

Excess 11 DANE TECHNICZNE

długość całkowita	11,33 m
szerokość	6,59 m
zanurzenie	1,15 m
wysokość masztu nad KŁW	17,27 m
masa	9 t
zbiornik wody	300 l
zbiornik paliwa	2 x 200 l
powierzchnia żagli (grot + fok)	77 m ²
powierzchnia Code 0 (opcja)	54 m ²
silnik	2 x 29 KM (Yanmar 3YM30AE SD)
liczba kabin	3 – 4
liczba miejsc do spania	4 – 8
cena	od 235 tys. euro (plus VAT)
kategoria CE	A8/B12/C16/D20
więcej	www.rr-yachts.pl

Tekst Stanisław Iwiński

zdjęcia mat. firmowe Excess / Christophe Launay

Najmniejszy z serii

Excess 11 to trzeci z kolei i najmniejszy model nowej marki katamaranów z Grupy Beneteau. Niech nas nie zmyli, że jacht wizualnie jest podobny do swoich większych poprzedników (12 i 15). To zupełnie inna jednostka, w której zastosowano wiele nowych i ciekawych rozwiązań technicznych.

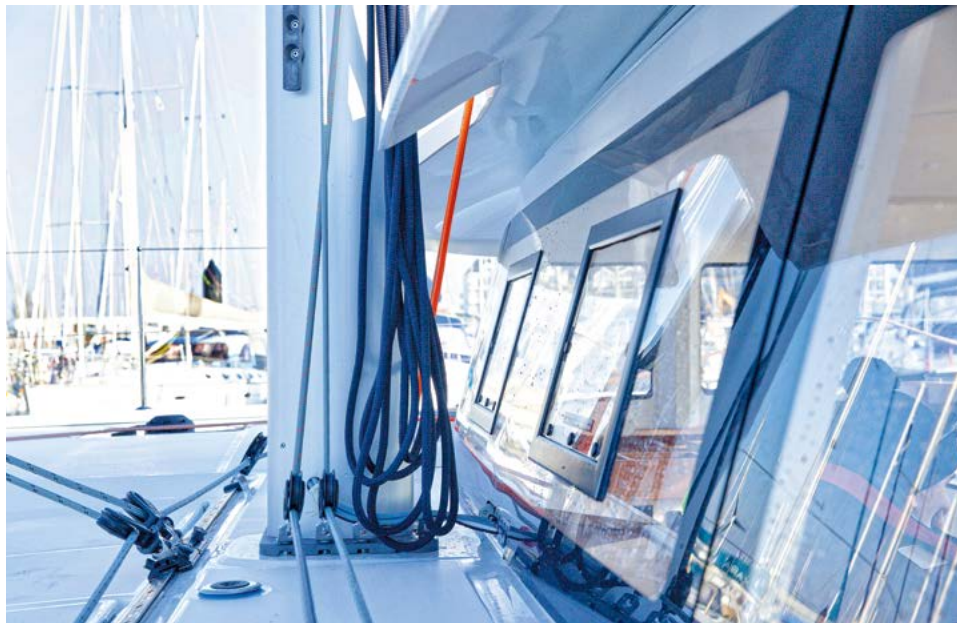
➤ Premiera nowego Excessa 11 odbyła się na targach w Düsseldorfie i została przyjęta przez rynek nautyczny niezwykle przychylnie. Z wielką ciekawością oczekiwaliśmy na zapowiadane przez producenta testy na wodzie. Pech chciał, że zbiegły się one z nagłym rozwojem epidemii koronawirusa... Udało nam się jednak w ostatniej chwili sprawdzić łódkę w zapowiadany termin w La Rochelle. Okazaliśmy się jedyną ekipą spośród dziennikarzy zagranicznych magazynów jachtowych i... zdecydowanie było warto. Excess 11 okazał się nie tylko jednostką ładnie zaprojektowaną, ale i doskonale spisującą się pod względem nautycznym. Nowy model, jak podkreślają przedstawiciele stoczni, jest pierwszym z serii, który nie ma już nic wspólnego z Lagoonom, inną konstrukcją z należącego do Grupy Beneteau marek. Zastosowane nowe rozwiązania będą teraz wprowadzane do kolejnych modeli z serii. Dodajmy, że Excess 11 jest jednym z najmniejszych produkowanych seryjnie katamaranów.

Kadłuby

Największą różnicę pomiędzy Excessem 11 a starszymi modelami (12 i 15) widać w stylistyce fragmentu nadbudówki, która zerwała ostatnie nici łączące ją z marką Lagoon. W nowym







■ Oparcie pięty masztu bezpośrednio na pokładzie pozwoliło na obniżenie środka ożaglowania



■ Na testowanej jednostce mieliśmy zamontowany na rufie mały wysięgnik o udźwigu 150 kg

katamaranie cała nadbudówka została przesunięta w kierunku rufy. Dzięki temu można było zmienić posadowienie pięty masztu, która teraz opiera się bezpośrednio na pokładzie, a nie – jak wcześniej – na dachu nadbudówki. Uniknięto w ten sposób konieczności wstawiania wzmocnionych pilersów, przeszkadzających w poruszaniu się wewnątrz kokpitu centralnego, a jednocześnie znacząco obniżono masę całkowitą jachtu. Pomimo wprowadzenia w designie katamarana tej dosyć radykalnej zmiany udało się zachować podobieństwo jego sylwetki do pierwszych modeli serii. DNA Excessa 11 nie pozostawia wątpliwości co do pochodzenia jachtu. Powtórzone zostało to, co przede wszystkim odróżnia go od innych

podobnych konstrukcji konkurencyjnych firm: bardzo płaska linia pokładu głównego oraz brak flybridge'a na nadbudówce. Przejścia z rufy na dziób prowadzą po szerokich i wygodnych półpokładach pozabawionych jakichkolwiek występow. Łuki z pomieszczeń dolnego pokładu są wstawiane płasko, a zamontowane w niewralgicznych miejscach handrelingi oraz relingi ułatwiają bezpieczne poruszanie się po pokładzie. Powtórzone zostało znane z wcześniejszych modeli rozwiązanie z charakterystycznymi dwiema sterówkami na końcach obu pływaków, połączonymi w jedną przestrzeń z kokpitem rufowym – głównym miejscem dla całej załogi do spędzania czasu na wodzie. Zastosowano również te same elementy

wystroju zewnętrznego z charakterystycznymi podłużnymi oknami w burtach i dużym logiem marki.

Pokład, kokpit i wyposażenie

Głównym założeniem projektantów serii Excess było skonstruowanie katamaranów, na których miłośnicy pływania pod żaglami czuliby się jak na tradycyjnych jednokadłubowych jednostkach. W tym celu zaprojektowano m.in. niską linię pokładu i nadbudówki oraz w charakterystyczny sposób zaplanowano funkcjonalność jachtu. Na excessach całe życie załogi ma toczyć się na pokładzie i w kokpitach, wewnątrz zaś przeznaczony jest głównie do snu i biesiadowania w porcie lub na kotwiczowisku.

Na jacht wchodzi się po małych półplatformach (którymi zakończone są pływaków), mijając składane siedziska sterówki. To również element charakterystyczny i ciekawie rozwiązany. Siedziska są bardzo wygodne do prowadzenia jachtu i dodatkowo zabezpieczone przed promieniami słonecznymi i deszczem materiałowymi daszkami rozpiętymi na lekkiej konstrukcji z nierdzewnych rurek.

Prawie całe wnętrze kokpitu rufowego zajmują kanapy i duży stół, przy którym zmieści się cała załoga. Na pawęży zamontowano wysięgnik o udźwigu 150 kg, na którym można podwiesić ponton lub nawet małego RIB-a. O żeglarskiej duszy konstrukcji świadczy też rozplanowanie urządzeń do obsługi jachtu. Wszystkie fały, szoty i regulacje doprowadzone są do miejsca sternika, który jest w stanie obsłużyć je sam, używając pary elektrycznych kabestanów oraz stoperów. Liny poprowadzono od masztu przez system bloczków kierunkowych po pokładzie. Dzięki temu uniknięto montowania specjalnych tuneli, które podnoszą masę i ograniczają widoczność sternikowi.

Pokład dziobowy nie jest zbyt duży. Jedynie na wąskich pokładach obu pływaków i małym sztywnym jego fragmencie przed przednią szybą, kryjącym pod spodem bakisty na osprzęt, można ewentualnie położyć materace i oddać się kąpielom słonecznym. Pomiędzy pływakami rozpięta jest solidna siatka, a ich dzioby połączone są belką usztywniającą, do której przymocowano przednie żagle. Warto dodać, że w tym modelu zastosowano trochę dłuższy bukszpryt wspomagający lepsze prowadzenie żagla Code 0.

Excess 11 może być wykonany w dwóch wariantach – standard oraz pulse. W tym drugim zastosowano wyższy maszt i co za tym – idzie większą o 12 m² powierzchnię ożaglowania standardowego.



■ Założeniem projektantów Excessa 11 było zaprojektowanie jednostki żaglowej, na której większość czasu załoga spędza w otwartym kokpicie rufowym



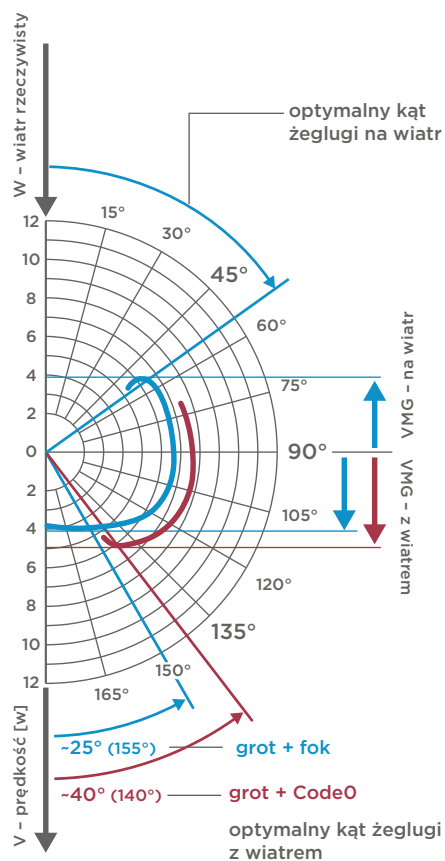
■ Dwie sterówki umieszczone na końcach pływaków są wygodne i doskonale sprawdzają się w czasie rejsu, zapewniając prowadzącemu komfort i łatwość obsługi



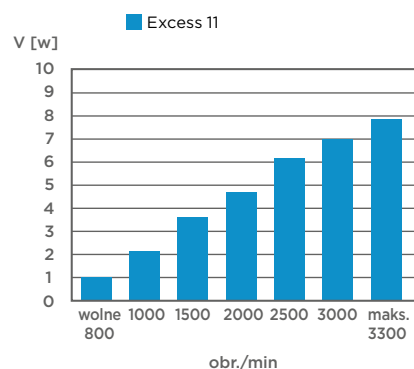
Biegunowa prędkości

katamaranów: — Excess 11

przy prędkości wiatru ok. 12 w (3B)
na żaglach: grot i fok samohalsujący

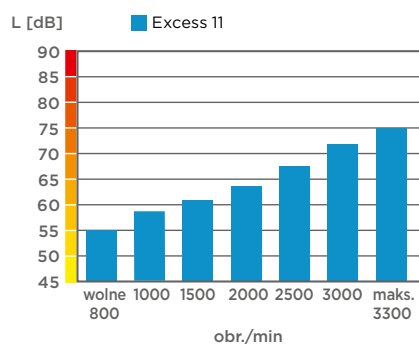


Wykres prędkości



Wykres głośności

(poziom natężenia hałasu)



Wnętrze...

...nie jest przesadnie duże, ale udało się w nim zapewnić załodze wszystkie niezbędne do dłuższej żeglugi walory bytowe. Z kokpitu rufowego do mesy prowadzą odsuwane na bok drzwi, które, otwarte, tworzą jedną przestrzeń. W wariantcie standardowym żeglarze mają do dyspozycji kambuz z kuchenką, lodówką i dwukomorowym zlewem, opcjonalnie zaś można zamówić jeszcze zamrażarkę, kuchenkę mikrofalową itp., ale trzeba zdawać sobie sprawę, że będzie to ze stratą miejsca niezbędnego na szafki gospodarcze. Coś za coś – nie da się na tak małej powierzchni zmieścić wszystkiego.

Przednią część mesy zajmuje wygodna kanapa i stół oraz kącik nawigacyjny. Wnętrze jest jasne i dobrze wentylowane, do czego przyczyniają się dwa otwierane luki w przednich szybach. Duże tafle okien bocznych i przednich doskonale ułatwiają prowadzenie jachtu z miejsca sternika na rufie, umożliwiając bezproblemową obserwację szlaku wodnego.

Testowaną jednostkę wyposażono w telewizor postawiony na jednej z szafek. Nie polecam tego rozwiązania, bo choć urządzenie jest niewielkie, to skutecznie zasłania pole widzenia. Zgodzili się ze mną biorący udział w teście przedstawiciele stoczni. Być może więc zaproponują na przykład wysuwanie telewizora zza bocznej ściany mebli.

Wnętrza obydwu pływaków pełnią funkcję sypialne. Excess 11 proponowany jest w dwóch wersjach: trzy- i czterokabinowej – każda z dwiema łazienkami. Kajuty sypialne są duże i dobrze wyposażone w szafki oraz różnego rodzaju schowki. Przednie kabiny mają łóżka ułożone wzdłuż, a tylne w poprzek osi jachtu. Kojy są maksymalnie duże i szerokie, zajmują przestrzeń od burty do burty. Decyzja o zabudowie po jednej łazience w każdym kadłubie wydaje się słuszna. Łazienki są dzięki temu wygodniejsze i mają oddzielną dużą kabinę prysznicową.

Takielunek

Posadowienie piąty masztu bezpośrednio na pokładzie pozwoliło jeszcze bardziej obniżyć środek ożaglowania i stworzyło możliwość zaprojektowania większej jego powierzchni, a co za tym idzie – uzyskania lepszych parametrów nautycznych. Zarówno w wersji standard, jak i pulse maszt ma takie samo olinowanie. Podparty jest jedną parą want głównych i usztywniony dwiema



■ Pomimo istotnych zmian konstrukcyjnych widać podobieństwo Excessa 11 do starszych modeli z tej samej serii

parami salingów z olinowaniem diamentowym. Sztąg z rolerem foka oraz inne sztaksle montowane są do belki łączącej oba pływaki na samym dziobie. W standardowym ożaglowaniu zamontowano fok samohalsujący, doskonale sprawdzający się nawet w żegludze solo. Sztoty wszystkich żagli doprowadzono do miejsca sternika, gdzie mogą być obsługiwane za pomocą elektrycznych kabestanów. Pomyślano nawet o specjalnych workach/pojemnikach na luźne końce lin. To element, na którego brak zwróciłem uwagę podczas testów większych excessów.

Testujemy

Przyjemność żeglugi na Excessie 11 jest jego największą zaletą. Jacht prowadzi się wyjątkowo łatwo i lekko, nie odczuwając przy tym typowej dla starszych katamaranów słabej dynamiki. Wszelkie zwroty i inne manewry jednostka wykonuje błyskawicznie, precyzyjnie odpowiadając na ruchy koła sterowego. Bez wątpienia jest to zasługa właściwego zaprojektowania łodzi pod względem hydrodynamicznym, ale i osadzeniem płetw sterowych bezpośrednio na kolumnach. Nie ma żadnych luzów i opóźnień reakcji, jak w przypadku używania wspomagających systemów hydraulicznych czy też mechanicznych.

W czasie testu mieliśmy dosyć równy wiatr 11 – 12 w. Nie są to warunki najlepsze do żeglowania turystycznym katamaranem, który o wiele lepiej sprawdza się i daje większą przyjemność pływania przy silniejszym wietrze. Pomimo to w żegludze na wiatr z małym standardowym fokiem Excess 11 rozpędzał się do prawie 6 w, a optymalny kąt wynosił około 50 stopni. O wiele lepiej było po postawieniu żagla Code 0 – wówczas czuło się, jakby ktoś włączył turbo, które pozwalało osiągnąć ponad 7 w prędkości, przy czym ostrość niewiele się

zmieniła. Najlepiej i najszybciej poruszaliśmy się półwiatrem, kiedy można było maksymalnie wykorzystać wszystkie żagle. Obydwie sterówki są wygodne i przyjazne dla prowadzącego jacht. Doskonale widać z nich cały akwen.

Podsumowanie

Jestem pod dużym wrażeniem dzielności Excessa 11 i przyjemności żeglowania nim. Myślę, że konstruktorzy dobrze odrobili lekcję, znakomicie dopracowując nowy model z serii.

Założeniem było stworzenie jednostki szybkiej i zwrotnej, dającej się łatwo prowadzić, wygodnej i funkcjonalnej, a przy tym takiej, na której żeglarze będą się czuli bezpiecznie w każdych warunkach. Jacht jest nieduży, więc pewnie niektórym może zabraknąć jakichś elementów podnoszących komfort, np. większej liczby szafek gospodarczych w mesie i kambuzie. Jednak dzielność żeglarska oraz parametry nautyczne Excessa 11 w pełni zadowolą prawdziwych fanów pływania pod żaglami. Warto dodać, że także cena jachtu jest atrakcyjna i przystępna.

Ocena jachtu

To nam się podobało

- ładny design
- dobre parametry nautyczne
- łatwość w prowadzeniu i manewrowaniu
- funkcjonalność zabudowy
- To byśmy poprawili
- zwiększyli liczbę szafek

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.