

TEST

MARVEL

SUZUKI DF 250



KEIMENO-ΦΩΤ.
TestRiders

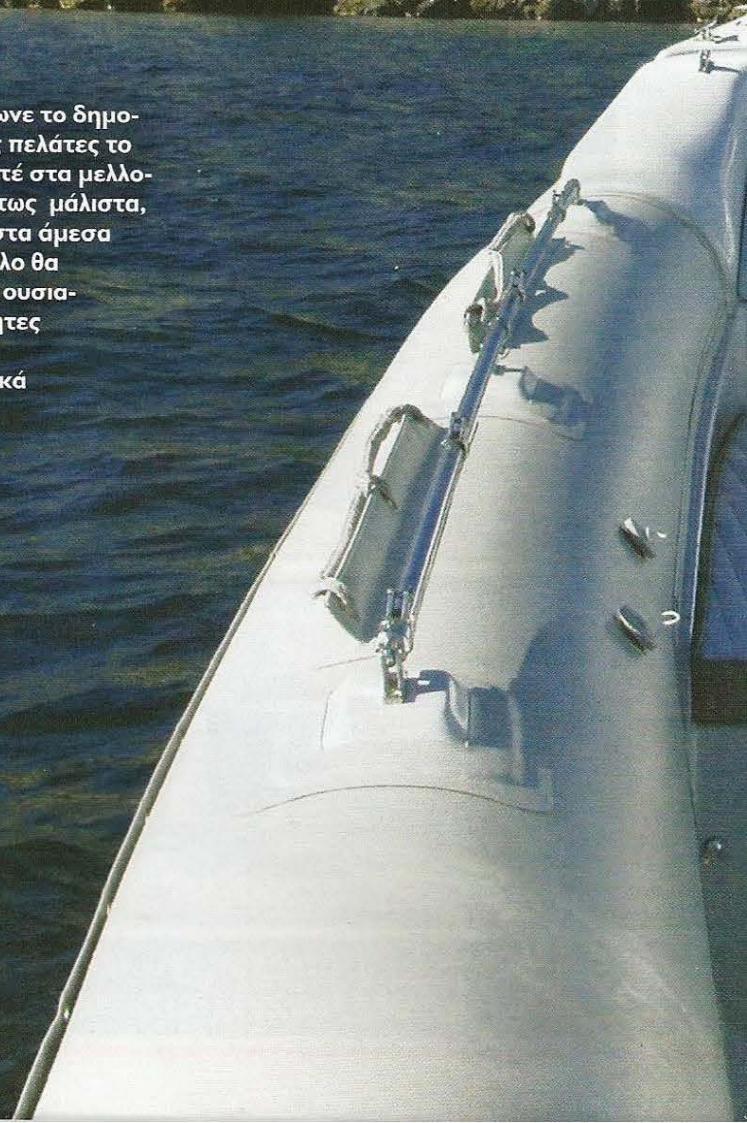


Hιδέα για ένα μικρότερου μεγέθους μοντέλο που θα συμπλήρωνε το δημοφιλές Marvel 9.60 και θα αποτελούσε για πολλούς υποψήφιους πελάτες το "entry size" για την Ελληνική φίρμα φουσκωτών, δεν υπήρξε ποτέ στα μελλοντικά σχέδια του κατασκευαστή Βαγγέλη Καραμπέτσου. Αντιθέτως μάλιστα, η ιδέα ενός υπερδεικάμετρου RIB, κάπου στα 11 μέτρα φιγουράριζε στα άμεσα βήματα της εταιρείας, εκεί στα μέσα του 2009. Μάλιστα, το νέο μοντέλο θα διέθετε και καμπίνα, στην λογική πάντα του sport cabin, αποτελώντας ουσιαστικά μετεξέλιξη του αειθαλούς 9.60, με ακόμα μεγαλύτερες δυνατότητες πλεύσης και άνεσης κώρων.

Οι επιπτώσεις δύμας της οικονομικής κρίσης που επηρέασαν δραματικά την αγορά σκαφών ήδη από τις αρχές του 2010, ανέστειλαν την υλοποίηση του μεγάλου μοντέλου.

Στην θέση του, ένα μικρότερο σκάφος στα 7.50 μέτρα έδειχνε ικανότερο να συντηρήσει τις πωλήσεις της εταιρείας την δύσκολη περίοδο της ύφεσης.

Η Marvel, ειδικά την τελευταία δεκαετία, έχει διαγράψει μια αξιοζήλευτη και άκρως επιτυχημένη πορεία στον χώρο των φουσκωτών, παράγοντας ουσιαστικά ένα μόνο μοντέλο, αρχικά ως 9.30 και στην συνέχεια ως 9.60, σε δύο βασικές ειδόσεις (sport και sundeck). Η εμπορική επιτυχία του Marvel 9.60 δεν ήταν διόλου τυχαία αφού το μοναχοπαίδι της Ελληνικής φίρμας διέθετε το ιδανικό "πακέτο", συγκεντρώνοντας όλα τα επί μέρους χαρακτηριστικά που διαμορφώνουν το προφίλ του best seller της κατηγορίας: Ιδιαίτερα αξιόπλοο, με πολύ καλή πλεύση σε δύσκολες συνθήκες κυματισμού, ποιοτική κατασκευή, έντονο ναυτικό χαρακτήρα στον σχεδιασμό και στον εξοπλισμό του ντεκ, και επιπλέον δυνατότητα κίνησης με μία ή δύο εξωλέμβιες, με πολύ καλές επιδόσεις και



750

Mission Accomplished



MARVEL

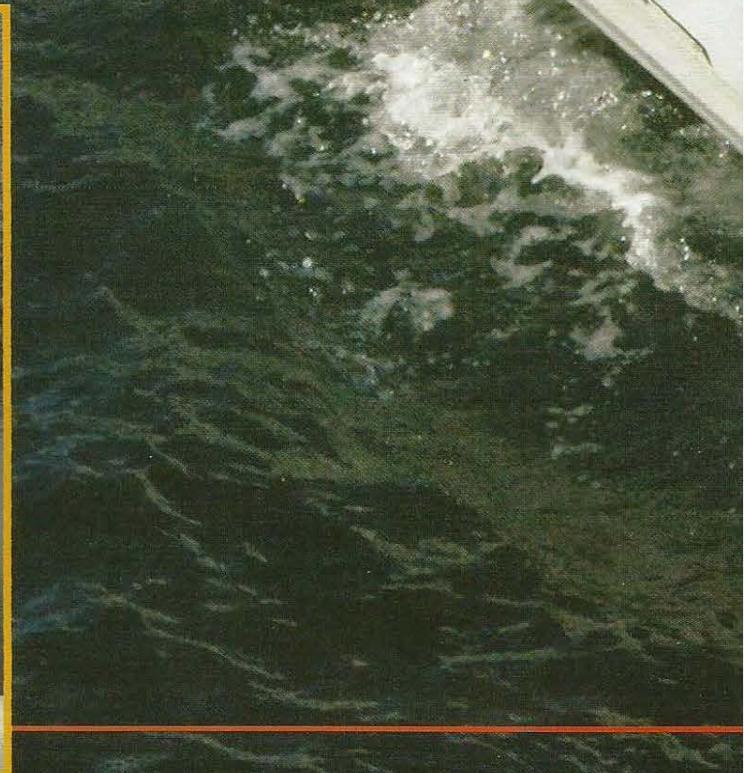
στις δύο περιπτώσεις. Όλα αυτά συνδυασμένα με μια λογική οικονομική πολιτική και δυναμική υποστήριξη των πελατών, αποτέλεσαν τα στοιχεία που έκτισαν την εμπορικότητα και καλή φήμη των φουσκωτών Marvel.

Το όποιο επόμενο βήμα θα απαιτούσε μεγάλη προσοχή, αφού το νέο μοντέλο θα έφερε ως κληρονομιά το βαρύ φορτίο επιτυχίας του 9.60. Επίσης, το 9.60 είχε καταφέρει να λειτουργεί πρωταγωνιστικά στην ευρύτερη κατηγορία από 8 έως 10 μέτρα, αφού λόγω των χαρακτηριστικών του, κατά κάποιον τρόπο γεφύρωντες τις κατηγορίες των 8μετρων, 9μετρων και 10μετρων open RIBs. Έτσι, όταν μια εταιρεία έχει ένα τόσο δυνατό προϊόν, δεν δημιουργεί εσωτερικό ανταγωνισμό με νέο μοντέλο που να διαθέτει παραπλήσιες δυνατότητες-ιδιότητες, παρά μόνον αν οι περιστάσεις επιβάλλουν άμεση προσαρμογή στα δεδομένα της αγοράς.

Όλα αυτά αναφέρονται, γιατί παρατηρώντας το νέο Marvel 7.50, η πρώτη διαπίστωση είναι ότι, πραγματικά, ελάχιστα διαφέρει από το 9.60. Αυτό είναι φυσικό, αφού σκόπιμα διατηρεί όσον το δυνατόν περισσότερα στοιχεία του μεγάλου του αδελφού, με προφανή σκοπό του ναυπηγείου να προσφέρει μια πιό προσιτή παραλλαγή του ιδιαίτερα επιτυχημένου 9.60.

Η αποδεδειγμένα καλή γάστρα με το έντονο chine και το βαθύ V (είσοδος 53° και deadrise στο transom 25°-28°), είχε τις προϋποθέσεις να μειώσει το μήκος της διατηρώντας σε μεγάλο βαθμό τα "επιθετικά" χαρακτηριστικά της, και τις σωστές αναλογίες μήκους/πλάτους. Τα δύο παρατροπίδια επανασχεδιάστηκαν σε μέγεθος και σχήμα, ενώ προκειμένου το μήκος της γάστρας να μην ξεπεράσει το "φορολογικό" όριο των 7.49 μέτρων, μέρος της πολυεστερικής πλώρης (μαζί με την δελφινιέρα) είναι πρόσθετο.

Η "σικληρή" πλώρη προέρχεται αυτούσια από το 9.60 και διακρίνεται για το



750





MARVEL 750



όμορφο και λειτουργικό σχήμα της. Διαθέτει ασφαλές πάτημα στο επάνω μέρος, ενώ ο ηλεκτρικός εργάτης φιλοξενείται σε ειδική εσοχή μαζί με τις εξαερώσεις των δύο ρεζερβουάρ καυσίμου (240lt + 150 lt). Επίσης έχει προβλεψθεί ειδική εσοχή για την τέντα πλεύσης, όπως και ένας επιπλέον αποθηκευτικός χώρος (πέραν του στρίτου της άγκυρας) όπου χωρούν όλα τα σωστικά, με άνετη πρόσβαση από καπάκι, που λειτουργεί και ως σκαλοπάτι, μεταξύ sundeck πλώρης και δελφινιέρας.

Όσον αφορά το sundeck, στο νέο 7.50 προσφέρονται δύο επιλογές. Ένα μεγάλο (ίδιο με του 9.60) που δίνει περισσότερο αποθηκευτικό χώρο, κλέβει όμως απόσταση από το ντεκ ειδικά στο σημείο μεταξύ καθίσματος κυβερνήτη και καναπέ πρύμνης.

Η δεύτερη επιλογή περιλαμβάνει ένα μικρότερου μεγέθους ταμπούκι πλώρης με ενσωματωμένη (ανακλινόμενη) προσθήκη για μετα-



MARVEL 750





τροπή σε κρεββάτι, που επιτρέπει στην κονσόλα και το κάθισμα να τοποθετηθούν πιο μπροστά, συμβάλλοντας έτσι στο σωστότερο ζύγισμα του σκάφους αλλά και στην άνεση χώρου στο σημείο της πρύμνης, που είναι σχεδόν ίδιος με του 9.60.

Η κατά 5 cm στενότερη κονσόλα δεν διαφοροποιείται αισθητικά και παραμένει απόλυτα λειτουργική, με υποδειγματικό σχεδιασμό του ταμπλώ σον αφορά την θέση τοποθέτησης τιμονιού, κειριστηρίου (είτε κεντρικά είτε πλευρικά), οργάνων κινητήρα και ηλεκτρονικών. Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει για το σχήμα του inox ρελιού της, που προσφέρει εξαιρετική στήριξη στον καιρό. Τέλος, κάτω από το εμπρός κάθισμα της κονσόλας μπορεί να τοποθετηθεί τουαλέτα ναυτικού τύπου.

Το κάθισμα του κυβερνήτη διαθέτει ανακλινόμενη πλάτη και αποθηκευτικό χώρο δύο επιπέδων στο κάτω μέρος του. Στηρίζει σωστά ισχίο και μέση στην ημικαθιστή θέση, ενώ για καθιστή οδήγηση θα χρειαστεί οπωσδήποτε υποπόδιο. Για όσους όμως επιδίονται σε πιο επιθετικές πλεύσεις θα συνιστούσαμε και πρό-

σθετη πλευρική στήριξη, ή μία από τις extra επιλογές καθισμάτων που προσφέρει η Marvel σε bolster ή σέλλες με ανάρτηση.

Ο σχεδιασμός της πρύμνης είναι ίδιος με της έκδοσης 9.60 sport με μικρότερου μήκους ταμπούκι, ενώ διατηρείται το "σήμα κατατεθέν" της εταιρείας, η χαρακτηριστική inox σχάρα με teak που δίνει μεγάλο επίπεδο χώρο στο σημείο εκείνο, και διαμορφώνει χώρο αποθήκευσης της πρυμνιάς άγκυρας στην λεκάνη.

Κατά πάγια τακτική του ναυπηγείου ο(οι) κινητήρας(ες) τοποθετείται σε πολυεστερικό μπρακέτο, ή inox ως έξτρα, ενώ αντί του κλασσικού roll bar, ο κατασκευαστής προτείνει και προσφέρει στον στανταρτ πεζοπολισμό inox ίστο.

Καθ' εικόνα και ομοίωση λοιπόν του μεγαλύτερου μοντέλου, το νέο 7.50 αντιπαρατάσσει ως βασική διαφορά μόνο το μήκος του, αφού το μέγιστο πλάτος των 2.63 μ. παραμένει ίδιο. Έτσι το ολικό μήκος φθάνει τα 8.10 μ (με τους έξτρα προβόλους σε πλώρη και πρύμνη), ενώ το βάρος τα 950 κιλά (κενό σκάφος).

Βασική επιδίωξη στο 7.50, ήταν να δέχεται ως συνιστώμενη ισχύ εξωλέμβιες 200 έως 250 ίππων. Για όσους βέβαια επιθυμούν (ακάμη) να εξαντλούν τα όρια ισχύος, ως μέγιστη ιπποδύναμη ορίζονται οι 2 x 200 ίπποι.

Το Marvel 7.50 πρωτοπαρουσιάσθηκε πριν ακριβώς ένα χρόνο στο 10o RIBTEST στο Λαύριο. Το πρώτο demo σκάφος, φορούσε την τετρακύλινδρη 200αρα Mercury Verado, ενώ λίγο αργότερα ένα δεύτερο 7.50 εξοπλίστηκε με την Suzuki DF 250. Είχαμε την ευκαιρία να δοκιμάσουμε και τα δύο αυτά σκάφη, όπως και ένα τρίτο με την "ημιαγωνιστική" (και εκτός αγοράς πλέον) Mercury Optimax 300XS.

Η πρώτη δοκιμή δεν έγινε σύμφωνα με τα πρότυπα του "τυποποιημένου" test, αλλά αφορούσε μια χορταστική διαδρομή που άγγιζε τα όρια της σκληρής δοκιμασίας, αφού καλύψαμε αυθημερόν 293 ν.μίλια, κάνοντας ένα tour στο Κεντρικό Αιγαίο με αναχώρηση από τον Μαραθώνα και προορισμούς Πεταλούς,

Μπατσί Άνδρου, Τήνο, Μύκο-

νο, Νάξο, Μ. Κουφονήσι, Δεσποτικό, Αντίπαρο, Πάρο, Ρήνεια, Τήνο, Μπατσί Άνδρου, Πεταλιούς, Μαραθώνα! Από τις 6 το πρωί έως τις 10 το βράδυ, περάσαμε σχεδόν 12 ώρες στα χειριστήρια του Marvel 7.50 με την Verado 200, έτσι ώστε όχι μόνο γνωρίσαμε καλά το σκάφος, αλλά κυριολεκτικά το αφομοίώσαμε. Με τον καιρό να παίζει από 3 έως 5+ μποφώρ, ταξιδέψαμε με ιδανικές συνθήκες για σωστή αξιολόγηση πλεύσης και γενικότερης εικόνας του "μικρού" Marvel. Η αλήθεια είναι ότι κατά κανόνα τα σκάφη με το μεγαλύτερο μήκος γάστρας (ισάλου) υπερτερούν έναντι αυτών με μικρότερο, ειδικά στην όρτσα πλεύση. Άρα η σύγκριση με το 9.60 είναι αναπόφευκτη και το ερώτημα που τίθεται είναι "πόσο λιγότερο 9.60 είναι το νέο 7.50";

'Εχοντας σαν σημείο αναφοράς την πολύ καλή πλεύση του 9.60, ας ξεκινήσουμε από τα... εύκολα. Όσον αφορά τους χώρους η διαφορά, θα λέγαμε, είναι εμφανής, ειδικά στην έκδοση με το μεγάλο sundeck πλώρης. Η ποιότητα και η στιβαρότητα βρίσκονται στα ίδια υψηλά επίπεδα, αν και τα μικρότερου μεγέθους και διαφορετικού σχήματος παρατροπίδια του 7.50 προσφέρουν εξαιρετικά γλυκειά και αθόρυβη πλεύση.

Καλύτερη είναι και η συμπεριφορά στα πρύμα αφού η μικρότερου μήκους γάστρα δείχνει να βολεύεται καλύτερα στα κύματα, ενώ συγχρόνως επιτρέπει στο βαθύγαστρο 7.50 να πλέει πιο ανάλαφρα, με την υψηλή πλώρη να προσφέρει μοναδικό αίσθημα ασφάλειας και να στέκεται, ακόμη και υπό πίεση, πάνω από τις κορυφές των κυμάτων.

Στην πλαγιοδρομία η πλεύση είναι στεγνή, ειδικά πάνω από τους 26-27 κόμβους, ταχύτητα που θα κρατήσουν άνετα ακόμα και οι μέτριας εμπειρίας κυβερνήτες, ενώ οι πιο εξοικειωμένοι θα απολαύσουν την άμεση απόκριση της γάστρας στις εντολές του τιμονιού, που μεταφράζεται σε κορυφαία απόσβεση λόγω σωστής τοποθέτησης στο κύμα.

Στα όρτσα μέχρι τα 4 μποφώρ η επιθετική διακυβέρνηση θα δώσει πιο άνετη πλεύση, με το δεξί χέρι στο χειριστήριο να αυξομειώνει τις στροφές ώστε η βαθειά πλώρη να συναντά πάντα με σωστή γνώνια το κύμα. Βασική προϋπόθεση για τέτοιους είδους πλεύσεις είναι η επάρκεια ισχύος (που η τετρακύλινδρη 200αρα Verado μας έδινε οριακά), ενώ στην περίπτωση της Suzuki DF 250 ήταν πολύ καλή στις υψηλές σ.α.λ (άνω των 5000) και αρκετά καλή χαμηλότερα.

Σαν επιλογή κινητήρα Suzuki θα θέλαμε να δοκιμάζουμε και την DF 225 η οποία έχει καλύτερη ροπή σε πιο χαμηλές σ.α.λ., κάτι που πάντα αποτελεί τον καλύτερο σύμμαχο στον καιρό.

'Οσον αφορά τα νούμερα των επιδόσεων, η τετρακύλινδρη

Verado 200 δούλευε πιεσμένη, με μέτρια (για τις δυνατότητες του σκάφους) απόδοση και αρκετά υψηλή μέση κατανάλωση στους 25-30 κόμβους, με 1.7 - 1.8 lt/n.mile. Είναι απολύτως βέβαιο ότι με τις εξακύλινδρες Verado 225/250 η απόδοση θα είναι αισγκρίτως καλύτερη αλλά και η λειτουργία οικονομικότερη.

H Suzuki DF 250 τα πήγε πολύ καλά «δένοντας» με το Marvel 750, όπου λόγω και της μεγάλης διαμέτρου της προπέλας η ολίσθηση (που στις τοποθετήσεις με μπρακέτο είναι συνήθως αυξημένη) παρέμεινε σε πολύ χαμηλές τιμές, με αποτέλεσμα πολύ καλές επιδόσεις και χαμηλή κατανάλωση.

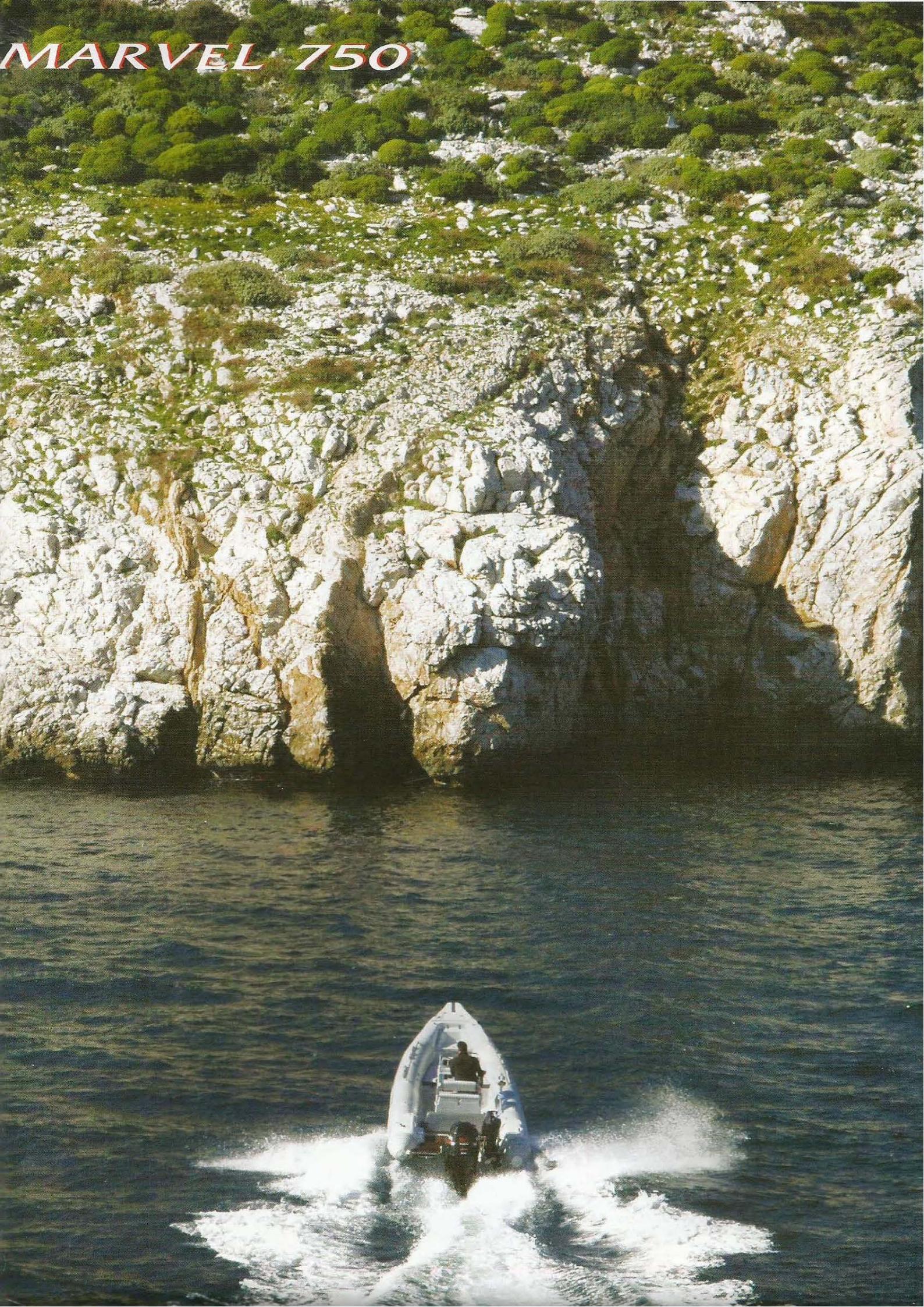
Εποι, με την προπέλα των 21.5x16" στις 4000 σ.α.λ έρχονται εύκολα οι 27 κόμβοι, με κατανάλωση 1.27 lt/n.mile. Λίγο πιο πάνω, στις 4.500 σ.α.λ., οι 32 κόμβοι αποτελούν πολύ καλή ταχύτητα κρουαζίερας, με την κατανάλωση να παραμένει σταθερή στα 1.28 lt/n.mile, όπως και στους 36.3 κόμβους στις 5.000 σ.α.λ. Πιο ψηλά, μέχρι το W.O.T των 6.100 σ.α.λ με τελική 45.3 κόμβων, η DF250 αποδεικνύει τον οικονομικό χαρακτήρα της αφού η κατανάλωση δεν θα ξεπεράσει τα 1.6 lt/n.mile.

Αφήσαμε τελευταία την δοκιμή με την Mercury Optimax 300 XS η οποία έγινε στα πλαίσια "προσομείωσης" της απόδοσης των γρήγορων πλέον τετράχρονων 300αρηδών της αγοράς. Κατ' αρχάς η τελεική ανέβηκε στους 51.4 κόμβους στις 5.500 σ.α.λ. με πολύ λογική κατανάλωση 1.9 lt/n.mile, ενώ στους 35 κόμβους στις 4000 σ.α.λ για κάθε ν. μίλι χρειάζονται 1.3 lt/n.mile, δηλαδή τα ίδια περίπου με την Suzuki DF 250. Για τις ανάγκες της δοκιμής η 300 XS φορούσε πρόπελα mirage 23" η οποία διατηρούσε υψηλά ποσοστά ολίσθησης (ίσως λόγω τοποθέτησης). Θεωρούμε ότι και με μία τετράχρονη 300 Hp το Marvel 7.50 θα είχε παραπλήσιες επιδόσεις και καταναλώσεις, αφήνοντας στην 300XS μόνο το πλεονέκτημα του μειωμένου βάρους της, που για να λέμε την αλήθεια δεν έδειξε να διαφοροποιεί το ζύγισμα του σκάφους σε σύγκριση με την Suzuki DF 250.

Τελικά, τι είναι το νέο Marvel 750; Μετά από 300+ μίλια πλεύσης και τρείς διαφορετικούς κινητήρες, μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα ότι αποτελεί "την συνέχεια του 9.60". Οσο οξύμωρο και αν ακούγεται αυτό, στην Ελληνική πραγματικότητα του 2010-2011, "εξέλιξη" θεωρείται πλέον ο επαναπροσδιορισμός αξιών και μεγεθών, φυσικά σε φθίνοντα μεγέθη. Αυτό δεν είναι κατ' ανάγκη κακό: Αν τηρούνται τα ποιοτικά standards, τα μεγέθη έχουν περιθώριο να μειωθούν. (Να μηδενιστούν δεν έχουν!). Ετοι λοιπόν αν δεν υπήρχε το μεγαλύτερο Marvel 9.60, το νέο 7.50 θα ήταν –και είναι– ένα εξαιρετικό 8μετρο RIB που θα μπορούσε να δημιουργήσει την ίδια



MARVEL 750



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ - ΤΕΧΝΙΚΑ

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

MARVEL 750 MERCURY OPTIMAX 300 XS ΠΡΟΠΕΛΛΑ: MIRAGE 23"

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE	ΟΛΙΣΘΗΣ
2500	12.9	20.7	1.60	52.29
3000	18.7	29.6	1.58	42.37
3500	25.8	35.6	1.38	31.84
4000	35	46.2	1.32	19.10
4500	41.3	62	1.50	15.14
5000	46.2	85	1.84	14.57
5500	51.4	98	1.91	13.59

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

MARVEL 750 SUZUKI DF 250

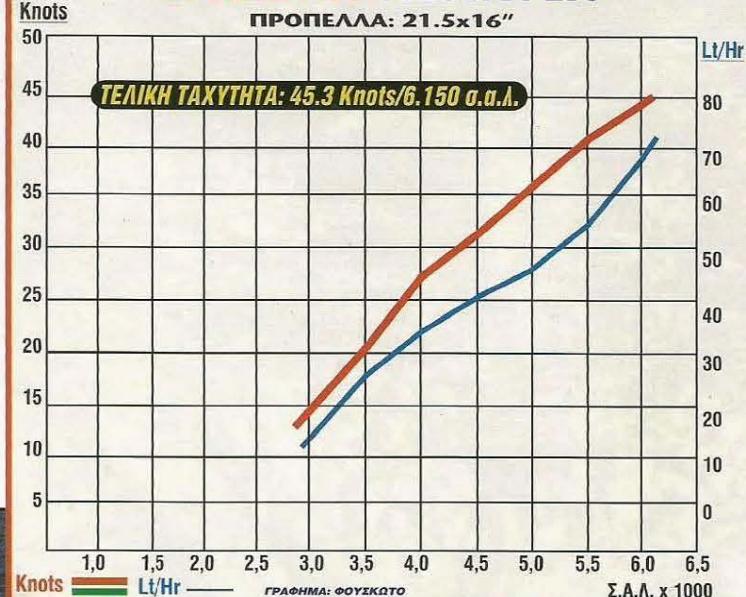
ΠΡΟΠΕΛΛΑ: 21.5x16"

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE	ΟΛΙΣΘΗΣ
2780	12.2	19.3	1.58	43.20
3000	14.7	22.9	1.56	36.58
3500	20.9	26	1.24	22.72
4000	27	34.2	1.27	12.64
4500	32	41	1.28	7.97
5000	36.3	46	1.27	6.04
5500	41	56	1.37	3.52
6000	44.2	68	1.54	4.66
6150	45.3	72.3	1.60	4.67

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

MARVEL 7.50 SUZUKI DF 250

ΠΡΟΠΕΛΛΑ: 21.5x16"



ιστορία επιτυχίας.

Το 9.60 βέβαια υπάρχει, και σε απόλυτες τιμές βρίσκεται πάνω από το 7.50. Το νέο μοντέλο όμως, με λίγες θα λέγαμε υποχωρήσεις, αποτελεί όχι μόνο μία αρκετά πιο προσπήτη οικονομικά πρόταση (από την ήδη πολύ καλή του 9.60), αλλά για πολλούς ένα ισάξιας δυνατότητας RIB, με πιο γήινο μέγεθος και παρόμοια εμφάνιση, ενώ δείχνει να «ταιριάζει» καλύτερα στην εποχή μας, αφού αποτάσσει την φήμη του «δεκάμετρου», που ψυχολογικά αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα απόκτησης για αρκετούς υποψήφιους αγοραστές (εκεί που μας έφτασαν...).

Το νέο 7.50 ήρθε να συνεχίσει την δυνατή πορεία του 9.60 σε μία δύσκολη εποχή, αποτελώντας όντως έναν πολύ καλό λόγο για την απόκτηση ενός Marvel!

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

MARVEL 750

Ολικό μήκος: 7,49 μ.

Ολικό πλάτος: 2,62 μ.

Εσωτερικό μήκος: 7,00 μ.

Εσωτερικό πλάτος: 1,60 μ.

Deadrise εισόδου: 53°

Deadrise στο transom: 28° - 25°

Διάμετρος αεροθαλάμων: 0,54-0,45 μ.

Υλικό αεροθαλάμων: H/N Pennel Flipo ORCA 1870 dtex

Μέγιστη ισχύς: 2x200 Hp

Συνιστώμενη ισχύς: 200-250 Hp

Ρεζερβουάρ: 390 lt (240 + 150)

Μέγιστο φορτίο: 1.700 κιλά

Βάρος: 960 κιλά (κενό)

Άτομα: 8

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: ΠΡΟΜΑΡΙΝ Ε.Π.Ε., Λ. Κάτω

Σουλίου 64, 190 07 Μαραθώνας, Τηλ.: 22940

67978, Fax: 22940 67979, E-mail:

info@marvel.gr, www.marvel.gr.

