

JAK ŁÓDKĘ POWINIENEM/POWINNAM KUPIĆ?

Poradnik zakupu używanego Korsarza

Poradnik ten jest napisany dla ludzi, którzy muszą liczyć się z pieniędzmi. Osobom, które nie mają takich problemów zalecamy zakup nowego Korsarza; z nową łódką nie będziecie mieli żadnych problemów przez wiele, wiele lat.

Na początek powinniśmy sobie zadać pytanie: do jakich celów będziemy nasz nowy nabytek używać?

Chcemy:• Tylko i wyłącznie popływać rekreacyjnie po jeziorze – znajdziecie na rynku wiele łódek otwartopokładowych, na przykład Pirat lub Omega turystyczna.

- Popływać rekreacyjnie i sportowo – Korsarz jest tu idealnym rozwiązaniem.
- Pływać regatowo, czuć adrenalinę, a po zejściu z wody spędzić miło czas przy dźwiękach gitary – w tym wypadku Korsarz nie ma sobie równych.

Decydując się na Korsarza z lat 60-tych, możemy liczyć, na to, że jest w stanie konkurować z najnowszymi konstrukcjami. Duże znaczenie ma tutaj stan w jakim łódka się znajduje, rocznik jest raczej sprawą drugorzędną. Oczywiście musimy sobie zdawać sprawę, że im młodsza łódka, tym sprawniejsze wyposażenie techniczne. Z uwagi na bardzo dobre wykonanie, Korsarz jest łódką długowieczną. Nieprzeciętny popyt na Korsarza powoduje, że łódki te utrzymują wysokie ceny na rynku wtórnym (cena nowego Korsarza z przyczepą i żaglami to około 35 tys. Euro). Najtańszą, a zarazem najbardziej ryzykowną alternatywą są łódki budowane z laminatu, mające podwójne dno na całej długości kokpitu, zamknięte pokłady i otwartą rufę. Łódki te były budowane głównie przez stoczníę Mader, ale także stoczníę Andig i inne w latach 1960-1980. Ich największym problemem jest słabe usztywnienie kadłuba, czego częstym rezultatem jest miękkie dno i brak możliwości odpowiedniego napięcia want. Mimo to kadłuby tego rodzaju są w stanie walczyć o dobre wyniki w regatach, jednak nie do końca o czołowe miejsca. Ceny kształtują się między 600, a 1500 Euro w komplecie z przyczepą.



Korsarz z 1967 roku - stocznia Mader



Korsarz z 1968 roku - stocznia Andig

Następną alternatywą są kadłuby budowane z laminatu epoksydowego w systemie zwanym „sandwich.” Łódki te były produkowane w latach 1967-1982. W większości mają one podwójne dno do połowy kokpitu (od dziobu do końca skrzynki mieczowej), które służy jako komora wypornościowa. Można je kupić zarówno z pokładem drewnianym jak i laminowanym. Wielką zaletą tego rodzaju kadłuba jest duża wytrzymałość oraz (biorąc pod uwagę lata w których były produkowane) zastosowanie bardzo nowoczesnych materiałów. Ceny kształtują się między 1000, a 2500 € za komplet.



Korsarz z 1973 roku - stocznia Mader



Korsarz z 1979 roku - stocznia Mader



Korsarz z 1980 roku - stocznia Mader

Nadszedł czas na prezentację kadłuba od którego wszystko się zaczęło, czyli Korsarz zbudowany w całości z obłogów drewnianych. Łódki te mają wielu zwolenników, nie tylko ze względu na ich piękny wygląd i mistrzowskie rzemieślnicze wykonanie. Zaletą drewnianych Korsarzy jest ich sztywność. Jeżeli trafimy na dobrze utrzymany egzemplarz i o niego zadamy, to mamy wielkie szanse na dobre wyniki i wiele przyjemności z pływania. Drewniane Korsarze były produkowane przez różne stocznie jachtowe w latach 1958-1990, ale najczęściej spotykane są łódki wyprodukowane przez stocznie Mader i Obermaier. Można je spotkać z podwójnym dnem

od dziobu do końca skrzynki mieczowej lub w całości z dnem pojedynczym. Właśnie te drugie egzemplarze cieszą się powodzeniem ze względu na dużą ilość miejsca w kokpicie, ich wadą jest utrudniony odpływ wody po wywrotce. Zakup drewnianego Korsarza można polecić ze względu na jego piękno i dobre osiągnięcia regatowe. Musimy jednak pamiętać, że drewno wymaga intensywnej pielęgnacji. Ceny kształtują się między 1000, a 4500 Euro w zależności od stanu.

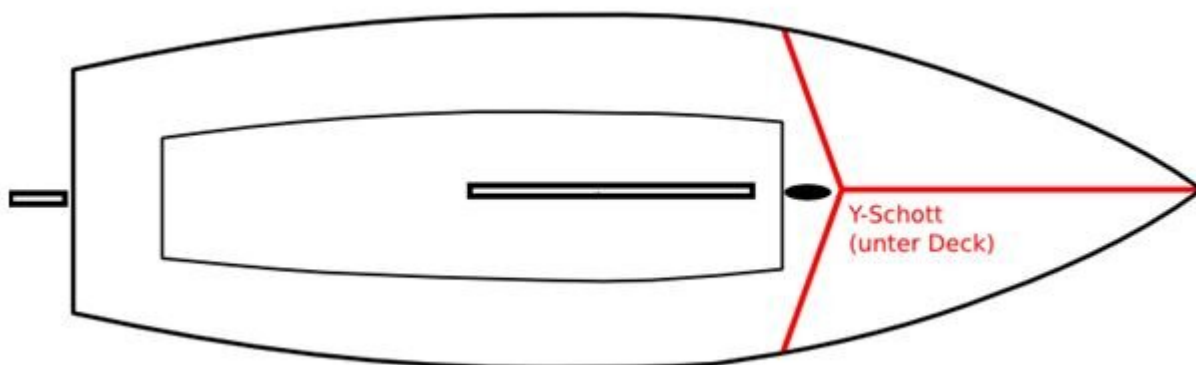


Korsarz ze stoczni Mader z 1980 roku



Stocznia Obermaier z 1980r. Stocznia Vötterl z 1987r.

Jeżeli dysponujemy trochę większą gotówką i mamy większe ambicje regatowe, to powinniśmy rozetrzeć się za Korsarzem wyposażonym w tzw. Y-szot. Łódki z Y-szotem są z reguły sztywniejsze i o wiele lepiej znoszą większe napięcia want. Napięcia te są nam potrzebne do szybkiego pływania przy silnych wiatrach. Tego rodzaju kadłuby zaczęły się pojawiać w 1980 i były produkowane do około 2000. Są wykonane z różnych materiałów: drewno, laminaty epoksydowe w systemie sandwich oraz laminaty z drewnianym pokładem. Mamy także do wyboru trzy rodzaje zabudowy kokpitu: podwójne dno na całej długości, w 1/2 lub 3/8. Ceny kształtują się między 2500, a 9000 Euro.



Korsarz z Y-szotem



Korsarz - Mader 1/2 podwójna podłoga z 1980 roku



Korsarz Mader podwójna podłoga na całej długości, rok prod.1990



Korsarz-Mader podłoga 3/8, 1987r. Korsarz-Hein podwójna podłoga na całej długości 1990r.

Podsumowując rodzaje łódek w kategoriach cenowych osiągalnych dla każdego żeglarza, należy stwierdzić, że wszystkie z wymienionych rodzajów są godne polecenia, co potwierdzają wyniki uzyskane przez załogi w ostatnich sezonach. Najstarszy Korsarz ścigający się na krajowych akwenach to Mader z 1962 roku, a najmłodszy to także Mader z 2010 roku. Łódki wyprodukowane po 2000 roku są wyceniane na ponad 10 tys. Euro.



Korsarz stocznia Hein z 2014



Mader z 2002

DODATKOWE KRYTERIA ZAKUPU

Drewno czy laminat?

Można śmiało powiedzieć, że jest to pytanie ideologiczne. Drewniane łódki to dużo pracy i z całą pewnością wyższe koszty utrzymania. Istnieją jednak żeglarze, dla których drewno to nie tylko przyjemność z pływania, ale przede wszystkim wielka radość dla oka. Dobrze utrzymane drewniaki zawsze przyciągają wzrok i nikt nie przejdzie obok nich obojętnie. Dobrym kompromisem jest kadłub z laminatu poliestrowego-epoksydowego połączony z drewnianym pokładem, w dwóch słowach: przyjemne z pożytecznym.

Kokpit

Przed wszystkim żeglarze wysokiego wzrostu cenią sobie w łódkach regatowych dużo miejsca, dlatego im głębszy kokpit, tym więcej miejsca i możliwości swobodnego ruchu. Do wyboru mamy następujące kokpity:

Kokpit głęboki na całej długości (spotykany przeważnie w łódkach drewnianych)

Zalety:

- Maksymalna swoboda ruchu dla sternika i załoganta (oboje mogą wygodnie siedzieć na burcie, optymalna pozycja dla nóg)

Wady:

- Brak komór wypornościowych, konieczność stosowania worków powietrznych lub styropianu.
- Utrudniony odpływ wody po wywrotce

Kokpit głęboki w 3/8, podwójna podłoga (podwójna podłoga przebiegająca od dziobu do połowy skrzynki mieczowej, spotykany w łódkach produkowanych z laminatu w latach 80-tych i 90-tych)

Zalety:

- Dużo miejsca na nogi dla sternika i załoganta
- Na stałe wbudowana komora wypornościowa w przedniej części kadłuba

Wady:

- Skomplikowana zabudowa kadłuba w przedniej części kokpitu
- Konieczność montażu dodatkowych materiałów wypornościowych na rufie
- Konieczność obsługi pompek spustowych

Kokpit głęboki w 1/2, podwójna podłoga (podwójna podłoga przebiegająca od dziobu do końca skrzynki mieczowej)

Zalety:

- Sztynny, wytrzymały kadłub
- Dużo miejsca na nogi dla sternika
- Na stałe wbudowana komora wypornościowa w przedniej części kadłuba

Wady:

- Konieczność montażu dodatkowych materiałów wypornościowych na rufie
- Konieczność obsługi pompek spustowych

Podwójna podłoga na całej długości kokpitu (podwójna podłoga przebiegająca od dziobu do rufy)

Zalety:

- Woda samoczynnie odpływa z kokpitu
- Na stałe wbudowane komory wypornościowe

Wady:

- Mało miejsca na nogi
- Po wywrotce kadłub pływa bardzo wysoko na wodzie, łódka bardzo szybko robi tzw. grzyba

Typowe wady i problemy Korsarza

Korsarze produkowane przez stocznię Mader są wykonane z miękkiego laminatu w systemie sandwich, dlatego już przy lekkich kontaktach z pomostem lub inną łódką można zauważyć lekkie wgniecenia, które jednak nie mają większego wpływu na jakość pływania. Problem ten występuje w łódkach wyprodukowanych po 1984. Łódki z tej stoczni mają czasami problemy z nieszczelną skrzynią mieczową.

Korsarze produkowane przez stocznię Hein są mniej narażone na takie wgniecenia.

Największym problemem Korsarzy produkowanych w tej stoczni jest zbyt słaba podłoga w okolicy podstawy masztu. Zdarza się, że przy dużej fali maszt przebija podłogę. Dlatego warto przy zakupie tego rodzaju łódki od razu wzmocnić to miejsce lub zapytać sprzedającego czy usterka ta została już usunięta (w większości łódek usterka ta jest już naprawiona).