

Novi koncept po francuski

NC11, iako nastao na trupu modela Leader 10, kako mu i samo ime kaže predstavlja jedan potpuno novi koncept koji su zamislili inženjeri velikog francuskog škvera, a cilj im je bio stvoriti apartman na moru

napisao i snimio Vedran Rožić

Veliki francuski škver Jeanneau ni u recesiji nije stao s predstavljanjem novih modela, dapače, kao da je otprije dvije godine s početkom gospodarskog pada još ubrzao taj tempo. Posebno se to odnosi na sektor motornih plovila gdje ima brojne modele u nekoliko segmenata, a brzina izbacivanja noviteta na tržište u prosjeku je nevjerovatna te gotovo da iznosi jedan model svaki mjesec! Jeanneauovi su inženjeri uvijek bili inovativni i smjeli te su često predstavljali modele koji su se slobodno mogli nazvati predvodnicima neke nove klase ili segmenta.

Jedan od takvih modela jest i NC11, koji je, iako je svjetsku premijeru imao još u siječnju prošle godine na sajmu u Düsseldorfu, za testiranje bio dostupan tek krajem godine, pa sam iskoristio priliku i isprobao ga tijekom studenog neposredno nakon sajma u Barceloni. Tamo mi je Merry de la Poeze, direktor sektora motornih plovila, pojasnio da su tim modelom praktički željeli stvoriti apartman na moru. Ne može se baš reći da je to revolucionaran model za ukupno nautičko tržište, ali svakako jest za Jeanneau. Naime samo ime NC11 govori o novoj filozofiji škvera te znači "New Concept" (novi koncept), dok je 11 oznaka dužine preko svega u metrima (iako točnije ona iznosi 10,85 m).

NC11 u principu slijedi koncept koji su prvi prije dosta godina prigrlili skandinavski škverovi, a riječ je o plovilu sa zatvorenom kormilarnicom i hardtopom, kakvog do sada Jeanneau nije imao u toj dužinskoj klasi, s bočnim prolazima različite širine te jednim bočnim kliznim vratima uz širi prolaz, u ovom slučaju lijevi. Iako se čini pomalo neobičnim da je širi prolaz s lijeve strane a ne s desne, na toj je strani i upravljačko mjesto (što je također manje često na plovilima) te klizna vrata pa će bočno pristajanje trebati obavljati prilazeći obali upravo tom stranom.

NC11 nastao je na trupu modela Leader 10 što se primjećuje po jednakoj dugačkoj liniji prozora na obje strane trupa kroz koje se u svakom trenutku i na svakom mjestu u potpalublju vidi more. Kao i kod Leadera 10 pogon je putem krmelih Z-nogu, no dizajn nadgrađa koji potpisuje Vittorio Garroni potpuno je drugačiji. Prevlađavaju jednostavne i ravne, ali moderne linije koje jasno određuju cjeline poput kokpita, kabine i pramčane palube. Odmah je vidljivo da to nije tipično sportsko plovilo već obiteljski krstaš na kojemu se posebno ističe prostrano nadgrađe ostakljeno velikim prozorima koji salon pretvaraju u dnevnu sobu na moru. Također je značajno napomenuti da je razina poda na platformi, u





Unutrašnjost svojim rasporedom i uređenjem nije toliko neobična poput vanjštine, a osim prostranog i odlično osvijetljenog salona sadrži dvije kabine te kupaonicu s odvojenom tuš-kabinom

Jeanneau NC11

Dužina preko svega	10,85 m
Dužina trupa	10,55 m
Širina	3,73 m
Gaz	0,90 m
Istisnina	5900 kg
Spremnik goriva	700 l
Spremnik vode	250 l
Motori	2 x Volvo Penta D3-200 KS
Osnovna cijena	192.100 eura

Škver: Le chantier naval Jeanneau, BP 529, 85 505 Les Herbiers, Francuska; tel.: +33 251 642 020, www.jeanneau.com

Zastupnik: Euromarine, Radnička 32, 10 000 Zagreb, Hrvatska; tel.: +385 1 5552 200, e-mail: info@euromarine.hr, www.euromarine.hr

kokpitu i salonu jednaka pa se otvaranjem četverostrukih vrata ovi prostori spajaju u jednu cjelinu što ujedno pojednostavljuje kretanje plovilom i čini ga sigurnijim.

Osim već spomenutog šireg lijevog bočnog prolaza, ovaj Jeanneau obiluje i drugim inovativnim i praktičnim rješenjima kao što su pomična krmena klupa u kokpitu koja prema potrebi oslobađa više mjesta na platformi ili u kokpitu, zatim preklopna skiperska klupa u salonu koja ima dvojak funkciju jer također služi uz stol, dva taburea u salonu koja se u plovidbi spremaju u predviđena ležišta u desnoj bočnoj stijenci te još niz drugih detalja. O uspješnosti projekta jasno govori godinu dana od predstavljanja osvojena nagrada za Europski brod godine 2011. u klasi motornih plovila do 40 stopa.

Na brod smo se ukrcali preko integrirane krmene platforme koja je, kada je klupa u krajnjem prednjem položaju, širine od oko jednog metra dovoljne za nesmetano kretanje, a za prolazak do kokpita klupu se može obići s obje strane otvorivši prije toga stakloplastična vratašca. Ljestvice za kupanje su slijeva, dok su na krmenom zrcalu u naslonu klupe kao i u njenom postolju praktična dva velika spremište za konope i bokobrane. Tu je i du-

gački rukohvat na vrhu naslona klupe, tuš je u desnom prolazu dok je u lijevom priključak za struju s kopna. Prostor u tikovinom obloženu kokpitu se pomicanjem klupe u krajnji položaj prema krmi značajno povećava, no uz nju nije predviđen neki poseban stol. U podu su kokpita dvije purtele od kojih ona manja prema krmi skriva strojarnicu s ponešto ograničenim pristupom, a ona veća vrlo veliki gavon.

Za dolazak do pramca logično će se češće koristiti lijevi, širi i sigurniji bočni prolaz (35-40 cm) koji je povišen za jednu stubu, no niti prolazak desnim prolazom nije nemoguć jer je širine petnaestak centimetara i također zaštićen visokom ogradom i rukohvatom po obodu prozora. Oba su prolaza prekrivena tikovinom, no lijevi je prolazi dodatno zaštićen visokom mrtvom bandom do razine bočnih vrata, kada se penje za razinu još jedne stube. Na pramcu je sidreni električni sidreni vinč upušten pa je kretanje i tamo sigurno, a usto su bitve malo povišene i na samoj ivici palube. Pomalo začuđuje da su sidro i lanac na popisu dodatne opreme, dok su sidreni nosač i vinč u standardu, no to je već uobičajeno kod Jeanneaua. Ograda je napola otvorena, a za izlazak na neki visoki mol pomoći će malo

tikovo gazište. Cijeli niži dio natkabine zauzima vrlo veliko sunčalište s jastukom od otpornog materijala, od kojeg je i klupa na krmi. Krov je cijeli ravan i prazan, a električni sustav otvaranja gotovo pola krova se doplaćuje. Nema čak niti malog jarbola za navigacijska svjetla ili sirenu (na drugim su mjestima), no postoje predviđena ležišta za ugradnju različitih antena ili drugih uređaja. Hardtop prema krmi nadsvođuje oko pola kokpita a za natkrivanje cijelog služi praktična i čvrsta tenda na inoksnim nosačima.

Očekivan raspored interijera

U salon se ulazi kroz sjajna četverostruka klizna staklena vrata od kojih se otvaraju čak tri dijela pa se salon i kokpit učas integriraju u jednu prostranu cjelinu. Zahvaljujući velikim staklenim površinama te električnom krovnom prozoru marke Webasto nad prednjom polovicom salon se doslovce kupa u svjetlu. Uređenje interijera je jednostavno i lijepo izvedeno u kombinaciji trešnjina drveća, bijelih presvlaka i tamnih obloga. Raspored je očekivan i funkcionalan, što znači da je na glavnoj palubi salon, kuhinja i upravljačko mjesto, dok su u potpalublju dvije kabine i kupaonica.

Salon na desnoj strani čine dvije nasuprotne klupe za po dvije osobe s velikim preklopnim stolom čijim spuštanjem nastaje dvostruki ležaj. Zanimljivo su riješena dva taburea koja se tijekom plovidbe smještaju u predviđena ležišta u stijenci, a za objedovanje se lako izvade i postavljaju uz stol. Dvije klupe također su multifunkcionalne jer se onoj bližjoj kokpitu naslon preklapa pa osobe koje na njoj sjede gledaju prema van, dok se klupa ispod vjetrobrana isto tako jednostavnim sustavom pretvara u klupu s pogledom prema pramcu. Kuhinja je linearna te, kad su poklopljeni sudoper i štednjak, ima radnu površinu od gotovo dva metra, a osim štednjaka tu su i brojna spremišta pa mjesta za teče i posuđe neće nedostajati iako da postoji pokoji viseći ormarić ne bi bilo naodmet.

Na kuhinju se oslanja skiperska fotelja s preklopnim sjedećim dijelom koji olakšava izlazak kroz bočna klizna vrata, što svejedno nije tako jednostavno za izvesti jer su vrata prilično male visine. No svejedno, vrlo su praktična i uglavnom će služiti skiperu da lakše i brže izađe na palubu prilikom pristajanja. Njegova je pozicija vrlo dobra, preglednost prema pramcu je odlična zbog tankih bočnih nosača dok mu je vidljivost prema

Kuhinja je linearna i dužine gotovo dva metra, a izlaz na bočni prolaz kroz klizna vrata između skiperske fotelje i upravljačke konzole je vrlo praktičan za skipera





Tikovina na palubi je s popisa dodatne opreme, a osim lijevim, širim bočnim prolazom, na pramac se lako može i desnim; prostor u kokpitu može se povećati jednostavnim kliznim sustavom krmene klupe

krmi solidna, no svejedno će prilikom uplovljavanja krmom trebati asistenciju iz kokpita. Upravljačka je konzola vrlo lijepa te izvedena od solidne smeđe mat plastike, a na njoj su ergonomski postavljeni svi relevantni instrumenti za kontrolu dvaju Volvo Pentina turbodizelskih motora D3 od po 200 konjskih snaga. Od dodatne opreme doplaćen je bio Raymarineov ploter C90W, a od značajnijih doplata izdvaja se i mogućnost ugradnje džojstika za olakšano manevriranje.

Ispod poda salona dva su ogromna spremišta u koja se može smjestiti gomila opreme ili pak generator od 4 kW s popisa dodatne opreme. Ta su spremišta bila moguća jer ve-

ćina prostora potpalublja nije smještena ispod poda salona. U samom je pramcu vlasnička kabina s raskošnim bračnim ležajem, desno je kabina s dvama krevetima solidnih dimenzija koji su na testiranom plovilu bili spojeni umetkom, dok je slijeva iznenađujuće prostrana kupaonica. U sve dijelove potpalublja ulazi dosta svjetla zahvaljujući spomenutoj širokoj liniji prozora što pojačava dojam prostranosti, a provjetravanje je riješeno bočnim prozorima na otvaranje i stropnom bokaportom u vlasničkoj kabini. Ormarića, ladica, polica i drugih spremišta ima priličan broj, kako u kabinama tako i u kupaonici. Ona je pak, među ostalim, opremljena i vrlo lijepim kvadratnim umivaonikom, električnim zahodom te odvojenom tuš-kabinom koja nije raskošnih dimenzija, no na plovilu tih dimenzija odvojeni tuš je prije iznimka nego pravilo.

Plovidba s užitkom

S obzirom da je NC11 nastao na provjerenu trup Leadera 10 koji smo testirali u 187. broju *Mora* od studenog prošle godine, većih iznenađenja u plovidbi nije bilo. Poluoblačno vrijeme i mrtvo more s valom do jednog metra bili su uvjeti u kojima smo plovili ispred Barcelone. D3 motori s po 200 KS već su dobro poznati na nautičkom tržištu te su čest izbor brojnih škverova, a u leru rade vrlo tiho i mirno, a zbog dobre izolacije strojarne nisu glasni ni pri visokim okretajima, naročito kada se zatvore vrata salona. Pri minimumu od 700 okretaja brzina iznosi 3,7

čvorova, a glisiranje počinje pri 2800 okretaja i 15-16 čvorova. Maksimum od 30 čvorova postiže se pri dosta visokih 4000 okretaja, a optimalna brzina krstarenja iznosi 25 čvorova pri 3400 okretaja, iako se lijepo plovi i pri 3100 okretaja i 20 čvorova. Tada potrošnja iznosi između 60 i 50 litara eurodizela na sat što je sjajan rezultat. S obzirom da je NC11 obiteljski brod, ubrzanja i maksimalna brzina nisu spektakularni, no svakako će zadovoljiti prosječnog nautičara.

Ponašanje trupa na dugačkom valu bilo je prilično dobro, čak iznad očekivanja, a bez mnogo posrtanja ili valjanja prilikom plovidbe s valom u bok. NC11 vrlo meko nasjeda na val a zatim se lagano uzdigne, no potom nema ponekad neugodnog pada na sljedeći val. Plovidba je sigurna u svim uvjetima, čemu pridonosi zatvorena kormilarnica koja štiti od zalijevanja i atmosferilija. Kod naglijeg okreta naginjanje je ponešto izraženije, no sve je to u granicama normale te osjećaj sigurnosti niti u jednom trenutku nije bio poljuljan. Sve u svemu, boravak na ovoj jah-tici predstavlja pravi užitek te se s razlogom može reći da je kao stvoren za ljetne dite. To će zasigurno znati prepoznati budući vlasnici, kao i beneficije ovakva inovativna koncepta te odličnu vrijednost za novac. Naime cijena osnovne inačice bez davanja iznosi 192.100 eura, što je i više nego pošten iznos. Za one koji bi htjeli uživo vidjeti NC11, treba napomenuti da bi plovilo trebalo biti izloženo na sajmu Croatia Boat Show u Splitu koji se održava od 12. do 17. travnja.



Na lijevom, raskošnom bočnom prolazu pripaziti treba na stubu koja se nalazi uz bočna vrata