

UENE

VERTAILEE

NUO MAINIOT MATKAVENEET YLEMPÄÄ KATSOEN



Mikä riittää unelmien täyttymykseksi? Mukava matkavene, voimattuna mieluiten dieselillä tai vieläkin mieluummin kahdella, niin jo alkaa Itämeri kutistua.

Sisällä saa olla kaksi erillistä makuukajuuttaa ja salonki, niin on tilaa yhdessä tai jokaiselle erikseen. Kahdelle pariskunnalle tai lapsiperheelle.

Mukavuuksia: kunnon pesutilat ja herkkukeittiö, jota lomaleiva painonvartijakin kauhistuisi.

Ylläoleva ei riitä. Tarvitaan vielä yläohjaamo, flybridge, jokamiehen komentosiila, jossa nauttia ajoviimasta moottorimelun yläpuolella.

Tätä vaatimusta täyttämään on veneteollisuus kiirehtinyt vähän liikaakin, sillä jälkeempään asennettuna se ei näytä sopivan joka veneeseen.

KARI HERMOLA
FRED OHERT





BAYLINER 3058 SE COMMAND BRIDGE
FAIRLINE 35 CORSICA
MARINO BARRACUDA FLYBRIDGE
NIMBUS 35 FLY
SUNCRUISER 300
TRESFJORD 340 MONTE CARLO

K



ahdella ohjauspaikalla varustettu fly-bridge-vene on vastaus ikuisen ohjaamon sijoituskysymykseen. Joidenkin mielestä ohjaamon pitää olla raikkaassa ulkoilmassa niin, että kuljettajakin saa osansa auringonpaisteesta. Realistit puolestaan muistuttavat pohjoisesta ilmanalastamme ja vaativat, että ohjaamo on sisällä lämpimässä ja suojassa sateelta.

Kummallakin järjestelyllä on kiistämättömät etunsa ja haittansa. Hyvin suunnitellussa flybridge-veneessä molempien edut yhdistyvät kyllä täysin ilman niiden haittoja.

Vertailuryhmä

Tämänkertaisessa vertailussa on monimaaottelun makua. Mukana on vene peräti viidestä eri maasta, Suomesta kaksi, joista toisen valmistus ennätti ankeiden aikojen johdosta ainakin toistaiseksi jo päättyä.

Kokoeroistaan ja kulttuuritaustojensa eroista huolimatta kaikki veneet on rakennettu saman perusajatuksen ympärille. Ne jokainen tarjoavat asuintilat neljälle kahdessa erillisessä makuukajuutassa. Kaikissa on myös asumisen perusvarustus, penkki ja wc.

Jokaisessa on myös kaksi ohjaamoja, toinen suojassa sisällä ja toinen ulkona salongin katolla. Kaikki ovat puhtaasti liukuvia veneitä ja suhteellisen nopeitakin.

Englantilainen Fairline 35 on joukon suurin ja ainoa akselivetoinen. Amerikkalainen Bayliner 3068 puolestaan on ainoa bensiinimootorilla varustettu vene. Bayliner ja Marino Barracuda ovat yksimootorisista, kaikissa muissa koneita on kaksi.

Mukana on melko eri kokoisia ja -hintaisia veneitä, mikä pitää muistaa niitä vertailtaessa.

Vertailun kulku

Koska veneet ovat melko kookkaita, oli näinkin suuren ryhmän siirtely ja satamapaikojen löytäminen tavallista työläämpää.

Mittaukset tehtiin tavan mukaan Helsingin vesillä. Totutujen nopeuden, melun ja trimmikulman mittauksen lisäksi veneet punnittiin todellisen ajopainon selvittämiseksi. Punnitusta varten tarvittiin autonosturi, joka riiputti kutakin venettä vuorotellen elektronikkavaa'an päässä.

Punnitukset osoittivat pitkään jatkuneet epäilyksemme oikeiksi. Kaikki veneet painoivat enemmän kuin valmistaja ilmoitti. Tämä on tietenkin luonnollista, koska valmistajien ilmoittamissa painoissa ei normaalisti ole mukana nesteitä, eikä mitään varusteita.

Muutamien veneiden painot poikkesivat kuitenkin niin paljon ilmoitetusta, että on ilmeistä, ettei valmistaja ole niitä punninnut lainkaan.

Suurin ero ilmoitetun ja punnitun painon välillä oli suomalaisessa Suncruiserissa, peräti 28 %. Näin suuri heitto selittyi sillä, että koeajoon saamamme vene oli sarjan ensimmäinen kappale, jonka rakenteissa oli vielä ylimääräistä materiaalia.

Koska kyseessä olivat asutavat matkaveneet, oli niitä kokeiltava myös käytännön olosuhteissa, matka-ajossa. Samalla kokeiltiin myös asuinoloja, sillä miehistöt tietenkin yöpyivät veneissä.

Kääntöpisteeksi valittiin Hanko. Matka on juuri sopivan pituinen ja olosuhteiltaan riittävän vaihteleva. Hangossa on myös tällaiselle veneryhmälle kunnollinen uusi satama, Itämeren Portti. Sen suojaisiin ja tukeviin laitureihin voi luottaa huonoissakin oloissa. Sata-massa on myös erinomaiset saniteetti- ja ravintolapalvelut sekä ennen kaikkea osaava ja

NUO MAINIOT MATKAVENEET

avulias henkilökunta. Lopulta Hanko on saanut arvoisensa sataman.

Miehistöiksi valittiin kokeumukseltaan eri tasoisia veneilijöitä lähes aloittelijasta ammattilaisiin. Näin saatiin arvosteluihin mahdollisimman laaja näkökulma ja tuntuma siihen, miten helposti tai vaikeasti kunkin veneen käsittelyyn tottuu.

Matka-ajon aikana miehistöjä vaihdettiin useaan kertaan, jotta kaikilla oli mahdollisuus ajaa kaikkia veneitä erilaisissa olosuhteissa.

Havaintoja

Veneiden käsittely osoittautui normaalioloissa ennakoitua helpommaksi. Testiryhmän kaikki miehistöt olivat yhtä mieltä siitä, että kevyet pikkuveneet ovat usein vertailumme painavia hankalampia käsiteltäviä ahtaissa paikoissa. Isojen veneiden massa ja rungon suuntavakavuus vähentävät niiden ajelutietimistä tuulen mukana.

Kaksimootorisista oli hyvin helppoa hallita satamissa moottoreiden avulla. Yksimootorisista Marino oli varustettu keulapotkurilla, jonka avulla veneen saattaa sijoittaa lähes sentin tarkkuudella ahtaimpaankin koloon. Toisenkin yksimootorinen, Bayliner, taipui kyllä hyvin, mutta vaati tarkkaa ajoa ja eniten osamista tässä ryhmässä.

Toisaalta veneissä on massaa niin paljon, että raavaankin miehen voimat loppuvat, jos niitä pitää hillitä käsivoimin, eikä ainakaan pidä panna jalkaa veneen ja laiturin väliin. Tässä suhteessa tietenkin massiivinen Fairline oli hankalin.

Yläohjaamoissa isot erot

Tyyneessä ja kauniilla säällä matkustuskokemus oli useimmissa veneissä hyvä. Silloin voitiin istua yläohjaamoissa, joiden melutaso paria

poikkeusta lukuunottamatta oli varsin alhainen.

Yläohjaamoiden suojaisuus ja viihtyisyys vaihteli kovasti. Marinon, Tresfjordin ja Nimbuksen yläohjaamot olivat mitoitukseltaan niukakkoja kun taas Suncruiserin, Baylinerin ja etenkin Fairlinen yläkerrat olivat avaria ja istuimet miellyttävän korkuisia. Toivomisen varaa oli myös muutamien veneiden tuulilasien suojauskyvyssä.

Yläohjaamo on melko kallis ratkaisu hinnaneroista rinnakkaismalleihin päätellen. Hyvä yläohjaamo on kauniilla säällä veneen suosituin matkustuspaikka, joten mukavuus on ehdoton vaatimus. Samoin kannattaisi harkita, mihin veneeseen sellainen ylipäättään sopii. On turha maksaa epämukavasta tilasta, jossa saa reumatismia jo ennen elokuuta, samoin ohjaamosta, joka on vaaraksi veneen ajo-ominaisuuksille.

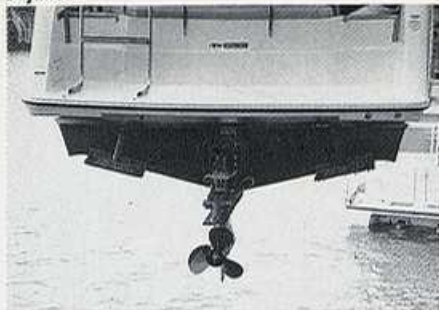
Sisäohjaamojen melutaso oli muutamassa veneessä jo kiusallisen korkea. Ohjaamojen järjestelyt toimivat yleensä ainakin kohtuullisesti tai hyvin. Poikkeuksen teki Bayliner, jossa karttapöydän puute tuntui sokkeloisessa saaristossa kiusalliselta.

Matkalle osui myös raju ukkossade. Se paljasti, että lasinpyyhkimet ja huurteenpoistopuhallus eivät olleet missään veneessä erityisen tehokkaita. Edelleen on valitettavasti todettava, että halvinkin auto on näiltä osin paremmin varustettu kuin vertailumme toista miljoonaakin maksava veneet!

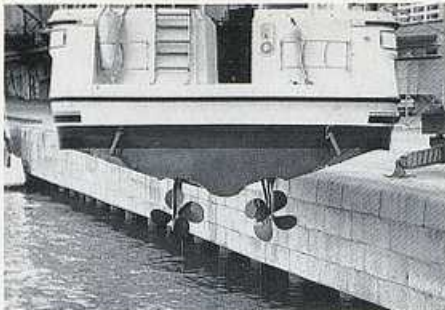
Kaikki veneet sietivät aallokossa ajoa varsin hyvin. Mikä tärkeintä, niitä kaikkia voidaan ajaa järkevällä nopeudella normaalissa kesäaallokossa. Aallokon kasvaessa paino ja koko ovat tietenkin etuja, joten suurimmat selviävät loppujen lopuksi parhaiten.

Yhtään ajo-ominaisuuksiltaan huonoa tai vaarallista venettä ei joukossa ollut. Muuta-

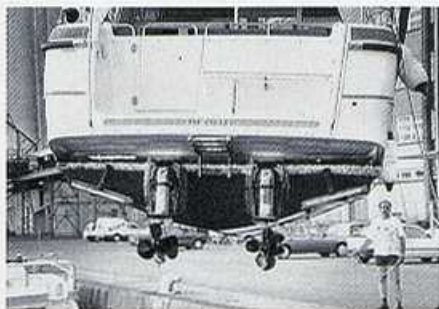
Bayliner



Fairline



Marino



Nimbus



Suncruiser



Tresfjord

Hinta

vain yksi soolo ja sekini alaspäin!

Tähän vertailuun veneet koottiin kriteerein, joissa hinta ei ollut määräävä. Haluttiin matkaveneitä tietyin tilaratkaisuin ja muodikas yläohjaamo. Jopa pituusmitalla oli tavallista väljempi haarukka.

Niinpä kokonaispituudet vaihtelevat Suncruiserin 9,0 metristä Fairlinen 11,71 metriin. Keskipituus on 10,2 m. Keskiarvon alle jäävät Suncruiserin lisäksi Bayliner (9,32 m) ja Marino (9,70 m), sen yli menevät Fairlinen lisäksi Nimbus (10,6 m) ja Tresfjord (10,82 m).

Kokonaispituuksia enemmän vaihtelevat veneiden painot. Bayliner ja Marino ovat keveimmät runsaan neljän tonnin luokassa. Suncruiser ylittää hiukan viiden tonnin rajan, kuuden tonnin tietämissä ovat Nimbus ja Tresfjord. Painavin on Fairline, 8,42 tonnia, joka on keveimpiin verrattuna noin kaksinkertainen lukema.

Suurimmillaan erot näytävät olevan hinnoissa. Yksimoottorinen, bensakoneella varustettu Bayliner on ylivoimaisesti halvin, 335 000 mk. Jopa niin, että »Beikkuja» saisi melkein kaksi Marinon ja Suncruiserin hinnalla, reilusti kaksi Tresfjordin hinnalla ja ainakin kolme Nimbusen ja Fairlinen hinnalla! Tämä on syytä pitää mielessä myös arvostelutaulukkoa katsellessa.

Jos haluaa leikkimielellä laskea kilohintoja, Bayliner esittää tässäkin oman soolonsa (79 mk), muut sijoittuvat yllättävän lähelle, mutta kirjoittavat ne kolmella numerolla.

Kolme venettä kolmesta eri maasta, Suncruiser, Fairline ja Tresfjord ovat omassa ryhmässään vain parin markan eroin (n. 130 mk/kg). Marino (152 mk/kg) ja Nimbus (165 mk/kg) ovat näin laskien hiukan muita kalliimpia. Ainakaan tältä pohjalta ei mitään venettä voi sanoa ylihinnoitelluksi. Erot ovat jopa yllättävän vähäiset, sillä mitaustapa on todella karkea.

mia vaivasi kylläkin kiusallisen voimakas kallistelu. Se oli kaikissa tapauksissa ilmeinen seuraus yläohjaamon aiheuttamasta painopisteen noususta. Vastaava rinnakkaismalli ilman yläohjaamoja kun toimii entisten kokemusten perusteella aivan normaalisti.

Pikkuvikoja

Veneet ovat kestäneet ja toimineet varsin hyvin viime aikojen vertailuissamme. Rakenneiden heikkoudesta johtuvia rikkoutumisia ei ilmennyt tälläkään kerralla.

Häiriöitä ja pikkuvikoja esiintyi kuitenkin poikkeuksellisen paljon. Voi kuvitella, että se on erittäin kiusallista normaalitapauksessa lomalla, kun se tahtoo kiristää testiryhmänkin pinnaa, vaikka korjaustaitoisia kykyjä olikin matkassa tavallista enemmän. Lähtökohtahan on aina oltava, ettei ajokauden mittaan häiriöitä saa esiintyä. Häiriö on turvallisuusrisi ja niiden näin runsas esiintyminen testitilanteessa on hiukan huolestuttavaa. Pikkuviat on saatava pois, oli vene kallis tai halpa. Tosin niitä näyttäisi esiintyvän enemmän kalliissa veneissä, joissa laitteita ja asennuksia on lukumääräisesti enemmän kuin pienissä ja halvoissa.

Matkalla Hankoon sammui Suncruiserin toinen moottori. Pikainen tutkimus paljasti häiriön syyksi polttoaineputken tukkeutumisen. Tukos löytyi polttoainesäiliön kannessa olevasta liittimestä. Pisara ko-

vettunutta silikonikittä oli juutunut onteloruuvien kanavaan.

Puhdistuksen ja ilmauksen jälkeen matka jatkui muutama mailin normaalisti, kunnes liittimeen juuttui uusi silikonikitippa. Kolmatta tukosta ei enää ilmennyt.

Vertailun jälkeen kertoi veneen yksityinen omistaja teetäneensä jälkikäteisen säiliön muutostyön. Tässä yhteydessä manussluukku oli tiivistetty silikonikitillä, jota oli ilmeisesti valunut ruuvien rei'istä säiliön pohjalle 5 mm:n paksuisiksi tulpiksi.

Muistutus varapotkurista

Marinon matka katkesi juuri ennen Hangon itäpuolella olevaa Mulania. Potkurin kumikeskiö irtosi vulkanoinnistaan eikä loppumatkasta sietänyt kuin uppoumanopeuteen riittävän vääntömomentin. Loppumatka Hankoon ajeltiin siis kuutta solmua.

Marinon moottorina oli upouusi 230 hv Volvo Penta KAD 42 diesel, eikä siihen sopivaa potkuria löytynyt Hangosta. Veistämö hämmästytti tehokkuudellaan toimittamalla Helsingistä uuden potkurin aamuksi. Tarkastelussa ei potkurista löytynyt ulkopuolisia vaurioita, joten kyseessä oli mitä ilmeisimmän valmistusvika. Taas kerran muistutus siitä, että varapotkuri on ehdoton vakiovaruste. Potkuri voi mennä muutenkin kuin osumasta johonkin kiinteään tai kelluvaan.

Myös Fairline kärsi pienistä ongelmista. Toisen moottorin

Bayliner



Nimbus



Fairline



Suncruiser



Marino



Tresford



ilmanpuhdistin oli matkalla irronnut tärinän seurauksena. Irtoaminen ei ollut mikään ihme, sillä isoa pönttöä piti paikallaan vain liitoksen kiristin. Myös ahminen ja imusarjan välinen kumiletku pyrki irtoilemaan. Osien linjaus ei oikein ollut paikallaan, eikä jäykkä letku suostunut mukautumaan. Seurauksena oli toisen moottorin voimakas savutus ja tehon lasku.

Toimintahäiriöistä ei tässä tapauksessa aiheutunut vaaraa, koska aina oli toisia veneitä lähellä auttamassa ja työkalut ja niiden käytön taitavat paikalla.

Pahassa kelissä ja yksin liikuttaessa kuitenkin mikä tahansa häiriöistä olisi voinut johtaa vakaviin seurauksiin. Tuntuukin oudolta, että näin monta vikaa ilmeni jo ennen kuin matkaa oli taittunut edes 75 mpk. Moottoriveneellä matkaillevan on syytä opetella tärkeimmät pikku korjaukset ja pitää riittävä määrä työkaluja ja varaosia aina mukana.

Vertailun vuoksi

Vaikka veneet ovat eri kokoisia ja eri hintaisia, voidaan joi-takin asioita vertailla suoraan keskenään.

Useimmissa veneissä sisätilat riittivät hyvin neljän hengen lomailuun. Parhaimmat asuintilat löytyivät Fairlinesta, Nimbuksessa ja Tresfordista.

Ahtainta oli Baylinerissä.

Parhaat sisäohjaamot olivat myös Fairlinessä ja Nimbuksessa, mutta karttapöydätöntä Baylineriä lukuunottamatta kaikki muutkin toimivat melko hyvin.

Kaikki veneet olivat sen kokoisia, että wc oli riittävän tilava ja käytännössäkin toimiva. Mahdolliset erot varustuksessa ovat vähämerkityksisiä. Jos joku oli muita parempi, se oli Fairline, jossa tila oli jaettu kahteen osaan.

Penttereissä ja niiden varustuksessa oli huomattavia eroja. Parhaat tilat olivat jälleen Fairlinessä ja Nimbuksessa, mutta kaikki muutkin oli toteutettu hyvin, joskin Marinon ja Suncruiserin työtasot olivat melko vaatimattomat. Vaatimattomin varustetaso oli Baylinerissä. Toisaalta veneiden hintaero korvaa erot varusteissa monin verroin.

Parhaat yläohjaamot löytyivät Fairlinesta, Suncruiserista ja Baylineristä. Marino oli melko ahdas ja Tresfordissa istuttiin epämukavan matalalla penkillä. Nimbuksessa oli huono tuulen suoja.

Nimbuksen peräkansi oli järjestelyiltään ylivoimaisesti onnistunein. Se oli vertailun ainoa, jonka suojaisella kannella oli nautinto juoda aamukahvia tai istuskella iltaa tilavalla U-

Mikä oli paras?

Vertailun jälkeen kysytään usein mikä veneistä voitti, mikä oli paras. Kysymykseen on harvoin jos koskaan yksiselitteistä vastausta. Yksi on hyvä yhdessä, toinen toisessa.

Testiryhmä asetti vertailun veneitä paremmuusjärjestykseen niiden eri ominaisuuksien perusteella seuraavasti:

	Bayliner	Fairline	Marino	Nimbus	Suncruiser	Tresford
Ulkonäkö	5	4	1	3	6	2
Asuttavuus	6	5	1	4	3	2
Viimeistely	6	3	2	1	5	4
Tottuminen	6	3	1	5	2	4
Ajo-ominaisuudet	6	2	3	5	1	4
Paras vastine rahalle	3	2	1	6	4	5
Oma valinta	0 %	44 %	22 %	11 %	22 %	0 %

Taulukossa on ilmoitettu sijaluvut, eli ykköseksi sijoittunut on paras jno.

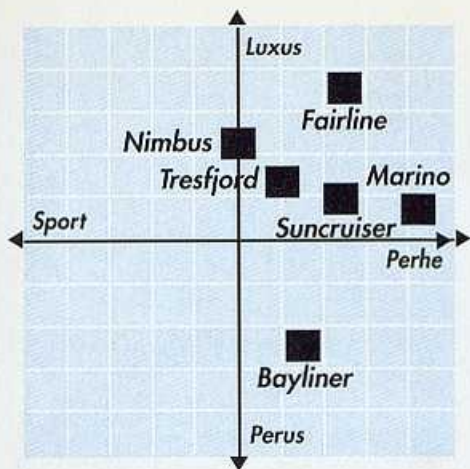
Valinnan perustelut:

Fairline: Pitkien matkojen unelmavene, rauhallinen, suuntavakaa, parhaat tilat, herrasmiehen vene, tukeva ajaa, ei parävtolaitetta

Marino: Paras ajaa, hyvä tilajärjestely, tasapainoinen kokonaisuus

Suncruiser: Tasapainoiset ominaisuudet, onnistunut tilan käyttö, tukeva rakonne

Nimbus: Onnistunut tilan käyttö, hyvä sisäohjaamo, hieno viimeistely



sohvalla ison pöydän ääressä. Yläohjaamo muodostaa peräkannelle katoksen ja sivut voidaan sulkea kuomulla.

Kiusalliset desibelit

Yläohjaamojen melutaso oli Baylineriä ja Fairlinea lukuun ottamatta kaikissa veneissä varsin miellyttävä. Sisällä melu oli jo häiritsevää ja peräkansilla kiusallisen voimakasta.

Tässä suhteessa bensiinimoottorilla varustettu Bayliner oli hiukan yllättäen omaa luokkaansa. Sen peräkannen melutaso kohosi pahimmillaan peräti 105 desibeliin. Pitkäaikainen oleskelu tällaisessa melussa aiheuttaa kuulovaurioita ja lyhyenkin altistuksen jälkeen olo tuntuu epämiellyttävältä.

Kansilla liikkuminen oli yleensä helppoa ja turvallista. Poikkeuksena jälleen Bayliner, jonka sivukannet olivat kapeat ja vaikeakulkuiset. Keulasta maihin kulkeminen oli yleensä helppoa. Poikkeuksen huonoon suuntaan tekivät Fairline ja Bayliner, joiden keulakaidet on valmistajamaiden tyyliin kiusallisesti kulkijan tiellä.

Ajo-ominaisuuksista puhtaat paperit

Ajo-ominaisuuksissa ja käsiteltävyydessä oli eroja, vaikka yhtään huonoa tai hankalaa ajettavaa ei joukossa ollutkaan. Yläohjaamoilla tuntui olevan selvä vaikutus sivuttaiseen vakavuuteen eikä ihme, sillä painopiste nousee sellaisen ansiosta selvästi. Kaikkien veneiden käsittelyn oppii kuitenkin yllättävän pian ja niiden erikoisuuksiin tottuu. Täsmällisesti toimivat trimmitasot ovat aina toivomuslistalla ja

erityisesti tämänkaltaisessa ryhmässä.

Uppoumanopeuksilla Bayliner oli muita herkempi kiemurtelemaan. Vene kärsi selvästi myös tehon puutteesta, sillä liukuun nousu oli raskaan tuntuista ja kunnollisia nopeuksia saavutettiin vasta lähes huippukierroksilla. Myös Marinoon olisi mielellään ottanut tehokkaamman moottorin, vaikka uusi Volvo KAD onkin 30 hv edeltäjänsä tehokkaampi ja tehokäyrä entistä paljon paremman muotoinen.

Matkanopeudella muutamia veneitä vaivasi kallisteluherkkyys. Bayliner oli joukon kiikkerimmän tuntuinen. Pienikin ohjauspyörän liike heilautti venettä voimakkaasti. Vene ikäänkuin ennakoiti aiotua jyrkempää suunnanmuutosta. Hetken harjoittelun jälkeen ominaisuuteen kuitenkin tottui.

Nimbus ja Tresfjord olivat hankalampia. Tiukassa kaarteessa tulee eteen vaihe, jossa vene tuntuu kaatuvan sisäkaarteeseen puolelle.

Jyrkkenevässä kaarteessa kaartosäteen pienennys kasvattaa oikaisevaa keskipakovoimaa ja vauhdin laskeminen taas pienentää sitä. Yleensä kaksi kumoavat sopivasti toisensa, mutta tässä tapauksessa tuntui ylimääräinen taakka yläohjaamon muodossa liialta ja kallistus kasvoi yli varovaisuusrajojen, joka tapahtuu erittäin harvoin. Emme koekilleet, kaatuvatko ne todella, mutta vaikutelma on epämiellyttävä.

Marinokin kallistuu jonkin verran, mutta rauhallisesti ja johdonmukaisesti. Suncruiser ja Fairline ovat rauhallisia, eivätkä turhia kallistele.

Pohjien "hyötysuhteet"

01. Tresfjord	3,87
2. Marino	3,85
3. Nimbus	3,84
4. Suncruiser	3,79
5. Fairline	3,67
6. Bayliner	3,40

»Hyötysuhde» kuvaa veneen pohjan suunnittelua. Mitä suurempi luku, sen paremmin veneen moottoriteho muuntuu nopeudeksi.

Myös veneen paino otetaan huomioon, sillä luku lasketaan tehopainosuhteesta. Olemme käyttäneet tunnettua kaavaa $k = V/\sqrt{P/D}$, jossa k = hyötysuhde, V = nopeus solmuissa, P = moottoriteho hv, D = uppouma tonnia.

Lähtoarvoina on käytetty moottorin valmistajan tehoilmoitusta, tutkalla mitattua huippunopeutta ja punnittua ajopainoa.

Tresfjord, Marino ja Nimbus erottuvat omaksi ryhmäkseen vain pienin eroin. Baylinerin pohja on selvästi vähiten kantava ja tarkoitettu jenkkityyliin isoille (bensiini)hevosvoimamäärille.

Tehot ja tankit

Koska veneissä oli kovasti toisistaan poikkeavat voimanlähteet, kannattaa tarkastella myös niiden tehoa ja verrata sitä kuljetettavaan massa. Tehona on käytetty valmistajan ilmoittamaa,

painot punnittiin testin yhteydessä.

Bayliner	78 hv/t
Fairline	71 hv/t
Marino	53 hv/t
Nimbus	65 hv/t
Suncruiser	78 hv/t
Tresfjord	60 hv/t

Eniten hevosvoimia tonnia kohti oli Baylinerillä ja Suncruiserilla. Tästä huolimatta Bayliner kaipaa mielestämme enemmän vääntöä tai tehoa. Moottori oli suositusalueen alapäästä, joten asia varmasti tiedetään tehtaallakin. Trimmitasot ovat välttämättömyys.

Selvästi vähiten voimaa kuljetettavaa tonnia kohti oli Marinolla, vain kolme neljäsosaa väkevimmän voimatuista. Tämä vahvistaa meiltä saatua käsitystä siitä, että kaksimoottoriasennus olisi Marinossakin onnistuneempi kuin yksi.

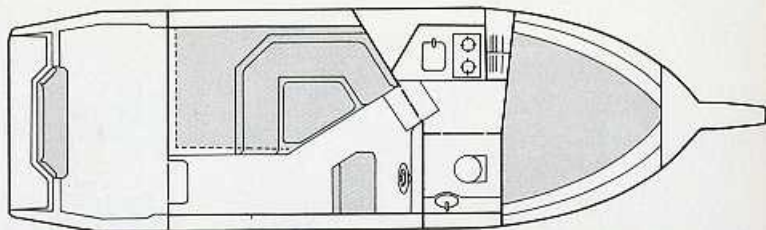
Kaikilla vertailun veneillä polttoainetankkien tilavuus koettiin riittäväksi meidän olosuhteisiimme. Erityiskäytöksen ansaitsevat kuitenkin Fairlane (818 litraa), Nimbus (700 litraa) ja Tresfjord (700 litraa). Nämä litramäärät alkavat olla riittäviä avautuvalle Itämeren matkailulle ja Suomen sisävesille, joilla tankkausmahdollisuudet ovat huomattavasti rannikkoa harvemmassa.

Näillä veneillä myös vesitankit ovat neljännessä luokkaa, joten puhdasta vettä riittää hiukan peseytymiseenkin.

BAYLINER 3058 SE COMMAND BRIDGE

KAPEA JA YLIPAINOINEN

Bayliner tunnetaan hinnaltaan edullisena amerikkalaisveneena, jota on vauhdin vuosina myyty Suomeenkin melkoinen määrä. Pääasiallinen myyntiargumentti on ollut edullinen hinta, vaikka monien mallien ajo-ominaisuudetkin ovat hyvät. Rakenne ja viimeistely sen sijaan ovat amerikkalaiseksikin enintään keskitasoa.



Kapeus tekee veneestä kokoaan pienemmän tuntuksen. Suunnittelija on kuitenkin onnistunut sijoittamaan muita ahtaampaan runkoon kaiken oleellisen.

Makuutilat on sijoitettu keulakolmioon ja aterion alle, salongin peräosaan. Molemmissa on kaksoisvuode, joskin aterion alla oleva on osittain värsin matala. Kunnollista intimitteettisuojaa eivät makuutilat tarjoa, sillä keulassa ei ole eristävää ovea ja salongin makuutilan katto on avattava, kun haluaa nousta seisomaan.

Wc on hiukan ahdas, mutta varustettu kaikella tarpeellisella sähköistä reijäpumpua ja suihkua myöten.

Pentteri on melko tilava, ja varusteet ja säilytystilat riittävät muuten, mutta keitin voisi olla asuttavuuteen nähden monipuolisempi.

Ateriossa tila riittää enintään kolmelle, sillä sen muoto on ollut pakko tilan vuoksi suunnitella epäkäytännölliseksi. Se voidaan myös sijata varavuoteeksi.

Sisäohjaamo on muuten asiallinen, mutta karttapöytä

puuttuu kokonaan, eikä istuin anna oikein minkäänlaista tukea kuljettajalle. Väärään suuntaan liikkuvat lasinpyyhkimet ovat melko tehottomat sateen sattuessa.

Salongin ja avotilan välillä on lasinen liukuovi, jonka salpa- ja lukitusjärjestelmä kaipaisi vielä kehittelyä.

Peräkannella on poikittainen sohva, joka soveltuu lähinnä satamakäyttöön. Yläohjaamo on mukava kolmelle hengelle. Siellä on täydellinen varustus kuten alhaallakin. Tuulen suojakin on varsin hyvä ja istuinten korkeus sopiva. Hentoinen mutta teräväreunainen tuulilasi kaipaisi suojakaidetta.

Vesillä

Baylinerin keulaa ei ole tarkoitettu kulkutieksi. Kaide on umpinainen ja ankanokka tuntuu askelen alla hennolta. Keulassa on köysiboksi, mutta kiinnityshelat jenkkitapaan alimittaiset kunnan köysille.

Sivukannet ovat kapeat ja sivukaiteet heiluvat. Hattumaisesti leviävä yläohjaamo vaikeuttaa kulkua omalta osaltaan. Jo satamassa saat-

taa arvata, että vene on kiikkerä. Yksi laidalla kulkija kallistaa näinkin isoa venettä selvästi.

Bayliner oli vertailun ainoa bensimootorilla varustettu vene. Ennako-odotusten mukaan sen olisi pitänyt olla joukon hiljaisiin, mutta se osoittautui yllättäen kaikkein meluisimmaksi.

Mercruiser-tehdas ilmoittaa moottoritehoksi 330 hv, mutta vene kärsi kovasti voiman puutteesta. Ongelmana oli selvästi joko väärin valittu vetolaitteen välitys tai todennäköisemmin tähän veneeseen epäedullinen tehokäyrän muoto. Voimaa löytyy vasta lähellä huippukierroksia.

Uppouma-ajossa Bayliner kiemurtelee ja rattia saa veivata jatkuvasti. Liukuunousu oli hidasta ja meluisaa.

Vauhdissa vene oli epävakaa. Pienikin ohjauspyörän liike kallistaa venettä voimakkaasti, vene ikäänkuin ennakoi jyrkkää kaarta. Ominaisuus ei ole valian harvinainen etenkin veneissä, joissa on kapeahko syvä v-pohja ja painopis-

Baylinerin yläohjaamo oli vertailun parhaita.

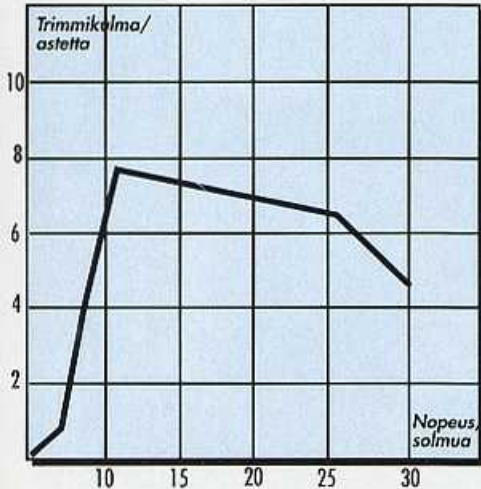
Salonki vaikuttaa jonkin verran sokkeloiselta. Kuljettajan istuin on huono ja pentteri kaukana aterioista. Toinen makuutila on peräosassa aterian alla.

te melko korkealla. Ajan oloon vaarattomaan ominaisuuteen tottuu, eikä se johda mihinkään ikävämpään, mutta miellyttävä se ei ole. Aallokossa liikkuminen sujui jenkkien tapaan miellyttävästi ja suhteellisen kivistikin.

Tulee mieleen, että rakennusvaiheessa olisi kannattanut käyttää hiukan enemmän rahaa. Veneen hinta on niin paljon muita alhaisempi, että pieni lisäpanostus ei olisi vienyt kilpailuetua, mutta sillä olisi voinut tehdä ihmeitä.

Mittauksen aikana trimmitasot olivat täysin ylhäällä ja moottorin trimmi alhaalla.

Baylinerin keula nousee jo 11 solmun paikkeilla ja pysyy pitkään melko korkealla. Kulkuasento alkaa palata hyväksi vasta 25 solmun nopeuksilla, joten käyttökelpoinen kierros-
lukualue on n. 500 rpm ja nopeusalue vain viitisen solmua. Vene on ilmeisesti tarkoitettu suuremmille moottoritehoilla suurempiin nopeuksiin. Käyttökelpoisen nopeusalueen alaraja on pahassa kelissä turhan korkealla. Trimmit ovat »Beikulla» välttämättömyys.

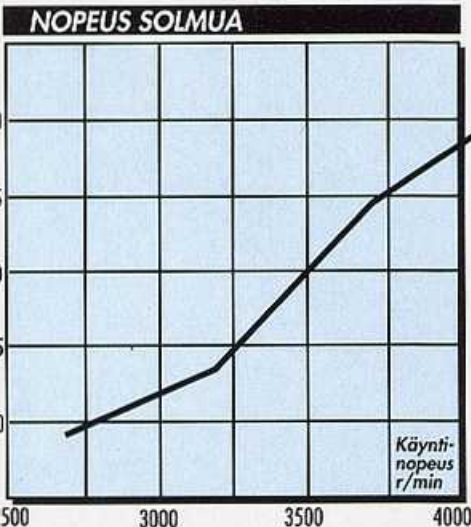


Perätaso on iso, mutta säilytystilaa vain ponkin alla.

Tekniset tiedot

Pituus m	9,32
Leveys m	3,05
Paino kg (ilmoitettu)	3 720
Paino kg (punnittu)	4 234
Makuusija	6
Moottorisuositus hv	330-460
Koeajoneuvon moottori(t)	MerCruiser 330 hv bensiini
Vetojärjestelmä	perävetolaito
Suunnittelija	ei ilm.
Hyväksymiskilpi	US Coast Guard
Polttoainesäiliö l	472
Vesisäiliö	1 136
Vakiovarusteet:	Vesi-wc, sopti-tankki, keitin, jääkaappi, painevesi, lämmitin, kompassi, kaiku, trimmitasot, stereot ym.

Valmistaja	Bayliner Marine, USA
Maahantuojaja	Sport-Tech, puh. 90-317 311
Hinta	335 000 mk

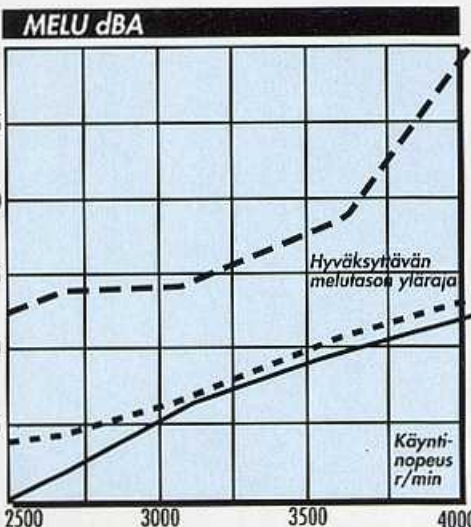


Kiitämme

- + Halvinta hintaa
- + Runsasta varustusta

Moittimme

- Kiikkeryyttä
- Meluisuutta
- Vaikeakulkuisuutta

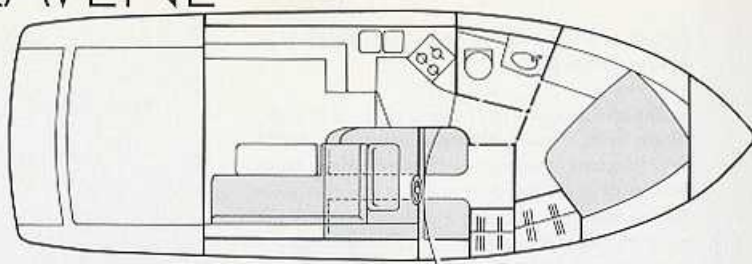


Sisäohjaamon järjestelyt eivät täytä pohjoismaisia vaatimuksia. Karttapöytä ja huurteenpoisto puuttuvat kokonaan.

Baylinerin 330 hv bensiinimoottori oli voimattoman tuntuinen, mutta kovaääninen. Huoltokohteet ovat hyvin esillä.

HERRASMIEHEN MATKAVENE

Englantilaiset Fairline-veneet tunnetaan vankkoina merenkäyntijä. Tällä kerralla mukana ollut Corsica oli selvästi kilpailijoitaan suurempi ja kalliimpi, mikä ei voinut olla vaikuttamatta testiryhmän mielipiteisiin.



Isona veneenä Fairline tarjoaa tietenkin myös paljon tilaa. Ja avaruutta veneessä onkin. Suunnittelija ei ole haksahantunkemaan venettä täyteen pikuruusia kopperoita, vaan on tyytynyt kahteen kunnollisen kokoiseen makuukajuutaan.

Avara keulakajuutta suurine parivuoteineen kuuluu tietenkin omistajalle. Toinen, kahdella erillisellä vuoteella varustettu kajuutta on lapsia tai vieraita varten. Molemmissa on seisomakorkeus ja riittävät säilytystilat. Salongin ateriotila voidaan sijoittaa varavuoteeksi.

Wc on keulaosassa ja sinne on omistajan kajuutasta oma sisäänkäynti. Tila on kaksiosainen. Toisessa pesuasialla ja toisessa suihku ja wc-istuin. Tilaa on, ratkaisu on avara ja toimiva.

Pentteri on tilava ja erittäin valoisa. Työtaso on riittävästi ja varustus erinomainen. Säilytystilaa on runsaasti.

Sisäohjaamo on tiloiltaan erittäin hyvä. Kartalle ja muille varusteille on paik-

kansa ja istuimelle mahtuu kaksi.

Suuressa salongissa on irrallinen L-sohva ja irtopöytä. Tilaa riittäisi vielä muutamalle tuolillekin. Salonki soveltuu vaikka edustustilaisuuksien pitoon. Salongin peräseinän isot liukuovet yhdistävät sen mukavasti avotilaan.

Yläohjaamo on varsinainen komentosilta. Tilaa on runsaasti ja mitoitus onnistuneet. Peräkannella on pari sohvan pätkää, jotka soveltuvat lähinnä satamakäyttöön.

Vesillä

Keulan kautta kulkeminen on hankalaa. Siitä pitävät keula-ankkuri ja korkea, yhtenäinen keulakaide huolen. Keulan köysiboksi on riittävä.

Kannet, mukaan lukien sivukannet, ovat helppokulkuiset, mutta täyspitkät sivukaiteet yllättävän huterat. Syynä on kaidepylväiden vino asento, joka pistää kiinnitykset lujille.

Fairline oli vertailun ainoa akselivetoinen ja muu-

tamat epäilivät ennakkoon sen suorituskykyä. Huippunopeus osoittautui kuitenkin hyvin riittäväksi, vaikka järjestelmä ei aivan yhtä tehokas olekaan kuin perävetolaitteet.

Vene kulki levollisesti niin uppouma-, matka- kuin huippunopeudellakin. Sen käsittely oli helppoa paitsi ahtaisiin väleihin peruutettaessa. Tällöin osoittautui näkyvyys kummastakin ohjauspaikasta perään liian heikoksi.

Aallokossa raskas vene kulki vakaan rauhallisesti, eikä roiskinut merkittävästi vettä laseilleen.

Melutaso osoittautui kiusallisen voimakkaaksi. Isojen dieselien jyly kaikui huippu- ja matkanopeudella kaikissa tiloissa turhan voimakkaana. Peräkannella matkustamista ei voi edes ajatella.

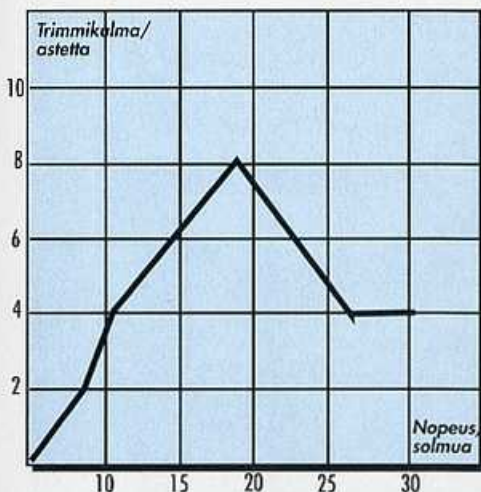
Fairline on tilajärjestelyjensä puolesta erinomainen perhevene, mutta taitaa meidän oloissamme jäädä hintansa vuoksi useimmille yksityisostajille vain unelmaksi.

Yläohjaamo oli ryhmän tilavin ja mitoitus onnistuneet. Näkyvyys perään on huono.

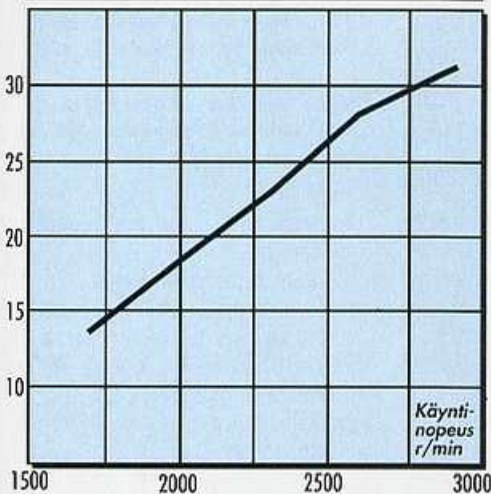
Salonki on avara ja valoisa. Vuodesohvat ja pöytä ovat irrallisia.

Mittauksen aikana trimmitasot olivat täysin ylhäällä ja moottorin trimmi alhaalla.

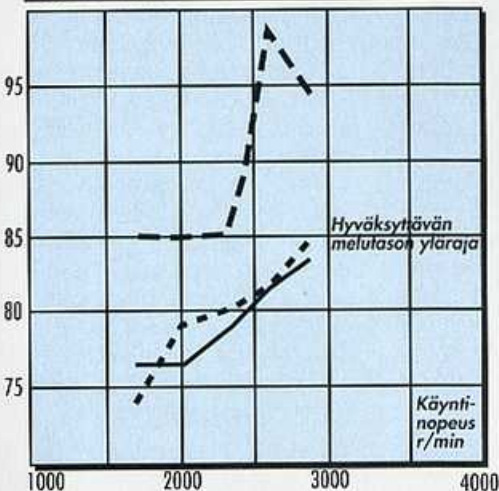
Fairline'n liukukynnys on 18 solmun tienoilla, joten sillä voi pitää yllä mukavaa 20 solmun matkanopeutta myös pahassa kelissä ja käyttökelpoinen nopousalue on laaja, n. 11 solmua, joten hyvässä kelissä ennättää pitkälle.



NOPEUS SOLMUA



MELU dBA



--- Avotila
 Yläohjaamo
 — Ohjaamo



Ohjaamo on erittäin hyvä ja tilaa riittää kaikelle.

Moottorit jyrisevät salongin turkin alla. Tila on ahtaan puoleinen.

Peräta on iso, mutta säilytystilaa on vain loppuuttimilla. Loput on kuljetettava avotilan penkkien alle.

Tekniset tiedot

Pituus m	11,71
Leveys m	3,76
Paino kg (ilmoitettu)	8 400
Paino kg (punnittu)	8 420
Makuusija	4 + 2
Moottorisuositus hv	400-600 hv
Kooajoveneen moottori(t)	2 kpl Cummins 300 hv diesel
Vetojärjestelmä	akseliveto, noli- lapaiset potkurit
Suunnittelija	Bernard Olesins- ki ja Fairline
Hyväksymiskilpi	Ei
Polttoainesäiliö l	818
Vesisäiliö l	390
Vakiovarusteet:	Vesi-wc, lämmin painevesi, uuni- liosi, jääkaappi, kompassi, loki, kaiku, trimmita- so, ankkuri kot- juunaan ja säh- köinen ankkuri- pöli, VHF ym.
Valmistaja	Fairline Boats, Englanti
Maahantuaja	Tallberg Nauti- ca, puh. 90- 692 6055
Hinta	1 088 000 mk

Kiitämme

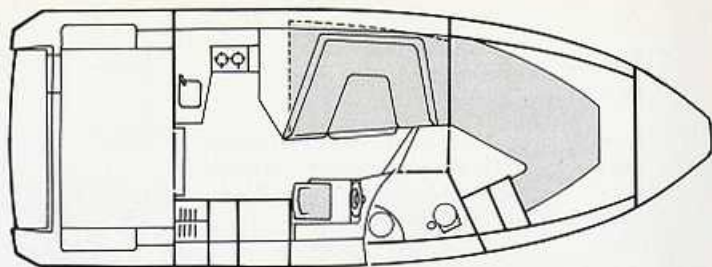
- + Avaruutta
- + Ajo-ominaisuuksia
- + Ohjaamoja

Moitimmo

- Näkyvyyttä perään
- Meluisuutta
- Sivukaiteiden kiinnitystä

MARINO BARRACUDA FLYBRIDGE POHJOLAN PERHEVENE

Marino Barracuda on lyhyen olemassaolonsa aikana ehtinyt menestyä niin lehtemme Vuoden Vene -äänestyksissä kuin kaupallisestikin. Myös yläohjaamolla varustettu versio on saanut suosiot osakseen. Ennakkopaineet olivat siis kovat.



Marinon tilanjako toistaa tuttua kaavaa. Kaksi kahden hengen makuutilaa toisistaan erotettuna ja salonkiin sijoitettu ohjaamo.

Keulan makuutilan parivuode on vinossa toisella laidalla. Näin on saatu tilaa laatikostolle ja yöpöydälle. Tila on matalahko, mutta toimiva.

Toinen makuutila on upotettu syvälle aterion alle. Sen sisäänkäynti vie salongin peräosasta tilan, joka olisi tehnyt pentteristä erinomaisen. Nykyisellään se on hyvä.

Makuutila on suurempi ja ilmavampi kuin päältä voisi arvata ja se riittää hyvin kahdelle aikuiselle. Pieneä kiusallisena piirteenä ilmeni nukkujan korvan juuressa pallea vasten lipplattavan aallon ääni, joka voi häiritä herkkäuisimpia.

Keulaosassa oleva wc on juuri riittävän kokoinen ja toimii hyvin. Varustus käsittää kaiken tarvittavan, mutta tila saisi olla valoisaampi.

Pentteri on salongin peräosassa ja se riittää perheen tarpeisiin, ellei uunia kaivata. Työtasoja saisi kyl-

läkin olla enemmän. Tuuletuksen kannalta sijoitus on hyvä. Ilma vaihtuu oven ja avattavan kattoluukun kautta tehokkaasti.

Sisäohjaamossa on tilaa vain kuljettajalle. Istuin on asiallinen ja kartallekin on välttävä tila. Hallintalaite on jostain syystä sijoitettu liian taakse, luonnottomaan paikkaan. Yksityiskohtana kiinnittyi huomio lasinpyyhkimien hyvin esillä oleviin kytkimiin.

Vaikka Marinossa on yläohjaamo, on veistämölle tunnusomainen suuri kattoluukku säilytetty. Liukuluukkuun on vielä sijoitettu pienempi luukku kuljettajaa varten.

Aterio riittää mukavasti neljälle ja sen voi muuttaa myös vuoteeksi. Se on melko keulassa, osittain ohjaamon keulapuolella. Aallokossa matkustaminen voi näin ollen muodostua joskus kovan puoleiseksi.

Marinon sisätilat ovat valoisa ja suuren kattoluukun ansiosta kauniilla säällä ilmat. Viimeistely on hyvä ja mitoitukset varsin onnistuneet.

Salongin ja avotilan välillä on liukuovi, joka voidaan lukita hiukan hankalalla salvalla eri asentoihin. Peräkannella on poikittainen penkki, jossa voi oleskella satamaoloissa.

Yläohjaamo on pienehkö ja istuimet melko matalat. Kun sinne kerran pääsee, se on kuitenkin ihan mukava ja suojainen paikka kahdelle.

Vesillä

Marinon keula on kulkijan kannalta ihanteellinen. Käide on keskeltä auki ja uloketta on juuri sen verran, että laiturilta ei tarvitse loikata pitkälle. Keulaboksi on iso ja sivukannet riittävän leveät. Keulakannen luukku on poikkeuksellisen iso ja soveltuu keskimääräistä paremmin kulkuun ja lastaukseen.

Marino oli toinen vertailun yksimootorisista veneistä. Juuri markkinoille tullut 230 hv Volvo-diesel kuljetti sitä varsin mukavaa nopeutta myös osakuormilla. Äänieristys on onnistunut suhteellisen hyvin, mutta peräkannella on tässäkin

Yläohjaamo on pienehkö, mutta kun sinne kerran pääsee, sieltä on hyvä ajaa.

Suuren kattoluukun ansiosta salonki on avaran tuntuinen. Ohjaamo on pienehkö, mutta toimii melko hyvin.

veneessä liian meluisaa matkustaa.

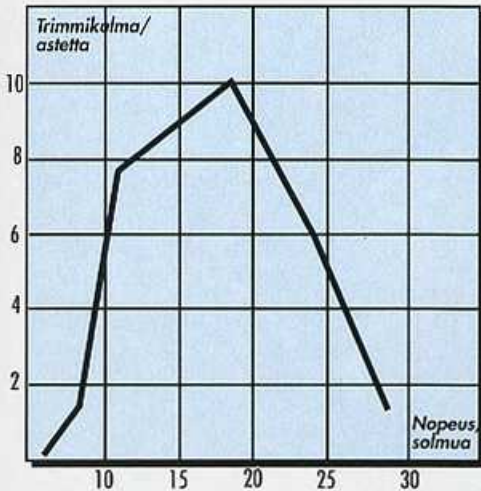
Uppoumanopeudessa vene kiemurtelee hieman, mutta ei kiusallisen paljoa. Satamaoloissa koeajoneen keulapotkuri teki siitä poikkeuksellisen helpon käsiteltävän.

Marino nousee yhdellä moottorilla melko laiskasti liukuun, mutta kuitenkin selvästi helpommin kuin aikaisemmalla 200 hv moottorilla. Kaksimootorisena vene on kuitenkin aikaisempien kokemusten perusteella parhaimmillaan.

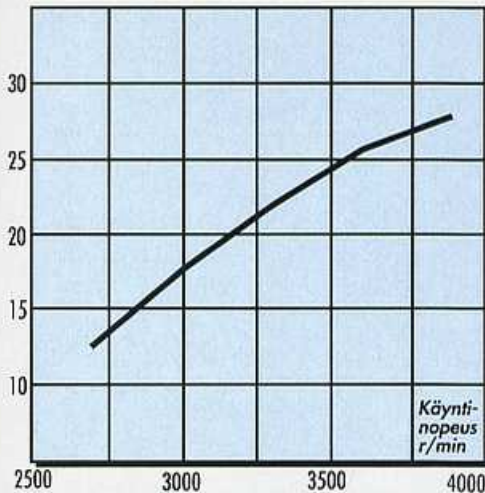
Vene on kaikissa oloissa rauhallinen ja helppo ajettava. Ei kovin kova aallokossa, eikä roiski vettä lasilleen. Se soveltuu hyvin perhekäyttöön, koska ei tee äkinäisiä liikkeitä, eikä kallistele voimakkaasti. Yksi testiryhmän suosikeista.

Mittauksen aikana trimmitasot olivat täysin ylhäällä ja moottorin trimmi alhaalla.

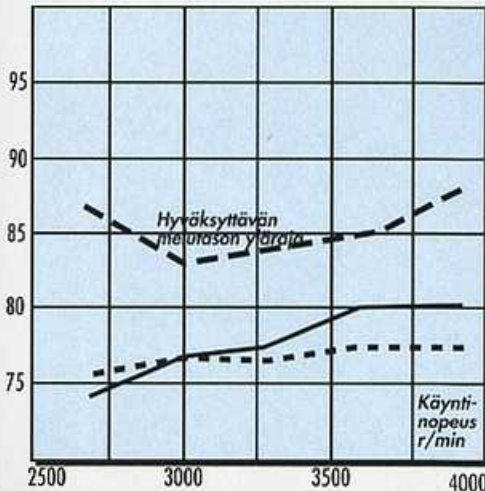
Marinan liukukynnys osuu hiukan alle 20 solmun tienoille, mutta vene pitää keulaansa melko ylhäällä jo kymmenestä solmista alkaen. Käyttökelpoinen matkanopeusalue on siis n. 20–28 solmua, joten pahan kelin sattuessa kaasukahvasa on varaa hellittää kahdokaan solmua. Marino nostaa keulansa ilman trimmejä pienen moottoritehonsa vuoksi melko paljon.



NOPEUS SOLMUA



MELU dBA



--- Avotila
 Yläohjaamo
 ——— Ohjaamo



Keulakajuutta majoittaa mukavasti kaksi hankoa. Vain verho erottaa sen salongista.

Yksi moottori on suorastaan orvon näköinen tilavassa konehuoneessa. Myös sivuilla olevat luukut aukeavat.

Isolla perätasolla on paikat lopuuttimille ja iso lokero köysillä ja ankkuria varten.

Tekniset tiedot

Pituus m	9,7
Leveys m	3,4
Paino kg (ilmoitettu)	4 000
Paino kg (punnittu)	4 324
Makuusijojen määrä	4–6
Moottorisuositus hv	200–400 hv
Koeajoneuvon moottori(t)	Volvo Penta KAD 42, 230 hv diesel
Vetojärjestelmä	perävetolaitte
Suunnittelija	Eero Harilainen ja Marino
Hyväksymiskilpi	Yhteispohjoismainen
Polttoainesäiliön tilavuus l	300
Vesisäiliön tilavuus l	150
Vakiovarusteet:	Vesi-wc, septitankki, Wallas Ceramic-liesi, jääkaappi, lämmin painovesi, kompassi, loki, ikkunapuhallus, trimmitasot ym.
Valmistaja	Marino, puh. 90-272 1422
Hinta	657 000 mk

Kiitämme

- + Tasapainoisia ominaisuuksia
- + Onnistunutta kokonaisuutta
- + Työn laatua

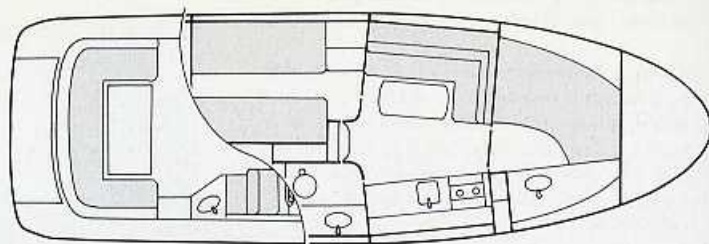
Moitimme

- Hallintalaitteen sijoitusta sisöohjauksessa

NIMBUS 35 FLY

RUOTSIN HUIPPU

Nimbus on Pohjoismaiden johtava moottorivenevalmistaja. Mallisto on laaja ja kaikki tuotteet loppuun asti suunniteltuja ja viimeistelyjä.



Nimbuksen tilajärjestelyt poikkeavat melkoisesti vertailun muista veneistä. Perusajatuksena on tässäkin veneessä kaksi erillistä kahden hengen makuukajuuttaa, mutta loppu onkin varsin omintakeista.

Keulassa on avara, parivuoteella varustettu omistajan kajuutta, jossa varusteena on lavuaari peseytymiseen. Toinen, kahdella erillisellä vuoteella varustettu kajuutta on saatu yllättävän hyvin sopimaan navigaattorin kaksoisistuimen ja pulpetin alle. Molemmat ovat asuinpaikkoina vertailun huippuluokkaa.

Salonki on alhaalla, melko keulassa. Se on tilava ja viihtyisä, mutta hiukan hämärä, koska ulos näkee vain pienistä runkoikkunoista. Salongin sohvasta voidaan tarvittaessa tehdä varavuode.

Pentteri on koko salongin mittainen. Työ- ja säilytystilaa on riittävästi ja varustus asiallinen. Tarjoilu sujuu helposti, koska pentteri on aivan ruokapöydän vieressä.

Wc on piilotettu ohjauspulpetin alle. Kaareva ovi antaa sinne yllättävän paljon lisää sisätilaa, vaikka aukeakaan hiukan hankalasti salongin käytävälle. Varustus on riittävä, mutta septitankki lisävaruste.

Koko kansirakenteen korkea osa on ohjaamo. Kuitenkin se on sisältä melko lyhyt ja ensivaikutelma on ahdas. Todellisuudessa tilaa on hyvin riittävästi ja järjestely toimii käytännössä vertailun veneistä parhaiten, vaikka onkin joidenkin makuun turhan automainen.

Peräkansi on poikkeuksellisen onnistunut oleskelutila. Koko perää kiertävään U-sohvaan mahtuu oman väen lisäksi parin muunkin veneen miehistö ja iso klaffipöytä riittää hyvin ruokailuunkin. Ulkotilaan on myös muistettu järjestää tuiki tärkeitä säilytyslokeeroita ja pesuallas.

Yläohjaamo toimii osittain peräkannen katoksena. Auki jäävät sivut voidaan huonolla säällä helposti sulkea kuumalla.

Kulku yläohjaamoon on hiukan hankalasti järjestetty. Sinne voidaan nousta avotilasta irtotettavien portaiden avulla, mutta käytännössä ylös nousee sivukansilta tartuntakaitseisiin ympäröityä portaita pitkin. Liikkuminen tuntuu varsinkin ajon aikana turvattomalta. Vaikka lapset ovatkin normaalisti aikuisia ketterämpiä, eivät ainakaan äitien vastuuntuntoiset sydämet tahdo pysyä paikallaan jälkikasvun kiipeilyä

osittain veneen ulkopuolella seurattessaan. Yläohjaamon tuulilasi ei juuri anna viimalta suojaa ja peräosan aurinkotasoa on suojattoman tuntuinen.

Nimbuksen sisätilat tekevät valmiin ja viimeistellyn vaikutelman. Pyöreitä muotoja on käytetty paljon ja putkikaitteita on melkein liikaakin. Parantamisen varaa olisi ohjaamon ja salongin ja ohjaamon ja avotilan välisten ovien toteutuksessa. Nykyiset renksut eivät kuulu tämän luokan veneeseen.

Veillä

Nimbuksen keula ei yllättäen kuulunut vertailun onnistuneimpiin. Keula-ankkuri esti ajamasta kovin lähelle laituria, eikä uloketta ole lainkaan. Keskeistä suljettu kaide ei mitenkään helpottanut kulkemista.

Keulakansi itsessään on tasainen ja helpokulkuinen, mutta sivukannet ohjaamon kohdalla ahtaan oloiset. Pitkät sivukaitteet saivat olla tukevat.

Moottoreina oli kaksi 200 hv Volvo-dieseliä ja ne takasivat melko painavalle veneelle kohtuulliset suoritusarvot. Vene oli ollut käytössä noin vuoden ja sen seurauksena hallintalaitteet olivat väljestyneet niin epätarkoiksi, että vapaa-asentoa oli erittäin vaikeaa

Sivukannella yläohjaamoon kulkeminen on turvattoman tuntuista. Tuulilasi suojaa hoidosti ajoviimalta.

Konehuoneeseen pääsee parhaiten, jos poistaa avotilan pöydän.

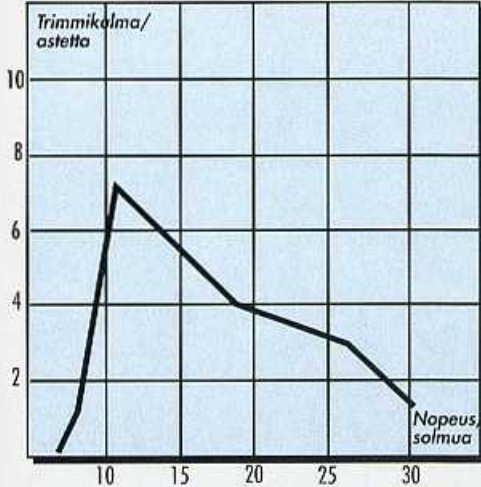
löytää. Melutaso oli kohtuullinen, paitsi peräkannella, jossa oleskelua ajon aikana ei voi melun vuoksi suositella.

Uppouma-ajo sujuu vaivatta, mutta nousu liukuun on laiskahkoa. Vene kallistuu yllättävän rajusti sisäkaarteiden puolelle, huomattavasti voimakkaammin, kuin ilman yläohjaamoja oleva versio. Ilmiö pani epäilemään, että ääritilanteessa kovassa aallokossa rajusti väistettäessä vene voi jopa kaatua. Emme kuitenkaan halunneet kokeilla kaatamista, emmekä suosittelut kokeilua muillekaan. Onneksi ominaisuus tulee esiin vasta jyrkästi kaarrettaessa, joten se on helppo välttää. Toinen yllätys oli, että painostaan huolimatta Nimbus oli aallokossa hiukan kovanpuoleinen. Ainakin osittain ilmiö selittyi trimmien toimintahäiriöillä.

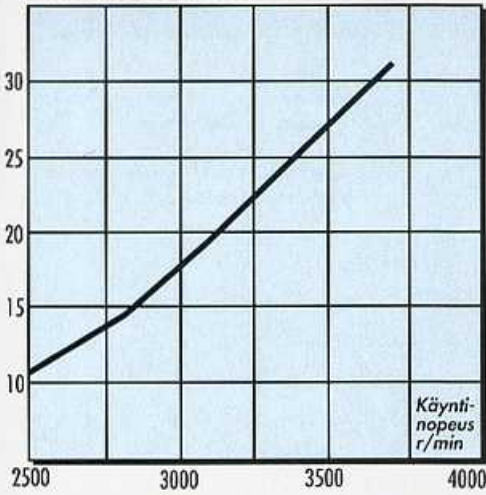
Nimbus on hyvin suunniteltu ja rakennettu perhevene, mutta yläohjaamo ei kuulu joukon onnistuneimpiin. Ominaisuudetkin ovat miellyttävämmät ilman sitä.

Mittauksen aikana trimmitasot olivat täysin ylhäällä ja moottorin trimmi alhaalla.

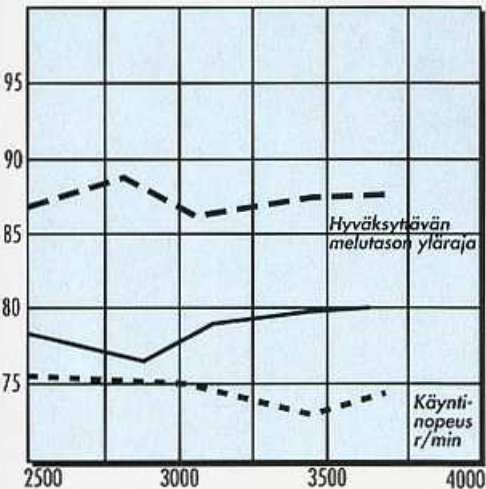
Himbus on nopeusalueeltaan kaikkein matkustajaystävällisin. Liukukynnys on jyrkin 11 solmun tietämissä, eikä silloinkaan kovin jyrkkä. Jopa alle 15 solmua sopii matkaneuromaksi, kun trimmejä laskee vähän alas. Olosuhteiden mukaan voi matkaneuuden valita peräti yli 15 solmun alueelta! Ja mikä tärkeintä, nopeusalue ulottuu nimenomaan riittävän alas.



NOPEUS SOLMUA



MELU dBA



--- Avotila
 Yläohjaamo
 — Ohjaamo



Ohjaamo on sekä kuljettajalle, että kahdelle matkustajalle erinomainen.

Salongissa on hyvää tilaa ja pentteri on lähellä ruokailutilaa, mutta ulos ei juuri näe.

Nimbuksen peräkansi ja uimataso ovat esimerkittäisiä. Ankkurilla ja köysillä on suuri säilytyslokero ja portaat liukuvat uimatason alle.

Tekniset tiedot

	Pituus m 10,6
	Leveys m 3,55
Paino kg (ilmoitettu)	6 000
Paino kg (punnittu)	6 132
Makuusijoja	6
Moottorisuositus hv	400
Koeajoneuvon moottori(t)	2 kpl Volvo Pentax 200 hv diesel
Vetojärjestelmä	perävetolaite
Suunnittelija	Rolf Eliasson
Hyväksymiskilpi	Yhteispohjoismainen
Polttoainesäiliö l	700
Vesisäiliö l	250
Vakiovarusteet:	Vesi-wc, suihku, make- ja merivosijärjestelmät, lämmin painevesi, uuniliesi, kuomu ym.
Valmistaja	Nimbus Boats, Ruotsi
Maahantuoja	Spray Marine, puh. 90-343 2144
Hinta	1 013 000 mk

Kiitämme

- + Viihtyisää peräkantaa
- + Viimeistelyä
- + Runsoita kaiteita

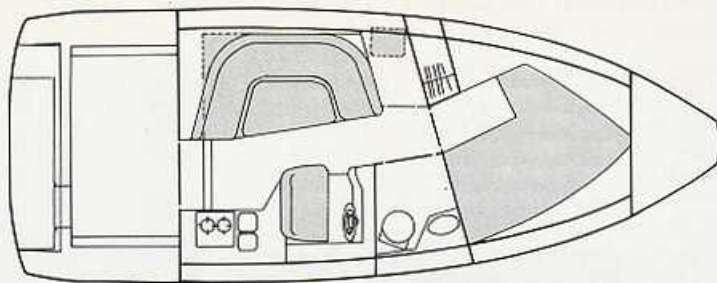
Moltimme

- Kallisteltua
- Suojatonta kulkua yläohjaamoon
- Hallintalaitteen toimintaa

SUNCRUISER 300

KAHDELLE PARAS

Suncruiser 300 on monessa suhteessa mielenkiintoinen vene, joka ansaitsee paikkansa markkinoilla. Sääli, että venekaupan myrskyt ovat ainakin toistaiseksi heittäneet sen rannalle. Mallin valmistus on keskeytyksissä valmistuttajan kaaduttua taloudellisiin vaikeuksiin.



Suncruiser on pituuteensa nähden poikkeuksellisen leveä vene. Leveys antaa juuri ne tarvittavat lisäsentit kriittisiin paikkoihin.

Makuukajuuttoa on kaksi. Keulakajuutassa on reilu parivuode ja kohtuulliset säilytystilat. Toinen makuukajuuttoa on aterion alla. Sen pistopunkka on kahdelle niukahko ja pukeutumistilakin vain yhdelle riittävä. Sivukajuutetaan kuljetaan aterion keulan puolelta, joten salonki jää yhtenäiseksi ja avaraksi.

Wc on totuttuun tapaan piilotettu ohjauspulpetin alle. Se on varsin tilava ja varustettu myös suihkulla ja septitankilla.

Salonkia hallitsee tilava aterio, johon mahtuu mukavasti 4–5 henkeä. Valmistajan kunnianhimoisia tavoitteita kuvaa se, että sohvien verhoiluun on käytetty nahkaa.

Aterioon ei ole ahnehdittu tilapäisiä makuupaikkoja, vaan pöytä on kiinteä ja jyrävä. Pöydän sokkeliin on näppärästi sijoitettu pentterin toinen vetolaatikosto.

Pentteri on ohjaamon jatkeena. Tila ei ole kovin run-

nas, mutta ohjaamon kaksoisistuimen alta saadaan lisää työtasoa. Tarjoilun kannalta pentteri on kätevästi aterion vieressä.

Ohjaamon istuin on kahdelle niukka, mutta karttopöytä hyvä ja muutenkin järjestelyt ovat varsin onnistuneet. Ainoa selvä virhe on sähköpaneelin sijoitus nurkan taakse wc:n seinään kuljettajan ulottumattomiin.

Salongin ja avotilan välillä on lasinen liukuovi, joka kaipasi myös kätevämpää välilukitusta.

Peräkannella on kaksi kahden hengen sohvaa. Koeajoveneessä niiden kiinnitys oli toteutettu vielä kovin lapsellisesti. Penkit on poistettava, kun moottoreihin halutaan päästä käsiksi.

Suncruiserin yläohjaamo kuului vertailun kolmen parhaan joukkoon. Se on tilava ja suojaava ja riittävästi varusteltu.

Vankka vesillä

Keula kilpaili vertailun parhaan tittelistä Tresfjordin kanssa ja oli ulkonäöltään sitä parempikin. Liikkuminen on helppoa niin keulakan-

nella kuin sivukansillakin. Myös keulan köysiboksi on riittävän suuri.

Suncruiser on suhteellisen leveä vene ja se tuntuu niin paikallaan kuin ajossakin. Se kulkee rauhallisesti ja kallistelematta kaikissa tilanteissa.

Koeajoveneen kaksi 200 hv Volvo-dieseliä tekivät siitä vertailun nopeimman. Veneen lyhyys ja leveys tekivät kuitenkin liukuunnouksen hiukan vaivalloiseksi. Trimmitasoja tarvitaan aina. Uppoumanopeuksilla Suncruiser pyrki kiemurtelemaan, joten rattia saa pyörittellä vinhaan tahtiin. Koeajoveneen hallintalaitteet toimivat epätarkasti ja olivat turhan jäykät.

Aallokossa Suncruiser on kovuudeltaan ja märkyydeltään samaa luokkaa kuin Marino, eli varsin onnistunut. Kaikkiaan sen ongelmattomat ominaisuudet sopivat hyvin perheveneelle.

Suncruiser on mukavan väljästi sisustettu ja hyvin varustettu vene. Parhaiten se soveltuu kahden aikuisen ja yhden lapsen lomailuun käyttöön.

Yläohjaamo on oikein mitoitettu, tilava ja suojaava. Vertailun parhaita.

Salongin sohvaryhmä on aitoa nahkaa ja pöytä kerrankin tukeva.

Mittauksen aikana trimmitasot olivat täysin ylhäällä ja moottorin trimmi alhaalla.

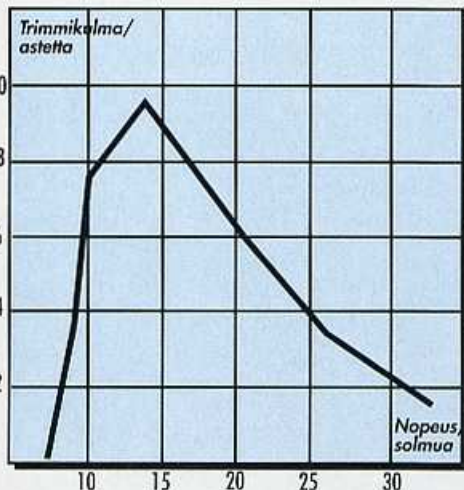
Suncruiserin liukukynnys osuu hiukan alle 15 solmun ja nousualue muistuttaa suuresti Nimbuksen vastaavaa. Sukulaisuus Marinoon (sama pohjan suunnittelija) on myös selvä, erot selittyvät leveyden ja tehon erilaisuudella. Suncruiserin kulkuasento on kuitenkin kauttaaltaan pystympi kuin hoikkemalla Nimbuksella, joten vene on vain melkein yhtä hyvä tässä suhteessa kuin Nimbus.



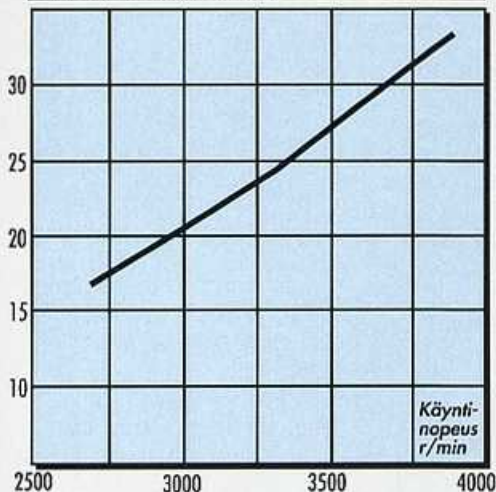
Perätao on tilava ja köysille on boksit sivukansilla, pollarien vieressä.

Tekniset tiedot

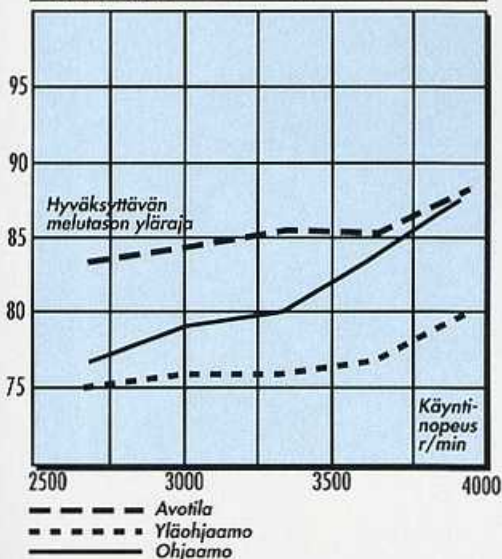
Pituus m	9,0
Leveys m	3,5
Paino kg (ilmoitettu)	4 000
Paino kg (punnittu)	5 110
Makuusijojen	4 + 1
Moottorisuositus hv	200-400
Koeajoneuvon moottori(t)	2 kpl Volvo Penta 200 hv diesel
Vetojärjestelmä	perävetolaite
Suunnittolija	Eero Harilainen
Hyväksymiskilpi	Ei
Polttoainesäiliö l	Ei ilmoitettu
Vesisäiliö l	Ei ilmoitettu
Vakiovarusteet:	Liesi, jääkaappi, lämmin painevesi, lämmitin, maasähköjärj., kompassi, loki, kaiku, stereot, trimmitasot, valonheitin ym.
Valmistaja	Valmistus koskettynyt toistaiseksi
Hinta (viimeksi ilmoitettu)	649 000 mk



NOPEUS SOLMUA



MELU dBA



Sisäohjaamo toimii hyvin, mutta sähköpaneeli on nurkan takana piilossa. Onneksi lasinpyyhkimien kytkimet ovat helposti käsillä. Istuin on kahdelle kapea.

Pentteri on pienehkö, mutta hyvin varusteltu ja sijaitsee lähellä ruokailutilaa. Säilytystilaa on runsaasti.

Kiitämme

- + Ongelmatomia ominaisuuksia
- + Tilajärjestelyjä
- + Runsasta varustelua

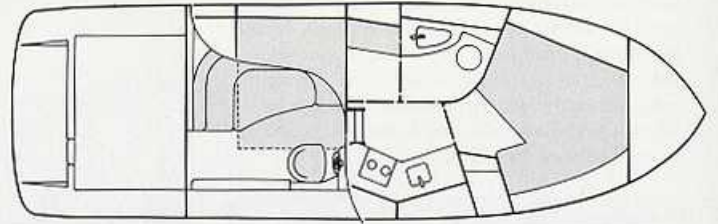
Moitimme

- Sähkötaulun sijoitusta
- Hallintalaitteiden toimintaa

TRESFJORD 340 MONTE CARLO

NORJALAINEN NÄKEMYS

Norjan veneteollisuus on jälleen kovassa käymistilassa. Välillä oli syntymäisillään tervehdyttävä suurfuusio, jonka runkona piti olla juuri Tresfjord-veistämön, mutta taloudellinen epävarmuus ja ilmeisesti keskinäinen kateuskin estivät sopimuksen syntymisen.



Tresfjordinkin tilajärjestelyt seurailevat tuttua kahden makuukajuutan ja salongin kaavaa. Veistämö on kuitenkin onnistunut tilojen keskinäisessä mitoituksessa useimpia kilpailijoita paremmin.

Keulakajuutta on hyvä makuupaikka kahdelle. Parivuode on täysmittainen ja pukeutumistilaa riittävästi. Toinen makuukajuutta salongin aterion alla on myös erittäin onnistunut. Sen vuode on kaikin puolin tilava ja myös täällä on seisomakorkuista pukeutumistilaa kyliksi. Molemmissa kajuutoissa on myös vaatekaapit.

Wc on melko keulassa, kajuuttojen välissä. Sinne on keskikajuutasta oma ovi. Tämä tukee käsitystä, että juuri keskikajuutta onkin tarkoitettu omistajan käyttöön. Wc-tila on riittävä ja varustukseen kuuluu kaikki tarpeellinen suihkua ja sähkötuuletinta myöten.

Myös pentteri on alatasolla keulaosassa. Sijoituspaikka on pimeähkö ja varsin kaukana ruokailutilasta. Varustus on riittävä, mutta työtasoa liian vähän, etenkin

kun lähellä ei ole pöytää, jota voisi käyttää apuna.

Salonki on pieni. U-muotoisen aterion lisäksi sinne mahtuu vain yksittäinen kuljettajan istuin. Ateriossa on tilaa viidelle istujalle, mutta pöytä on jouduttu kulkutilan järjestämiseksi muotoilemaan niin, että ruokailutilaa on enintään neljälle.

Ohjaamo on varsin kaipa, mutta onnistunut. Kartalle, mittareille ja navigointilaitteille on paikkansa ja kuljettajan istuin antaa mukavasti tukea.

Salongin ja avotilan välissä on lasinen liukuovi, jonka lukitus kaipaasi monien muiden tavoin kehittelyä. Yläohjaamon portaat kaipaivat myös parannusta, vertailun aikana varmasti jokainen ehti astua harhaan Tresfjordin portaiden kääntyvää alaosaan tavoitellessaan.

Yläohjaamon istuin on kovin matala. Taskut tyhjenevät taatusti istuttaessa. Matala tuulilasi ei myöskään anna kunnollista tuulisuojaa. Yläkerran peräosan aurinkotasoa on suojaton ja turvatom tuntuinen.

Tresfjordin sisustuksessa on käytetty runsaasti tummaa mahonkia, mikä antaa sille perinteisen arvokkaan leiman, vaikka vene muuten on hyvin moderni. Modernia on myös se, että veistämö käyttää, ilmeisesti ainoana markkinoilla, tuotteisinaan itsestään sammuvaa polyesterihartsia.

Vesillä

Tresfjordin keula on erittäin helppokulkuinen ja hyvin suunniteltu. Keulaboksi on asiallinen ja sivukannetkin toimivat hyvin.

Koeajoveneen moottoreina oli kaksi 180 hv Mercruiser-dieseliä. Teho riitti hyvin ja liukuunnousukin sujui helposti.

Vaikutti aivan siltä kuin vetolaitteet olisi asennettu liian korkealle, sillä koneiden trimmejä ei voinut nostaa yhtään ilman, että potkurit menettävät pitonsa.

Kuljettajalla riittää ajon aikana puuhaa, sillä trimmitasoja saa näpelöidä koko ajan, jos aikoo pitää veneen kölillään. Kaarteissa Tresfjord kallistuu voimakkaasti sisään päin, vaikutelma on

Yläohjaamon istuin on kovin matala ja aurinkotasoa suojaton.

Sisäohjaamo on pienehkö, mutta toimiva. Tumman puun tyylikkyys jatkuu salongissa. Ohjauspulpetissa on turhan tuntuinen liukuovi.

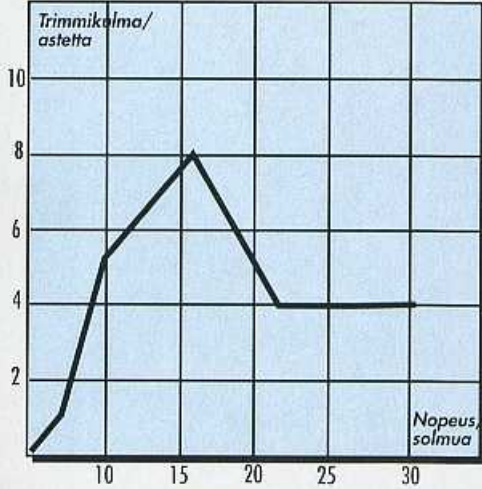
samanlainen kuin Nimbukessa. Ilmeisesti yläohjaamon paino on solakalle rungolle liikaa.

Aallokossa vene kulkee pehmeästi ja roiskimatta niin kauan kuin sen saa pysymään suorassa.

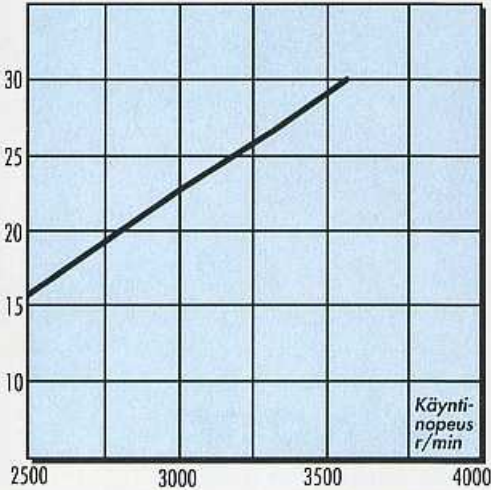
Tresfjord lupasi satamassa hiukan enemmän kuin pystyi merellä antamaan. Ilmeisesti yläohjaamoton rinnakkaismalli on vesillä miellyttävämpi.

Mittauksen aikana trimmitasot olivat täysin ylhäällä ja moottorin trimmi alhaalla.

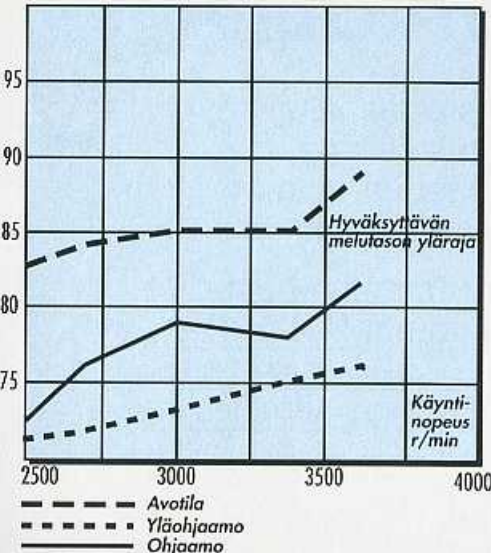
Tresfordilla liukukynnys on 16 solmussa, jonka jälkeen kulkuasento palaa normaaliin, joka on 4 astetta keula ylhäällä. Käyttökelpoinen nopeusalue on 12 solmua, joka edustaa vertailussa keskitasoa.



NOPEUS SOLMUA



MELU dbA



Pentteri on pimeässä paikassa ja kaukana ateriaruokasta. Työtasoa saisi olla enemmän.

Tresford kallisteli kaarteissa hurjasti.

Perätasolla on hyvä säilytyslokeri ja tason alle työntyvät portaat. Yläohjaamon portaiden alaosasta astuu helposti harhaan.

Tekniset tiedot

Pituus m	10,82
Leveys m	3,35
Paino kg (ilmoitettu)	5 850
Paino kg (punnittu)	5 986
Makuisijojen määrä	6
Moottorisuosituksen hv	360-440
Koeajoneuvon moottori(t)	2 kpl Mercruiser 180 hv diesel
Vetojärjestelmä	perävetolaite
Suunnittelija	Terje Tovan
Hyväksymiskilpi	Yhteispohjoismainen
Polttoainesäiliön l	700
Vesisäiliön l	250
Vakiovarusteet:	Vesi-wc, septitankki, uunliesi, painevesi, jääkaappi, kompassi, sähköiset hallintalaitteet, kuomu ym.

Valmistaja Tresford Boats, Norja

Maahantuojana Nordac Nautic, puh. 90-455 4894

Hinta 798 000 mk

Kiitämme

- + Kansijärjestelyä
- + Asuintiloja

Moitimme

- Kallistelu
- Vetolaitteiden heikkoa pitoa