

Šminker s pedigreom



S atraktivnim interijerom i udobnim sunčalištem na pramcu, *Enduro* je napravljen po mjeri ljepših polovica koje ne zanimaju tehnički podaci, no i pravi moreplovci bit će s njim zadovoljni jer je ispod šminke rasni norveški gliser



Dobro opremljen kokpit



Uzorno oblikovana sportska sjedala



Ležaj je dugačak 260 cm



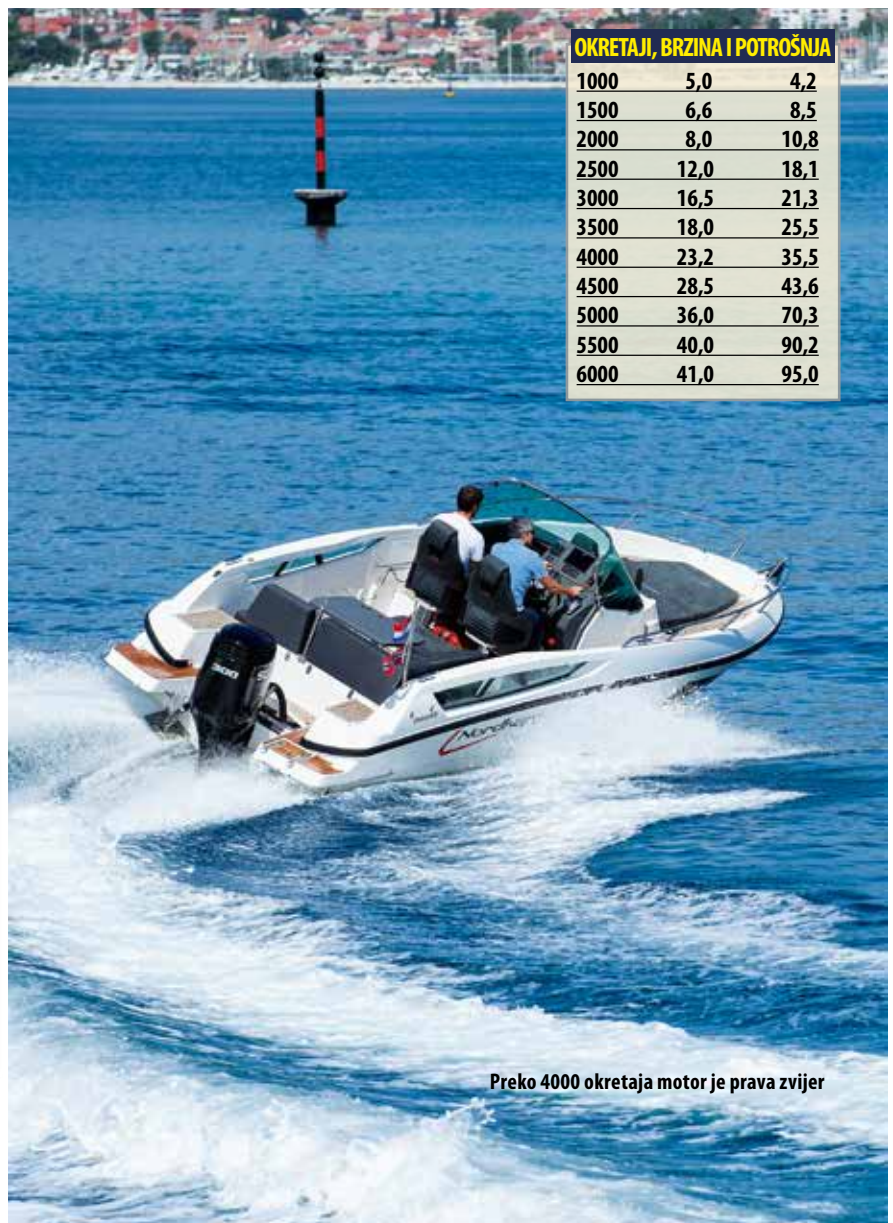
Šminkerski tapeciran lavandin

Prepoznatljivost je jedan od temeljnih ciljeva marketinga i često presudan faktor za uspjeh na tržištu gdje se nude stotine sličnih proizvoda. Na sami spomen Norveške ili Finske, većina će nautičara bez razmišljanja reći kako se tamo grade vrlo kvalitetni brodovi. To je istina, kao i činjenica da i neki od njih koriste jeftine kooperantske pogone u Poljskoj ili Latviji. No, visoko pozicioniranje skandinavskih brodograditelja traje već godinama, a u novoj generaciji plovila su hrabrim dizajnom po atraktivnosti prestigli čak i uzore iz Italije.

Iako već 50 godina fokusiran na norveško tržište, *Nordkapp* je u kratkom roku postao brend poželjan i u ostatku Europe. Ako smo ranije i imali neke dvojbe oko prepoznavanja, veliki natpis na boku je odličan podsjetnik. Od desetak aktualnih modela dobar dio smo već predstavili na stranicama *Otvorenog mora*, a na red je došao i najveći – *Enduro 805*.

Bočni prolazi

Nastao na trupu kruzera *Noblesse 790*, *Enduro* uz sve poznate vrline proizvođača nudi još višu razinu komfora na pramcu. Naime, ljubitelji sunčanja sada imaju pravi ležaj s debelim jastucima i uzglavljem. Na tome mjestu se može ugodno sjediti čak i u plovidbi po valovitom moru jer su prolazi do bokova s čvrstom ogradom dovoljno široki za osjećaj sigurnosti. U kretanju značajno pomaže veliki rukohvat, zapravo okvir visokoga vjetrobranskog stakla središnje konzole. Zbog bočnih prolaza konzola je centralno smještena i nudi dovoljno prostora za sve instrumente. Uz osnovne prekidače i standardni *Suzukijev* digitalni multifunkcijski uređaj, ugrađeni su *Simradov* chartploter, MP3 radio, te joystick pramčanog potisnika. Sve je uredno i na dohvat ruke, kao i elektronska ručica gasa zgodno odmaknuta od desnog ruba da je ne bi netko u prolazu slučajno zakačio. Sigurnosni aspekt je naglašen s crvenim *emergency* dugmetom za gašenje motora. Konzola nema suhi pretinac, ali je zato



OKRETAJI, BRZINA I POTROŠNJA

1000	5,0	4,2
1500	6,6	8,5
2000	8,0	10,8
2500	12,0	18,1
3000	16,5	21,3
3500	18,0	25,5
4000	23,2	35,5
4500	28,5	43,6
5000	36,0	70,3
5500	40,0	90,2
6000	41,0	95,0

Preko 4000 okretaja motor je prava zvijer

OSOBN KARTA

Dužina preko svega	8,05 m
Širina	2,50 m
Gaz	0,70 m
Težina	1650 kg
Kategorija	C/6 osoba
Spremnik goriva	275 l
Max. motor	2x200 KS
Proizvođač	Nordkapp Boats, Norveška
Zastupnik	Atlantis Marine, Split
Cijena s PDV-om, bez motora	50.000 eura



Trup je vrhunski kao i na dosad testiranim modelima



Maksimalna brzina je 41 čvor

ispod volana postavljena praktična mrežica. Vreće s elastičnom trakom sašivene su sa stražnje strane sjedala tako da se i to može iskoristiti za sitne stvari. Sportski profilirane fotelje su vrlo udobne i funkcionalne, s mehanizmom za pomicanje i prednjim sklopivim dijelom za upravljanje stojeći. Prošivene presvlake izvedene u kombinaciji s velurom izgledaju vrlo atraktivno i ugodne su za sjedenje. Od istog materijala je napravljen i ostatak jastuka i presvlaka na brodu što je jasan pokazatelj klase plovila.

Samo šest putnika

Tkaninom je obložen čak i pravokutan krmeni stol dimenzija 87x58 cm s tri inoks otvora za čaše. Na udobnoj kutnoj klupi ima mjesta za četiri osobe, te još jedna ili dvije može sjesti na postolju iza skiperskog bloka. Brod je registriran za šest osoba, što je šteta jer vas sprječava da na kupanje pozovete prijatelje ili ga možda iskoristite u komercijalne svrhe za prijevoz putnika. Podizanjem tapetiranog poklopca otvara se pristup spremištu, dok je u sredini kućište vodoravnog

hladnjaka s vratima s prednje strane. S dodatne četiri rupe za čaše to će biti najpopularnije mjesto za boravak tijekom ljetnih vrućina. Zaštitni bimini vješto je skriven ispod poklopca u naslonu prednjeg sunčališta dok su nosači složeni u otvorima uz bokove.

Spremišta u podu zgodna su za ribolovni alat, duže predmete, pa čak i manje pajete iako je za njih predviđen poseban prostor s elastičnom vezicom. Dizajnerski najhrabriji zahvat je ugradnja prozora u bokove, bez nekog posebnoga funkcio-



Pramac je slobodan za gaženje



Sigurno i udobno pramčano sunčalište



Krma je izvedena na dvije razine



Školjka je smještena u sredini kabine

KONAČNA OCJENA

PLUS

Dizajn
Kvaliteta izrade
Udobnost

MINUS

Visina kabine
Visina bitvi
Položaj sigurnosne trake



Kokpit ima zanimljive svjetlosne otvore

nalnog razloga. Na moru to izgleda lije-po, no mnogi će to doživjeti samo kao plohu više za svakodnevno pranje i nakupljene soli. Krmeni dio je uzorno izveden u dvije razine, gornjoj s dvama spremnicima, te donjoj za sigurno kretanje oko motora i ugrađenim ruko-hvatima i ljestvama za kupanje. Tuš i otvor za lijevanje goriva su dostupni tek otvaranjem poklopca spremnika, što će ih zaštititi od sunca i mora. Od ostalih detalja vrijedi istaknuti šipku za vuču skijaša postavljenu po sredini naslona.

Šminkerski lavandin

Stilski besprijekoran, ali ograničen visinom je i prostor kabine. Do njega vode zatamnjena klizna vrata, na konzoli širine pola metra. Za razliku od mnogih na tržištu, vodilice su vrhunski izvedene i vrata klize vrlo lagano. U prvom planu je lavandin s dizajnerskom slavinom, šminkerski obložen umjetnom kožom. Ogledalo i bočni prozori sa zastorima također podižu dojam. U sredini je prostor za školjku, a njezinim prekrivanjem dobije se ležaj dužine 260 cm i najveće širine 180 cm. Tim dimenzijama i kvaliteti presvlaka nema se što prigovoriti, no visina od 55 cm iznad ležaja je ipak granična. U

prvom dijelu kabine jest dvostruko viša, ali korpulentniji korisnici tu će teško osjetiti komfor pa bi im svakako više odgovarao napuhaniji model *Noblesse*.

Iako bi se na prvi pogled moglo zaključiti kako je *Enduro* sportskiji model, aerodinamika nadgrađa ima svoje zakonitosti pa s istim *Suzukijem 300 Noblesse* postiže dva čvora više. To je srednji izbor motora jer ovaj trup dopušta 400 *konja*, odnosno dva po 200. Bez ukrcajnih putnika to je dovoljno, iako na nižim okretajima ponekad vuče zrak, što je vjerojatno posljedica nešto višeg postavljanja. Potrošnja od 1,5 do 2,5 litara po prijeđenoj milji više je nego što bismo očekivali, no udobnost je ono što će kupiti naklonost svakoga za volanom. Naša dosadašnja iskustva s *Nordkappom* su vrlo pozitivna i *Enduro* nastavlja taj niz. Zadovoljstvo raste s brojem okretaja i 4000 bismo mogli označiti kao *G točku*. Odličan trup suvereno klizi prema pučini i reagira na svaki pomak sjajne elektronske ručice gasa. Iz udobne skipske fotelje s čvrstim bočnim osloncima svaki okret je milina i kod naglog okretanja volana jedini problem je izazivalo zaplitanje sigurnosne vezice. Obično je njezino hvatište ispod volana, a ovdje je nezgodno postavljeno visoko na konzoli.



Podne obloge su od tikovine