

# ŻWAWY BRYTYJCZYK

HUNTON XRS 37



**Czy znasz brytyjską markę łodzi Hunton?** Pewnie niewielu naszych czytelników o niej słyszało, a jeszcze mniej zna. Przyznam się, że też nic wcześniej o niej nie wiedziałem. Okazuje się, że istnieje, jest znana, słynie z wysokiej jakości łodzi i nadszedł czas, by się z nią bliżej zapoznać.



Włodek Kluczyński



Jachty z tej stoczni są  
legendarne w świecie  
ścigantów

### SYLWETKA

Hunton XRS 37 to bardzo smukła, niska i dość klasyczna w wyglądzie łódź do szybkiej żeglugi. A jak szybkiej, niebawem się okaże. W testowanej jednostce pod podnoszoną siłownikiem kłapą zamontowano dwa silniki Volvo Penta D6 o mocy 370 KM każdy. Dno tego stosunkowo wąskiego i długiego jachtu ma bardzo głębokie V, dwa cięte poprzeczne redany na dnie i cztery redany podłużne. Dziób zwiesza się mocnym podcięciem ponad powierzchnią wody. W widoku od rufy widać niską, ale stromo wysklepioną kabinę, obramowaną po burcie wąskimi, szczątkowymi, wyłożonymi teakiem półpokładami. Są one chronione niemal niewidocznym, niskim relingiem schodzącym na dziobie do zera. To ten rodzaj łodzi, na których aby przycumować dziób, lepiej się nań przemieścić i zrobić to w przysiadzie lub jeszcze lepiej na kolanach. Także rufa wielkimi wlotami powietrza potwierdza, że nie jest to łódź do spacerów. Natomiast głęboki kokpit zapewnia już pełne bezpieczeństwo nawet przy lotach na fali. To dość wyraźne wysklepienie kabiny przechodzi w bardzo mocno pochyloną owiewkę, dalej jest kokpit sięgający dużej komory silników na rufie.

PIERWSZY RZUT OKIEM  
WYSTARCZA, BY OCENIĆ,  
ŻE MAMY DO CZYNNIENIA  
Z JACHTEM SPORTOWYM.  
DRUGI I TRZECI RZUT  
TYLKO W TYM UTWIERDZA.  
A OSIĄGI POZBAWIAJĄ  
RESZTEK WĄTPLIWOŚCI

### NA POKŁADZIE

Środkiem, wąskim, pokrytym teakiem przejściem między materacami, wchodzi na platformę rufową, a z niej na pokład Huntona XRS 37. Mój wzrok z miejsca trafia na bardzo efektowną, rozbudowaną konsolę, wypelzającą bokiem aż nad zejściówkę. Panuje tu zdecydowanie styl techno. Tło i podstawę wskaźników oraz przełączników stanowi lśniący perforowany stal, w której są oprawione chromowane pierścienie wskaźników zegarowych. To wszystko jest zatopione w ciemnoszarej laminowanej obudowie. W takim samym stylu zaprojektowano kierownicę i manetkę Volvo Penta. To się może podobać. Efektu nie psuje nawet plastikowa obudowa dotykowego plotera Garmin 5008 z pozycjonowaniem GPS.

Firmę Hunton Powerboats założył w 1979 roku Jeff Hunton, znany i utytułowany zawodnik w wyścigach motorowodnych. Pierwsze łodzie były budowane w dawnym kurniku. Brzmi znajomo? Niejedna z naszych stoczni jachtowych tak zaczynała. W latach 80. firma z powodzeniem konstruowała odnoszące sukcesy łodzie sportowe. Teraz zajmuje się produkcją luksusowych sportowych cruiserów. Dostałem zaproszenie na pływanie jednym z nich.

Najważniejsze wskaźniki umieszczono po obu stronach plotera: po lewej – duże, okrągłe wskaźniki obrotomierzy dla każdego z silników oraz wskaźnik prędkości łodzi; po prawej – mniejsze wskaźniki z wychyleniem steru, stopniem zatankowania zbiornika paliwa oraz uniesienia każdego z napędów. Mniej ważne



wskaźniki zegarowe znajdują się nad zejściówką (po dwa wskaźniki: ładowania akumulatorów, temperatury płynu chłodzącego dla każdego z silników oraz ciśnienia oleju w silnikach).

Czarne koło kierownicy jest ozdobione chromem wewnętrznych szprosów zbiegających się w mniejszym centralnym metalizowanym kręgu. Świetnie tu pasuje lśniąca stal, dedykowana manetka Volvo Penta, umieszczona na lekkim podwyższeniu przy nadburciu. Niżej są joystick dziobowego steru strumieniowego i starter silników, repetytor radia Sony, a także gruszka radia VHF. W kokpicie znajdziesz solidne, wysokie, obszyte skórą sportowe fotele. Wchodząc więc na pokład, z miejsca wiesz, z jakiego typu jednostką masz do czynienia. Do sterowania na stojąco fotele mają siedziska zwieszane w dół, a na tego typu łodzi nawet na niewielkiej fali można sterować tylko tak (łatwo wzbija się w powietrze i z impetem opada, wymuszając amortyzowanie nogami). Ponieważ oparcie zachodzi mocno na boki, to przy opuszczonej poduszce sternik i załogant mogą mocno zaprzeć się w fotelu, zachowując bezpieczną, stabilną pozycję i kontrolę nad jachtem. Załogant ma ponadto przed sobą i z boku solidne stalowe relingi do trzymania się. Przy sterowaniu na stojąco patrzy się ponad owiewką. Ploter i wskaźniki są umieszczone ponad kierownicą, co zapewnia niczym niezamocną kontrolę wzrokową.

#### W KABINIE

Wejście do kabiny chroni kłapa przesuwana w bok pod konsolę. Wnętrze jest zrobione skromnie, na sportowo, ale z doskonałych materiałów. Ładnie profilowane kanapy i koję dziobową pokryto skórą, na podłodze leżą wełniane dywany, a ściany i sufit wyłożono kosztowną ałcantarą. Generalnie jest jednak dość ascetycznie. To rodzaj zabudowy charakterystyczny dla marek szybkich łodzi, takich jak Baja, Performance czy inne ze sportowych cruiserów. Poza tym dość schematyczny. Naprzeciw wejścia w głębi jest widoczna koka dziobowa, nieco wydzielona dzięki półściankom za stalowymi wspornikami pokładu. Wcześniej, przy wejściu, po lewej burcie znajduje się część kuchenna z szafkami, lodówką i ze zmywakiem wpuszczonym w blat zrobiony z niebieskiego corianu, zaś po prawej – skromniutka łazienka z WC i umywalką.

**WIELKĄ RADOŚĆ  
I SATYSFAKCJĘ  
SPRAWIA ŚMIGANIE  
TYM JACHEM.  
IDEALNE PRZEŁOŻENIE  
NA KIEROWNICY  
I OSTRY KADŁUB  
ROBIĄ SWOJE**

#### WYNIKI TESTU

Obr./min	Prędkość, w.	Prędkość, km/h
600	3	5,56
650	5,2	9,63
950	7,5	13,89
1000	8,1	15
1500	10,8	20
2000	20	37,04
2500	33	61,12
3000	36	66,67
3300	43	79,64

#### ARKANA TESTU

Silniki 2x Volvo D6 diesel po 370 KM.  
Na pokładzie 5 osób. ¼ zbiornika paliwa.  
Prędkość maksymalna osiągnięta  
bez trymowania. Czas wejścia w ślizg – 4,54 s.

z możliwością brania prysznica. Nieco głębiej po obu burtach zaprojektowano kanapy w stylu bocznych koi w jachtach żaglowych.

W kambuzie, łazience i na rufie jest dostępna zimna i ciepła woda. Oświetlenie dzienne zapewniają niewielkie owalne bulaje w burcie, ukryte od wewnątrz za szerokimi listwowymi żaluzjami, natomiast oświetlenie wieczorne dają klasyczne halogenowe lampki w suficie. Żadnych fajerwerków, prostota. Sterowanie rozdziałem energii elektrycznej jest zamknięte w szafce umieszczonej na ścianie toalety.



Wyposażenie tego wnętrza sprawia wrażenie bardzo mocno związanego z burtami.

#### PRÓBY

Przypatruję się obsłudze steru. Steruje pan Martin, który mi prezentuje łódź. Na podejściu do portu trzyma 1100 obr./min, a prędkość wynosi 8,2 węzła. Po chwili nieco zwalniamy i jest 950 obrotów i 7,5 węzła. Z jakiegoś powodu nie można ustawić cyfrowo podawanych obrotów. To jest bolączka wielu stoczní, że nowa łódź nie ma skalibrowanych wskazań cyfrowych. Szkoda.

Nasze próby są połączone z testowaniem bardzo interesującego RIB-a tej samej firmy. Krążymy więc dookoła niego, robiąc zdjęcia. Prędkość około 4 węzłów. Wykorzystując ten czas, schodzę do kabiny, by tam zmierzyć głośność. Słychać jednak przede wszystkim głośny chłupot wody pod dziobem. Nie ma sensu tego mierzyć. Rezygnuję. Przygotowuję sobie pozostałe przyrządy testowe. Gdy sesja zdjęciowa się kończy, zasiadam, albo raczej staję, w fotelu za sterami (takie fotele kiedyś poznałem na Bai). Unoszę na chwilę siedzisko, by usiąść. No tak, jest to pozycja do dłuższej cruisingowej jazdy po gładkim morzu, patrzy się

wtedy przez plastikową szybę. Przy spokojnej jeździe, rozmowie z pasażerem – tak, ale teraz zdecydowanie wolę pozycję stojącą.

Startuję ostro i od razu wchodzę w łagodne skręty. Zauważam, że jest tu świetne sportowe przełożenie w kierownicy! Bardzo piękne wrażenia z jazdy! Super! Dzięki temu, że jestem zespólny z fotelami, pochylam się tak, jak to robi łódź, i wcinam się mocno w skręt.

Pędzę teraz przed siebie, lekko wychylając na boki kierownicę. Jest fantastycznie. Łodzią o tak wspólnie dobranym przełożeniu na kierownicy dawno nie sterowałem. Płynę z prędkością 38 węzłów, to duża przyjemność. Manewruje się świetnie. Na fali lekko podrzuca, ale czuć jest pod nami ostre V, które ładnie tní wodę, nie tłucze. Ostrzejsze skręty przekonują, że nie może być innych foteli, bo ten szybki i smukły jacht trzyma się doskonale skrętu, nic nie odpuszczając, i siły odśrodkowe są tu chwilkami solidne. Struga powietrza odrzucona owiewką idzie ponad nami, lekko tylko muskając czubek głowy. Tak więc pęd powietrza nie ma szansy wycisnąć łez z oczu, jakkolwiek jest to duża prędkość. Umówmy się – wędrowanie z prędkością 35-39 węzłów po wodzie morskiej to sporo.

# ARMATOR YACHTS POLSKA

**SALON SPRZEDAŻY  
WARSZAWA: GRÓJEC,  
Podole 9,  
tel. +48 48 661 26 01,  
728 351 219, 606 912 321**

**SALON SPRZEDAŻY  
MIKOŁAJKI: SŁONECZNY PORT,  
ul. Mirągowska 20,  
tel. +48 606 912 321,  
604 221 292**

JACHTY MOTOROWE BAVARIA



JACHTY I ŁÓDZIE MOTOROWE CAMPION



JACHTY ŻAGLOWE BAVARIA



JACHTY I ŁÓDZIE MOTOROWE CAMPION





fot. Daniel Walas

## DANE TECHNICZNE

<b>Rok produkcji</b>	2010
<b>Długość całkowita</b>	11,35 m / 37'3"
<b>Szerokość</b>	2,59 m / 8'6"
<b>Zanurzenie</b>	1,0 m / 3'3"
<b>Wyporność</b>	5 t
<b>Zbiorniki paliwa</b>	708 l
<b>Zbiorniki wody</b>	90 l
<b>Liczba koi</b>	4
<b>Opcje silników</b>	2x430 KM MerCruiser 8.3 MAG H.O. benzyna 2x525 HP MerCruiser 525 EFI benzyna 2x370 HP Volvo D6 DPR diesel
<b>Napędy</b>	typu Z
<b>Prędkość maks.</b>	55–70 w. / 101,86–129,54 km/h
<b>Zasięg maks.</b>	250 Mm / 463 km
<b>Cena od</b>	150 000 GBP

osiągnęliśmy, oczywiście z trymowaniem napędów. Mamy przy prędkości maksymalnej lekkie kaczkanie. Ponieważ pokonujemy lekką, miarową falę na zatoce, to ona może być powodem. Hunton XRS 37 ma dość długi i wąski kadłub, co nie sprzyja takiemu zachowaniu. Podczas pokonywania stromej fali kilwate-rowej chwilami mam wrażenie, że się odrywamy kadłubem całkowicie od wody. Słyszę wtedy mimo optycznie zwartej zabudowy pewne przydźwięki wskazujące na luz w jej elementach. To były pomiary pod wiatr. Teraz odwracam się w stronę brzo-gu i startujemy z wiatrem. Nie udaje się jednak osiągnąć prędkości 49 węzłów – jest 48,8. Może charakter fali się zmienił na niekorzyść. Czasem tak się dzieje. To i tak bardzo szybka łódź. Przy tej prędkości zużywa total 130 litrów paliwa.

Nasz gospodarz, pan Martin, martwi się uzyskanym wynikiem i usprawiedliwia, że łódź ma nieco zarośnięte dno (obe-całem, że to napiszę). Faktycznie, gdy potem spojrzałem na dane fabryczne, to brakuje ponad 5 węzłów. Wiadomo jednak, że takie dane są podawane na podstawie prób osiągniętych w idealnych warunkach. Najczęściej. Bo jednej z marek grupy Ferretti mimo różnych warunków pogodowych zdarzały się wyłącznie niedo-szacowania uzyskiwanych prędkości.

Jest nas 5 osób i mamy  $\frac{3}{4}$  zbiornika paliwa. Pytam, jaką prędkość Martin rekomenduje jako ekonomiczną. Odpowiada, że 35 węzłów z konsumpcją 60 litrów paliwa total. I 2500 obrótów. Minimalna prędkość utrzymania ślizgu to 17 węzłów i 1750 obr./min.

## PODSUMOWANIE

Zawracamy po próbach w stronę portu. Płynę wolno i w myślach podsumowuję test. Doceniam osiągi łodzi, pomimo że nie osiągnęliśmy dzisiaj deklarowanej prędkości maksymalnej. Bardzo podobają mi się sylwetka łodzi, a także konsola sternika i konstrukcja foteli.

Zaniepokoiły mnie jednak przydźwięki wydawane przez zabudowę przy spadku z fali, w tej łodzi nie powinny być słyszalne. I ta kalibracja wskazań cyfrowych czy też raczej jej brak... •

Zwalniam, pora na przeprowadzenie pomiarów. Najpierw wykonuję próby startu do ślizgu. Ustalam prędkość minimalną 5,1 węzła. Startujemy. 4,58 s i jesteśmy w ślizgu. Nieźle. Czuję zresztą siłę wciskającą mnie w oparcie tej wcale niemałej łodzi. Sprawdzam jeszcze czas osiągnięcia 10 i 20 węzłów. Start. Silniki są dobrze wyciszone, więc nie mogę powiedzieć, że teraz rozlega się ich ryk. Dźwięk jest dość umiarkowany. Dziesięć węzłów osiągam w 7,26 s?! Coś tu nie gra z czasem wejścia w ślizg. Tak, błąd pomiaru. Jeszcze raz – 4,54 s. OK, to właściwy pomiar. Teraz maksymalna. 3600 obrotów i 49,2 węzła. Dość łatwo ją

# 49 w.

z taką najwyższą prędkością udało się polecieć



## NASZYM ZDANIEM



### TO MI SIĘ PODOBA:

- Osiągi
- Sylwetka
- Konsola
- Konstrukcja foteli



### TO MI SIĘ MNIEJ PODOBA:

- Słaby montaż zabudowy wewnętrznej