

Jeanneau Cap Camarat 7.5 WA serie 2 Legenda pokračuje

text Adam Židek
foto Jeanneau, Adam Židek



Na sport, zábavu i odpočinek

Francouzská loděnice Jeanneau připravila pro letošní rok v segmentu motorových lodí hned sedm novinek. V Cannes jsme otestovali nový Cap Camarat 7.5 z řady Walk Around.



V

Vedle nových modelů velkých motorových jachet řady Velasco a Leader, které pro Jeanneau představují hlavní prodejní linii značky, najdeme mezi novinkami dva nové zástupce úspěšné řady Merry Fisher a především modernizované modely otevřených motorových člunů univerzální řady Cap Camarat. Nové typy lodí této řady nyní nesou označení serie 2 a kromě nových prvků se vyznačují především modernizo-

vaným tvarem trupu, za jehož designem stojí Michael Peters.

Číslovka 7.5 trochu tajemně vystihuje délku člunu, jehož trup sice měří pouhých 7,19 m, ale s motorem činí rovných 7,5 m. Písmena WA pak označují řadu „Walk Around“. Vedle ní loděnice nabízí ještě modely s označením CC (Center Console) a DC (Day Cruiser). Řada WA elegantně kombinuje vlastnosti obou verzí, kdy disponuje zázemím a komfortem day cruiseru, přičemž si zachovává prostor pro pohyb po palubě a její využití díky centrálně umístěné trupové nástavbě s ochozy po stranách, kterými se inspiro-

z řady CC. Řada WA se stylizuje jako weenkender se sportovními ambicemi a je ideální pro aktivity na vodě od vodního lyžování po rybolov. Nový model tak zcela nahrazuje dva předchozí úspěšné modely s označením 715 WA a 755 WA.

Na palubě

Stojí-li člun zádi k molu, je vstup na palubu usnadněn díky dvěma nášlapným prostorům na zádi, které současně plní funkci dvou malých koupacích platform. Na jedné z nich je umístěn sklápěcí koupací žebřík. Úložný prostor najdeme pod





oběma platformami. I přesto, že z nich lze jednoduchým překročením zadní lavice vstoupit do kokpitu, dáme asi při vstupu přednost levoboku, kde může být pro usnadnění vstupu otočena nebo zcela vytažena část opěradla zadní lavice. Samotný kokpit překvapí variabilitou a možnostmi. Zmiňovaná zadní lavice s opěradlem pohodlně pojme dva cestující. Pod lavicí je velký a praktický úložný prostor. Další najdeme prakticky pod celým kokpitem. Rybolov vyznávající zákazníci si zde mohou nechat nainstalovat nádrž na živou návnadu. Novinkou jsou skládací lavice po obou stranách kokpitu, které vytvoří společně se zadní lavicí sezení ve tvaru U. Jednoduchost skládání postranních lavic a jejich přípravy pro používání zaručuje i polstrování, které není potřeba pro samotné složení lavic vyjmát. Kokpit a sezení v něm

může být vybaveno stolkem hned ve dvou designových provedeních. Řídicí pracoviště je vybaveno dvěma polohovatelnými a nastavitelnými sedačkami, které kokpitu a celé lodi dodávají sportovní charakter. Obě sedačky mají výrazné boční vedení, které oceníme nejen při sportovní jízdě, ale prakticky při každém náklonu lodi. Sedačky jsou vybaveny polohovatelným podsedákem, který umožňuje nastavení pro řízení člunu úplně vsedě nebo polosedě. Obě sedačky jsou současně i zcela otočné a v kombinaci s příplatkovým stolkem vhodně doplňují sezení v kokpitu pro celkem šest osob.

Samotné kormidelní stanoviště je jednoduché a účelné. Jediná možnost jeho dalšího vybavení spočívá v osazení příplatkovou elektronikou Lowrance. Výtrhová pojistka je zde standardně povinná.

Nahoře

Kokpit nabízí variabilní sezení pro dvojici u kormidelního pracoviště i posádku na zádi. Zadní lavice skrývá velký úložný prostor. Velkoplošná matrace na přední palubě obsahuje dvě polohovatelná opěradla i vyjímatelné zakrytí přední lukny.

Dole

Přídí lze osadit elektrickým kotvením vrátkem. Ve standardu obsahuje pouze úložný prostor.





Vlevo

Samostatná lůžka v kajutě lze doplněním střední části přeměnit na jedno velké lůžko. Největší úložný prostor najdeme právě pod příplatkovou střední částí. Celkem čtyři okna kajutu dostatečně prosvětlují. Oddělená WC kabina může být vybavena chemickou nebo splachovací toaletou s odpadní nádrží. WC kabina současně nabízí i malý úložný prostor, částečně zasunutý pod kokpit.

Vstup na přední palubu je možný po obou stranách paluby po stranách řídicí konzole, která na rozdíl od řady CC zde není umístěna v ose lodi. Pravoboční ochoz je výrazně užší než na levoboku, stále však dostatečný pro pohyb dospělé osoby. Při vstupu na boční ochoz a první schod na něj oceníme dostatečně vysoké zábradlí a madlo po celé délce předního štítu. Přední paluba je v jedné rovině bez jakéhokoliv dalšího zvýšení. Matrace na přední může mít polohovatelná záda i vyjímatelný otvor na přední luknu. Zcela na přední najdeme prostor pro instalaci elektrického kotevního vrátku i s potřebným úložným prostorem.

V podpalubí

Vstup do podpalubí je řešen tradičně zasuvacími plexi dveřmi, jejichž velikost potěší i objemnějšího člověka. Člun je ve standardu vybaven předním dvoulůžkem ve tvaru V, které může být doplněné středním dílem

pro úplné zaplnění celé ložné plochy. Prakticky pod celou plochou najdeme velký úložný prostor. Oddělená toaleta na pravoboku využívá prostor pod řídicí konzolí. Může být vybavena jak chemickým, tak i splachovacím WC s odpadní nádrží. Kromě dvou menších úložných prostorů, částečně zasunutých pod kokpitem, zde už nic dalšího nečekejte. Na levoboku je umístěn nerezový dřez s tekoucí vodou. Prostor pod ním může být doplněn chladničkou. Člun je již ve standardu připraven na denní pobyt na vodě a všechny vodní aktivity. Najdeme na něm mimo jiné oko pro vodní lyžaře nebo držáky rybářských prutů. Standardní výbavu doplňuje rozvod pitné vody se sprchou v kokpitu, osvětlení včetně navigačních světel a 12V zásuvka. V příplatkové výbavě najdeme především prvky zvyšující komfort a jízdní vlastnosti, jako jsou trimovací klapky, elektrický kotevní vrátek nebo kompletní zastřešení skládacím bimini.

Na moři

Námi testovaná loď byla vybavena nejsilnějším motorem. Konkrétně to byla Yamaha F 300 BETX o výkonu 300 koní. V prvních okamžicích na vodě s tímto motorem jsem si nebyl jistý, zda to byla dobrá výkonová volba. Velmi rychle jsem však své pocity změnil. Loděnice zvolila záměrně tuto nejsilnější motorizaci, protože by byla velká škoda nevyzkoušet všechny možnosti a především hranice tohoto člunu, který přes své vlastnosti neskrývá sportovní ambice. Výkon na zádi mu totiž sluší stejně jako tmavě modrá barva trupu, která je dodávána jako standard.

Rychlost, síla a obratnost

S maximálním výkonem na zádi jsme měli možnost otestovat i chování člunu v krizových situacích a rovněž jeho hranice a maximální výkon. Podmínky na moři nebyly pro zkoušku výkonu a maximální

Za dvě hodiny u moře...

... a pak se jen plavit.



● Příbram — Zadar — Příbram
Zážitkový let Cirrus SR22
29 900,- cena za celé letadlo pro 3 osoby
Nebo leťte s Piper Mirage (5 osob) za 43 900,-

rychlosti ideální. Foukal slabý vítr a vlny nepřesáhly půl metru. Proti vlnám se nám podařilo ve dvou lidech na palubě dosáhnout rychlosti 48,3 uzlu. Člun v této rychlosti a maximální pozici trimovacích klapkek doslova letí po hladině. I přesto, že vlny a především nárazy do trupu byly velmi výrazné a hlasité, člun si s nimi poradil a při řízení bylo cítit jistotu, pevnost a rezervy. Řízení je potřeba při této rychlosti věnovat velkou pozornost, stejně jako bezpečnosti posádky, která se musí držet. Při sezení na sedadle vedle kormidelníka jsem se při maximální rychlosti cítil poněkud nejistě a pociťoval nedostatek madel, kterých bych se mohl držet. Při rychlosti téměř 50 uzlů jsem instinktivně sledoval pohyby kormidelníka a samotného kormidla, a připravoval tak své tělo v sedačce na případné změny kurzu. Pocit nejistoty na vedlejších sedadle však dnes spatřuji v tom, že jsem zpravidla zvyklý kormidlo držet sám a není mnoho lidí, komu bych kormidlo v takové rychlosti s důvěrou svěřil. Spotřeba motoru se při rychlostním maximu pohybovala kolem 105 l/h. Je možné očekávat, že majitel pravděpodobně nebude takovou rychlostí cestovat často, a především pak dlouho. Jako ideální cestovní se osvědčila rychlost mezi 20 až 25 uzly. Při 20 uzlech jsme

na otáčkoměru měli necelých 3500 otáček a spotřeba nepřesáhla 30 l/h. Člun již v této rychlosti jede v plném skluzu a trimovací klapky dovolují komfortní nastavení pro klidnou a velmi stabilní jízdu. Hlučnost motoru je na přijatelné úrovni a umožňuje běžnou konverzaci během jízdy. Lehké přidání plynu nás zrychlilo na 25 uzlů, kterou považuji jako hraniční pro běžné cestování. Zajímavým testem byla zkouška vlastností trupu, resp. jeho chování při extrémních situacích. Člun velmi rychle reaguje na změnu kurzu a i při mírném natočení kormidla je cítit snaha trupu se stočit více, než mu dovolíme kormidlem. Při maximálním natočení kormidla dovoluje při razantním přidání plynu otočení o 180 stupňů doslova na pár metrech prostoru. Tvar trupu umožňuje razantní a bezpečnou změnu směru i ve velkých rychlostech. Je potřeba se pouze připravit na adekvátní náklon lodí. Velká obratnost je docílena větším zploštěním náběhové hrany ve střední části trupu pod hladinou, než je tomu u většiny konkurenčních značek. Na druhou stranu člun vyžaduje větší korekci směru při rychlostech mezi 10 a 15 uzly, než zmiňované konkurenční modely, které mají ostřejší úhel náběhových hran pod vodoryskou a naopak nedisponují takovou reakční pružností.

Hodnocení

Nový Cap Camarat nás překvapil v několika směrech. Předně je to manévrovací schopnost lodě, její reakce a chování na razantní změny kormidla v krizových situacích, které mohou na moři nastat. Bezpečnost posádky v těchto situacích je neméně důležitá a při našem testování jsme nezaznamenali žádný negativní pocit. Jedinou a poněkud extrémní výjimkou byla jízda maximální rychlostí, při které míru bezpečnosti ovlivňují aktuální podmínky na moři a především vlny. Množství úložných prostor, jejich kapacita a univerzálnost využití člunu na vodě je pro českého zákazníka velkým argumentem. Řada Walk Around nabízí kompromis a vlastnosti obou modelových variant, které jsou mnohem více účelově zaměřené. U testované nejsilnější motorizace jsme kromě testu maximální rychlosti zdaleka nevyužili výkonového potenciálu, který tento motor měl. Optimální rozsah motorového výkonu s ohledem na vlastnosti a možnosti člunu je mezi 200 až 250 koňmi. I s těmito motory umožňuje člun maximálně využít veškerý potenciál sportovního motorového člunu s vlastnostmi day cruiseru. Výroba nového Cap Camaratu už jede na plný plyn a první zákazníci z Čech mohou novou loď obdržet ještě před létem. ▲

Technická specifikace

• Celková délka	7,19 m
• Délka trupu	6,96 m
• Šířka	2,52 m
• Výška nad vodoryskou	1,74 m
• Ponor	0,49 m
• Hmotnost (bez motoru)	1480 kg
• Nádrž na palivo	280 l
• Nádrž na vodu	80 l
• Motorizace	300 HP (max.)
• Kapacita/lůžka	4/2
• Oblast plavby	C
• Cena	od 26 040 € bez DPH

www.fasyachting.cz

Motorové hodnoty

RPM	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	5900
Rychlost (nm/h)	4,6	6,2	7,3	8,5	10,8	20,9	26,5	30,7	35,3	38,8	42,3
Spotřeba (l/h)	5	8,3	14,6	20,5	27,0	32,6	44,3	58,2	70,3	81,0	100,5

