią zastosować chyba tylko w przypadku dłuższego płynięcia jednym kursem.

Dzięki temu jachtowi, który będzie zdecydowanie wyróżniał się w każdym otoczeniu nautycznym!

Austin Parker 48 Sundeck
DANE TECHNICZNE

KADŁUB	
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA KADŁUBA	15,00 m
SZEROKOŚĆ CAŁKOWITA	4,80 m
ZANURZENIE	1,27 m
MASA	16,5 t
LICZBA KABIN CZŁOWIEKA	3
MAKS. MOC SILNIKA	2 x 1 000 HP(2 x 735 kW)
ZBIORNIK PALIWA	1000 l
ZBIORNIK WODY	400 l
ZBIORNIK NA MATERIAŁY	140 l
KATEGORIA PROJEKTOWA	A/B CE
PROJEKTANT	Pininfarina Sinoué
PRODUCENT	Austin Parker
JACHT DO NAJMU WYCHOWANIA	
2 X CUMMING 600KS	
WYSOKOŚĆ PRZY 2 NAJDŁUŻSZYM TURBOSOŁADOWANY COMMERSIAL	
POJEMNOŚĆ SIKOŚNA	5000 l/h
MASA SUCHA	1000 kg
POC NAMYTNIUM	500 HP / 800 kW
MAKSYMALNE OBROTY	1800 obr./min
MAKS. MOMENT OBROTOWY	1000 Nm
LICZBA CYLINDRÓW	4
CENA KOŃCOWA	od 900 tys. euro (plus VAT)
WIĘCEJ	www.austinparker.it, www.ferretti.it

Podsumowanie

Nadzwyczajny ten jacht gentlemanem w każdym calu. Wzorzystego się tak od wejścia, to miłe nazwy, poprzez kratowany, klasyczny okrągłe kadłuba, na eleganckim komfortowym wnętrzu, urządzonym z dużym wyczuciem stylu i tzw. dyskretnej elegancji kabiny w połączeniu i manewrowaniu, po korzystnych pierwszych błędów w wyposażeniu technicznym (układ sterowania, które czeka wyłączyć drzwiom w kabinie ceda prostych prototypowych jednostek, zadowoli każdego kto ma dla którego solidny wygląd, bezpieczeństwo i wygodę na pokładzie są najważniejszymi elementami, decydującymi o wyborze wymarzonego jachtu.

Dzięki temu jachtowi, który będzie zdecydowanie wyróżniał się w każdym otoczeniu nautycznym!

Ocena jachtu

TO NAM SIĘ PODOBAŁO
- stylowe i zgrabne sylwetka
- urządzenie ze smakiem wnętrza
- wygoda i komfort
- wspaniałe wyposażenie

TO BYŁY ZWIDZIŁ
- trzeba dłonie przestawiać układy sterowania

SKALA TESTOWA
Grupa Testowa „Żagli" w składzie: Mariusz Ferfuki oraz 8 przedstawicieli stacji. Pomiary prędkości przeprowadziliśmy na urządzeniu Velocitek SpeedPuck, a głośności za pomocą miernika Voltcraft. Do testów użyto nas firma **Daily Yachts**.