

Marex er et av få norske verft med suksess i Europa.
Etter en prøvetur med den nye Sun Cruiser-modellen
skjønner vi hvorfor. >

TEKST: TERJE BJØRNSEN FOTO: TERJE BJØRNSEN OG MAREX

SJELDEN SUKSESSHISTORIE

PRØVEKJØRT: Marex 310 Sun Cruiser





UTSIKT: Store vinduer gir hyggelig atmosfære i hovedkabinen forut.



MIDTKABIN: Skrogvinduer og lufting til cockpit gir gode boforhold for to.

TID FOR HYGGE: Den rommelige sofaløsningen er det sosiale samlingspunktet.



Det er aldri enkelt å få full klaff med en ny båtmodell. Men Espen Aalrud hos

Marex visste godt hva han skulle frem til da verftet startet på den nye 310 Sun Cruiser.

– Vi har solgt 550 Sun Cruiser-modeller opp gjennom årene. 27-, 29- og 300-modellene har alle vært bra på sin måte, men skal du lykkes på båtmarkedet i dag må du komme opp med konsepter og løsninger som virkelig fornyer produktet, forteller Aalrud. – Det nytter ikke å overtale noen ut av en 8-10 år gammel, velfungerende turbåt om du ikke har noe som gjør en stor forskjell for båtbrukerne.



En gjennomgang av Marex 310 Sun Cruiser viser solid kunnskap om hvordan en turbåt skal fungere best mulig. Men aller viktigst er den smarte tak- og kalesjeløsningen:

– Jeg hater kalesjer, sier Aalrud med et smil om munnen. – Faren min startet Marex i 1973 og hele familien var med når vi stilte ut på messer. Og gjett hvem som fikk jobben med å sette opp kalesjene når regnet kom ...

Verdens raskeste kalesjeløsning kaller Aalrud systemet på Marex 310 Sun Cruiser. Og det er ikke mange håndgrepene som skal til før båten går fra åpen godværsbåt, til lukket, lun og tørr. Fra midtstolpen drar du kjapt ut taket over aktersalong og cockpitområdet, nesten like raskt kommer sidegardinene ut



SKAP OG SKUFFER: Et av kjennetegnene på båten er masse oppbevaringsplass. Byssa er intet unntak.

og lukker området helt. Verftet har bevisst unngått å komplisere systemet med elmotorer. – Det går dessuten mye raskere med håndkraft, forklarer Aalrud.

– I bunn og grunn gjør en slik løsning at kundene bruker båten

oftere og dermed får mer valuta for investeringen. – Hvis du vet at det tar 5 minutter i stedet for 30 å gjøre båten klar for tur og legge den fra deg igjen, så er det mye lettere å komme seg ut selv for en ettermiddag.

ÅPENT: Byssa ligger smart plassert mellom cockpit og lugarområdet.

Sittegruppen viktig

Marex 310 Sun Cruiser har meget god plassutnyttelse, og ikke minst finner du mange gode stue- og oppbevaringsrom. Det starter allerede på akterdekket, der to bokser sørger både for hyggelig sitteplass og plass til alt du trenger av ankervinsj, fenderlagring og tauverk. Diskrete utsparringer gjør at fortøynings-tau, anker, landstrømledning og fendertau ikke kommer i veien eller blir satt i knip i lukeåpningene.

Cockpiten preges av en gedigen aktersofa. – Vår erfaring tilsier at sittegruppen akter er det sentrale elementet i en båt som dette, sier Aalrud. – Her skal du ha det bra og kunne ➤



presisjonen i produksjonen ytterligere har vi små hann- og hunnkopper der elementer skal sammenføres, litt som på en Lego-kloss., forklarer Aalrud.

Et par viktige sikkerhetsdetaljer er også på plass i båten: – Vi er en av få som har røykvarslere og automatiske lenspumper som standard. Men jeg funderer på hvorfor det ikke gir fradrag i forsikringen. Slik kan kostbare og farlige situasjoner unngås, mener Aalrud.

Rask med D6

Testbåten er utstyrt med en Volvo Penta D6-370, men leveres også med D4-300. Den kan også leveres med Mercury dieselmotorer, i Tyskland er blant annet V6- og V8-dieseler med aner fra VW-konsernet populære valg. I Norge vil kundene i utgangspunktet ha Volvo, og fordelingen er rundt 50/50 med tanke på motorstørrelsen.

Med D6-370 i motorrommet blir Marex 310 Sun Cruiser en sprek kjøreeplevelse med toppfart på opptil 37 knop og meget god akselerasjon. Det tilsier også at mange vil være fornøyd med kraften i en D4-300.

Sjøen er stille, så de store utfordringene på bølgefronten får vi ikke utsatt Marex 310 Sun Cruiser for. I stedet cruiser vi i 26–27 knop med godt under 3000 o/m på turtelleren og behagelig støynivå. Testbåten er utstyrt med Zipwake interceptor-system og automatikken gjør så langt vi kan bedømme det meste korrekt. Det sørger også for at båten går fint i området mellom 10–20 knop, viktig om bølgen blir krappe eller store, slik at ferden kan fortsette med god komfort ombord.

– Bobåtmarkedet i Norge er relativt stille om dagen og vi får betalt for langsiktig eksportsatsing, sier Aalrud.

– Utsiktene for 2018 er gode. Vi skal bygge drøyt 80 båter og utvider kapasiteten på verftet. ■

SMART BÅT: Den tar seg bra ut på vannet og har en svært praktisk tak- og kalesjeløsning.

foran cockpitområdet. I noen båter av denne størrelsen er byssa plassert i en av sidene i cockpit, men da hadde den store sittegruppen akter røket.

– Det er et poeng at matlaging ikke skal være gjemt bort under dekk, sier Aalrud. Derfor har vi valgt denne åpne løsningen.

Plasseringen gjør det også mulig å bruke av plassen i cockpit til byssetting, for eksempel kjøleboksen under copilotsetet som er lett tilgjengelig fra byssa. Det er også satt av mye skap og skuffeplass til bestikk, glass, kopper og tallerkener. Samt smarte utsparringer til for eksempel oppvaskredskap, slik at det ikke fyker rundt i sjøgang.

Bedre presisjon, mer plass

Med såpass mye plassbruk, skulle man tro at det ble snaut med overnattingsmuligheter. Men fra de tre dørene i bysseområdet er det inngang til rommelig hoved- og midtkabin, samt kombinert dusj/toalettrom.

– Vi har litt høyere skrogsider enn tidligere og en ståhøyde under dekk på inntil 1,94 meter. Dessuten gir de nye 3D-verktøyene på konstruksjonssiden oss mulighet til å utnytte plassen bedre enn tidligere. For å bedre



HØYDE: Stort sett er det god ståhøyde under dekk, som her på bad- og toalettrommet.

nyte livet. Derfor sparer vi hverken på plass eller materialer. Sittedybde- og høyde er godt dimensjonert og både innmaten og stoffet i putene behagelig.

Førerplassen og området rundt er funksjonelt og utformet slik at det innbyr til langtur. Også her er det god kvalitet på seter og materialer, slik at det fortsatt skal være behagelig selv etter flere timer bak rattet. På styrbord side er det dobbeltsete til fører og copilot og på babord et enkeltsete. Gode muligheter til å sosialisere når du er underveis, med andre ord.

Bysseområdet er plassert et trinn ned og på babord side

TEKNISKE DATA

Marex 310 Sun Cruiser
Lengde: 9,46 m
Bredde: 3,22 m
Dypgang: 0,97 m
Tomvekt: 4500 kg
Køypeplass: 4+2
Drivstoff: 440 l
Vann: 280 l
Personer: 8
CE-kategori: B
Pris med D4-300: Fra 2 224 000,-
Pris med D6-370: Fra 2 363 000,-