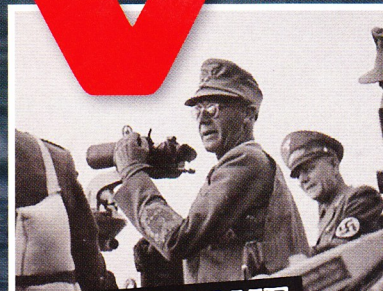


Båtliv

batliv.no

Marex 310 Sun Cruiser:

Liten yacht med genial kalesje

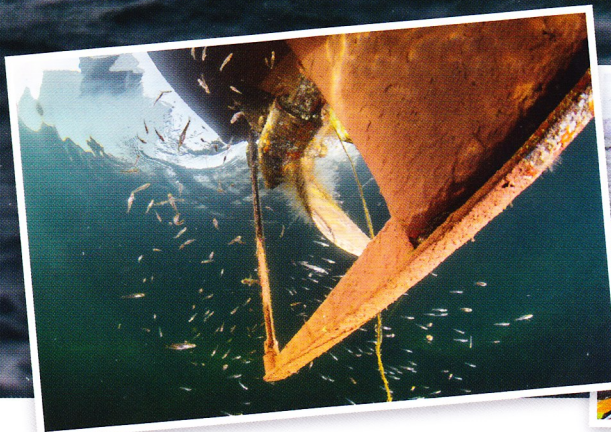


DA TYSKERNE
TOK BÅTENE VÅR



PRØVEKJØRT: NORDKAPP 705 AVANT

Stor og sporty



NR. 9-2016 – KR 95,-
INTERPRESS 3617-09



RETURUKE

6

Vår vakre verden under vann | Slik fanger du juletorsken





Fra sommerlig åpen til høstlig lukket på *en-to-tre*

Marex 310 Sun Cruiser imponerer med enorm plassutnyttelse, men noe av det mest imponerende, er kalesjeløsningen. Den er like genial som den er enkel.

AV VEGAR FLO OG JØRN FINSRUD

MAREX
310 sun cruiser

INFO OM BÅTEN



- Plassutnyttelse
- Kalesjeløsning
- Prisen har heller ikke blitt så verst

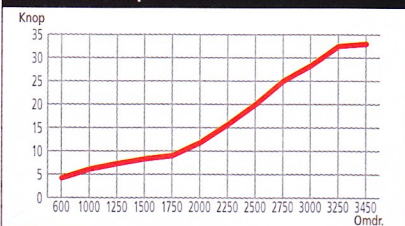


- Løsning for måler for ferskvann og septikktank
- Flaskeholdere tar mye plass på spisebordet

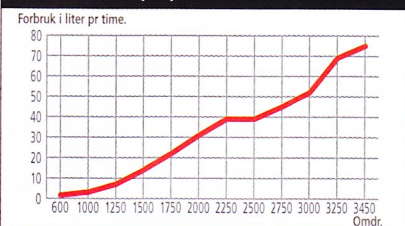
FAKTA

Lengde:	9,46 m
Bredde:	3,24 m
Dybde:	1,07
Vekt, tom båt:	4500 kg
Senger:	4 (+ 2)
Drivstofftank:	500 l
Vanntank:	280 l
Septikktank:	150 l
Motor:	Volvo Penta D4 300/D6 400
CE Kategori:	B
Pris fra:	2,1 millioner kroner
Pris for velutstyrt båt:	2,35 mill kr

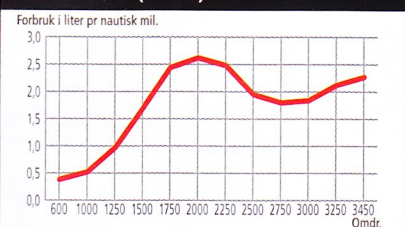
FART (knop)



FORBRUK (l/t)



FORBRUK (l/nm)



STUEPlass: Det er god plass for fendere.



SOMMEREN SLIPPER INN: Med kalesjen og taket åpent er Marex 310 en ekte sun cruiser.

Marex 310 Sun Cruiser er en stor bobåt i forhold til sine 31 tilmålte fot. For litt over to millioner kroner er dette en sommerlig båt med to kabiner med dobbeltkøyer og stort bad samt salong med sitteplass til ti personer. Båten er en videreutvikling av den populære Sun Cruiseren i forrige Marex-generasjon. Dette er en båt designet spesielt for hensyn til sommeren, men med varmeapparatet på og sun top og kalesjer lukket kan den også forlenge båtsesongen. Vi fikk prototypen ut for en liten forsmak en høstdag med frisk bris opptil ti sekundmeter.

Tidsriktig

Som vanlig leverer Marex et tidsriktig design. Båten er linjelekker, men denne gangen har den fått en buttere baug. Badeplattformen har en bra størrelse, og mange vil nok sette stor pris på de dype oppbevaringsrommene med plass til alt fra fendere til badeleker. Med lukene igjen fungerer de også perfekt som sitteplass for den rolige morgenkaffen før barna står opp og bruker den som avsats til badeleker.

Dollbordene på Marex 310 Sun

Cruiser har god bredde på 26 centimeter, og gjør det lett å forflytte seg fram til fordekket på begge sider av båten. Det er griperekker som følger langs etter taket, og man kan bevege seg trygt selv om hatten blåser av. På fordekket er det god plass til å bevege seg, og det er stor åpning mellom pulpittene ved baugen. Mellom pulpittene er det en kjetting med hurtiglås som stenger av. På dekk og dollbord er det lekkert med teak, men man kan også spare noen kroner og fremtidig vedlikeholdsbeholdning på å velge vekk teaken.

Båten har sofa både på babord og styrbord side. For å komme seg fra salongen og ut på dollbordet på en av sidene må vi ut på badeplattformen, men det er også mulig å trække i sofaen for å ta en snarvei – noe som neppe kan anbefales over tid, eller om man ikke går i sokkelesten.

Dreneringen fra det aktre taket går ut på hver side i bakkant på hvert hjørne. Denne båten er en prototyp, og her rant noe av vannet ned i sofagrupperen da vi åpnet taket, men dette og annet småplukk har produsenten løst for de neste båtene i serieproduksjonen.



FOR TO FAMILIER: Rundt bordet er det plass til opptil ti personer, om det er voksne og barn.



DOLLBORD: Det er lett å bevege seg til og fra fordekket.



INSTRUMENTPANELET: Plass til grei plotter.

Genial kalesjeløsning

Noe av det som gjør mest inntrykk med denne båten er kalesjeløsningen. Maréx 310 Sun Cruiser har to store takluker, samt en løsningen med kalesje på skinner som stues vekk i eget skap. Båten kan lukkes og åpnes i en håndvending. Da båten ble stilt ut på Båter i Sjøen i september var båtentusiast og programleder Øyvind Loven i Morgenklubben med om bord sammen med Båtliv. Han fikk ikke fullrost kalesjen om bord i Marexen.

– Dette er kanskje en av verdens beste kalesjeløsninger. Kalesje er stress, men her drar man kalesjen enkelt rundt båten. Dette er bare pur glede. Espen Aalrud som har designet denne båten er kanskje en av verdens beste i verden til å lage kalesjeløsninger, sier Loven, som også lot seg imponere av den gode plassen i båten.

– Det er veldig åpent og det er utrolig mye båt. Her hadde det vært moro å få inn en med bind for øynene for å gjette hvor mange fot båten er. Jeg tror mange ville lagt seg rundt 35 fot, mens den i virkeligheten er nærmere 30 fot, sier Loven.



MORGENKAFFEN: Akter er det perfekt å sette seg når båten ligger til kai.

Plass for tacomidag, nesten

Båten oppleves som veldig luftig og rommelig i cockpit til en 31-foter å være. Mye takket være de store lukene i taket og den enorme døren ned til forskipet, men også plassen er godt utnyttet for å gi god romfølelse og god plassutnyttelse.

Sittegruppen akter strekker seg hele

veien rundt fra førerstol til passasjerstol og innbyr til hyggelig besøk av venner en varm sommerkveld. Under sofagruppen er det også store og gode stuverom. Båten har mye oppbevaringsplass, noe man nesten aldri får nok av.

Til sittegruppen hører også med et bord. Utslått er klappbordet stort nok



HOVEDLUGAR: Utsikten er nesten en drøm. Vi er i en 31-foter, men det virker så mye større.

i flatemål til å servere taco-middag for åtte personer. Men midt på bordet er koppeholderen som krever sin plass. Taco-tilbehøret må derfor settes et annet sted. Så får heller drikkevarene stå midt på bordet.

Den store sittegruppen er komfortabel med gode puter. Den doble førerstolen har god plass til to voksne uten at de trenger å være over middels glad i hverandre. Den høye ryggstøtten, gode polstringen og at den hadde en rygg som buer fremover gjør at man sitter godt med sidestøtte selv for en på 190 centimeter på strøpelesten.

Passasjerstolen er av samme komfortable kvalitet og utførelse som førerstol, med gode armlener og godt utsyn.

Ønskes det ekstra overnattingsplass er det mulig å senke spisebordet, slå det ut og legge på en medfølgende pute. Dermed har man ei stor dobbelkøye med en lengde på 215 centimeter.

Førerplass

Førermiljøet er ryddig, oversiktlig og naturlig utformet. På den store nedfelte oppbevaringsflaten på toppen av dashbordet kan man som skipper ha plass til alt man ellers lurer på hvor man skal legge på tur. Under dashbordet vil det på de serieproduserte båtene også være oppbaringslommer, med plass til mobiltelefoner og andre småting.

Noen vil kanskje savne tankmåler for ferskvannstanken. Denne er integrert i kartplotteren, men mange skulle gjerne unngått å måtte skru den på for å vite om vi har nok vann. Måler for septiktank er plassert litt uheldig i bein høyde ved førerplass, så ved tømning kan det by på en utfordring å følge med på den. Båtkonstruktør Espen Aalrud forteller at her er det fullt mulig å velge annen plassering for måleren for septiktanken, og man kan også om ønskelig sette inn en egen tankmåler for ferskvann.

Det er store vindusflater, og for normal høyde er utsyn perfekt både sittende og stående med hodet opp av takluke. Stolen er plassert høyt i cockpit, så det er også godt utsyn akterover selv om sittegruppen bak skulle være full av passasjerer.

Åpent

Ned til forskipet er det nærmest som en åpen låvedør, i positiv forstand. Dette er med på å gjøre cockpitet ekstra rommelig, og det blir nærmest en følelse av å være i en stor båt. Denne gode plassen ned til lugarer, bysse og bad er også praktisk.

Byssa er enkel og stilren, med tre overskap og et større skap under benken i tillegg til flere dype skuffer. Steking bør ikke være noe problem, i og med at gassblussene nesten er under åpen himmel med takluka oppe. Likevel kunne det

vært praktisk med et avtrekk for dager når taket er lukket. I tillegg til gassbluss har benken vask. Kjøleskapet har ikke fått plass under benken, men er heller ikke langt unna. Eller kjøleskap er det nå vel egentlig ikke, men heller en stor kjøleboks, slik man gjerne ser på seilbåter. Dette er en velfungerende løsning som både holder bedre på kulden og i tillegg har mer plass. Denne kjøleboksen som rommer 170 liter er plassert foran passasjerstolen, nær byssa, men da også lett tilgjengelig fra salongen.

Vinduer som en større båt

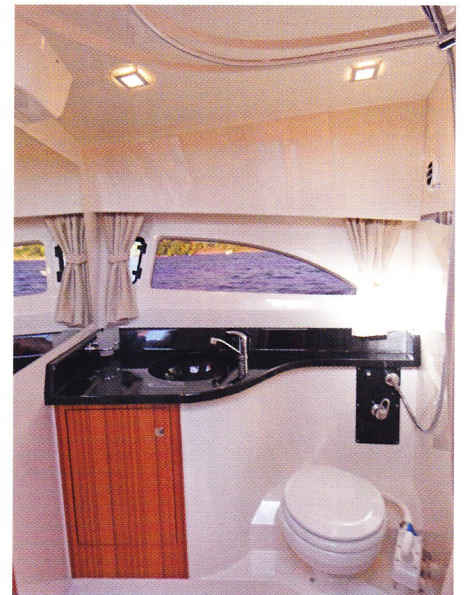
Forlugaren som er stor og luftig, og med de store vinduene i skrogsiden blir det virkelig delikat. Det er lagt vekt på romfølelse, men det kunne med fordel vært noe mer skapplass.

Midtlugaren er også rommelig og her er det lett å la seg fascinere av vindusflater som Marex er kjent for. Her var det vinduer man ellers kun ser på større båter som strekker seg nesten fra dørk til tak og gir en flott atmosfære. Ståhøyden i forlugaren og midtlugaren er 1,91 meter.

Badet er delikat og stort for en 31-foter å være, men også her vil nok enkelte savne mer skapplass. Eneste skap er under vasken der det kanskje er mer naturlig å oppbevare sanitærprodukter. Med en familie på tre-fire kan det bli for lite. Men så skal vi heller ikke forbigå



MIDTKABINEN: Stor dobbelkøye.



BAD: Dusj og alt man trenger, men kun ett skap.



KALD MAT OG DRICKE: Dette er en løsning vi som oftest ser i seilbåter.



BYSSE: Nesten under åpen himmel, om ønskelig.

at båten vi er om bord i ikke er mer enn 31 fot, noe som er lett å glemme når vi er om bord. Badet har i tillegg dusj med forheng som trekkes rundt for å spare omgivelsene for dusjvannet. Ståhøyden i badet er 1,92 meter.

Det var tydelig at konstruktøren har lagt vekt på mye lys i forskipet. Alle dører slipper lys gjennom i de hvite semitransparente feltene. Det samme gjør veggen mellom bysse og master-cabin,

Det er strømuttak i begge lugarene og i cockpiten, noe som kommer godt med når båten er koblet til landstøm.

Kjøreegenskaper

Testbåten var godt motorisert og har en forholdsvis lav planingsterskel. Den tar motsejv veldig bra med riktig flaps, men den er noe ømfintlig på vektforskyvning og sidevind. På grunn av skrogets form, dytter den vannet godt ut til siden, noe

som merkes idet vinden dreier mot siden. Da blir båten noe våt, men her kan vi også vente små justeringer fra prototypen. Det blir derfor også feil å kalle dette en test, dette er mer et førsteinntrykk. I plan føltes den litt lett i akterenden, noe som under vår kjøring ga utslag ved skarpe svinger. Da slapp akterenden litt, før den hugger tak i sjøen og svingen.

Vi tillot oss å gjøre noen målinger med båten, selv om det er en prototyp. Endringene vil være små og nærmest ubetydelige. I laveste turtall som er 600 omdreininger er farten 4,2 knop. Her er man altså avhengig av å frikoble giret når man skal gå sakte inn for eksempel i havn. Vi måler forbruket på laveste turtall til 1,6 liter i timen, altså 0,38 liter i timen. Har du god tid kommer du veldig langt med full tank. Med tusen omdreininger er farten allerede oppe i snekkfart, 6,1 knop. Og forbruket er

da naturlig nok fortsatt lavt, og ligger på en halv liter per nautisk. Den ligger på literen når turtallet er oppe 1250 omdreininger og plotteren viser 7,3 knop. Og deretter går det fortere oppover, med 2,62 liter per nautisk på det høyeste som er 2000 omdreininger. Den optimale cruisingfarten er mellom 2750 og 3000 omdreininger. Da ligger forbruket på 1,8 liter per nautisk, og farten ligger på 25 til 28,5 knop. Toppfarten måler vi til 33 knop, men det var ikke optimale forhold for å jobbe opp toppfarten. Forbruket med toppfart er 2,3 liter per nautisk, altså 33 liter i timen. Tanken var litt over halvfull under vår prøvekjøring. Espen Aalrud forteller til Båtliv at de under deres prøvekjøring har hatt båten oppe i 36 knop under ideelle forhold og med to personer om bord.

jorn@batliv.no