



Jednostavno dobra cura

Činjenica da je 379-ica u Americi osvojila nagradu za jedrilicu godine, a da joj je u Europi ta nagrada za dlaku izmakla govori kako je koncept dizjnera Marca Lombarda naišao na izvrstan prijem kod nauta

napisao i snimio Vedran Rožić

Škver Jeanneau svake godine u proljeće organizira novinarske dane na kojima nautički novinari iz cijeloga svijeta testiraju nova motorna plovila i jedrilice koji su javnosti predstavljeni na jesenskim i zimskim nautičkim sajmovima. Ni ove godine takvo druženje nije izostalo, a po drugi put zaredom održalo se u mondenom Cannesu na lijepoj francuskoj mediteranskoj rivijeri. U gradskoj nas je luci na pontonu dočekalo čak dvanaest novih modela, od kojih tri jedrilice i tri motornjaka. U prošlom broju *Mora* predstavili smo vam inovativnu motornu brodicu NC9, a sada je red da pogledamo što nudi najnovija i najmanja jedrilica iz nove serije Sun Odyssey, model 379, koji je zbog svoje

idealne veličine i povoljne cijene vrlo zanimljiv kako obiteljima, tako i čarter tvrtkama.

Sun Odyssey 379 uspio je postići gotovo savršenu ravnotežu karakteristika koje su već duži niz godina učinile cijelu seriju Sun Odyssey toliko uspješnom. Na prvi je pogled jasno da se dizajnom čvrsto oslanja na prošle sezone predstavljene prve dvije jedrilice iz nove serije, modele 409 i 439, a ništa nije manje očito da je trup orijentiran na postizanje odličnih performansi. Međutim, za razliku od dva spomenuta modela koje je projektirao Philippe Briand, 379-icu je projektirao poznati dizajner Marc Lombard. On je posebnu pažnju posvetio jednostavnosti i lakoći rukovanja jedrima,

ergonomičnosti i modernoj estetici koja će se većini nautičara nesumnjivo svidjeti.

Premijera u Australiji

Pomalo neobično, službenu je svjetsku premijeru jedrilica imala na južnoj Zemljinoj polutki, točnije na sajmu Sydney Boat Show u Australiji, a time je Jeanneau želio pokazati da je veliki globalni igrač kojemu je stalo do svih tržišta jednako te je dokazao da se Sun Odyssey može prilagoditi svakom području plovitve. Naime, svaki kupac može odabrati između čak tri vrste kobilice zajedno s nekoliko različitih konfiguracija jedrilja, te između dva rasporeda interijera, što će zasigurno omogućiti visoku personalizaciju svakog primjerka. O važnosti plovi-

la za međunarodno nautičko tržište govori i činjenica da se modeli za prodaju u SAD-u i Kanadi grade u brodogradilištu u Južnoj Karolini u SAD-u, uz naravno proizvodnju u Francuskoj, u škveru Les Herbiers.

Da je Jeanneau napravio odličan posao i ponudio cjelovitu jedrilicu koja odlično jedri te ima pametan i vrlo funkcionalan raspored interijera, dokazuje podatak da je 379 osvojio nagradu za najbolji krstaš srednje veličine u kategoriji od 36 do 40 stopa u izboru renomiranog časopisa *Cruising World*, kao i nagradu za najbolji američki brod. U Europi je početkom godine također bio nominiran za nagradu Europski brod godine, ali je ipak nije uspio osvojiti kao što je to prošle godine pošlo za rukom





Sjajan interijer otkriva pravu krstašku namjenu Sun Odysseya 379, a posebno veseli klasičnija izvedba uspješno spojena s modernim namještajem od tikovine; testirana izvedba ima dvije kabine i prostranu kupaonicu s odvojenom tuš-kabinom

Jeanneau Sun Odyssey 379

Dužina preko svega	11,34 m
Dužina trupa	10,98 m
Dužina na vodnoj liniji	10,40 m
Širina	3,76 m
Gaz	1,95/1,50/1,10-2,25 m
Istisnina	6700 kg
Spremnik goriva	130 l
Spremnik vode	200 l
Površina genove/glavnog jedra	35/35 m ²
Code Zero	55,2 m ²
I/J/P/E	14,22/4,15/13,6/4,25 m
CE kategorija-nosivost	A8/B10/C12
Motor	Yanmar 29 KS
Osnovna cijena	107.600 eura

Škver: Le chantier naval Jeanneau, BP529, 85 505 Les Herbiers, Francuska; tel.: +33 251 642 020, www.jeanneau.com

Zastupnik: Euromarine, Radnička cesta 32, 10000 Zagreb, Hrvatska; tel.: +385 1 5552 200, e-mail: info@euromarine.hr, www.euromarine.hr

većem modelu, 409-ici, u kategoriji obiteljskih krstaša.

Osnovne i unaprijeđene karakteristike koje treba posebno istaknuti na ovoj jedrilici jesu dotjeran dizajn i puna udobnost krstaša, dvostruka kola kormila za optimalnu ergonomiju u kokpitu, škote glavnog jedra i genove provedene skroz do krme do oba kola kormila, moderan plan jedara koji ovisno o izvedbi uključuje samopreletni flok, preklapajuću genovu i Code Zero, zatim tri opcije izvedbe kobilice, A oceansku kategoriju za plovidbu svim morima svijeta, stilski izveden interijer s mnogo punog drva, te naglasak na prostranost i udobnost s visokom razinom standardne opreme i opcijama rezerviranim za veće jahte.

Trup oštrog okomitog pramca i nešto manje okomite krme, kao i kod većih modela dobio je na krmenom dijelu izražene chinove (uzvoje) koji dodatno povećavaju stabilnost plovila u plovidbi, a istodobno ponešto povećavaju prostranost interijera. Dugačka vodena linija, samo 58 centimetara kraća od dužine trupa koja iznosi 10,98 m, omogućuje optimalne performanse pri jedrenju, ali i u plovidbi motorom. Maksimalna širina pomaknuta je znatno prema krmi, no ostala je umjerena kako ne bi bilo problema pri uplovljavanju na gusto natrpane marine u zapadnoeuropskim državama.

Kobilica je projektirana uz pomoć moćnog računalnog programa te je na testnom plovilu bila perajaste izvedbe s malo izraženim bulbom pa zajedno s vrlo dubokim i moćnim listom kormila osigurava dobre brzine i stabilnost jedrilice. Uz standardnu izvedbu postoji i kobilica kraćeg gaza od 1,5 m s bulbom i bočnim krilima, te Swing-keel verzija gaza 1,1 m s dvostrukim listovima kormila. Kada se produžetak kobilice izvuče da bude u funkciji, gaz iznosi odličnih 2,25. Dok je uvučen, jedrilica se bez problema može nasukat na pješčano dno.

Optimizirana paluba

Paluba i kokpit jednostavnih su linija te su optimizirani za što ugodniji boravak na plovilu, lakše kretanje po njemu te, naravno, za maksimalnu efikasnost i jednostavnost prilikom jedrenja. Stoga su postavljena dva kola kormila ne prevelikog promjera, a krmene su klupe udobne ali malo preniske pa se skiper, ako na njima sjedi, mora malo naprezati kako bi vidio ispred pramca. Nešto je bolja situacija ako sjedi na izdignutim klupicama bočno od kormila. Stol je vrlo velik trodijelni s tikovim ploham i spremištima, a na njegovoj stražnjoj strani ne baš lijep i pomalo krhak pomični nosač Simradova plotera NSS8. Za pristup moru služi preklopna krmena platforma

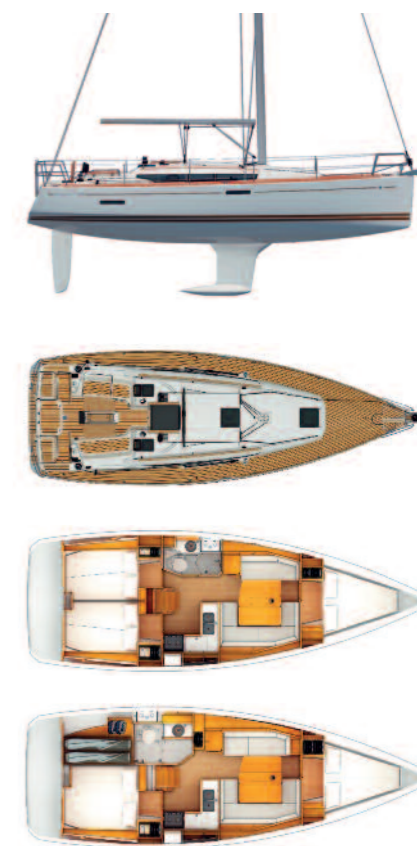
neobičnog kvadratnog oblika s ugrađenim ljestvicama, što je zgodno, ali prema osobnom mišljenju ne baš previše praktično rješenje. Dok je platforma podignuta, kokpit je dobro zaštićen, a na krmi ostaje uska i dugačka mala platforma koja je dio trupa. Ispod središnjeg prolaza za kokpit predviđeno je spremište za splav, a podizanjem krmene klupa pristupa se spremištu za plinske boce odnosno velikom krmenom gavonu. Dodatno je nemalo spremište ispod lijeve klupe u kokpitu, a u standardnoj je opremi i tikovina na tim klupama. Testni je brod kao dodatnu opremu imao tikovinu na podu kokpita i platforme, kao i po cijelim bočnim prolazima, što izgleda vrlo lijepo i podiže razinu luksuza.

Iznad kokpita bila je postavljena bimini tenda, dok se sprayhood također može naručiti. Na natkabini su četiri lijepe upuštene bokaporte, što omogućuje sigurnije kretanje palubom, baš kao i konopi većinom provučeni ispod nje. Kretanje palubom olakšavaju i sartije s hvatištima uz natkabinu, pa su bočni prolazi ostavljeni bez prepreka, a zbog toga je poboljšani kut zategnutosti genove pri jedrenju oštro u vjetar. Na pramcu je osim robusnog inoksnog nosača sidra i vrlo duboko sidreno spremište u koje je sakriven električni vinč, a zbog dubine i veličine može poslužiti i kao spremište bokobrana.

Međutim, bubanj rol-mehanizma genove nije ispod razine palube, baš kao ni onaj dodatni za Code Zero jedro, iako bismo ga voljeli vidjeti tamo. Mjesta za sunčanje ima dovoljno, ali ne i previše, no ipak je to brod od nepunih 11 metara.

Palubna oprema je marke Harken te uključuje klizač glavnog jedra ispred ulaza u kabinu, dva klizača za škote smještene dosta prema krmi, te četiri samonamatajuća vinča. Dva vinča za podizače su 35-ice, dok su oni za škote 40-ice, no broj jači ne bi bili naodmet. Vinčevi za škote pomaknuti su dosta prema krmi kako bi i kormilar mogao njima upravljati, što omogućuje jedrenje s malim brojem članova posade. Do njih su sprovedene i škote glavnog jedra koje čine popularni njemački sustav trimanja. Moderna snast sadrži kvalitetan Seldenov jarbol te je prilagođena za nekoliko različitih konfiguracija jedrilja kako bi se Sun Odyssey prilagodio različitim područjima plovidbe i uvjetima vjetra koji tamo prevladavaju. Testna je jedrilica imala konfiguraciju jedara s full-batten glavnim jedrom površine 35 m² s Lazy-Bag i Jack sustavom te rol-genovu od 132%, što je i standardna oprema osim full-batten izvedbe glavnog jedra, jedino je doplatna bila triradijalna X-Grid Mylar/taffeta izvedba oba jedra. Doplaćena je bila i Dyform standing te Dyneema run-

Kuhinja i salon s puno mjesta za sjedenje pružit će mnogo ugodnih trenutaka i brojnijoj posadi, a navigacijski kutak bi mogao biti komotniji





Paluba je "pročišćena" od suvišnih detalja, a jednostavnost rješenja i pozicija palubne opreme olakšavaju jedrenje i s manjim brojem članova posade

ning oputa, preklopni trokraki propeler te Code Zero jedro površine 55,2 m², što je značajno poboljšalo performanse plovila, naročito pri slabijem vjetru. Kao opcija postoji i nekoliko različitih konfiguracija snasti uključujući i samopreletni flok (23,3 m²) te rol-mast glavno jedro (27,2 m²) za još jednostavnije rukovanje jedrima i njihovo namještanje, a oni zahtjevniji mogu naručiti čak i simetrični ili asimetrični spinaker (99 odnosno 90,4 m²).

Zanimljivo je veliko jedro Code Zero koje se u nas premalo koristi na plovilima za krstarenje, a uvelike može ubrzati plovidbu pri laganim vjetrovima kada mnogi koriste motor jer im se često žuri stići na određite. Projektirano je za jedrenje pri kutevima od 60 do 120 stupnjeva, a postavljeno je na dodatno pramčano leto s beskonačnim rol-mehanizmom koji maksimalno olakšava njegovo korištenje. Idealno je za jedrilice s kraćim ili samopreletnim flokom te upotpunjuje jedriličarske sposobnosti plovila. Jeanneau ga sve više ugrađuje u svoje nove modele te se pokazalo izvrsnim zajedno s modernom projektiranim trupovima s krmenim uzvojcima.

Glavno jedro i genova u doplatnoj triradikalnoj izvedbi X-Grid Mylar/taffeta još više unaprjeđuju performanse, a ovaj se materi-

jal značajno manje razvlači. S njime je jedrenje u orcu mnogo lakše i brže, a da je u još manjoj opcijskoj samopreletnoj izvedbi bilo bi minimalno zahtjevno te pogodno i za samo jednog člana posade. S takvim naprednim i kvalitetnim jedrima na moru ispred Cannesa ništa nas nije moglo iznenaditi, pa ni vjetar koji nije prelazio brzinu od 7-8 čvorova. Pri tom vjetru oštro u orcu postigli smo gotovo 5 čvorova brzine, a smanjenjem jačine vjetra za čvor do dva i povećanjem kuta na 60 stupnjeva brzina je pala za oko pola čvora. Pri kutu od 90 do 100 stupnjeva i vjetru od 6 čvorova brzina je pala na 3,5 čvora.

Otvorivši Code Zero pri istoj snazi vjetra i kutu od 100 do 120 stupnjeva brzina se kretala između 3,5 i 4 čvora. To su sve zaista dobre vrijednosti brzine koje smo izmjerili, pa smo žalosno ustvrdili kolike bismo tek brzine postizali da je vjetar puhao više od 10 čvorova. Iako ga nismo mogli isprobati po jačem vjetru, ostali su novinari potvrdili da se kormilo odlično odaziva i na najmanji pomak kola te daje dobre povratne informacije, što omogućuje vrlo precizno vođenje jedrilice. Nema nervoznog trzanja kormila ni nekontroliranog bježanja trupa, već se sve odvija glatko i užitak je za skipera. Uz motor Yanmar od

29 KS ugodna krstareća brzina kreće se oko solidnih 7 čvorova pri 2000 okretaja, a ako se pojavi potreba može se „pojuriti“ i punih 8 čvorova pri maksimalnih 2900 okretaja, no tada je buka, jasno, izraženija.

Udobnost prije svega

U interijeru prave krstaške izvedbe iznimno nam se svidio klasičniji stil uređenja uz ponešto modernije izveden namještaj, a cjelokupni ugođaj koji pojačava topla boja tikovine u kombinaciji s bijelim oblogama i svijetlobež presvlakama je odličan. Jedino bismo voljeli da su pajoli tamnije nijanse umjesto svijetle, no to se može odabrati. Udobnost i prostranost ovdje su ključne riječi, a luksurniji dojam stvaraju rubovi namještaja od punog drveta, inoksnii detalji djelomice obloženi tamnijom kožom te elegantni bočni panoramski prozori. Funk-

cionalnost i praktičnost očituju se u svakom dijelu unutrašnjosti, a broj raznih spremišta, polica i ladica naprosto mami osmijeh na lice. Stropna bokaporta i dva manja bočna prozora na natkabini salona dovoljna su za provjetravanje.

Raspored je vlasnički, što znači da su u interijeru samo dvije, ali u svojoj klasi iznimno voluminozne kabine te velika kupaonica s lijepom odvojenom tuš-kabinom, a u središnjem dijelu dominira veoma prostrani salon s dugačkom i udobnom klupom iz dva dijela te velikim trodijelnim stolom. Jedan dio klupe uz stol može se pretvoriti u dodatni dvostruki ležaj, a tu je i praktična i dovoljno velika kuhinja L-oblika s dvostrukim sudoperom, 185-litarskim hladnjakom, plinskim štednjakom s dva plamenika i nizom ormarića. Navigacijski kutak je ugodan, ali ne bi bilo loše kad bi bio malo

prostraniji s nešto većim stolom. Zato je odlično ogromno spremište na mjestu treće kabine u koje se pristupa kroz kupaonicu, a ima lijepo riješene pretince i ladice za brojnu opremu i stvari. Oduševljavaju i mali stilski detalji poput lijepog držača novina ili knjiga u salonu, elegantnih kliznih sjenila na prozorima na trupu, kožne obloge rukohvata kao i individualna svjetla za čitanje uz krevete u kabinama. Ona su LED izvedbe, baš kao i sva svjetla na brodu, što znači iznimno malu potrošnju električne energije. Od dodatne opreme estirana je jedrilica imala i klima-uređaj, što smatramo skupim i bespotrebni luksuzom na plovilu ove dužine, no pramčani potisnik svakako je korisna stvar pri manevriranju.

Osnovna cijena Sun Odysseya 379 iznosi 107.600 eura, što se čini odgovarajućim iznosom za ono što nudi, a to svakako nije malo. Testirano je plovilo brojnim doplatama značajno podiglo ovaj iznos, no prosječni će nautičar biti zadovoljan i s mnogo manje stavaka s popisa dodatne opreme. Ukupni je dojam koji je na nas ostavila 379-ica iznad očekivanja te nam se čini da lijep uspjeh na tržištu ne bi trebao izostati. Posebne pohvale zaslužuju performanse, udobnost i iznadprosječna izvedba interijera. Izgleda da je Jeanneau time postavio nova mjerila u klasi. ↓

