

Devedeset konjskih snaga i više je no dovoljno da Numovih 650 kilograma izuzetno brzo potjera do krajnje brzine od 33 čvora, te za ugodno krstarenje brzinom od 24 čvora kada je dozvoljeno izvoditi sve manevre bez ugrožavanja sigurnosti i stabilnosti



Retro je u modi

Tekst i foto: **Krunoslav Mihić i Marko Brnčić**

Numo Yachts je relativno novo ime na našem tržištu, a hrvatskim se kupcima predstavio gliserom Numo 500, plovilom o kojem smo u našoj rubrici zanimljivosti pisali unatrag par brojeva. Taj je gliser retro dizajna svjetskoj javnosti predstavljen na prošlogodišnjem sajmu nautike u Genovi, a vrlo je brzo stigao i do nas. Tvrtka Odisej Yachting preuzela je zastupstvo za ove prostore, i novoga Numa izložila na zagrebačkom sajmu nautike, nakon čijeg je završetka taj isti Numo 500 i zaplovio Jadranom pogonjen Hondom snage 90 konja. Mi smo imali sreću i odmah iskoristili priliku da ga među prvima i testiramo, te i sami provjerimo kakav je Numo 500 u realnim uvjetima na moru.

Konstrukcija

Riječ je o plovilu izuzetno zanimljivog dizajna koji ne skriva svoju inspiraciju, i očitu fascinaciju klasičnim gliserima iz '50-ih godina prošloga stoljeća. Svojim izgledom, širokim

i razvijenim pramcem i krmenim dijelom koji je uz vodnu liniju znatno širi nego uz razmu, savršeno bi se uklopio kao scenski dodatak crno-bijelih filmova iz pedesetih. Ali, za razliku od plovila koja su se tada proizvodila isključivo od drva, Numo 500 izrađen je od stakloplastike, i to uz upotrebu najmodernijih tehnologija. Trup i paluba su izrađeni od klasičnoga laminata sastavljenoga od poliesterske smole ojačane staklenim vlaknima, dok je na mjestima ojačanja ugrađena Airex jezgra u sendvič konstrukciju.

Prilikom projektiranja samog plovila proizvođač se odlučio za ugradnju uzgonskih komora u obliku plastičnih spremnika ispunjenih zrakom koji će u slučaju oštećenja trupa ili prodora vode plovilu osigurati dovoljno uzgona da ostane plutati na površini. Takvih je komora na Numu 500 pet, a smještene su u vrhu pramca, u oba boka, ispod podnice kokpita, te uz samo krmeno zrcalo.

Tehnički podaci

Duljina preko svega:	5,60 m
Širina:	2,10 m
Istisnina:	650 kg
Kapacitet:	4 osobe
Snaga motora:	od 40 do 150 KS
Spremnik goriva:	75 l

Cijena

Numo 500 Design: 74.500,00 kn
Numo 500 Dolce Vita: 111.750,00 kn
Numo 500 Dolce Vita s motorom Honda BF 90:
162.600,00 kn
Cijene ne uključuju PDV

Zastupa i prodaje

Odisej yachting d.o.o., Zadar
tel. 023/251-043, 091/882-1657
www.odisej-yachting.com



Raspored

Kako smo već spomenuli, Numo 500 je klasični otvoreni gliser s nešto kraćom palubom i dosta dugim kokpitom kojega bi trebao štiti vjetrobran, ali budući da je i njegov oblik podređen dizajnu, funkcionalnost

▲ Sjedalice

Prednjim dijelom kokpita dominiraju dvije ergonomski oblikovane i bogato tapecirane sjedalice - za skipera i suskipera, koje u svim situacijama pružaju vrlo dobar oslonac

Iskorištenost prostora ▶

Unutrašnjost postolja za sjedalicu zapravo je spremište koje se zatvara vratascima s bravicom



▲ Vjetrobran

Vrlo zakošen i izrađen od tamnog kaljenog stakla cijeli se vjetrobran "drži" na dva kratka bočna nosača



◀ Klasika

Okrugli Barigov sat tradicionalnog dizajna smješten je na središnji dio konzole i savršeno se uklapa u cjelokupnu dizajnersku filozofiju plovila



◀ Držać

Integrirani držać izvorno je namijenjen za odlaganje čaše, ali može poslužiti i za smještaj ručnog GPS-a



▲ Krmena klupa

U stražnjem se dijelu nalazi krmena klupa dovoljno velika za dvije osobe, što je u stvari i dovoljno, jer Numo 500 je registriran za samo 4 osobe

mu baš i nije jača strana, tako da skipera i suskipera pri većim brzinama gotovo da i ne štiti od udara vjeta. Sama unutrašnjost je poprilično jednostavna, usudili bismo se reći i pomalo spartanska. U prednjem dijelu ima dvije odvojene sjedalice, dok ispred krmelog zrcala stoji poprečna klupa za dvije do tri osobe. I to je uglavnom sve, tako da unutar ovoga plovila ima mnoštvo slobodnog, da ne kažemo neiskorištenog prostora.

▲ Ispod poklopca

krmene klupe nalazi se najveće spremište na plovilu u koje stanu bokobrani i još štošta

◀ Sjaj

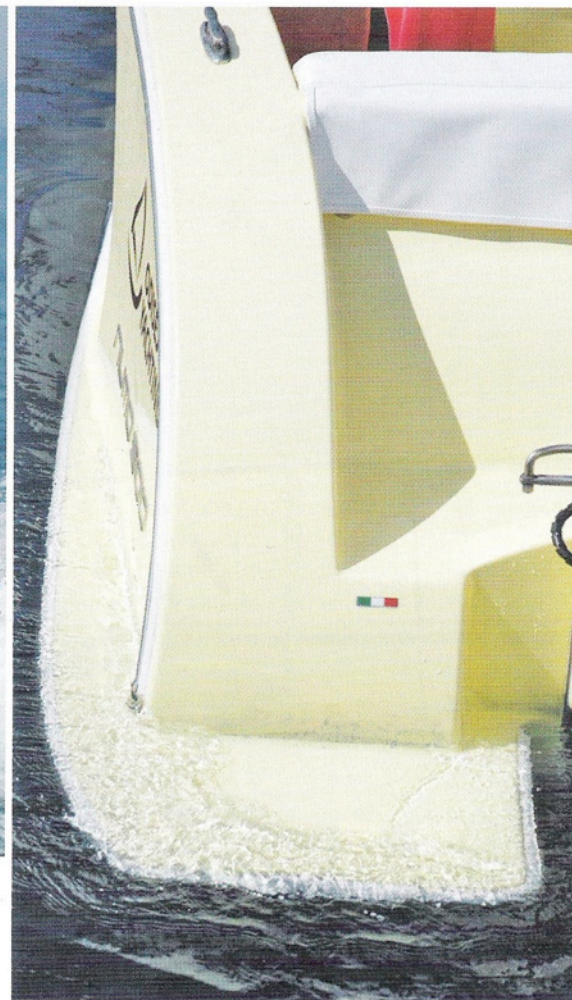
I uz krmenu klupu je ugrađen držač za čašu, u ovom slučaju preklopni, koji se s rukohvatom i bitvom izvrsno uklapa u cjelinu jer i oni su također izrađeni od sjajnog nehrđajućeg čelika

Ni spremišnog prostora baš nema previše. Najveće spremište nalazi se ispod, točnije unutar krmene klupe, dok su dva mala spremišta unutar baza na koje su montirane ergonomski oblikovane sjedalice. Velikom krmenom spremištu pristupa se podizanjem poklopca na gornjoj površini, dok su manja spremišta zatvorena vratačima s bravicom. Prostor ispod pramčane

palube je od ostatka unutrašnjeg prostora odvojen pregradom na kojoj se nalaze plastična vratašca koja služe za pristup spremniku goriva. Spremnik je također plastični, a svojom zapreminom od 75 litara zauzeo je cijeli prostor ispod palube koji je ostao nakon smještaja uzgonske komore u sam vrh pramčanog dijela.

Podnica kokpita, koja je lagano uzdignutom plastičnom plohom





uzdužno podijeljena na dva dijela, obložena je umjetnom tikovinom koja se ne skliže, pa kretanje samim plovilom čini znatno sigurnijim. Za dodatnu sigurnost tu su i uzdužni rukohvati montirani na bokove, koji se protežu od vjetrobrana do krmene klupe. Sam krmeni dio plovila je možda i najzanimljivije dizajniran, jer su u njega integrirana i dva bočna stabilizatora koji olakšavaju glisiranje i povećavaju stabilnost samog plovila, budući da je krmeni dio nešto uži nego kod ostalih glisera slične dužine. To suženje krmelog dijela je rezultiralo smanjenjem površine dna, pa se proizvođač stoga odlučio za ugradnju bočnih "skija" koje se nastavljaju i četrdesetak centimetara iza krmelog zrcala i produžuju vodnu liniju. Ti nastavci ujedno služe i kao platforme s kojih se vrlo jednostavno, preko stepenice integrirane u krmeno zrcalo nakon izlaska iz mora može ući u kokpit. Pritom treba stati na krmenu sjedalicu s koje bi prije te operacije bilo uputno skinuti jastuk koji u jednom komadu prekriva naslon i površinu za sjedenje.

U plovidbi

Prema proizvođačkoj specifikaciji, krmeno zrcalo Numa 500 podnosi motor do 150 konjskih snaga, a mi smo testirali verziju opremljenu Hondinim

modelom BF 90 V-TEC, što spada u zlatnu sredinu, bar što se snage tiče. Po onome što se pokazalo u testu, tih je 90 konjskih snaga i više nego dovoljno da Numovih 650 kilograma izuzetno brzo potjera do krajnje brzine od 33 čvora. Ipak najugodnije je krstarenje pri brzini od 24 čvora, pri kojoj se smije izvoditi sve manevre bez ugrožavanja sigurnosti i stabilnosti.

Detalj koji velikim dijelom utječe na plovne karakteristike Numa 500 je krmeni stabilizator koji plovilo čini stabilnim, sprečava ukopavanje krme i onemogućuje nekontrolirane nagibe. Kod izvođenja zaokreta pri kojima stabilizator određuje optimalno naginjanje, svaki je izvedeni zaokret pravilan i bez proklizavanja, iako je riječ o relativno plitkoj krmi.

Gliser modernih linija, čija retro forma nudi više od ugodne plovidbe nije jedno od onih plovila koja su u startu namijenjena širokim narodnim masama. Ovo je estetski lijepo uređena brodica za zaljubljenike u nova plovila ogrnuta plaštem minulih vremena.

Prilikom projektiranja pazilo se na svaki detalj, čak je u konzolu dodan i retro sat, te prekidači u istom stilu, jer kod Numa 500 uživanje u plovidbi je podignuto na jednu višu razinu i u kojoj je vezi s taštinom vlasnika, koji s Numom 500 sigurno neće ostati nezamijećen.

▲ Platforma

Stabilizatori koji se s boka produžuju na krmu ujedno služe i kao krmena platforma s koje se vrlo lako može ući u kokpit

Honda BF 90 V-TEC

četverotaktni, 4 cilindra u liniji, PGM-FI
 ubrizgavanje goriva, SOHC, VTEC

Zapremina:	1.496 cm ³
Provrt x hod:	73 x 89,4 mm
Masa:	163 kg
Snaga:	90 KS pri 5.800 o/min

Tablica brzine

o/min	čv
1.000	4,5
2.000	8,2
3.000	11,3
3.200	14,8
3.500	18,7
4.000	23,7
4.500	27,1
5.000	30,4
5.500	33,1