

 **test** JEANNEAU MERRY FISHER 605 MARLIN

Mali čarobnjak

ISPUNJAVA SNOVE





NAJMANJI PREDSTAVNIK RIBOLOVNE
OBITELJI OZNAKE MARLIN NEMA
KLIZNA BOČNA VRATA, ALI PO SVEMU
OSTALOM ZASLUŽUJE STATUS
ČAROBNA PRAKTIČNOSTI JER
NA TRUPU OD SAMO 5,5 METARA
ISPUNJAVA SNOVE VELIKOG DIJELA
JADRANSKIH RIBOLOVACA

TEKST I SNIMKE GORDAN JELAVIĆ

Jeanneau Merry Fisher 605 Marlin, puni je naziv najmanjeg ribolovnog aduta u obitelji poznatih francuskih glisera s kabinom. Prototip kojeg smo isprobali imao je i dodatak *Premiere* za oznaku paketa opreme, a to povećanje ionako kobasičastog naziva komplicira pisanje pa ćemo ga u nastavku samo zvati *Marlin*. Poput istoimene pučinske grabljivice iz obitelji igluna koja već od prvih centimetara svojega dvadesetogodišnjeg života ima karakterističan kljun, *Marlin* jasno pokazuje da je napravljen od istog genetskog materijala kao njegovi veći prethodnici (695, 795 i 895). Jedino što na prvi pogled nedostaje su bočna klizna vrata, posljednjih godina obavezan element svih modernih ribolovnih brodica.



Brzina od 27 čvorova zadovoljit će mnoge



Vrata se jednostavno zarolaju do stropa



I pramac ima radni prostor za ribolov



Sklopive klupe podižu funkcionalnost kokpita



U kokpit se može pristupiti s oba boka

Pojam praktičnost posebno dolazi do izražaja kad konstruktori imaju zadatak složiti brod dužine trupa svega 5,5 metara, a zahtjevi korisnika su uvijek prilično visoki. Za početak, odustalo se od kliznih skiperskih vrata jer je duž desnog boka napravljena vodilica za pomicanje timuna. Ne samo par centimetara za pronalaženje udobnijeg položaja već cijeli metar, i to sa svim instrumentima, kako bi se moglo upravljati stojeći u krmenom kokpitu. Za svakoga ribolovca sa štapom ili tunjom u rukama taj detalj zaista čini razliku.

Bez vrata

Inženjerski genijalno je što proces transformacije traje svega par sekunda; povuče se igla osigurača, zaokrene naslon skiperskog stolca da ne smeta i konzola se rastezne do kraja. Nismo isprobali, ali čini nam se da bi se to moglo izvesti čak i u plovidbi.

Vrata na ulasku u kabinu pri tome nimalo ne smetaju jer ih - nema. Kao što vidite na fotografijama, aluminijski okvir i staklo su zamijenjeni s prozirnrom tendom. Vrata se mogu naručiti, ali tko bi se zaista

želio odreći komfornog prolaska bez okvira koji smanjuje prohodnost? Ovakvo se tenda samo zarola do stropa dok se ne ukaže potreba za zatvaranjem patenta.

Nadgrade broda je asimetrično pomaknuto u lijevu stranu kako bi se s desne ostavio dovoljno širok prolaz (37-40 cm). Uz bok visok 85 cm tu se vrlo sigurno može prolaziti i po lošijim vremenskim uvjetima. Za odličnu ocjenu nedostaje samo krovni rukohvat, vjerojatno previd na prototipu iako ponekad proizvođači zbog uštede znaju ići i u takvu krajnost. Cijena kod ovakvih ulaznih modela je vrlo važna pa se prvenstveno sve nastoji izvesti u kontraštampi i smanjiti broj radnih sati. Neshvatljivo je i da centralni poklopac u kokpitu nema amortizer, no zbog toga cijena od 17,500 eura zvuči vrlo primamljivo. Naravno, na to treba dodati opremu jer je gola verzija zaista gola, zatim ide motor od najmanje 100 konja, te državi PDV, pa se sve zajedno može doći i do 40 tisuća eura.

No, za te novce dobijete minijaturno umjetničko djelo, puno inženjerskih detalja kakve ćete otkriti tek s prvim plovidbama.

Sklopive klupe u kokpitu već su dokazan trik za uštedu prostora, no malo je brodova napravljeno tako da mu se može jednako pristupiti s lijeve i desne strane. Podizne ograde s naslonom se lako zaokrenu i oslobode put do krmenih platformi, iznimno velikih i time atraktivnijih. Još nismo sreli nekoga da je poželio manje spojere. Ovakvo ima mjesta za kretanje oko motora, sklopive ljetve u razini i rukohvat. Podignuti motor očekivano zadire u kokpit i jednostavnu radnu plohu za pripremu ješke.

Uz ribolovni prostor na krmi, vrlo zanimljiv je i onaj na pramcu. Do tamo se može proći i lijevim bokom iako nije predviđen za prolazak. Ispod skandinavski nakošenog vjetrobranskog stakla je klupa za sjedenje s pogledom na konstrukciju sidrenog prostora s dvama stepenicama. Minimalistički skockan prostor s niskim rukohvatom je istovremeno i gazište i radni stol za pripremu ješke, čak i kada je na vrhu ugrađeno električno sidreno vitlo.

Unutrašnjost kabine je jednako asketski uređena, ali urednih glatkih površi-



Klizna konzola je odličan trik



Priručni ležaj dimenzija 170x115 cm

na i solidnih materijala presvlaka. Ispod preklopljene suskiperske sjedalice je umivaonik sa slavinom, a u podnožju je spremnik. Pramčani dio ispunjava ležaj dimenzija 170x115 cm s metrom visine iznad njega. U sredini je rupa od pola metra tako da djeca mogu slobodno stajati. Pod kokpitom je i prostor u koji se može postaviti kemijski toalet. Za ventilaciju su predviđena tri otvora, maleni iznad kreveta, bočno staklo uz skipera, te kvadratni na stropu s mehanizmom za otvaranje na kipu.

Testirani prototip je imao ugrađen *Garminov* ekran pa smo mogli očitati podatke o potrošnji. Plastični oslonci za noge dobro su došli za namještanje optimalnog položaja i svladavanje valova, na trenutke i viših od metra. Malo zbog valova, malo zbog trupa težeg od tone, stekli smo dojam da je *Marlin* izrazito trom. Dodajući gas brzina se neznatno podizala i tek blizu 4000 okretaja uspjeli smo izglisirati. Ugodno smo se iznenadili sa stabilnošću u tim uvjetima jer je prilično dobro svladavao uspone i padove na valovima. Što se brzina povećavala užitak je bio veći i *Ya-*

mahinih 115 konja se pokazalo dovoljno za najveću brzinu od 27 čvorova.

Idealan prvi brod

Navikli na veće motore pomislili smo kako bi možda bilo dobro staviti i jači motor, ali to po registru nije dopušteno. Neki gumenjaci s tim motorom postižu i 40 čvorova, ali treba uzeti u obzir da je *Marlin* s visokim nadgrađem prilično težak brod. Suočeni na testu s malo više mora bilo nam je drago da se u proizvodnji nije štedjelo na kilogramima i da je gabaritima usprkos uspješno zadržano nisko težište.

Iako je *Marlin* mališan njegova praktičnost i stabilnost su daleko iznad onoga što piše na papiru. Ribolovci će ga obožavati zbog jednostavnog koncepta i jer će moći krstariti uz potrošnju od 1,2 litre goriva po milji. Brodograditelji su ga cjenovno postavili nisko kako bi u svijet nautike privukli nove ljude, a jednom kada se zažele malo više prostora ili brzine u njihovom izlogu će moći odabrati što im duša poželi.

OSOBN KARTA



Dužina preko svega	6,40 m
Dužina trupa	5,51 m
Najveća širina	2,45 m
Gaz	0,46 m
Težina bez motora	1027 kg
Spremnik goriva	100 l
Snaga motora	115 KS
Kategorija	C/6 osoba
Proizvođač	Jeanneau, Poljska
Zastupnik	Euromarine, Zagreb
Cijena bez motora i PDV-a	17.500 eura



Desni prolaz ima širinu od 37 do 40 cm

OKRETAJI, BRZINA I POTROŠNJA

1000	2,4	1,8
1500	4,3	3,0
2000	5,3	4,5
2500	6,3	7,0
3000	6,9	9,8
3500	8,4	13,4
4000	11,6	17,0
4500	16,2	19,5
5000	20	23
5500	23	29
6000	27	39



KONAČNA OCJENA



JEDNOSTAVNOST DIZAJNA
IZVLAČIVI TIMUN
RIBOLOVNI PROSTOR



OSNOVNA OPREMA
KROVNI RUKOHVAT