

Metak s

Osjećaj za timunom je cijelo vrijeme jednako siguran i čvrst, pa i na maksimalnih 5500 okretaja kada smo postigli 44 čvora, a nikakve nelagode nema ni kod oštrijih okreta pri većim brzinama



pedigreom





Klupa ispred upravljačke konzole



Upravljačka konzola je jednostavna i funkcionalna



Skiperska klupa s preklopnim naslonom



Pramčano sunčalište

Marlin Boat je proizvođač gumenih brodica, smješten u mjestu Luisago, nedaleko od jezera Lago di Como, osnovan 1986. godine. U svojoj ponudi ima desetak modela dužine od pet do deset metara, a jedan od detalja po kojem su nekada bili lako prepoznatljivi bio je oblik tubusa. U krmenom dijelu su ravni i položeni tik uz more, a negdje po sredini se blago lome prema gore, da bi u pramčanom dijelu opet bili poravnati, ali sada vidno podignuti iznad mora. Drugi prepoznatljivi detalj bio je žuti obrub oko modrih aplikacija na tubusima.

Nova serija

Prije desetak godina testirali smo gotovo sve njihove tadašnje modele, pa se sada testiranje gumenjaka nove serije činilo posebno interesantnim. Zgodno je pokušati usporediti što se tijekom vremena promijenilo.

Ponuđeni model bio je *Marlin Dynamic 630*, predviđen za motore do 150 konjskih snaga, a upravo toliko imala je *Honda* na pripremljenom gumenjaku. Njihov zaštitni znak, tubusi izlomljenih linija, ostao je isti, ali oko modrih aplikacija više nema ranije neizbježnoga žutoga obruba. Ovaj model dimenzijama, koncepcijom i izgledom dosta podsjeća na ondašnji *Marlin 19*, međutim cijeli niz detalja ipak ga čini različitim.

Pramčano gazište

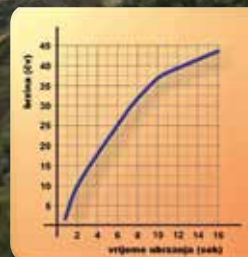
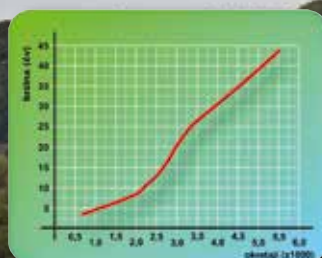
Raniji model na pramcu je imao široki robusni šperun, odliven zajedno s pramčanim škaфом, na kojem su privezne kaštanjole odmaknute sa strane, a nosač sidra ukopan na vrhu pramca. Novi model na vrhu pramca ima široko gazište, nalijepljeno na tubus, na vrhu pramca samo vodilicu sidrenoga konopa, premda je kaštanjola postavljena po sredini, sa strane ostaje dovoljno mjesta za komotno gazište.

Uklanjanjem šperuna pramčani škaф se mogao pomaknuti više naprijed, a da veliki gavun ispod njega ostane u istim gabaritima. To je omogućilo da se i upravljačka konzola može malo pomaknuti naprijed, čime se dodatno doprinosi većem komforu na krmi. Veće zaobljenje na stražnjoj stijenci škaфа omogućilo je i više prostora za noge onima što sjede na škaфу ili sjedalu ispred konzole.

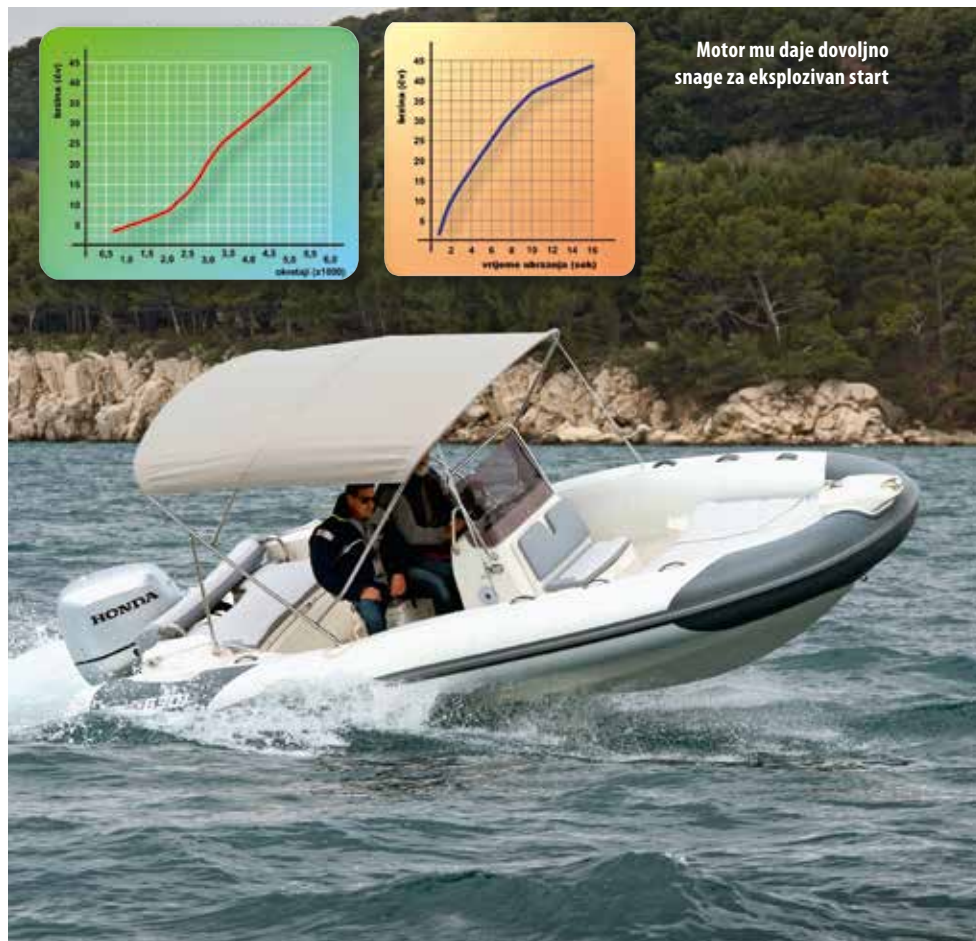
Sklopivi naslon

Rukohvati u prednjem dijelu kokpita ranije su bile metalne šipke na nosačima nalijepljenima na tubuse, a sada su to standardne ručke od gumene trake. Konzola je redizajnirana, konceptijski slična, ali manje nakošena, modernijih linija i više zaobljenih bridova, tako da su prolazi oko nje i dalje prostrani.

Kormilarevo sjedalo više nema fiksni naslon, pa mu je i postolje elegantnije, a prostor oko njega veći. Naslon je sada sklopiv i može se postaviti u više položaja, tako da se može sjediti i prema naprijed



Motor mu daje dovoljno snage za eksplozivni start





Veliki krmeni gavun



Tank goriva je u posebnoj odjeljku



Veliko pramčano spremište



Na stopi za ulaz je sidreni rodul i kaštanjola za vezivanje

KONAČNA OCJENA

PLUS

Jednostavan
Siguran
Manevarske sposobnosti

MINUS

Za vrijeme testa nismo ih uočili



Maritimna svojstva su mu besprijekorna

postigli brzinu od 32 čvora, pri kojoj je gumenjak bio potpuno stabilan, a svaki manevar čvrst i siguran. Tada smo zaključili kako bi bez ikakvih problema podnio i veće brzine.

Puni okret

Kormilarevo sjedalo i ovdje je dovoljno prostrano za dvoje, ali na novom je modelu timun s desne strane konzole pomaknut na lijevu. Ručica komandi motora i dalje je desno od timuna, ali sada je bilo moguće malo je odmaknuti, pa kod oštrijeg manevra pri manjim brzinama više ne smeta.

Puni okret obavi u prostoru promjera približno njegovoj dužini, pa manevriranje između tijesno privezanih okolnih plovila i nije neki problem. Isplovljavajući na minimumu od 700 okretaja plovi brzinom od 3 čvora, ne dižući nikakav val. Postepenim dodavanjem gasa brzina raste gotovo proporcionalno, a osjećaj za timunom je cijelo vrijeme jednako siguran i čvrst, pa i na maksimalnih 5500 okretaja kada smo postigli 44 čvora.

Nikakve nelagode nema ni kod oštrijih okreta pri većim brzinama, blago se nagne, odmah prihvati zadani smjer, bez ikakvih trzaja, posrtanja ili poskakivanja. Puni lijevo u puni desno također prihvatiti odmah, polako se ispravi, lagano nasloni na drugi bok i okrene u suprotnom smjeru.

Plovidba krmom

Nikakvog trzanja ni poskakivanja nema ni kod naglog ubrzanja. Ubrzava dosta jednolično, a punu brzinu postigne u petnaestak sekundi. Naglim skidanjem gasa pramac se lagano spusti, gumenjak umiri i stane. Krmeni val ga brzo sustigne, dijelom se prelije preko platformi, ali ne i preko sjedala već se slije u zdenac motora i vrati u more. U plovidbi krmom platforme ne dopušta da se more penje prema krmenom zrcalu već se lomi ispod njih.

Marlin Dynamic 630 poboljšana je verzija njihova starijeg modela, a zaključak donesen prije desetak godina sada se pokazao točnim.



Posadu odlično štiti od prskanja