



VAL

Revija za nautiko in turizem 73

ŠTEVILKA 73 / OKTOBER 2002 / XI. LETO, CENA 1100 SIT, 55 K

NAVIKA

šport

Mini Transat
Solo Chrono
Pokal Amerike
Atlantski dnevnik

rubrike

Nasveti
Samogradnja
Tehnika jadrnanja
Motoroznanstvo

reportaže

Sicilija
Filipini
Črna gora
Jadrarna Victory

testi

PERSHING 43



foto Vladimir Baće

Marex 330 scandinavia

Norveški kralj morja

Marex (ime je sestavljeno iz latinskih besed mare – morje in rex – kralj), norveški izdelovalec motornih čolnov in gliserjev, je majhno družinsko podjetje s tridesetletno tradicijo, tridesetimi zaposlenimi in zdravo mero skandinavske trme, da so se obdržali na površju tudi v hudih časih navtične industrije. Najdete jih na jugu Norveške, blizu "norveških Benetk", mesta Arendal, kjer domuje še nekaj znanih norveških navtičnih imen (Windy, Nidelv). Njihova paleta modelov je skromna, obsega pa motorne čolne dolžine do 33 čevljev oziroma 10,3 metra z značilno obliko, s skandinavsko uporabnostjo in z zanimivimi podrobnostmi. Za tiste, ki so vajeni sredozemskih ali ameriških čolnov, so Marexovi vsekakor zanimivi, morda tudi nenavadni, vselej pa nekaj posebnega.

Zasnova in oblika

To velja tudi za scandinavio 330, ki je Marexov največji, najdražji in najnovejši čoln. V primerjavi z drugimi marexi je njena oblika že od daleč sodobnejša, skladnejša, tudi agresivnejša in dinamičnejša. Glavna značilnost, opazna od daleč, je seveda njena čvrsta streha, ki je sestavni del čolna in všteta v serijsko opremo. Segra od roba dvojnega vetrobranskega stekla, sestavljenega iz dveh ravnih stekel s kromiranim robom vmes, do polovice krmnega dela kokpita. Njena posebnost je premični sredinski del, s katerim v salon čolna spustimo veliko sončne svetlobe in svežega zraka ter ga spremenimo v skoraj pravi odprt kokpit. Podobno rešitev najdemo tudi na nekaterih drugih evropskih čolnih, a praviloma večjih in dražjih (Sealine, Sunseeker, Pershing).

Čvrsta streha ali odprt kokpit? Sonce ali senca? Preprih ali zavetrje? Izbirati med tovrstnimi zasnovami se le na prvi pogled zdi, kakor da bi se odločali med lepim in slabim vremenom. Navtični vsakdan je namreč prav tako nestanovitven kot vreme in zato je vselej najbolje, če lahko izbereš oboje. Čolnov, ki to znajo in zmorejo, na našem trgu ni prav veliko, zato je bilo naše druženje z Marexovo scandinavio 330 prav osvežujoče – kljub čvrsti strehi nad kokpitom ...

besedilo & foto BLAŽ POŽENEL

Drugi oblikovalski elementi scandinavie 330 se delno skladajo s sodobnimi oblikovalskimi smernicami, toda brez slepega sledenja modi. Obline in krivulje je malo, več je ravnih črt in oglatih oblik, ki zagotavljajo boljšo izkoriščenost prostora: odprt krmni del kokpita ima visoke boke in je povsem prazen, tla so prekrita s tikovino, v tleh pa je dvojna loputa za dostop v motorni prostor. V kokpitu je dovolj prostora za dva ali tri zložljive stole, predvsem pa zagotavlja dovolj opore tudi pri plovbi v nemirnem morju. Med zanimivimi in uporabnimi podrobnostmi moram omeniti vdeleni polkrožni stopnički na notranji strani obeh bokov, prek katerih se povzpemo na boka in naprej proti premcu, pa tudi vgrajen okvir s plastično posodo in z lesnim pokrovom, ki je lahko tudi smetnjak ali zunanje korito. Funkcionalna je tudi integrirana krmna stopnica, ki bi ji sicer lahko odmerili kakšen dolžinski centimeter več, a se oddolži z do tal segajo-

foto Vladimir Baće

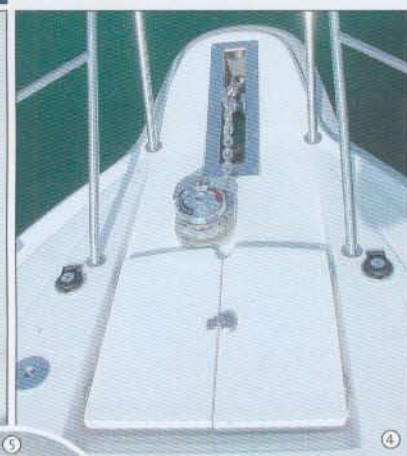




Foto: Vladimir Roke

strešnega okna, ki je z dvema vzdolžnima vodiloma robusten, natančno delujoč in opremljen tudi z varovali, ki strešno okno čvrsto zakleneta v odprti ali zaprt položaj.

Od položaja strešnega okna je odvisen tudi položaj krmarja za volanskim obročem: če je streha zaprta, mora krmar sedeti, pri odprti strehi lahko vstane in pomoli glavo ven. Prave potrebe za kaj takega pa ni, kajti pogled navzven je v vse strani odličen tudi v sedečem položaju. Enako velja tudi za vse pomembne merilnike, s ka-



č o kovinsko ograjico na vsaki strani, s tikovino na tleh, z izvlekljivo kopalno lestvijo, vgrajeno zunanjo prho in zavarovanim prostorom za štiri bokobrane. Ne gre pozabiti tudi podrobnosti s seznama dodatne opreme: poleg prednjega sidra z električnim vitlom lahko na za to predviden prostor na krmu vgradimo tudi drugo sidro!

Še pripomba: prehod s kokpita na premec je mogoče le po obeh bokih, ki sta precej ozka, zato svetujem nekaj previdnosti. Ročajev in opor je sicer dovolj, toda v krmnem delu sta prehoda široka le za širino čevlja.

Salon in čvrsta streha

Vrata v salon so steklena in prekrivajo celotno zadnjo steno salona. Nekako tako kot na domači terasi, skupaj s pravo ključavnico na vratih, z zavesami z notranje strani in s kot kamernimi čvrstimi vodili drsnih vrat. Neposredno za vrata je ob desnem boku kuhinja, ob levem pa sedežni kot. Kuhinja se odlikuje s prostrano delovno površino s keramično ploščo parafinskega (!) kuhalnika in z dvojnimi umivalnim koritom. Poleg tega je pod delovnim pultom veliko predalov in omaric (med drugim tudi izvlekljiva rezalna plošča).

Sedežni kot nasproti kuhinje je oglat in dovolj velik, da okoli mize brez težav sedejo štirje, z dodatnima stoloma na zunanji strani pa še dva. Ker prednji del sedežnega kota meji na sovoznisko klop, ima le-ta preklapno na-

1. Prepoznavna bočna linija: padajoči premec, visoki boki, čvrsta streha.

2. Armaturna plošča je pregledna, ergonomsko in opremljena z vsem potrebnim. Edina graja leti na prepoložno postavljen zaslon navigacijske naprave.

3. Preozek prehod s kokpita na premec.

4. Račji kljun z izhodom v ograji, prostornim predalom za vrvi in verigo ter električnim sidrnim vitlom.

5. Zanimivo oblikovana in uporabna stopnička, prek katere se dvignemo iz kokpita na bok. Enaka je tudi na drugi strani.

6. Stabilna steklena vrata s kokpita v salon, opremljena s ključavnico, od znotraj tudi z zavesami.

slonjalo, s katerim prednji del klopi obrnemo k mizi ali pa v smer plovbe. Oglat mizo lahko spustimo v spodnji položaj, jo prekrijemo z blazino in dobimo dodatno ležišče, ki v dolžino meri 185 centimetrov, kar je dovolj za povsem udobno prenočitev.

Salon scandinavie 330 je zaradi širokih bočnih stekel in visokega vetrobranskega stekla zelo svetel in zračen, kar še dodatno poudarjajo svetli barvni odtiski pohištva in sedežnega kota. Ko odpremo strešno okno, v salon spustimo še več svetlobe in zraka, pišvetra pa med plovbo ostane zunaj. Pohvale si zasluži zapiralni mehanizem



terimi spremljamo delovanje obeh motorjev. Najpomembnejši so neposredno pred krmarjem, nekaj pa jih je razporejenih še nad podboj vhoda v kabine. Slabše viden je zaslon navigacijske naprave, saj je preveč položen in predaleč od oči, zato se je treba za natančnejši pogled malce dvigniti iz sedeža.

Spalni del

Po dveh lesenih stopničkih se spustimo v kabinski oziroma spalni del podpalubja in se takoj srečamo s tremi vrati. Tista naravnost vodijo v lastniško oziroma večjo od obeh spalnic, skozi desna pridemo v kopalnico in





skozi leva v drugo spalnico pod tlemi kokpita. Obe spalnici naj bi bili po prostornosti enakovredni, vendar je tista v premcu vseeno nekoliko večja in udobnejša: dvojna postelja je široka in dolga, ob vznožju postelje pa je na vsaki strani še prava toaletna mizica. Spalnica za goste ima seveda nižji strop, a le v zadnjem delu; v prednjem je stojne višine dovolj, za preoblačenje ali kaj drugega pa je pred posteljo še dodatna oblazinjena klop. Tudi v obeh spalnicah je dovolj omaric in shranjevalnega prostora, kar je nasploh ena od uporabnejših lastnosti tega čolna.

Še kopalnica. Stisnjena je ob desni bok čolna, opremljena z umivalnikom, omarico pod njim, nekaj predali zgoraj in z WC školjko, ki jo po uporabi prekrijemo z velikim pokrovom. Pipa umivalnika služi kot izveljkljiva prha, v tleh je seveda odtok, površine kopalnice pa so dovolj ravne, da jih po prhanju brez težav obrišemo.

Plovba

Marex za svojo scandinavio 330 ponuja različne pogonske možnosti: na voljo so štiri dvojne in štiri enojne motorne kombinacije, bolj kot od cene pa bo odločitev odvisna od osebne izbire. Razlike v ceni so namreč dovolj majhne, da se zdi logična izbira dvojen motorni pogon. Testna scandinavio je imela v krmi dva Volvo Pentova štirivaljna turbodizla KAD 32 s pogonskima nogama duoprop. Motorja se odlikujeta s kombinacijo kompresorskega in turbinskega prisilnega polnjenja, dopolnilno delovanje obeh kompresorjev (mehanskega in turbinskega)

1. Jedilni kot v salonu - uporabno oglat, udobno oblazinjen in vselej dobro osvetljen.

2. Kuhinja ob desnem boku salona - parafinski gorilnik, umivalnik in dovolj gunkcionalnosti, da je kuha na barki užitek.

3. Spalnica v premcu - ker je večja od druge spalnice, bo verjetno rezervirana za lastnika.

4. Kopalnica je bolj uporabna kot razkošna, a dovolj velika za potrebe štiričlanske posadke.

5. Ena od uporabnejših lastnosti scandinavio 330 je obilica prostora za prtljago - na sliki lični predali pod jedilnim kotom.

6. Spalnica za goste v zadnjem delu kabine je postavljena počez - ob yglavju je stojna višina, pred ležiščem tudi dodatna klop.

pa precej izniči značilno neprijetno turboluknjo pri nizkih motornih vrtljajih. Motorja zmoreta po 160 KM, kar se zdi povsem sprejemljiva moč, saj zagotavlja dobre pospeške in solidno končno hitrost. Iz vode se scandinavio 330 dvigne v približno šestih sekundah, med plovbo pa smo namerili največjo hitrost 29 vozlov. Z nekaj manj vrtljaji smo zelo udobno in predvsem tiho pluli z 22 vozli, nekaj igračkanja s trimom obeh pogonskih nog in hidravličnima stabilizatorjema pa dovoljuje glisiranje tudi s 17 vozli in z manj kot 3000 vrtljaji. Poleg vseh drugih prednosti čvrste strehe je pri plovi bi očitna še ena: zelo dobra zvočna izolacija, ki tudi pri največjih hitrostih omogoča povsem običajen pogovor ali poslušanje radia. Po besedah lastnikov čolna poraba goriva le redko preseže 40 do 45 litrov, kar se zdi za skoraj šest ton (skupaj z gorivom in posadko) težak in 10 metrov dolg čoln pričakovan in realen podatek. Ker čoln sprejme 600 litrov goriva, eno polnjenje zadoštuje za preplutje tako rekoč celotnega Jadranskega morja.

O drugih plovnih lastnosti, predvsem tistih po nemirnem morju, ne moremo prav veliko napisati (na testni dan je bilo morje povsem brez valov), lahko pa verjamemo, da je skandinavski čoln primeren tudi za skandinavsko divja morja. Razen občasnega škripanja konstrukcije strehe je scandinavio mirno in udobno preskočila lastne valove, pri tem pa se poslušno in zelo hitro odzivala na krmarjeve ukaze. Prijetno je presenetila tudi okretnost, saj smo brez težav in brez opaz-

nejše izgube vrtljajev grizli v vse ostrejšje ovinke; čoln se pri tem športno nagne, vijaka pa le redko zagrabita zrak.

Sklep

Scandinavio 330 je zanimiv, zelo uporaben in robustno izdelan čoln, s katerim lahko navtično sezono raztegnete na vse leto. Serijsko vgrajeno gretje z naftnim gorilnikom (ki porabi smešno malo goriva) je jamstvo za potovalno in bivalno udobje tudi pozimi, ko velika večina drugih bark v nam bližnjih marinah spi zimsko spanje. Ogrevalne šobe v vsaki kabini lahko tudi v kakšnem ostrem januarskem jutru poskrbijo za domače udobje, ogrevano vetrobransko steklo pa omogoča plovbo tudi v deževnih jesenskih dneh. Na vprašanja iz uvoda tega testa torej scandinavio 330 ni treba odgovarjati, kajti zmore ponuditi oboje. To morda še najbolje opišejo načrti lastnikov testnega čolna, ki se že zdaj veselijo praznovanja novega leta na svoji barki. □

TEHNIČNI PODATKI

Marex 330

Dolžina10,28 m
Širina3,31 m
Teža5200 kg
Gorivo600 l
Voda350 l
Odpadna voda210 l
Motorja2 x V. Penta KAD 32/DP
Moč2 x 160 KM
Cena (vseeno 6% popust)158.000 evrov

Uvoznik: Comel Boats, d.o.o., Karlovac,
 telefon: +385 47 421 111, +386 91 4421 111,
 www.comel-boats.com, comel@comel.hr