

MORE

Otvoreno

BROJ 273 / STUDENI 2019.

CIJENA 25 KN / 3,50 EURA / 6,50 KM

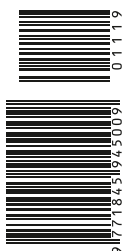
test

Marex 360 cc ZIMSKI KABRIOLET



Specijalni
izveštaj

**BIOGRAD
BOAT SHOW**



*Klasa
za gušt*

**VELIKI
POVRATAK
ŠLUJKE**



*Agresivan
i ukusan*

**PLAVI RAK
OSVAJA
JADRAN**



Zimski kabriolet

PO MJERI SVAKOG MORA

PIŠE GORDAN JELAVIĆ
SNIMIO BOŽIDAR VUKIČEVIĆ/HANZA MEDIA





S DVOSTRUKIM POMIČNIM KROVOM I ZIMSKOM TENDOM SKRIVENOM U OKOMITIM NOSAČIMA PRILAGODBA VREMENSKIM UVJETIMA SE OBAVI U TRENU, PA SE MAREX S PRAVOM MOŽE NAZIVATI KRALJEM SVIH MORA, PA I SREDOZEMNOG

Litva je jedna od 28 članica Europske unije o kojoj se, barem u hrvatskoj javnosti, malo toga zna. Površinom je nešto veća od Hrvatske, nema niti tri milijuna ljudi, a ima 20 posto veći bruto društveni proizvod što će reći da ima vrlo radišne stanovnike. Ljubitelji sporta će istaknuti slavne košarkaše, gurmani neke od njihovih sireva, ali malo tko će se pohvaliti da poznaje njihovu bogatu povijest ili da je bio u njihovim najvećim gradovima Vilniusu ili Kaunasu. No, nakon što smo na sajmu u Cannesu isprobali najnoviji primjerak *Marexa 360 Cabriolet Cruiser*, Litva nam je nekako postala vrlo zanimljiva. Evo i zašto.

Naime, taj *norveški* brod je u cijelosti proizvod inženjera i radnika u Litvi kojima iz Norveške upravljaju samo vlasnici, braća *Espen* i *Thomas Aalrud*. Kad imate godišnju produkciju od 120 velikih plovila to je već ozbiljan industrijski pogon, no *Espen* predstavljajući brod nekako ostavlja dojam prisnosti s proizvodom uobičajen za puno manje radionice. I nakon svih desetljeća u brodogradnji i četiri tisuće isporučenih brodova strast je još uvijek tu dok nam pokazuje sve zanimljive detalje na brodu. Kojih ima mnogo.

Više od 200 vlasnika staroga modela 350 dalo je svoje sugestije što bi na brodu trebalo unaprijediti i rezultat toga dugogodišnjeg nautičko-sociološkog istraživanja je pretočen u djelo. O skandinavskoj i



Od vodene linije do krova su čak tri metra



Skiper ima sve što može poželjeti



Zimska tenda je vješto skrivena u nosačima krova



Centralni krevet je širok 180 cm





Vratnice imaju staklenu sredinu za više prirodnog svjetla



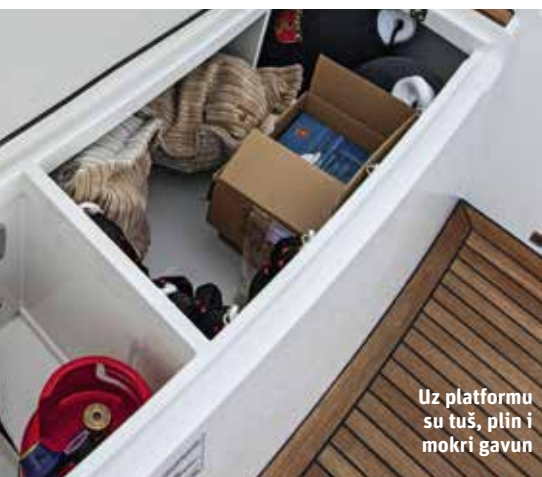
Prostor se zatvori u dvadesetak sekunda



Sklopivi šank povećava funkcionalnost kuhinje



Sidreni prostor je ravan i podiže se iz dva komada



Uz platformu su tuš, plin i mokri gavun

*Marex*ovoj razini završne obrade već se puno zna, ali da će vlasnik hladno izjaviti da je ekipa s Baltika tijekom ovih godina kooperacije i nadmašila Norvežane, tomu se nismo nadali. Naravno, vrijedi naglasiti da bi, po njegovoj računici, isti brod u norveškoj proizvodnji koštao barem 120 tisuća eura više. Nije zahvalno uspoređivati, ali ovaj *Marex* vrijedan 400 tisuća eura po materijalima i osjećaju pod rukom i nogama nimalo ne zaostaje za puno većim primjercima jahti iz milijunskog razreda.

Ovaj test smo sasvim neuobičajeno započeli zavaljeni u krmene naslonjače što je zapravo omiljena pozicija svakoga modernog nautičara, bilo da čeka objed ili se odmara od njega. S podignutim nogama na sjedištu istovremeno se tako može izležavati četvero ljudi, troje u kokpitu i jedan na udobnom mjestu pored skipera. Debele spužve obložene finom mikrofibrom poput brušene kože pravi su mamac za opuštanje. Preklopni drveni stol sa stalcima za boce i čaše u sredini lako se prilagođava dobu dana, a spušten do dna postaje centralni dio sunčališta. Ili pak spavaonice ako su dvije sobe ispod palube zauzete.

Potesom ruke

Jednostavan proces zatvaranja toga prostora je zapravo jedan od glavnih aduta ovoga sjevernjačkog broda na sredoze-mnom tržištu. Dva krovna otvora se potezom ruke čvrsto zatvaraju, a bočna tenda skrivena u nosivim stupovima hard topa klizne po gornjoj vodilici i u tren oka zatvori kokpit. A, kad se tenda vraća natrag može biti i mokra jer je u okomitim spre-

mniciama izvedena drenaža. Ovako jednostavan koncept dosad još nije razvijen pa će ga sigurno mnogi kopirati.

Za primjer drugima je razrađen i krmeni dio napravljen u obliku dvaju sanduka za spremanje osam bokobrana, plinske boce i mokrih konopa na zgodnim kukicama, a zapravo idealnih klupa za kontemplaciju s pogledom na more. Integrirana platforma isporučuje se u dvije verzije s pola metra razlike, iako će kraću malo tko odabrati jer ovako ima mjesta za bajbot, bočne ljestve, dodatni podni spremnik i krmeno sidro po potrebi. U podnici platforme je sklopljen i poseban mehanizam za bajbot koji će olakšati manevriranje tim teškim predmetom.

Pramčani sidreni prostor je također vrijedan pohvale jer je potpuno ravan i ukopanom vodilicom podijeljen na dva dijela s poklopcima. Prednji dio ograde je otvoren za izlazak, tek sa simboličnim lancem za zaštitu.

Bočni prolazi su sigurni s nakošenom ogradom i rukohvatom na krovu, a drveni oslonac je postavljen oko pramčanog sunčališta za dodatni komfor. Osim sa strane, do kokpita vodi i prolaz kroz vjetrotbran, svakako koristan detalj, ali prijeteci oštih rubova koje bi svakako trebalo ublažiti.

Pod palubom je zato sve glatko i mekano. Stropovi i bokovi kabina su detaljno obloženi tkaninom i s mnoštvom drvenih pretinaca stvaraju ugodno okruženje. Velike staklene površine na trupu puno znače, a mutno staklo u vratima dodatno propušta dnevno svjetlo. Visina u sobama je

MAREX 360 CC

OSOBA KARTA



DUŽINA PREKO SVEGA	11,49 m
ŠIRINA	3,49 m
GAZ	0,97 m
TEŽINA	7000 kg
SPREMNIK GORIVA	750 l
KATEGORIJA	B/10 OSOBA
MOTORI	MERCURY DIESEL 2X270 KS
PROIZVOĐAČ	MAREX, LITVA
ZASTUPNIK	PINE&MARE, ŠIBENIK
CIJENA S PDV-OM	400.000 EURA

OKRETAJI, BRZINA I POTROŠNJA



o/min.	čv.	l/h
1000	6	6,4
1500	6,9	16
2000	8,8	31,2
2500	10,7	46,4
3000	23,6	66,3
3500	29,4	96,8
4000	35,6	120,7

Za brod od sedam tona 35 čvorova je solidan rezultat



KONAČNA OCJENA



UDOBNOŠĆ
SKRIVENA TENDA
STAKLENA VRATA



OŠTRI OKVIR VJETROBRANA
VRATNICA TUŠ KABINE



More je prskalo svugdje osim unutra



Pogled iz tuš kabine otkriva prostranost toaleta



Mercuryjevi dizelaši s Bravo 3 nogom štede prostor

190 cm i kreveti su više nego dovoljni za dva para. Toaletna kabina s odvojenim tušem je također prirodno osvijetljena i zanimljivo dizajnirana sa sklopivom radnom plohom iznad wc školjke. Jedini lošiji detalj je mehanizam sklapanja plastične vratnice, malo prežilav kod otvaranja.

Vratimo se još malo na gornji dio interijera. Središnji dio kokpita zauzima kuhinja zgodno razbijena na dvije cjeline, a opet povezana preklopivom konzolnom radnom pločom. Uz veliki manevarski prostor i 14 pretinaca idu dva sudopera, hladnjak s dvama vratima i plinsko kuhalo s tri plamenika.

Skipersko sjedalo je na povišenom mjestu i također vrlo udobno. Instrumentna ploča s dva velika ekrana nadopunjena je analognim instrumentima i prekidačima tako da sve zajedno izgleda vrlo bogato.

Podesivi kožni volan s inoks konstrukcijom čak je i previše sportski, no lijepo se slaže s Mercuryjevim ručicama gasa. Iz stolice je preglednost odlična, a stojeći se može nadviriti kroz krovni otvor za bolju komunikaciju kod pristajanja. Tu do izražaja dolazi Bravo 3 prienos i joystick za lagano pomicanje Marexa u svim pravcima. Klasični osovinski vod je i dalje većini sinonim za pouzdanost i niže troškove održavanja, ali svaki put kad na test dobijemo brod sa Z-nogom sve bismo predrađe bacili u vodu.

Udobno nalijeganje

Jednostavno, sedam tona težak brod vozi se lako kao gliserić. Osim što manevriranje na malim brzinama s palicom doslovno jest prava igra, okretnost u glisiranju je nevjerojatna. Upravo prisustvo vlasnika škvera na brodu potaknulo nas je da Marexa potjeramo do granice i zbilja nemamo što prigovoriti. Tako udobno nalijeganje i stabilnost rijetko se kada može susresti. Prskali smo i naginjali se ponekad do same granice, ali kokpit je ostao suh, između ostalog, jer je visina broda iznad vodene linije čitava tri metra.

Novi Mercuryjevi dizelaši od tri litre zapremnine smješteni u sami kraj strojnice rade vrlo ugodno i ne odašilju velike vibracije. Kolege prije nas su na punom gasu izmjerile razinu buke od 71 dB, što je u razini kućne perilice suđa.

Potrošnja pri optimalnoj brzini od 23 čvorova je 66 litara na sat što sa spremnikom od 750 litara omogućava autonomiju od 260 milja. Ova kombinacija motora snage po 270 konja nije najjača jer je dostupan i Volvo D4 od 300 konja za najveću brzinu od 40 čvorova. A za manje zahtjevne korisnike dostupne su i verzije s jednim motorom.

Koliko god Marex izgledao klasično, u njemu je puno elemenata moderne brodogradnje i stoga se može očekivati kako će biti zanimljiv i korisnicima mlađima od pedesetak godina što je prosjek kupaca ovoga škvera. Za kraj dodajmo i kako je ovaj brod zasad nominiran za dvije prestižne nagrade - Best of Boats i European Powerboat of the Year 2020 što ne mora biti presudno, ali jasno pokazuje kako su trud i inovativnost mnogi prepoznali. Na ponos vještih škverana iz Litve.