

MAREX 375

L'art du bien vivre

à bord

Marex ne rime pas forcément avec aft-cabin. La preuve avec ce nouveau douze mètres intelligemment conçu et respirant la qualité scandinave.

Texte Édouard Desgrez - Photos Marex et l'auteur





Ces quatre photos sorties du catalogue illustrent l'esprit familial du Marex 375. Le patron Espen AAlrud joint l'utile à l'agréable en faisant poser sa femme et ses enfants. Ce shooting permet d'apprécier la convivialité du bateau et la qualité de ses aménagements comme la sellerie bleue en Nirox, typique des unités scandinaves.



La ligne du 375 gagne vraiment en fluidité par rapport à celle du 370 ACC, ceci du fait de l'absence d'aft cabin.

388 000 €

Prix TTC avec 2 x 300 ch Volvo D4

Vitesse maxi (en nœuds) **36,7**
 Conso. à 26,1 nœuds (en l/h) **64**
 Longueur (en mètres) **11,99**
 Couchettes **2 doubles (+ carré)**

Il avait reçu les honneurs de la presse européenne en 2009, entre autres pour sa surprenante cabine arrière inédite sur une vedette open. Le 37 pieds Marex revient mais cette fois avec un plan de pont complètement différent. Le 375 troque en effet l'aft-cabin double du 370 ACC contre un grand cockpit semi-circulaire, qui se ferme complètement en une minute ! C'est là une des nombreuses astuces du bord, témoignant de l'inventivité à l'œuvre chez Marex. Et aussi d'un véritable sens marin. Prenez par exemple les passavants qui s'ouvrent partiellement sur l'arrière pour révéler quatre coffres à pare-battages. Vous pouvez ainsi laisser quatre défenses à poste en permanence attachées aux taquets, et prêtes à être dégainées pour accoster. Très pratique quand vous êtes seul à bord notamment. Le 375 est un chouïa plus long que la version aft-cabin, avec 11,99 mètres hors tout.



L'intelligence des aménagements est assez remarquable. Le sens du détail, la finition et la capacité de rangement témoignent d'une expérience et d'un sens marin hors pair chez le chantier norvégien. Mention spéciale pour le cockpit qui se ferme complètement en une minute.



Bien que l'unité soit globalement difficile à prendre en défaut, quelques menus détails manquent à l'appel. Nous aurions par exemple aimé un grand vide-poches au niveau du tableau de bord.

Design	★★★★
Plan de pont	★★★★★
Performances	★★★★
Finition	★★★★★
Aménagements	★★★★★
★ à revoir ★★ moyen	
★★★ bien	
★★★★ très bien	
★★★★★ exceptionnel	

Sept motorisations possibles

Conformément aux habitudes du Scandinave, les choix de motorisations sont légion sur cette carène, que ce soit en MerCruiser, en Volvo ou en Yanmar, mono ou bi-moteur. On a également le droit d'hésiter entre transmission Z-drive ou ligne d'arbre, selon que l'on se sent plus concerné par les performances ou les coûts d'entretien. Il est souvent plus flatteur de tester un bateau équipé de sa puissance maxi et c'est ce que nous avons fait. Il s'agissait en l'occurrence d'une paire de Volvo D4 2 x 300 ch, en embases Duoprop. Cependant Espen Aalrud, co-président du chantier, n'est vraiment pas du genre à encourager la vitesse à tout prix. Pour l'anecdote, il a attiré notre attention sur le fait que, sur nombre de vedettes, la consommation peut doubler entre 7 et 8 nœuds. « À partir du moment où vous créez ne serait-ce qu'une petite vague de sillage, c'est un signe que la résistance à l'avancement augmente. » De fait, la consommation de notre Marex passe de 4 à 8 l/h entre 7 et 8 nœuds, pour cette même raison. À retenir lorsque vous naviguez sur des canaux par exemple. Cette anecdote mise à part, le 375 n'est pas avare en performances avec sa paire de ▶



Le tableau de bord gris anthracite profite d'un traitement anti-reflet pour éviter de vous éblouir.



Le coin cuisine avec ses rangements multiples et son plan de travail est d'une fonctionnalité exemplaire.

La paire de Volvo D4 lui confère un tempérament joueur et une belle maniabilité.



Deux strapontins coulissants disparaissent sous la table du carré principal, largement baigné de lumière naturelle.

► Volvo D4. La barre des 37 nœuds est frôlée du doigt, et la meilleure vitesse de croisière est de 26 nœuds avec un équipage de trois personnes et environ 560 litres de carburant embarqués. «*Nous avons passé 30 heures à travailler sur l'isolation phonique, chassant le moindre bruit à grand renfort de silent-blocs et de mousse, ainsi que les sons remontant par les passages de câbles*» précise Espen.

Des coffres dédiés pour les défenses

Il faut dire que le résultat est là : lorsque vous fermez la baie coulissante, l'ambiance devient feutrée dans la timonerie, en navigation. Le 375 est joueur et super manœuvrant avec ses embases Duoprop. L'option joystick permet, en plus de la maniabilité exceptionnelle au port, de bénéficier de la direction assistée ultra souple. La plage arrière est assez similaire à celle du 370 ACC, avec le banc/coffre orienté dos à la marche et les deux coffres de plain-pied dans lesquels vous rangez les défenses. Le salon de cockpit s'offre une belle ban-

Le revêtement en teck dans le cockpit, pourvu d'une table repliable, est une option.



Généreuse en rangements, la plateforme de bain n'est en revanche pas pourvue d'un dispositif de descente hydraulique.



Des équipements tout à fait uniques

Du taud de camping sur glissière refermable en une minute aux range-parebattages intégrés dans les plats-bords, le Marex innove tous azimuts.



La capote intégrée à la casquette de timonerie s'ouvre et se ferme manuellement.



Un premier accès à la salle des machines, sous le cockpit, permet de procéder à l'entretien courant.



Montre en main, il nous a fallu à peine une minute pour refermer complètement le cockpit.



Quatre défenses peuvent rester à poste en permanence sous les plats-bords, prêtes à être dégainées.



L'accès aux passavants se fait principalement par tribord.

Au fait...

Un business familial

Marex, c'est une affaire de famille depuis 1973, date à laquelle Eyvin AAlrud fonde le chantier, en Norvège. Aujourd'hui ses fils Espen et Thomas ont repris l'affaire, et la production a été délocalisée en Lituanie. Deux ans auparavant, l'usine était encore à Arendal (à 180 km au sud d'Oslo). Doté d'un esprit pratique et d'un sens marin hors pair, Espen est en charge de l'essentiel du design. Il nous a reçus dans son bureau de Leangbukta près d'Oslo. Il nous donne quelques chiffres clés : la production annuelle oscille entre 80 et 100 unités par an et la capacité peut monter jusqu'à environ 250 par an. Le best-seller reste le 320 Aft Cabin Cruiser sorti en 2012. Cent dix employés travaillent à la construction ; chaque bateau est testé durant 4 à 5 heures. Marex a recours au procédé de l'infusion sous vide, à la fois pour la coque et le pont. Le chantier compte désormais se recentrer sur le segment des 28-40 pieds (8,50 à 12,20 m) et cesser la production de petites unités.



Espen AAlrud, co-propriétaire du chantier avec son frère, nous montre les premiers rendus 3D du 375, dans son bureau de Leangbukta.



La carène, entièrement planante, passe dans le clapot de manière confortable. Elle se montre agile malgré un déplacement de près de huit tonnes.



Même les grands gabarits se sentiront à leur aise dans le cabinet de toilette aux dimensions très correctes.



Les bureaux de Leangbukta, non loin d'Oslo, tiennent principalement lieu de showroom. Une architecture indéniablement norvégienne !

►quette en C avec sellerie en Nirox, un genre d'Alcantara. La banquette repose sur des pieds inox, ce qui permet de glisser des affaires en dessous. Les passavants sont plus facilement accessibles par tribord grâce à la marche en teck et aux robustes mains courantes. Le taud de camping coulissant monté sur rails sort des montants du T-top et permet de fermer intégralement le cockpit en une minute. Simplement génial !

Des efforts sur l'ergonomie

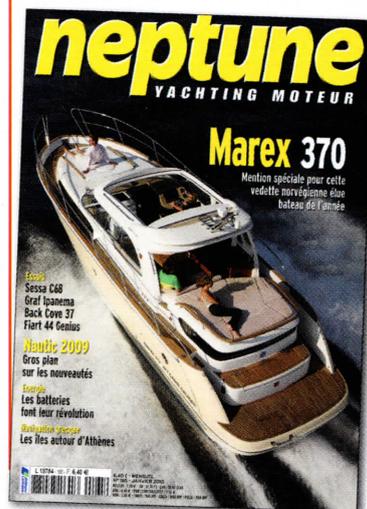
Le toit de timonerie intègre sur l'arrière une capote coulissante et sur l'avant un top rigide ouvrant. Entre les deux, trois panneaux solaires permettent de subvenir aux besoins énergétiques du frigo et du congélateur. En position debout, le pilote a la tête qui dépasse à l'extérieur et profite d'une visibilité sur 360 degrés. Les coupe-batteries placés sous le volant évitent d'avoir à jouer les contorsionnistes pour brancher le circuit électrique. Dans le carré, nous avons aimé les deux sièges télescopiques dispa-



Au fait...

Marex 370

C'était lors du salon de Cannes 2009, Neptune découvrait pour la première fois la marque norvégienne Marex, nouvellement importée en France. Trois mois plus tard, le bateau faisait la couverture du magazine. Il faut dire que ce cruiser de 12 m nous avait enthousiasmés par l'intelligence de son plan de pont et de ses aménagements. Dans la foulée, il recevait le prix du European Boat of the Year. Comme quoi, nous n'avions pas été les seuls à avoir été séduits par le concept.



Les volumes et rangements de la mid-cabin nous ont agréablement surpris, bien que la hauteur y soit assez limitée.



Le vaste lit-coffre occupe l'essentiel de la superficie de la cabine avant.

raissant sous la table. Basculez le dossier de la banquette copilote et celle-ci s'abaisse au niveau du caré. En effet le copilote est surélevé pour profiter d'une meilleure visibilité vers l'avant. La mid-cabin est la pièce maîtresse avec son couchage de près de deux mètres de long (1,96 m x 1,76 m) et sa multitude de rangements. Vous avez le choix entre plusieurs essences de bois : le teck nous paraît être la meilleure option. La cabine avant est plus confinée ; l'essentiel de la surface est occupé par le vaste couchage de 2,08 m par 1,66 m. Marex fait mouche une fois de plus en réinventant la vedette open à la sauce nordique. La qualité à bord et l'intelligence des aménagements nous ont une fois de plus bluffés... ■

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	11,99 m
Largeur	3,55 m
Tirant d'eau	0,97 m
Poids	7,7 t
Transmission	Z-drive
Puissance maximale	2 x 300 ch
Carburant	750 l
Eau	340 l
Cabines	2
Couchettes	4
Catégorie CE	B/14

LE TEST NEPTUNE

2 x 300 ch Volvo D4 @ 3 500 tr/mn
4 cylindres - 3,7 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2 100	16	48	3,00	200
2 300	19,6	56	2,86	210
2 500	22,9	62	2,72	222
2 700	26,1	64	2,45	245
2 900	29,4	77	2,62	229
3 100	32,5	90	2,77	217
3 300	34,9	103	2,95	203
3 450	36,7	114	3,11	193

Conditions de l'essai : 3 personnes à bord, carburant 75%, eau 25%, vent force 2, très léger clapot.

* Avec 20% de réserve

PRIX

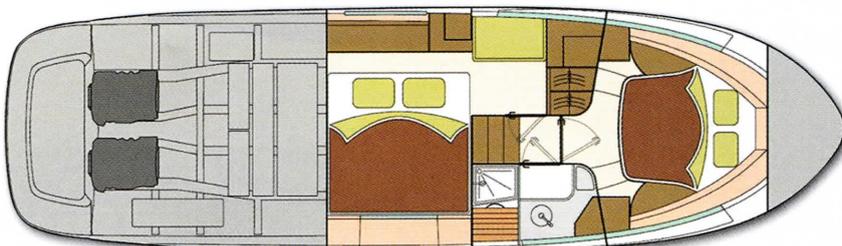
388 000 € TTC avec 2 x 300 ch Volvo D4

Équipement standard TTC Propulseur d'étrave 6 ch, plancher latté de teck dans le salon, taud de camping sur glissière, rangements pour défenses dans les plats-bords, chauffage et désembueur de parebrise...

Options TTC Caméra de cockpit 484 €, dégivrage + chauff. de cockpit 1 750 €, guindeau électrique avec chaîne 50 m 5 569 €, batterie supplémentaire 445 €, 6 défenses avec logo Marex 616 €, convertisseur 1 800 W 1 794 €...

CONTACT

Chantier Importateur: Marex (Norvège) / Marex France (30)



Dans chaque cabine, les couchages font près de deux mètres de longueur.