

Heikki Juuri-Oja
Seppo Katajisto
Ari Inkinen



Hyvärunkoiset sisarukset

Yamarin on vaikeuttanut valintaa daycruiserin ja hyttiveneen välillä lisäämällä toiseen urheilullisuutta ja parantamalla toisen asuttavuutta. 68 DC ja Cabin ovat molemmat hyviä veneitä – kumman ottaisi?



Kotimaiset Yamarin-veneet ovat yleisön suosikkeja. Niiden valmistuttaja Konekesko Marine on myös Yhamoottorien maahantuoja, eli uudet Yamarinin myydään Suomessa aina pakettina Yamahan kanssa. Kun sekä vene- että moottorimerkki ovat yleisesti tunnettuja muun muassa luotettavuudestaan, niiden yhdistelmältä on lupa odottaa poikkeuksellisen helppokäyttöisiä meripeninkulmia. Tähän "takuueseen" tuntuvat myös kuluttajat luottavan.

Veneiden rekisteröintilastoissa Yamarinin ovat viime vuosina vain tiukentaneet otettaan mitalisijoista. Vuonna 2008 Yamarin siirtyi jo sijalle kaksi, kun taakse jäivät alumiinirunkoiset Silver-veneet. Kärkipaikkaa rekisterissä pitävät täysin ylivoimaiseen tapaan Busterin alumiiniveneet. Mutta aivan yhtä ylivoimaisia Yamarinin ovat lujitemuovisten veneiden sarjassa. Vuonna 2008 Yamarineja kirjattiin rekisteriin 762 kappaletta, eli enemmän kuin viittä seuraavaksi suosituinta muovivenemerkkiä yhteensä.

Uusia Yamarin-veneitä tuodaan markkinoille tasaiseen tahtiin. Malliston lippulaivaksi on juuri valmistunut Yamarin 80 DC, jonka syntyhistoriaan on vahvasti vaikuttanut Yamahan 350-hevosvoimainen moottori. Yamarin-mallistoon tarvittiin pikaisella vauhdilla vene, jonka peräpeili kestää maailman tehokkaimman perämoottorin. Konekeskon ratkaisu haasteeseen oli jatkaa ja muokata Yamarin 76 Day Cruiseria.

Perusveneilijän näkökulmasta Yamarin-uudistuotannon mielenkiintoisimmat veneet ovat kuitenkin 68 Cabin ja 68 DC. Niille on yhteistä sama runko, joka on testeissä todettu hyväksi. Ajoimme viime kesänä ●●●

Yamarin 68 DC -veneitä kirjattiin viime vuonna venerekisteriin 25 ja Cabin-veneitä 15 kappaletta.



Yamarin 68 DC / Cabin



Yamarin 68 Cabin

Kiitämme

- + ajo-ominaisuuksia
- + yksityiskohtia
- + leveää keulavuodetta

Moitimme

- sähkökeskusta
- vuotavaa keulaovea
- lämmitin puuttuu lisävarustelistalta

Yamarin 68 DC

Kiitämme

- + ajo-ominaisuuksia
- + yksityiskohtia
- + alhaista melutasoa

Moitimme

- kapeaa keulavuodetta
- lämmitin puuttuu lisävarustelistalta

molempia veneitä useaan otteeseen ajoittain rankoissakin meriolosuhteissa. Vakiovarusteisiin kuuluvien trimmilevyjen avulla oikeaan ajoasentoon saaduilla veneillä vauhdikaskaan matkanteke ei ollut tuskallista, vaikka ympärillä meri kuhisi ja tuuli ulvoi.

Molempien veneiden moottorisuosituksen skaala on laaja: Cabinin 115–200 ja DC:n jopa 115–250 hevosvoimaa. DC:n perässä 115-hevosvoimainen Yamaha lienee alisuorittaja myös Konekeskon mielestä, sillä yhdistelmälle ei ole annettu lainkaan pakettihintaa muuten kattavissa esitteissä. Vertailussa veneiden perässä oli 150-hevosvoimaiset Yamahat, jotka riittävät uusille ”kuuskaseille” vallan mainiosti.

Satamassa

Sisarusten satamahabituksissa on suuri ero. DC saattaa jo kääntää muutamia katseita, juuri niinkuin niiden omistajat hieman toivoivatkin. Sen sijaan Cabin-versiota ei ole tehty herättämään suuria intohimoja suuntaan tai toiseen. Toisaalta jos veneen ympärillä olisi vain vastaavia muiden valmistajien Cabin-veneitä, erottuisi Yamarin joukosta viimeistellyn ja huolitellun ulkoasun ansiosta.

Käyttäjän näkökulmasta Yamarinin ovat satamassa huomattavan helppokäyttöisiä. Veneet eivät kallistele liikaa, vaikka useita aikuisia seisoi samalla laidalla. Kulku keulan ja perän välillä sujuu jouhevasti – Cabinissa joko kapeita sivukansia tai perä- ja keulaoven kautta. Vaihtoehtoisia sivukannet ovat mieluisimmat. Paitsi jos hytin keularappusia pitää useimmiten toimintavalmiudessa.

Tukevat ja oikein sijoitetut kaiheet antavat turvallisuuden tunteen molemmissa veneissä. Knaapit ovat riittävän isot ja hyvillä paikoilla. Jotenkin kansijärjestelyistä huomaa heti, etteivät Yamarin-veneet turhaan ole niin suosittuja. Kokonaisuus on toimiva.

Matkalla

68 DC:n ja Cabinin käytön helpous ei onneksi pääty satama-altaaseen.

Periaatteessa tämän ominaisuuden pitäisi olla itsestään selvyys, mutta päinvastaisia esimerkkejä on myynnissä yllättävän paljon.

Sisarusten suurimmat eroavaisuudet – satamahabituksen lisäksi – liittyvät matkantekoon. Vaikka Konekesko on tietoisesti pyrkinyt lisäämään Cabin-veneiden urheilullisuutta, on se kuitenkin joka tapauksessa kopivene, eli kauniimmin sanoen vene, jota ohjataan kajuutasta. Avaruuden tuntua tilaan tuo iso avattu kattoluukku, mutta kusi ei missään tapauksessa pääse itse nauttimaan raittiista ilmasta ja vauhdin hurmasta samaan tapaan kuin DC:n ratissa.

Yleensä luullaan, että hyttiveineissä moottorin ääni ei kantaudu ohjaajan korviin yhtä lujana kuin avoveneissä. Ainakin näiden Yamarinien tapauksessa kyseessä on väärä uskomus. Siinä missä DC:n desibelilukemat pysyvät matka-ajossa muun muassa korkean peräpeilin ansiosta jopa alle 80 desibelin (A-asteikko) lukemissa, on melu hieman kovempaa hytin sisällä. Hytissä myös joutuu kuuntelemaan aaltojen jyskettä ja veden loisketta aivan eri tavalla kuin DC:ssä.

Poutaisella kelillä DC:n ajomukavuus on Cabiniin verrattuna aivan eri tasolla. Mutta sateella tilanne muuttuu kuin taikaiskusta. DC:ssä on kaksiosainen ajokumu vakiovarusteena, ja sen suojassa pystyy jatkamaan kuivana matkaa. Ongelmalliseksi tilanne muuttuu, kun kuomun sisälle jääneet märät vaatteet ja muu kosteus alkaa muodostaa vesihöyryä kuomun läpinäkyville muovipinnoille. Siinä kuluu pyyhkiessä talouspaperirulla ja ehkä toinenkin. Tuulilasinyhyihin tekee sen minkä pystyy, mutta li’ussa ajo alkaa jo olla hankalaa.

Sen sijaan Cabinissa suljetaan kattoluukku ja jatketaan matkaa kuin mitään mitään erikoista ei olisi tapahtunut. Vaikka veneen lisävarustelistalla ei omituisesti ole lämmitintä ja tuulilaseille höyrynpöistoa, on sellaiset varmasti veneeseen rahalla saatavissa. Näin ainakin vahvasti uskon.

Kummallakaan veneellä ei tarvitse juuri hidastaa vauhtia, vaikka aallonkorkeus ympärillä kasvaisi reippaasti. Toki ajamisen mukavuus kovassa kelissä on kiinni myös siitä, kuinka hyvin kuski hallitsee moottorin ja trimmilevyjen käytön. Jossakin vaiheessa urheilullisessa ajossa ollaan aina siinä pisteessä, ettei hauskaa ole enää kuin hikipaiselä ratinvääntäjällä.

Ruokailu

Molemmat uudet Yamarinin on tarkoitettu myös sellaiseen retkeilyyn, jossa veneissä laitetaan ruokaa ja yövytään. Monessa tapauksessa tämä ”tilapäinen” ruoanlaittomahdollisuus on niin huonosti järjestetty, ettei vakiovarusteeksi veneeseen istutettua keitintä oikeasti viitsi ainakaan päivittäin käyttää.

Yamarinien tapauksessa tilan on periaatteessa toinen.



Yamarin 68 Cabin:n keulakannelle johtava ovi on iso, mutta kevyt käyttää. Testiveneen ovessa oli vuotoja oven yläkulmassa sekä lukkoalueella. Tukevat keulakaiteet helpottavat veneeseen nousua ja veneestä poistumista.

Yhdellä keittolevyllä ei tosin keitetä perunoita ja tehdä kastiketta yhtä aikaa. Uskallan jokseenkin varmasti väittää, ettei Yamarinienkaan suunnitteluosastolla ole venekokkien todellisia tarpeita juuri pohdittu.

Jos itse joutuisin kokiksi juuri näissä veneissä, hyppäisin välittömästi DC:n avotilan "keittiöön". Siinä on kompaktissa tilassa asiallinen kokonaisuus, jonka kokonaisarvosanaa toisen keittolevyn puuttuminen kyllä laskee. Pentterin suojatasa ja pesuallas ovat laadukkaita ja niiden alla jääkaappi hyvässä paikassa.

Cabinissa on vetoluukkumallinen jääkaappi navigaattorin penkin alla. Penkin edessä on pöytä, jonka kannen alle on sijoitettu keittolevy ja allas. Keitinhöyryt saa ulos kattoluukun kautta.

Yöpyminen

Ennakoajatuksen mukaan Yamarin-sisaruksista Cabinin pitäisi tarjota selvästi paremmat yöpymismahdollisuudet. Siinä on todella isot keulapatjat, joissa kahden aikuisen lisäksi nukkuu välissä myös yksi lapsi. Myös perän sivupenkeistä saa tehtyä lisäosilla yhden vuoteen, johon sopii aikuinen tai kaksi pientä lasta.

DC:ssä on yhtä monta nukkumapaikkaa, jos osa väestä nukkuu perän avotilan aurinkopatioilla. Periaatteessa paikka ei ole lainkaan huono, kun kuomu on viritetty paikoilleen. Ongelmalliseksi saattavat muodostua peräpenkin patjojen polvitaiteiden kohdalle tehty korotukset, joilla on pyritty parantamaan penkin istumismukavuutta.

Itsestään selvää on, että DC:n keulassa nukkujilla on enemmän yksityisyyden suojaa kuin isoilla ikkunoilla varustetun Cabinin keulapatjoilla. Tilanne on toinen, jos Cabiniin ostaa vajaalla 500 eurolla veneen lisävarustelitalle sijoitetut verhot.

Verhojen hankinta puoltaa paikkaansa myös siksi, että ilman niitä veneen vesi-wc:n käyttö vaatii huomattavaa siviilirohkeutta aina, kun lähistöllä on muita ihmisiä. Pönttö on sijoitettu ohjauspulpetin eteen paikkaan, josta on kieltämättä hyvät näkymät ulos.

DC:ssä wc-istuin löytyy keulapatjan alta. Istuma-asento on erinomainen. Hieman ylimääräisiä jännitteitä aiheuttaa kaasujousella selän taakse nostettu kansi, jonka painoa lisää sen päällä oleva patja.

Lisälevyllä ja -tyynyllä DC:n keulan patja-alue muodostuu yhtenäiseksi. Osan tilasta nappaa paapuurin laidalla istutettu pientavaroalokerikko, jolle on varmasti veneessä monenlaista käyttöä. Itse olisin varannut tämänkin tilan nukkujien käyttöön. Lisälevylle on näppärä säilytysteline avotilan turkin alla.

Suomen oloissa veneissä nukkuminen vaatii lämmityslaitetta, jos venettä käytetään muulloinkin kuin heinäkuussa. DC:n tapauksessa yksi lämmittimen ulostuloista voisi olla ohjaamossa, jolloin kuomun alla nukkuvilla olisi tilassa mukavammat oltavat.

Kulutukset

Mittasimme 68 DC:n huippunopeudeksi 39,6 solmua. Suuremman tuulivastuksen omaavan, 100 kiloa painavamman 68 Cabinin



DC:n ajokuomu on vakiovaruste.

nopeus oli 36,9 solmua, kun kuorma oli täsmälleen sama.

DC:n taloudellisin matkavauhti oli noin 30 solmua, jolloin polttoainetta kului vajaat 34 litraa tunnissa – noin 1,1 litraa meripeninkulman matkalla. Maksimikulutus oli 52,3 litraa tunnissa, eli 1,32 l/mpk. Moottori otti 5 600 kierrosta.

Cabinin tapauksessa huippukierrokset olivat 5 500, jolloin kulutus oli 53,4 litraa tunnissa. Meripeninkulmakohdainen kulutus oli 1,44 litraa, eli noin desilitran enemmän kuin DC:n. Jos Cabinin matkavauhtina pitää 30 solmua, kuluu polttoainetta vajaat 37 litraa tunnissa, eli noin 1,2 l/mpk.

Eriyksen myönteisiä olivat molempien yhdistelmien alhaiset desibelilukemat matkavauhdilla. Cabinin tapauksessa melu sisällä pysyy siedettävästi noin 80 desibelissä ja DC:n avo-ohjaamossa jopa muutaman desibelin sen alle. Myös täyden kaasun 84 desibelin lukemat ovat kohtuuhyviä, sillä jopa yli 90 desibelin järkyttävät melutasot eivät ole nykyveneissä lainkaan harvinaisia.

Kumpi?

Tunnustan avoimesti, että olen avoveneiden ystävä – varsinkin

lämpiminä kesäpäivinä. Tai itse asiassa perun puheeni: olen lämmityslaitteella varustettujen hyttiveneiden ystävä, jos ulkolämpötila on alle 20 astetta – ja aina, kun sataa vettä.

Omaan käyttöön sopivan veneen valinta ei ole Suomen olosuhteissa helppoa. Vaakakupissa painaa toisaalta halu nauttia aurinkonpaisteesta, mutta toisaalta tietoisuus siitä, ettei hellepäiviä osu veneilykaudelle kuin muutama – ainakaan oman kesäloman aikana.

Hyttiveneen hankintaan päätyvät useimmat, joiden veneilykausi on pitkä alkaen aikaisin keväällä ja päättyen myöhään syksyllä. Myös yhteysveneet mökin ja mantereen välillä ovat useimmiten hyttisiä. Mutta toisille veneily muovisen kanteen sisällä ei tarjoa lainkaan sitä vapauden tunnetta, joita he veneilyharrastuksesta etsivät.

Josta pääsemme takaisin perimmäisen kysymyksen ääreen – kumman Yamarinin ottaisim, DC:n vai Cabinin. Kaksilapsinen perhe, jolle kesäveneily on lähinnä vesielementistä nautiskelua – otan DC:n. Paitsi sadepäiviksi... ■

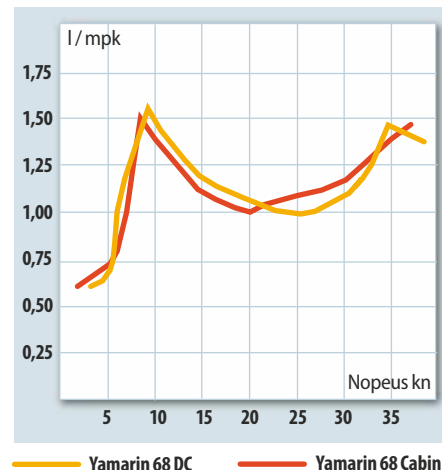


Testiveneessä (Cabin) sähköpääkeskuksen johtoniput makasivat vaarallisesti akun napojen päällä. Konekeskuksen mukaan tuotantoveneissä vastaavaa ongelmaa ei enää esiinny. Akun vaihto vaatii koko portaikon irrottamista ja sen varovaista ulosvetoa kaikkine wsähköjohtoineen.



Etukannen tiikit ovat vakiovarusteita sekä DC:ssä että Cabinissä.

Taloudellisuus



Yamarin 68 DC

Tekniset tiedot

Yamarin 68 DC

Pituus	6,77 m
Leveys	2,54 m
Paino	n. 1 300 kg
Kantavuus	8 henkeä/730 kg
CE-luokitus	C (rannikko)
Moottori	115–250 hv
Polttoainesäiliö	190 litraa
Hinta	alk. 38 490 euroa

Koeajoveneen moottori:

Yamaha F150

Koeajoveneen hinta:

54 320 euroa

Vakiovarusteet: mm. hydrauliohjaus, Yamaha-monitoimimittarit (2 kpl), tuulilasinspyyhin, avattavat runkoikkunat (4 kpl), polttoainesuodatin, pilssipumppu (man. ja sähkö.), aurinkopeti + patja, offshore-kaksoisistuin, kajuutan patjat, tiikit avotilassa, etukannella ja uimatasolla, jääkaappi, vesijärjestelmä, vesi-wc + septitankki, 12 voltin ulostulo, trimmitasot, tiikkipöytä + jalka, kaksiosainen ajokuomu, lepuuttimien kiinnikkeet (4 kpl), aurinkokennotuuletin, tiikkinen leikkuulauta

Lisävarusteet: mm. kölirauta 130 e, satamapeite 440 e, kuljetuspeite 470 e, talvisuoja 790 e



1| Hyttiin johtava pyöreä ovi on poikkeuksellinen ratkaisu. Oven lukitusmekanismi hajosi heti testiajan alkusi. Tuulilasin yksi lukitusosalpa avaa kerralla ylä- ja alalukituspisteet.

2| Pentteri on avotilassa paapuurin laidalla.

3| Avotilan pöydän saa myös puoliksi auki, jolloin aurinkopatjan viereen jää vielä kulkuväylä.

4| DC:n korkea peräpeili ja syvä moottorikaivo vaimentavat hyvin konemelua.

5| DC:n avotila on tyylikäs. Ohjaamon istuin on hieman ahdas kahdelle aikuiselle.

6| Keulakabiinissa on vasemmalla erillinen pukeutumispenkki sekä korotettu lokerikko pikkutavaroille.

7| Vesi-wc on piilossa keulapatjan alla.

8| Patjaston laajennusallustalle on oma säilytyspaikka.

Mittaustulokset

Yamarin 68 DC

rpm	kn	l/h	l/mpk	dB(A)
600	2,6	1,6	0,61	58
1000	4,4	2,8	0,63	60
1500	5,7	4,6	0,80	65
2000	6,8	7,8	1,14	67
2500	8,6	13,2	1,53	71
3000	14,3	16,8	1,17	75
3500	21,3	22,2	1,04	75
4000	25,8	26,2	1,01	78
4500	30,8	33,7	1,09	78
5000	34,8	50,1	1,43	81
5600	39,6	52,3	1,32	84

Kahden hengen kuorma + mittauslaitteet, yhteensä noin 230 kg

Yamarin 68 Cabin

Tekniset tiedot

Yamarin 68 Cabin

Pituus	6,77 m
Leveys	2,54 m
Paino	n. 1 400 kg
Kantavuus	8 henkeä/730 kg
CE-luokitus	C (rannikko)
Moottori	115–200 hv
Polttoainesäiliö	140 litraa
Hinta	alk. 46 190 euroa

Koeajoveneen moottori:

Yamaha F150

Koeajoveneen (DS) hinta:

62 020 euroa

Vakiovarusteet: mm. hydrauliohjaus, Yamaha-monitoimimittarit (2 kpl), tuulilasinyppyyhin, avattavat runkoikkunat (4 kpl), polttoainesuodatin, mattosarja, pilssipumppu (man. ja sähkö.), 2-akkujärjestelmä, tiikkinen etukansi, liesi, jääkaappi, vesijärjestelmä, vesi-wc + septitankki, 12 voltin ulostulo, trimmitasot

Lisävarusteet: mm. tiikki sisälle 850 e, tiikki takakannelle 680 e (DS 1 100 e), avotilan patjat 370 e, verhot 490 e, tiikkinen pöytälevy 160 e, pöydän jalka 395 e, kaappi pentteriin 690 e, peräkuomu 880 e, kuljetuspeite 510 e, kölirauta 130 e, talvisuojat 790 e

Valmistuttaja: Konekesko Marine, puh. 010 53 034,

www.konekesko-marine.fi

Myynti: Yamarin-jälleenmyyjät maan eri puolilla www.konekesko-marine.fi



Mittaustulokset

Yamarin 68 Cabin

rpm	kn	l/h	l/mpk	dB(A)
500	2,3	1,4	0,60	59
1000	4,1	2,7	0,65	61
1500	5,9	4,6	0,77	62
2000	7,0	7,5	1,07	65
2500	8,1	12,2	1,50	71
3000	14,2	15,9	1,11	75
3500	20,4	20,5	1,00	80
4000	24,4	26,1	1,06	80
4500	28,3	32,2	1,13	80
5000	32,5	41,5	1,27	80
5500	36,9	53,4	1,44	84

Kahden hengen kuorma + mittauslaitteet, yhteensä noin 230 kg



1 | Isot ikkunat ja kattoluukku tekevät hytistä avaran. Etuikkunoiden kulmapalkit ovat isot, mutta muuten näkyvyys ulos on kelvallinen. Seisten ajaessa oikea olkapää osuu helposti kattoluukun reunaan, jos kuski ei siirry vasempaan ratin keskiliinjalta.

2 | Ohjaamo on erinomainen ja iso, kosketusnäyttöinen karttaplotteri luksusta. Kaukohallintalaitteen takana näkyy kytkin, josta valitaan, ohjataan venettä sisältä vai ulkoa.

3 | Yksi veneen parhaista puolista on iso kattoluukku.

4 | Pentteri on navigaattorin pöydän alla.

5 | Kuskillä ja navigaattorilla on parhaat matkustuspaikat. Muut katselevat perän sivupenkeillä toisiaan.

6 | Perän liukuovi on kaksiosainen. Oikealla on ulko-ohjauspiste, joka on suosittu erityisesti Norjaan myytävissä veneissä.

7 | Cabinin vessan käyttö vaatii hieman uskallusta, jos veneeseen ei ole asennettu verhoja.

8 | Sivukannet ovat kapeat, mutta niillä liikkuminen on jopa yllättävän vaivatonta.