

Langtest Marex 330 Scandinavia

BÅTSOMMER MED MERSMAK

Det er ikke ofte man får sjansen til å disponere en stor og kostbar feriebåt flere uker i strekk, så når sjansen byr seg er det bare å gripe den med begge hendene.

TEKST: TERJE BJØRNSEN
FOTO: DAVID BRÆNDELAND OG TERJE BJØRNSEN



Båtprodusentene har nok å gjøre med å tilfredsstille kunder med bugnende lommebøker, om de ikke skulle løpe etter båtjournalister med store bobåter. Når man en gang imellom er så heldig at man får anledning til å kjøre en båt på 30 fot eller mer, er bekjentskapet ofte begrenset til en dag, eller til og med noen skarve timer.

Produsentene har sjelden råd eller anledning til å produsere demobåter til 1,5 million eller mer. Dermed er det ofte en båt som er på vei fra verft til kunde som blir testobjekt for en stakket stund. Det er forståelig at en som har lagt hele familieformuen i ny båt, ikke kan vente til Vi Menn Båt eller andre båtblader har kjørt, målt, sovet, gått på do og laget et par middager om bord, før man overtar det som er blitt en lettere brukt båt. På den annen side er det leit at man ikke alltid får tilbrakt den nødvendige tid om bord i store båter for *virkelig* å erfare hvordan ting fungerer etter en tids bruk.

For de store båtene er ofte hytte på sjøen, familiens hjem

for tre-fire – kanskje fem uker i strekk. Dermed er det helt avgjørende for hygge og trivsel at båten virker etter formålet. På liten flate kan selv små irtasjonsmomenter få store dimensjoner.

Frihet med bobåt

Etter hvert utvikler man et indre blikk for hvordan ting kommer til å fungere, selv om prøvetiden er begrenset. Man lukker øyene og ser for seg hvordan en familie på fire–fem personer kommer til å ha det om bord.

Opp gjennom årene er det blitt en god del lange turer med store båter for oss i Vi Menn Båt. Og mens enkelte av mine hytteeiende venner ikke helt skjønner hva folk skal med disse kostbare "båtpalassene", har ikke jeg det minste problem med å se fordelene ved båtferie fremfor hytteferie.

Sammenlikner du hva det koster å anskaffe selv et felleferdig skur ved sjøen i et noenlunde attraktivt område, ser du fort at du faktisk kan få en tem-

melig svær bobåt for samme, eller lavere pris.

– Båtalternativet har mange attraktive sider, sier kollega David Brændeland.

Han og kona Guri tok sin første lange båtferie om bord i Marex'en, og ble umiddelbart tent på ferieformen:

– Friheten til å reise nær sagt hvor du vil, fascinerte oss. Eventyrlysten, muligheten til å oppdage nye steder. Liker du ikke badeplassen, er været dårlig eller er det for mye bråk fra naboe- ne, kan du enkelt og greit flytte på deg. Og når båten er såpass stor og sjøsterk som Marex'en, er du ikke avhengig av lett bris og solskinn for å bevege på deg med brukbar komfort.

Fint konsept

Nåvel. Dette skulle ikke være en avhandling om hytte- kontra båtferie. Ei heller om båtjournalisters varierende arbeidsbetingelser. Så la oss returnere til båten:

Marex 330 ble opprinnelig lansert som Marex Millennium

våren 2000. Arendals-verftet har senere gått over til et mer slitesterkt navn, og båten heter altså nå Scandinavia til etternavn.

330 Scandinavia er sammen med den nye 330 Cabin Cruiser (som bygger på samme skrog) den største båten i Marex-sortimentet. Der vi også finner to litt mindre bobåter; den planende 290 Sun Cruiser og den halvplanende 280 Holiday. Dessuten produserer man den raske daycruiseren 270 Estremo og den planende dagstur-snekka 21 Duckie.

Allerede fra første møte med Marex 330 Scandinavia er det krystallklart at båten er laget for å reise på tur med. Selve konseptet, med den innelukkede cockpiten og salongen, samt mye plass under dekk, sier klart fra om det. Er du på jakt etter en solskinnsbåt i samme størrelse, er det den nye 330 Cabin Cruiser som skal ta på seg den rollen i Marex-familien.

Forts. neste side



Det store dekket er fint som solplass, enten du ligger stille eller er underveis.



En av de tingene som imponerer mest med Marex 330 Scandinavia, er den praktiske planløsningen. Den har ikke bare en "utstillingseffekt" som gjør at båten ser fin ut første gangen du går om bord, men selv etter at flere brukere hadde bodd i båten var tilbakemeldingen den samme: Lekker og praktisk.

Den store skyvedøren i bakveggen gir enkel adgang til den kombinerte cockpit-, salong- og bysseløsningen. På babord side har du en rommelig U-sofa der opptil fem mennesker kan sitte – enten for å spise, eller rett og slett for hyggenes skyld.

Den fungerer også fint som passasjerplass når du er underveis, for den forreste ryggputen kan vippe bakover, slik at du får en god sitteposisjon i fartsretningen for to-tre personer. Dessuten får to personer plass på den bakerste delen av sofaen under kjøring.

På styrbord har du en rommelig og godt organisert bysse. Her er plass nok til å kokkelere fram mer avanserte måltider enn pølse i brød. Tobluss SafeFlame på styrbord, en arbeidsplass i midten og en ganske stor todelte vask på babord. Det er også bra med skap og skuffer, selv om kanskje avlukkene og stableløsningene kunne vært mer gjennomtenkt. Det kan bli en del skramling fra løvsøre når du kjører i sjø. Her kan imidlertid kunden selv være med på å bestemme skapinnredningen, sier Marex.

Tradisjonelt under dekk

Under dekk er innredningsløsningen tradisjonell, men effektiv. På babord har du en rommelig dobbeltlugar med omkleddningsplass og stor stikkøye. På styrbord er det en tilstrekkelig stort bad/toalett, og i baugen er det "captains cabin" med rommelig dobbeltkøye. Dermed er det god soveplass til fire stykker. Fem kan også sove om bord, siden salongen i cockpiten kan gjøres om til køye.

De mørkeblå gardinene kan trekkes rundt hele cockpit og gjør det tilstrekkelig mørkt og privat. Ved en anledning bodde fem stykker om bord i båten i en periode på tre dager, og det var ingen store klager fra vedkommende som ble plassert i cockpit-køya.

Ved siden av det praktiske, fikk båten også mange positive kommentarer for material- og fargevalg.

Innredningen er på ingen måte overdådig, men Marex har funnet en bra kombinasjon som ser pen ut, samtidig som man ikke behøver å være redd for å bruke båten.

Kvalitet og finish er også bra, selv om det er enkelte småting verftet kunne gjøre for å hindre slurring og vibrasjoner i innredningen når man kjører i noe sjø. Mesteparten er slikt du kan fikse selv, men det skulle ikke være nødvendig i en såpass dyr bruksgjenstand.

En annen ting som gir båten et eksklusivt preg er den omfattende bruken av downlights, samt en del smarte plasseringer av interiørbelysningen. Det skaper en lun, hjemmekoselig effekt som øker hyggefaktoren i kveldstimen.

Knappeflytting ønskes

Tommelen i været for bofasilitetene i Marex 330 Scandinavia, altså. Men hvordan er det å være skipper om bord?

Jo takk, slett ikke verst. Instrumentbordet foran førerplassen er stort og imponerende, med de viktigste elementene plassert rett foran føreren, og kapasitetsmålere for tanker og strøm på et panel over nedgangen til kabinseksjonen. Alt er greit synlig fra førerplassen, men det er visse ting vi kunne ha tenkt oss løst på en litt annen måte enn slik det fremstår i dag.

Den sentrale kartplotterplasseringen er glimrende, særlig siden den kan vippe på. Dermed kan posisjonen justeres etter som du står eller sitter, eller flyttes for å unngå reflekser i skjermen.

Hovedinntrykket er at Marex har laget en svært god og oversiktlig førerplass. Vi liker ikke å være "papir-båtbyggere" og foreslå den ene "geniale" knappeflyttings-løsningen etter den andre. Men når det gjelder dashbordløsningen hos 330 Scandinavia tror vi at et par justeringer kunne være av det gode:

Det kunne vært en fordel hvis man flyttet de bryterne du trenger oftest når du kjører, vekk fra bryterpanelet bak gasspakene. Dette gjelder i første rekke knappene som styrer vindusviskerne og -spyleren. Når du kjører i sjø, er det klossete å måtte plassere hånden gjennom eller over gasspakene. Trimflaps-bryterne er allerede plassert korrekt på nedsiden av gasspakene, og der er det også plass til de nevnte bryterne.

Marex har vinklet selve dashbordet slik at det blir et bra kompromiss enten du liker å sitte eller



Her har Marex'en gjort anløp på Verdens Ende på Tjøme



stå mens du kjører. Etter en måneds bruk synes vi kanskje man kunne vinklet det enda mer mot føreren. Som oftest sitter du og kjører båten, og da ville instrumentavlesingen ha blitt bedre med et noe mer høyreist dashbord.

Du har meget god sikt fra førerplassen, også akterover gjennom den store glassveggen. Det er ikke hverdagskost i en slik båttype og letter manøvreringen i trange og trafikkerte farvann betraktelig.

Du slipper f.eks. å lage mos av joller og annet småtteri når du skal manøvrere deg inn til en ferietravel bunkersstasjon. Det er også enklere enn vanlig å bakke inn i en fortøyningsbås, noe plassen akter og ba-

deplattformen egentlig innbyr til. Vi satte pris på rattet, som kan vinkles slik at det blir enklere å finne en bra stilling avhengig av om du står eller sitter. Dessuten vil vi fremheve båten som lettmanøvrert, tross størrelsen. Selvfølgelig hjelper baugpropell og dobbeltinstallasjon på, men liten avdrift og minimal giringsseffekt under langsom kjøring bidrar vesentlig til en positiv opplevelse.

Takløsning blir forbedret

Vi kan ikke forlate førerplassen i Marex 330 Scandinavia uten å si litt om takluke-løsningen. Den er **Forts. side 104** ►►



I rolig sjø er salongen et fint sted å spise når man er underveis.



Akterdekket mangler noen form for sittemuligheter, men en sammenleggbart dekkstol ordner den biten.

Riktignok har 330 Scandinavia et skrog der boforhold og plass er prioritert, men likevel går det mykt og ganske pent i sjøen. Dermed er båten komfortabel nok til at den kan flytte deg over store avstander på relativt kort tid, selv om havet ikke er som et stuegulv. I motsetning til en del mindre turbåter vi har prøvd, er Marex'en en milsluker av rang selv om meteorologene ikke spiller på parti.

helt sentral i båtkonseptet og gir en helt annen opplevelse enn om man hadde hatt et fast hardtop-tak.

Vi synes skyvetakløsningen er glimrende. Du får tilstrekkelig med luft og sol inn i båten på fine dager, samtidig som det blir langt enklere og tørrere å stenge drittstående ute når det kommer sigende. Men vi skulle gjerne ha sett en løsning der det var litt flere sikrede muligheter til å velge åpningsgrad.

Luken består av to skyvetak. Du åpner to skruer og skyver bakover. Taket festes med en metallbolt på taket som låses i ett av to beslag på selve hardtop'en.

Fordelen er at taket sitter skikkelig, ulempen er at du bare har to posisjoner å velge i. Riktignok kan du bruke de to skruene og feste taket i en litt mindre åpen stilling, men etter å ha erfart med hvilken fart taket kan smelle igjen uten sikringen fra

bolten, sluttet vi raskt med det.

Dette har Marex gjort noe med fra 2004-modellene, som vil bli tilbudt med to nye festeløsninger, en manuell og en automatisk. På den manuelle er de to beslagene byttet ut med en skinne i syrefast stål med langt flere festepunkter. I den automatiske er det hydraulikk som helt trinnløst sørger for å sette taket i akkurat den posisjonen du måtte ønske. Det er en tilsynelatende liten, men i praksis meget viktig forbedring.

Trygg på havet

Ved et par anledninger fikk Marex'en vasket seg brukbart. Vi hentet og leverte båten hos Adriatic Marine i Bergen, noe som blant annet ga oss to passeringer av det relativt værharde stykket mellom Jærens Rev og Farsund. Begge

gangene hadde vi frisk bris til liten kuling.

Kombinasjonen av bølgeforholdene på strekningen (som ofte gir krappe bølger), samt relativt tung Nordsjø-dønning som kom på tvers av vindretningen, ga gode muligheter til å si noe fornuftig om sjøegenskapene til båten i annet enn maksvær.

Det viktigste er at båten føles stabil og trygg i sjøen. Den finner ikke på noe uforutsatt. Så lenge du ikke presser på med for mye fart, går den tilstrekkelig mykt til at komforten holder seg på et rimelig nivå.

Når du kommer over i mer beskyttede sør- og østlandske farvann, der heksjøer fra andre båter og meters-bølger fra en frisk ettermiddagsbris hører til de vanligste utfordringene, blir minen bortimot overlegen.

Bra kraftressurser

En av årsakene til milsluker-kapasiteten var motorene. Vi skal komme tilbake til Steyr-dieselen i en mer detaljert omtale i neste Vi Menn Båt, men med en samlet effekt på 475 hk ga de båten et hyggelig kraftoverskudd. En ting er hvordan en slik båt oppleves med tomme tanker, flatt hav, skipper'n alene om bord og ingen hemmende feriebagasje. En helt annen når du har fylt opp med det meste.

I førstnevnte tilstand hadde Marex'en nesten speedbåttaktige takter og gjorde 37–38 knop på full rulle. Det som blir mer avgjørende i det lange løp, er imidlertid at du kan ha en god marsjfart i ferielastet tilstand, uten å strekke

Fort. fra side 104

motorene maksimalt. Det tilgodeser ikke bare motorslitasjen på lang sikt, men også støykomforten og drivstoffregningene. Vi opplevde at båten trivdes best i 27–28 knop, med mulighet til å lange ut i 32–33 knop ved behov. I lastet tilstand oppnådde vi 35 knop som absolutt toppfart.

Vi opplevde aldri at det var noe problem å få båten i plan, men som vanlig med store, tunge båter med turbodieseler, må du sørge for å trimme drevene riktig og gjerne hjelpe til med litt flaps i startfasen.

Båten var opprinnelig utstyrt med Mercruiser Bravo 3 duopropdrev, men etter et drevhavari før vi overtok båten hadde man byttet til Bravo 1-drev med enkle propeller. Den løsningen ga en tendens til kavitasjon i fartsområdet 10–25 knop. Det virker som om båten har en ganske markert terskel rundt 20 knop. Det krever mer jobbing med trimflapsene enn vi normalt sett har vært vant med å hindre at båten "detter igjennom" og forsvinner ut av plan, et fenomen som blir tydeligere jo mer bølger det er.

Her må vi understreke at det er Volvo Penta med duopropdrev som er standardinstallasjon i båten. Vi har tidligere kjørt båten med twin-installasjon av KAD 300, og opplevde ikke disse tendensene da. For øvrig er det verdt å merke seg at den nye D6-motoren til Volvo Penta (310 hk) kan bli et rimelig og godt motoralternativ, siden man etter alt å dømme vil klare seg med en enkeltinstallasjon.

Badebåt

Selv om Marex 330 Scandinavia er en "inne-båt" med gode bruksmuligheter i annet enn sommersesongen, er den heller ikke ueffektiv på de fineste sommerdagene.

Det er lett å bevege seg rundt på båten, takket være solide rekker som også er tilstrekkelig høye. Plassen akter er ikke veldig stor, og mangler enhver form for sitteløsning. Enten man er på dagstur i skjærgården, eller har lagt seg til i favorittthavnen på en lang ferieseilas, vil man gjerne utnytte den ute-plassen som er. For vårt vedkommende ble løsningen å kjøpe noen sammenleggbare stoler som ble stuvet unna når man var underveis. Når man vel hadde ankret opp, var det fram med stolene og nyte livet på det lille, men likevel trivelige akterdekket.



Planløsningen er en av båtenes beste sider. God plass under dekk og en ryddig salong.



Eierkabinen har en stor dobbeltseng og lun belysning.

Akterplattformen fungerer både som landgang og badeplattform. En stige er greit integrert i skroget og båten er fin å bade fra, både for små og store. Den yngre garde syntes det var utmerket å hoppe fra baugsprydet og svømme rundt båten for å gå opp akter.

Luken mellom akterdekk og plattform på babord side er solid og godt sikret, mens funksjonen som landgang er litt begrenset som følge av at ankervinsjen tar opp en del av



Dusj og toalett er rommelig. Platen over toalettet er smart og gir bedre plass når det ikke er i bruk.



Den fremre delen av sofaryggen i salongen kan vippe bakover og fungerer da som passasjerplass med sikt forover.

plassen på styrbord side. Dermed er det mest naturlig å legge til med babord side, noe som rimer litt dårlig med at førerplassen er på styrbord side. Fenderholderne på hekken er lett tilgjengelig og fungerer bra.

Fordekket er stort og ble ofte brukt som solingsplass, både når

båten lå stille og under rolig kjøring. Baugsprydet stikker langt fram, sammen med den åpne pulpitoløsningen gjør det til en enkel affære å legge til selv på litt uryddige plasser.

terje.bjornsen@hm-media.no

VI MENN BÅT MENER

■ Marex 330 Scandinavia er en båt som virker fornuftig og bra fra første dag, og som vinner seg ved lengre tids bruk. Viktigste årsak til den positive båtoplevelsen er en grunnleggende fornuftig og praktisk innredningsløsning, samtidig som kombinasjonen av hardtop og stor solluke er et godt konsept for norsk klima. Vi føler den dekker behovet for en rask turbåt for en familie på fire-fem personer, der fartspotensial, rekkevidde og robuste sjøegenskaper trekker i positiv retning.

Innvendingene mot båten går ikke på basisegenskapene, men på visse detaljløsninger hvor verftet relativt enkelt kan gjøre de nødvendige tilpasningene. Noe de har vist vilje til, f.eks. når det gjelder den nye takløsningen fra 2004-modellene.

I noen tilfeller kunne man ha ønsket seg mer uteplass, men da bør man nok heller se på den nye åpne modellen, eller konstatere at man allerede før båt kjøpet lider av den mye omtalte trefots-syken.