

Excess 12/Excess 15
DANE TECHNICZNE

długość kadłubów	11,73 m/14,76 m
szerokość	6,73 m/8,03 m
zanurzenie	1,35 m/1,40 m
wysokość masztu nad KLW	18,27 m/27,9m
masa	10,3 t/18,4 t
zbiornik wody	300 l/2 x 240 l
zbiornik paliwa	2 x 225 l/2 x 520 l
powierzchnia żagli (grot + fok)	82 m ² /159,5 m ²
silnik	2x29 – 45 KM/2x57 – 80 KM
liczba kabin	3 – 4/3 – 6
projektant	VPLP Design/Patrick le Quément
cena	Excess 12 od 311 tys. euro (plus VAT) Excess 15 od 625 tys. euro (plus VAT)
kategoria CE	Excess 12 A10/B12/C16/D20 Excess 15 A14/B14/C16/D30
więcej	www.rr-yachts.pl

Tekst Stanisław Iwiński, zdjęcia materiały prasowe stoczni

Sztuka kompromisu

Excess to nowa marka katamaranów w Grupie Beneteau. Tworząc tę konstrukcję, skorzystano m.in. z wyników badań konsumenckich rynku wielokadłubowców. Marka skierowana jest do tych wszystkich, którzy oprócz komfortu i wygody szukają na wodzie większych emocji żeglarskich.

Na rynku katamaranów dominują wielokadłubowce, które mają zapewniać użytkownikom przede wszystkim komfort i wygodę. Pozostałe to katamarany sportowe. Podczas pływania nimi najważniejsze jest osiągnięcie jak najlepszych parametrów nautycznych. Z przeprowadzonych przez Beneteau badań rynkowych wynikało, że jest duża luka pomiędzy odbiorcami tych dwóch typów konstrukcji i tę część rynku warto w końcu zagospodarować. Tak zrodził się pomysł na stworzenie nowej marki o wdzięcznej nazwie Excess, katamaranów o sportowych osiągnięciach, ale i zapewniających przyzwoity komfort pływania. Na początek ma obejmować serię pięciu jachtów o długości od 11 do 15 metrów, oznaczanych numerem określającym ich długość. Pierwsze zaprezentowane zostały modele 12 i 15.

Kadłuby

Beneteau jest już właścicielem katamaranów Lagoon. Fragment ich nadbudówki został zapożyczony i wykorzystany przy budowie excessów. Wszystkie pozostałe elementy są nowym opracowaniem biura konstrukcyjnego. Na pierwszy rzut oka widać różnice w budowie i kształcie jachtów nowej marki. Różnią się głównie zabudową pokładów, co wynika z ich różnej wielkości.

Tym, co odróżnia excessy od większości podobnych łódek konkurencji, jest wyjątkowo płaska i niska linia pokładu oraz nadbudówki pozbawiona flybridge'a. Dzięki temu można było





■ Powierzchnia większego żagla przedniego Code 0 może mieć w opcji nawet 75 m²



■ Obszerny kokpit rufowy to główne miejsce przebywania całej załogi w trakcie rejsu (Excess 12)

przesunąć maszt do tyłu, obniżyć bom i zastosować większą powierzchnię ożaglowania. Charakterystycznym i widocznym elementem są dwie sterówki na końcu pływaków. Gdyby nie przerwa między nimi, można by pomyśleć, że są to dwa jednokadłubowce, tylko bardzo szerokie. Ideą zabudowy excessów było nadanie im jak największej przestrzeni na otwartych pokładach, co nawiązuje do tradycyjnych jachtów z jednym kadłubem. Charakterystycznym elementem designu są podłużne okna w burtach z mocno zaokrąglonymi rogami oraz widoczne z daleka logo marki.

Pokład, kokpit i wyposażenie

Wszystkie excessy zostały zaprojektowane tak, aby większość czasu podczas żeglugi załoga spędzała na otwartym powietrzu, głównie w kokpicie rufowym. Umieszczenie sterówek na rufie na końcu obu kadłubów pozwala uczestniczyć w życiu towarzyskim również sternikowi.

Do kokpitu rufowego wchodzi się szerokim przejściem obok kół sterowych, po dwóch niskich stopniach z półplatform rufowych. Przejścia z obu stron zamknięte są składanym siedziskiem sternika. Po lewej stronie stoi duża kanapa w kształcie litery „L”, po prawej siedzisko dla trzech osób i kolejne wzdłuż pawęży. W większym modelu udało się wygospodarować dodatkowy mały kambuz, jeszcze bardziej podnosząc funkcjonalność kokpitu. Na pawęży można zamontować wysięgnik z windą, umożliwiający podczepienie małego tendera lub pontonu. Za plecami kanap bocznych są płaskie powierzchnie wykorzystane do celów żeglarskich – doprowadzono tam wszystkie liny, które blokowane są stoperami, a wybierane za pomocą kabestanów. Dzięki takiemu umiejscowieniu łatwo je obsługiwać ze stanowiska sternika, co ułatwia samotną żeglugę. Na pawęży za oparciem kanapy montowane są bloczki szotów grota (Excess 12) lub prowadnica z wózkiem i systemem kabestanów do ich obsługi (Excess 15).

Na dziób przechodzi się po szerokich półpokładach z obu stron nadbudówki. Pokład dziobowy na modelu 12 jest mniejszy, nie ma tam zbyt wiele miejsca, ale już na większej wersji Excessa jest sporo przestrzeni do wypoczynku. Charakterystyczny element excessów stanowią relingi burtowe, które w części przedniej kadłubów schodzą do samego pokładu. Ma to podkreślać usportowiony charakter jachtu. Pływaki połączone ze sobą solidną belką usztywniającą, która służy także do mocowania żagli przednich.



■ Salon/mesa w modelu Excess 15 jest bardzo obszerny i wygodny, nie przeszkadza nawet przechodzący przez sam środek pilarsz masztu

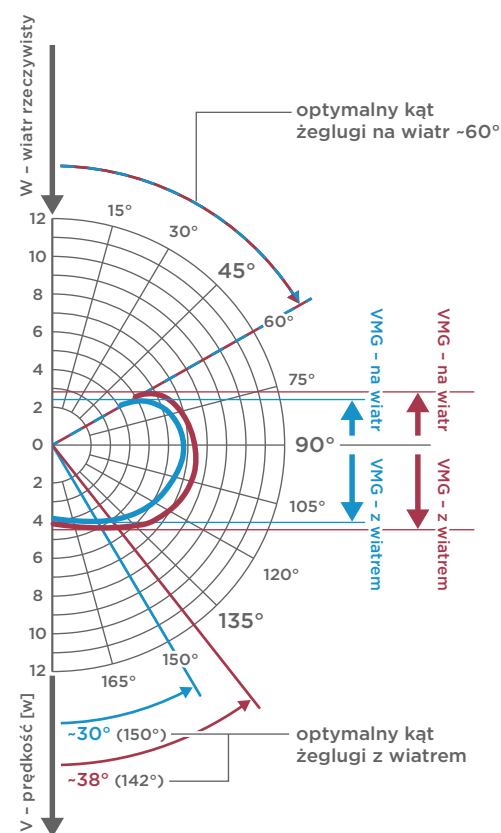


■ Dzięki szeroko rozsuwanym drzwiom tylnym mesę/salon można łatwo połączyć z kokpitem rufowym w jedno pomieszczenie

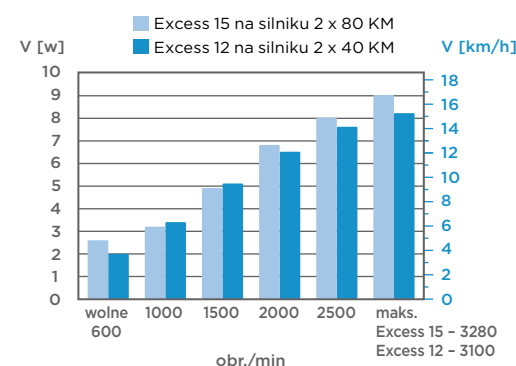


Biegunowa prędkości

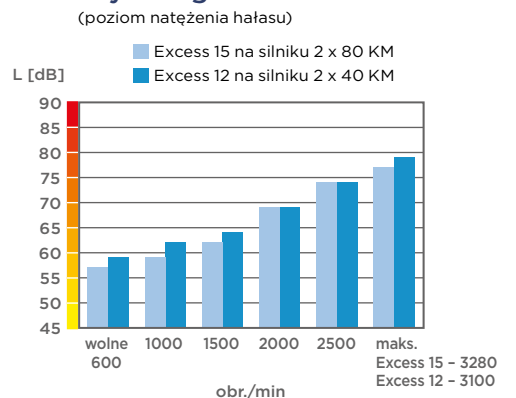
katamaranów: — Excess 12
— Excess 15
przy prędkości wiatru ok. 7-9 w (2B)
na żaglach: grot i fok samohalsujący



Wykres prędkości



Wykres głośności



■ Wszystkie łóżka w kajutach sypialnych excessów usytuowane są wzdłuż osi kadłubów

Wnętrze

Największe różnice pomiędzy testowanymi modelami dotyczą wnętrza, a w szczególności kokpitów centralnych. Choć pod względem funkcjonalności są takie same, to jednak z uwagi na większą o trzy metry długość wnętrza Excessa 15 jest wygodniejsze. Na mniejszym brakowało nam szafek gospodarczych i chyba inaczej zagospodarowalibyśmy kącik kuchenny. W kokpicie centralnym jest jasno dzięki dużym taflom okien. Wentylację poprawiają lufki w oknach przednich oraz odsuwane drzwi do wnętrza. Warto jednak dodać, że te w mniejszym modelu są dosyć wąskie i jednoskrzydłowe. W modelu 15 otwierają się szeroko, dzięki czemu obydwie pomieszczenia można połączyć.

Nie podobało nam się, że w Excessie 12 pilers masztu wypada niezbyt fortunnie - zaraz za wejściem, tuż obok szafki. W większym natomiast umiejscowiony jest bardziej centralnie i stanowi estetyczny element wystroju wnętrza.

Obydwa pływaki przeznaczone są na kajuty sypialne. Excess 12 może ich mieć trzy lub cztery, a Excess 15 od trzech do sześciu. W lewym kadłubie zaprojektowana została kabina armatorska z kajutą sypialną, kąpielką wypoczynkową i łazienką, w prawym dwie kajuty gościnne, a między nimi łazienka - jedna (Excess 12) lub dwie (Excess 15). Rozmiary mniejszego jachtu ograniczają możliwość wykorzystania przestrzeni na szafki, choć nie brakuje baki i schowków. Trzeba jednak przyznać, że komfort przebywania i spania jest w obu wersjach wystarczający. Wszystkie łóżka w kajutach są szerokie (205 x 160) i ustawione wzdłuż osi jachtu. W pomieszczeniach zapewniono wysokość stania około 200 cm.

Takielunek

Przesunięcie masztu w kierunku rufy pozwoliło uzyskać korzystne dla obsługi i osiągnięcia jachtu proporcje powierzchni żagli. Dzięki temu excessy powinny być dobrze zrównoważone nautycznie. Sam maszt ma olinowanie takie, jak większość podobnych jednostek. Podparty jest jedną parą want głównych oraz usztywniony dwoma parami salingów z olinowaniem diamentowym. Sztąg z rolerną foka oraz pozostałe przednie żagle mocowane są do belki na dziobie jachtu.

Podstawowy fok jest w wersji samohalsującej, co bardzo ułatwia szczególnie samotne żeglowanie lub z niedoświadczoną załogą. Sztoty foka i sztalugi przednich żagli poprowadzono do kabestanów w kokpicie rufowym, a szoty grota na pawęży.

Trochę zabrakło mi pojemników na luźne końce lin, szczególnie w mniejszym modelu, ale można samemu zamówić je w stocznicy i doposażyć łódkę.

Testujemy

Oba testowane katamarany miło zaskoczyły nas swoją dzielnością, łatwością manewrowania i dobrymi osiągami. Komfortowe prowadzenia zapewniają dwa koła sterowe, które osadzone są bezpośrednio na kolumnie płetw sterowych. Dzięki temu sterowanie jest niezwykle skuteczne. Nie ma żadnych luzów i opóźnień reakcji, jak w przypadku używania wspomagających systemów hydraulicznych czy też mechanicznych.

W czasie testów wiatr nie wiał ze zbyt dużą siłą. Lepsze warunki mieliśmy podczas pływania Excessem 12, którego sprawdziliśmy głównie przy podmuchach 8 - 10 w. Gdy przesiadaliśmy się na Excessa 15 było spokojnie - maksymalnie 7 w.

Obie jednostki szczególnie dobrze zachowywały się podczas żeglowania pod dużym sztakslem Code 0. Dzięki odsunięciu masztu do tyłu przypomina on trochę dużą genuę, choć maksymalnie pozwala płynąć około 60 stopni do wiatru. Pod małym fokiem ostrość żegluga na wiatr jest oczywiście lepsza (około 50 stopni), ale prędkość już niekoniecznie. Oba jachty fantastycznie słuchały steru podczas manewrów. Zwrot przez sztąg (ale tylko z małym fokiem) w niczym się nie różnił od podobnego manewru wykonywanego jachtem jednokadłubowym. Z Codem 0 lepiej wykonywać zwrot przez rufę.

Pomimo usytuowania sterówek dosyć nisko za nadbudówką na excessach nie ma problemu z widocznością do przodu. Duże tafle okienne dookoła nadbudówki umożliwiają podgląd przestrzeni przed jachtem. Można zamówić opcjonalnie dwie kamery na dziobie, które jeszcze bardziej ułatwią sternikowi obserwowanie szlaku i zapewnią większe bezpieczeństwo żegluga.

Podsumowanie

Po przeprowadzonych testach możemy uznać, że budując Excessa 12 i 15 w pełni spełniono początkowe założenia producentów wprowadzających na rynek nowe modele katamaranów. Jachty zostały dobrze zaprojektowane i wykonane. Jedną z ich najważniejszych cech są osiągnięte parametry nautyczne, dzielność żeglarska i świetna manewrowość. Pod względem sportowym konstrukcje mogą zadowolić nawet najbardziej wymagających żeglarzy.

Warto dodać, że i od strony komfortu, i wygody nie można im nic zarzucić. Trochę gorzej pod tym względem wpada Excess 12, ale wynika to po prostu z jego gabarytów. Trzeba jednak zwrócić uwagę na jego cenę, która jest dwa razy niższa niż Excessa 15.

Ocena jachtu

- To nam się podobało**
- zgrabna i smukła sylwetka
 - dobre parametry nautyczne
 - łatwość w prowadzeniu i manewrowaniu
 - zabudowa pokładów

- To byśmy poprawili**
- zwiększyli liczbę szafek, szczególnie w Excessie 12

Ekipa testowa: Stanisław Iwiński
Pomiary prędkości przeprowadziliśmy na urządzeniu Velocitek SpeedPuck, a głośności na decybelomierzu Voltcraft 200.

Ekipa testowa „Żagli” ubrana była w żeglarskie stroje firmy Helly Hansen.