

TEKSTI JAN SJÖLUND | KUVAT KUSTI KAIRIKKO

Glastron GT 249 tuo neljän makuupaikan jenkkiuisein saataville 50 000 euron hintaluokkaan.

Glastron GT 249

Matkamalli retkiveneen hinnalla

Heikko dollari on tuonut viime vuosina markkinoillemme uusia tai uusvanhoja jenkkiuisein. Pitkät perinteet omaava Glastron on yksi jälkimmäisistä.

Toissa vuonna 50-vuotistaivaltaan juhlistanut Glastron on valmistanut vuosien varrella yli 500 000 venettä, joten mistään "pikkumerkistä" ei ole kysymys. Suomessa merkki on viimeksi ollut edustettuna 1980- ja 90-lukujen taitteessa. Lähes 20 vuoteen venyneen hiljaiselon jälkeen merkin maahantuonti käynnistyi toden teolla jälleen viime vuonna.

Tekstissä aikoinaan perustettu Glastron siirtyi vuonna 1987

Genmar-konsernin omistukseen. Kyseiseen konserniin kuuluu tusinan verran eri venemerkkejä, joista suomalaisille tutuimpia lie nevät Glastronin lisäksi Wellcraft, Four Winns ja Carver. Nykyisin Glastronit valmistetaan Minnesotassa, jossa saman tehtaan linjalta valmistuu myös emokonsernin Larson-venettä.

Genmarin brändivalikoimassa Glastronille on pedattuna hinnaltaan kilpailukykyisen, "paljonvastinetta-rahalle merkin" rooli.

Mallisto kattaa kokoluokat 17–27 jalkaa (noin 5–8 metriä), ja koostuu lähinnä avokeulaista bowridereista, keulakajuutallista daycruisereista ja neljän hengen yöpymistilat ja enemmän matkavenukavuuksia sisältävistä cruisereista. Nyt koeajossa oleva GT 249 asettuu kaikkiaan yli 20 venemallista koostuvan Glastron-laivueen yläpäähän, ollen kuitenkin cruiser-malliston pienin jäsen.

Se, mitä mallivuoden 2008 uu-

tuuksiin kuuluvaan GT 249:iin on mukaan pakattu, ei tosin paljon pienempään tilaan mahtuisikaan. Sisätilat käsittävät keulan vuoteeksi muunnettava V-sohvan, penterin, erillisen wc-tilan ja avotilan alle poikittain jäävän kahden hengen makuutilan. Avotila muodostaa ohjaamoinen ja muuntelumahdollisuuksineen pääasiallisen matkustus- ja oleskelutilan. Siis melkoisesti tavaraa 7,3 metriä pitkään ja 2,6 metriä leveään veneeseen.

Kuin loppusilauksena GT 249 on jenkkiuisein varustettu tehokkaalla V8-sisäperämootorilla ja koristeltu ulkoisesti koreaksi. Silti hintalappuun on kirjailtu psykologisesti juuri 50 000 euron alle painuva alkaen hinta.

Kajuuttaan

Moni kakku päältä kaunis -sanotaan, mutta mitenkä käytännössä? Tilojen osalta kokemukset Glastronista vaikuttavat hyviltä. Ylimääräistä väljyyttä ei missään tiloissa kuitenkaan ole. Useamman kuin yhden henkilön kerrallaan liikkuminen kajuutassa tuo vastaan väistötilanteita, mutta veneen kokoluokka huomioiden se on ymmärrettävää.

Keulan V-sohvalle istuttaa mukavasti neljä-viisi henkeä, mutta ovaalin muotoinen muovipöytä tuottaa pienen pettymyksen. Penterin muodostaa kompaktin, mutta toimivan kokonaisuuden liedien ja pesualtaan suojakansineen, tosin mikäli molemmat ovat käytössä työtaasot jäävät olemattomiksi. Kerrassaan erikoinen ratkaisu on ollut sijoittaa radio/cd-soitin osaksi penteriä.

Varsinaiset penterivarusteet eivät kuulu vakiovarustukseen, vaan 4 000 euron arvoiseen lisävarustepakettiin. Mikroaaltouunin, jääkaapin ja sprii- tai sähkökäyttöisen liedin lisäksi pakettiin kuuluvat lämminvesivaraaja ja maasähköjärjestelmä.

Penteriä vastapäästä on asiansa hyvin avava vessa. Vakioversion

kemiallinen wc oli testiyksilössä korvattu manuaalisella vesivesan ja septitankin yhdistelmällä, joka on saatavilla kohtuulliseen 550 euron hintaan. Lisähienuutena vessan voi varustaa vielä sähkötoimisella "nappihuutellulla". GT 249:n vessa toimii myös suihkutilana, sillä varustukseen kuuluu lattiakaivo ja käsisuihku. Suurempaa roiskimishalua tosin rajoittaa sivu- ja takaseinien viinyliverhoilu.

Penterin ja vessan edustalla kajuutan seisomakorkeus on suurimmillaan reilut 180 senttiä. Seisomakorkeutta on siis riittävästi sujuvaan liikehdintään ja esimerkiksi pukeutumiseen. Tästä "eteisestä" johtaa kulkuaukko keskiveneen makuutilaan, jonka parivuoteen mitat riittävät kahdelle keskenään toimeentulevalle aikuisellekin. Korkeuttakin "kajuutassa" on sen verran, että kylkeä pystyy kääntämään isompikin yöpyä.

Ryömintä-kokoa oleva makuutilan oviaukko on kaksipiipuin juttu. Täysikasvuisille hankalan kulun vastapainona makuutilasta muodostuu melko yksityinen soppi, johon voi kuvitella esimerkiksi lasten vetäytävän nukkumaan vaikka veneessä muuten vielä valvottaisiin.



Penterin on juuri sen kokoinen kuin veneeseen järkevästi mahtuu. Jääkaappi, mikrouuni ja puukannen alla oleva kaksileikkinen liesi kuuluvat lisävarustepakettiin. Radio on eksynyt erikoisesti penterin puolelle vaikka asiallisen sähkötaulun kupeessa olisi ollut sille varsin luonteva paikka.

Pidempää matkakäyttöä ajatellen suurimmaksi huolenaiheeksi nousee säilytystilojen rajallisuus. Penterin laastikotosten lisäksi käytettävissä on kaksi kaappia ja keulan sohvalla olevat tilat.

Sisätilojen ilmanvaihdosta huolehtivat neljä avattavaa runkoikkunaa sekä kansiluukku. Luonnonvaloa kajuuttaan niistä tulee rajallisesti, mutta kaksi

kattovaloa tuovat kajuuttaan valoa. Pari keulasohvan yhteyteen sijoitettua lukulamppua ei tosin kokonaisuuden kannalta olisi pahitteeksi.

Ulkotilat

GT 249:n avotila on järjestelyiltään varsin selkeä. Paapuurin laita hallitsee iso sohvakokoonaisuus. Keskellä sohvaa oleva selkänoja jakaa sen edempänä olevaan L-kirjaimen muotoiseen osaan ja kasvat perään päin istutamaan "takapenkkiin".

Sohvalle asettuu mukavan väljästi neljä henkeä, takapenkillä kaksi ja L-sohvalle niin ikään kaksi. Tiukan paikan tullen L-sohvalle istuttaa vielä kolmannen ja ehkä neljännenkin, mutta tällöin ollaan jo jalat polvia myöten ristissä. Istumamukavuus on asiallisen selkänojajoppausten myötä kohdallaan, mutta L-sohvalle istuvat kaipailisivat kovemmassa kelissä luontevaa kiinnipitokahvoja. Nyt käsi hakee otetta lähinnä heppoisasti kiinnitetyistä kuomukaarista tai tuulilasinkehysistä.

Muunneltavuuden nimissä selkää selkää vasten istuttava soh-



Glastronin kajuutassa on kokoluokassaan kelpo tilat. Keulasohvan mahtuu kohtuullisen mukavasti neljä-viisi henkilöä. Muovipöytä on vääriin paikkaan eksyneen oloinen.

vakokonaisuus on levitettävissä yksinkertaisella toimenpiteellä aurinkotasoksi tai varavuoteeksi. Pöytää avotilan varustukseen ei kuulu, joten "al fresco -ruokailu" jäävät lähinnä mansikoiden mutustelun tasolle. Maahantuojia tosin tarjoaa lisävarusteena mahdollisuutta lisätä asennuskuppi kajuutan pöydälle ohjaamon ja L-sohvan väliin. Tällöin pöytä kuitenkin tukkii avotilan kajuut-taan johtavan kulkuväylän varsin tehokkaasti.

Muutoin liikkuminen avotilas-sa on varsin sujuvaa. L-sohvan ja kipparin istuimen väliin jää pieniainen pullonkaula, mutta avotilan peräosassa on mukavasti tarpeellista väljyyttä esimerkiksi kiinnitystoimenpiteiden valmisteluun. Turkki on kauttaaltaan yhdessä tasossa ja korkeat laidat sekä uimatasolle johtava portti tekevät avotilasta varsin lapsiystävällisen ja turvallisen tuntuisen.

Selkein ongelma ulkotiloissa-kin on säilytystilojen rajallisuus. Veneen peräpäässä on suurehko, avotilan puolelle avautuva lokeri, johon sopivasti ahtamalla oli saatu mahdutettua tisteineen köydet, ankkuri ja neljä pientä lepuutinta. Pikkutavaraille ei avotilasta tai ohjaamosta tiloja

löydy, sen enempiä kuin erillisiä köysibokseja uimatasolta tai keulakannella.

Ongelmallinen keulakansi

GT 249 on suunniteltu niin kutsuttu läpikuljettavaksi, vaikka veneen laidoilla onkin kapeat sivukannet. Keskellä sivukansia kulkevat kaiteet torpedoivat kuitenkin niiden käyttökelpoisuuden.

Avautuvan tuulilasin keskiosan "läpi" toteutettu kulku-mahdollisuus keulakannelle on nykyisin suosiossa oleva ominaisuus, joka hyvin toteutettuna on todettu myös erinomaisen käyttökelpoiseksi. Glastronin toteutus jää kuitenkin kauaksi parhaista. Avotilasta keulakannelle johtavat askelmat GT 249:stä puuttuvat, joten ensi askel avotilan turkulta otetaan paapuuriin sovelletta, josta sitten hakeudutaan keskeemmälle venettä aukeavan tuulilasin keskiosan kohdalle.

Kun lakipisteeseen kajuutan katolle on päästy, on edessä varsin jyrkästi alas kohti keulaa viettävä keulakansi. Onneksi karhennus on jalan alla varsin pitävän tuntuista sorttia. Kun keulakannelle on kerran päässyt, on sieltä



Keulakannelle kivetään paapuuriin sohvan kautta ja kajuutan oviaukkoa varoen. Onnistuneimpiakin toteutuksia löytyy runsaasti, myös muista Glastronin malleista.

lähies mahdollista päästä edelleen rantautumispäik- tai peräparkkimahdollisuuksien mukaan. Kylkiparkkitilanteissakin veneeseen nousu onnistuu varsin kien matalilta laiturilta lähinnä vain veneen peräosasta, joten jos GT 249:n parkkeeraa esimerkiksi keula edellä aisa paikalle, on hyvä varmistua siitä, että aisa kantaa kulkijan painon lähes koko veneen mitalta.

Ratkaisuksi voisi tarjota lain hinnan keulakaiteen avaamista tai

sitten valikoida rantautumispäikat kylki- tai peräparkkimahdollisuuksien mukaan. Kylkiparkkitilanteissakin veneeseen nousu onnistuu varsin kien matalilta laiturilta lähinnä vain veneen peräosasta, joten jos GT 249:n parkkeeraa esimerkiksi keula edellä aisa paikalle, on hyvä varmistua siitä, että aisa kantaa kulkijan painon lähes koko veneen mitalta.

Hyvää ja huonoa

Kipparin paikalle ohjaamoon asettaessa huomio kiinnittyy ensimmäiseksi jenkittyyn mukaisesti koristeelliseen, runsaaseen muoviin jalopuu-jäljelmä on jo aikoa sitten mennyt pois muodista Euroopassa, mutta Atlantin toisella puolella se tuntuu vielä kuuluvan asiaan.

Ajoasennosta muodostuu tilit-tiratin ja penkin korkeus- ja etäisyyssäätöjen ansiosta useimmille mieleinen. Itse penkki on suhteellisen mukava ja tukeva, joskin takapuoli asettuu selvästi haavoittavaan "kuoppaan" istuimen etureunan jäädessä ylempään. Samainen etureuna on myös nos-



Umpinainen ja keulaa ulommas työntyvä kaide pitää huolen siitä, että keulan kautta veneeseen kulku on erittäin haasteellista. Knaapeja on lukumääräisesti runsaasti (7 kpl), mutta ne ovat perinteiseen jenkittyyn pienikokoisia.

tettavissa istuimien päälle niin kutsuttuun offshore-asentoon. Tällöin kuitenkin penkin säätövipu törröttää ikävästi esillä, mistä varsinkin seisten ajon jälkeen on muistona mustelma pohkeessa.

Kaukohaallintalaitte on sujuvasti käsillä, mutta testiysilön kaasukahvan peukalolla operoitava moottoririmmikytin oli tuntumaltaan ikävän epämääräinen. Navigointielektronikalle ja kartalle löytyy tilaa kojelaudan päältä. Nykityyliin mukaista uppoasennuspaikkaa ei ole.

Näkyvyys ohjaamosta ulos on mainio, vaikka tuulilasin alla olevat laajat, vaaleat pinnat aika ajoin tuulilasiin heijastelevatkin. Itse tuulilasi on varsin matala, mutta syvän avotilan ansiosta ajoviima pysyy kohtuullisuuden rajoissa. Pieni hiuskasvustoa pyörittävä efekti GT 249:n tyyllisissä veneissä toki kuuluu asiaan, koppiveneet ovat sitten asia erikseen.

Ajoimaan sijaan varsinakin takapenkillä matkustavat noteeraavat tietyissä olosuhteissa avotilaan pyörittelevän vesisumun, joka on harvinaisempi ilmiö avo-ohjaamoveneissä.

Matkustamukavuuden kannalta myös melutason merkittävä seikka. Runkoaamen osalta Glastronille on helppo myöntää

hyvä arvosana. Päällimmäiseksi nouseekin moottorista ja voimansiirrosta aiheutuva melu. V8:n murinaa vielä kuuntelee, mutta siihen liittyvä, ilmeisesti vetolaitteesta normaalia kuuluvammin avotilaan kantautuva mekaaninen melu käy matkanopeuksilla pidemmän päälle rasittavaksi. Oman lisänsä äänimaailmaan tuo pentterin lieden ja pesualtaan aallokossa paukahtelevat kannet, jotka tosin ovat helposti jälkikäteenkin kumitiivisteellä eliminotavissa.

Luontevat ajo-ominaisuudet

Keväsen testipäivän keli ei ollut Glastronille kovin haasteellinen, sillä etelän-lounaan puoleinen tuuli puhalteli maltillisesti noin 4-5 metriä sekunnissa. Sipoonlelle kehittynyt noin 30 senttinen aallokko ei GT 249:ä juurikaan hetkautanut.

Vasta-aallokko tasoittui Glastronin alle kaikkein mukavimmin. Myönteisessä kulkuun tuli mukaan lievä nökkimistä, sivuttaisessa puolestaan korkea runko pyrki nojaamaan tuuleen, joten trimmitasojen ruksaamista lisävarustelusta voi suositella. Kuorman ja matkustajien asettumisen GT 249 noteeraa sivu-

suunnassa selkeästi, mikä osaltaan myös puoltaa trimmitasojen hankintaa.

Kaarroksiin GT 249 taittuu kiitettävän näisti. Kallistelu on odotettua pienempää ja rungon pito hyvä. Edes tuulta vastaan kaartaminen ei aiheita mainittavaa pauketta palteisiin.

Testiysilön konehuoneessa huhki Suomen moottorivalikoiden perusversio, 270-hevosvoimainen Volvo Pentan 5-litrainen bensa-V8 yhdistettynä yksipotkuriseen SX-vetolaitteeseen. Moottori osoittautui voimavaroiltaan GT 249:iin täysin riittäväksi, tosin vielä enemmän siitä saatettiin irti pidoltaan ja taloudellisuudeltaan SX-vetolaitetta selkeästi paremmalla tuplapotkurisella DPS-vetolaitteella.

Koska yhdistelmällä ajettiin koeajon yhteydessä sen ensimmäiset metrit, ei sisäanjaoja vailla olevaa konetta haluttu tällä kertaa kiusata suorituskyky mittauksilla. Lyhyt spurtti täydellä kaasulla veneelle kuitenkin tehtiin, jolloin todettiin huippunopeuden nousevan kolmen hengen, perusveneilyvarusteiden ja noin 150 litran bensakuorman kera yli 35 solmuun.

Plaanissa vene pysyy moottorin kiertäessä karvan yli 3 000 r/min, jolloin vauhtia on reilut 20 solmua. Taloudellisimman mat-



Menemätön paikka. Sivukanta olisi juuri ja juuri kengän leveyden verran, mutta avotilasta ei vain pysty sivukansille nousemaan. Jostain syystä ne veneessä kuitenkin ovat.



Avotila on toteutuksena onnistunut sekoitus istumapaikkoja ja vapaata lattiapinta-alaa. Perusasussaan oikeastaan vain pöytä puuttuu. Sohva levittyy aurinkotasoksi helpolla mekanismilla.



Kevyessä kelissä tehdyn koeajon perusteella Glastronin ajo-ominaisuuksista ei ole juurikaan mitoitavaa.

kanopeuden voi olettaa osuvan juuri 20–25 solmun paikkeille moottorin kiertäessä 3 000–3 500 r/min. Liukunopeusalueen soisi mieluusti ulottuvan myös hyvän matkaa alle 20 solmun nopeuksille, mutta GT 249:n kohdalla tämä jää haaveeksi, sillä vene tippuu varsin määrätietoisesti plaanista, kun vauhtia ryhtyy hiljentämään.

Kiihtyvyys todettiin testikojeella täysin tyydyttäväksi, joskin jo kahden hengen lisäksi miehistössä noteerasi veneen kiihtyvyydessä selkeästi. Tässäkin päätyminen DPS-vetolaitteeseen toisi epäilemättä muutoksen parempaan.

Käsiteltävyyden osalta GT 249 ei tarjoa yllätyksiä. Uppoumano-



Konehuoneessa on hyvin tilaa huoltotoimille ja lisävarusteille, kuten etuvasenmalla näkyvälle lämmönsäätölle.

peuksilla esiintyy pienenä kiertelua monen muun liukuva-runkoisien veneen tavoin. Ohjaus on tehostettu varsin kevyeksi, joten rattia pyörittelee satamaloissa vaivatta.

Tuuliolosuhteet on Glastronilla rantaautuessa hyvä ottaa huomioon, sillä tuuli tarttuu hanakasti veneen kylkiin ja vie keulan nopeasti mennessään. Keulan kääntäminen vastatuuleen vaatii paitsi tilaa, myös reilua kaasunkäyttöä.

Varusteet ja vaikutelmat

Kuten alussa todettiin, toimii GT 249:n hinta yhtenä mielenkiinnon herättäjänä. 50 000 euroa on tänä päivänä hintaluokkaa, johon asettuu muun muassa noin seitsemän metriset daycruiserit. Neljän hengen makuutilat tarjoavia "matkavenemalleja" ei tässä hintaluokassa liiemmin ole tarjolla.

Glastronin vakiovarustelu-alueen voi katsoa olevan perustasoa. Vaikka kyseessä ei varsinaisesti voi sanoa olevan varustelultaan erityisen karsittu malli, ei myöskään voi väittää vaikutelmalta, että hintaa on "säädetty" alaspäin jättämällä osa oleellisista varusteista lisävarustelistalle.

Tehdaslisävarustelista koeajon jälkeen silmäläisellä edellä viitattujen oleellisten ruksien summaksi muodostuu nopeasti reilut 8 000 euroa. Tämä sisältäisi

kuomupaketin, satamapeitteen, pentteripaketin, trimmitasot, vesi-wc:n ja septitankin, uimataso suihkun, avotilan näppärän nepparimattosarjan, tuulilasinpyyhkimen ja DPS-vetolaitteen SX-perän sijaan. Tehdasvarustelun lisäksi rahareikiä on luon-

nollisesti vielä muitakin alkaen veneilyvarusteista ja navigointi-elektroniikasta päättyen vaikkapa lämmittimeen.

Kun luodaan silmäys GT 249:n suoriin kilpailijoihin, nousee päälimmäiseksi kilpailevan Brunswick-konsernin Bayliner

TEKNISET TIEDOT

Merkki	Glastron
Malli	GT 249
Valmistaja	Glastron Boats, USA
Valmistusmateriaali	Lujitemuovi
Hinta vakiovarust.	49 688 €
Hinta koeajovarust.	58 562 €
Kokonaispituus	7,31 m
Leveys	2,59 m
Syväys	0,89 m
Paino	2 013 kg
Pohjan V-kulma	200
Kantavuus	8 henkeä
CE-luokitus	C
Pa-säiliön tilavuus	212 l
Vesisäiliön tilavuus	68 l
Makuupaikkoja	4 kpl
Tehosuositus	220–320 hv
Moottorityyppi	Sisäperämoottori, bensa tai diesel
Moottorivaihtoehdot ja hinnat	Bensa: MerCruiser tai Volvo Penta 220–320 hv, 49 688–55 961 € Diesel: Volvo Penta 225 tai 260 hv, 64 312–69 092 €
Koeajomoottori	270 hv Volvo Penta 5,0 GXI SX, bensa

VARUSTEET	
Vakiovarusteet mm.	Automaattinen pissipumppu, radio/cd-soitin ja 4 kaiutinta, kajuutan valaistus, bimini-katos, kansi-luukku, kaksiakkujärjestelmä, kemiallinen wc, painevesijärjestelmä, vesihiihtokoukku, uimapor-taat, tilitratti, 4 avattavaa runkoikkunaa, pesu-altaat wc:ssä ja pentterissä
Koeajoveneen lisävarusteet	Satamapeite 585 €, Camper Canvas -kuomupaketti 1 469 €, pentteripaketti (jääkaappi, mikroaaltouuni, sprii/sähköliesi, lämminvesivaraaja, 230 V maasähkölaitteet) 3 981 €, trimmitasot 598 €, vesi wc ja septitankki 552 €, tuulilasinpyyhkin 193 €, kauko-ohjattu hakuvalo ja kompassi 339 €, XL-varustepaketti (käyttötuntimittari ja kaikuluotain, RST-mukitelineet ja -kylkilistat, kromatut kaiutinsuojat, stereoiden säätimet myös ohjaamossa ja avotilan mattosarja) 1 157 €
Muut tehdas-lisävarusteet	Bimini Canvas -kuomupaketti (sivu- ja peräseinät bimini-katoksen) 818 €, sähköinen ankkurivinssi keulaan 1 974 €, sähkö wc 970 €, murskaumpumppu septitankkiin 798 €, stereon säätimet ohjaamoon 209 €, uimataso suihku 113 €, avotilan mattosarja 299 €, ilmastointi- ja lämmityslaitte 3 257 €, käyttötuntimittari ja kaikuluotain 332 €, avotilan pöytä 400 €
YHTEYSTIEDOT	
Valmistaja	www.glastron.com
Maahantuoja ja myyjä	Etuvene/Leisure Tech Finland Oy, Vantaa Puh. 050 912 6543, myynti@leisuretechfinland.fi www.etuvene.fi

245 Cruiser. Veneiden mitat ovat hyvin lähellä toisiaan, kuten on myös merkien perusfilosofia tarjota paljon vastinetta rahalle ja sitä myötä niin kutsuttu brändi-imago.

Vastaavalla moottorilla varustettuna Beikku on hinnoiteltu 63 000 euroon, mutta Beikon lähtöhinta pitää suurimmalta osaltaan sisällään myös sen, mitä Glastroniin joutuu valitsemaan lisävarustelistalta. Mutta varustelu huomioidenkin etua Glastronin hyväksi kertyy.

GT 249:n laatuvaikutelma on hieman kaksijakoinen. Runko ja muut kiinteät rakenteet tuntuvat erinomaisen tukevilta ja lujitemuovityö vaikuttaa silmämääräisesti arvioitua varsin laadukkaalta.

Samoin konehuoneen viimeistely ja asennukset herättävät luottamusta, ja koneen ympärillä on ruhtinaallisesti huoltotilaa. Sisustuksessa kalusteet ja ver-



Alhaalle runkon tehty teipaus, kapeahko kylkiraita ja matala tuulilasi häivyttävät GT 249:n olemuksessa olevaa korkeutta ja pulleutta, minkä kuvakulma tässä paljastaa.

hoitot ovat kohdallaan, vaikkei varsinaisesti silmiä hivelevästä viimeistelystä voidakaan puhua. Realistinen, arkikäyttöön ajateltava viimeistelyn taso Glastronin kuitenkin täyttyy kirkkaasti.

Kaksijakaisuutta laatuvaikutel-massa aiheuttaa lähinnä muutamia yksityiskohdat ja suunnittelukukat. Muutama muovihela ja esimerkiksi kajuutan oviaukon sulkeva taiteovi ja -luukkukoko-

naisuus niitä auki pitävine naru- ja nepparivirityksineen ei herätä varauksetonta luottamusta. Samoin hontelon tuntuisen tuulilasin kehysten ja siihen kiinnittyvien kuomukaarien yhdistelmä jätti epävarman vaikutelman.

Suunnittelun osalta jää ihmeteltävää, miksi GT 249:n kohdalla keulakannelle kulun toteutus on jätetty puolitehen. Ohjaamon viereen tai kajuutan oveen

muotoillut portaat on "keksitty" moneen veneeseen, joukossa myös Glastroneita. Yhtä hyvin voidaan kysyä miksi veneessä on sivukannet joiden käyttö on kuitenkin käytännössä estetty kai-teella?

Joka tapauksessa Glastronista saa kelpo kumppanin, kunhan oppii elämään veneen muutaman virheen kanssa tai sulkee niiltä silmänsä. Nykyisillä markkinoilla GT 249 tarjoaa paljon venettä hintaansa nähden, mikä ei ole aivan vähäpätöinen ominaisuus.

Glastron GT 249 on selkeästi yhteen käyttötarkoitukseen suunniteltu ja soveltuva vene. Vahvimmillaan se on esimerkiksi nelihenkisen perheen käytössä, kun vesille lähdetään lähinnä ke-leiltään kauniiksi luvatus kesäviikonlopun rentouttavaan viettoon. Yhtälailla kynnyks on matalalla lähtä Glastronilla päiväretkelle tai laajentaa viikonlopun kruisailua lomaviikon mittaiseksi. □

www.buster.fi



LAAJENNA REVIIRIÄSI. HUOLETTOMASTI.

Markkinajohtaja Buster tarjoaa vakaita veneilyelämyksiä vaihtuvuun olosuhteisiin. Malliston muuntautuvat uutuudet ovat kesyyttämätön Buster XXL ja kaikenkattava Buster XXL AWC.

Paikkakuntien parhaat venekauppaat:

Hamina 1 Puh. (03) 730 0700
Helsinki Tebo (09) 939 300
Hämeenlinna Konekustaja (03) 612 0676
Imatra Vesivälikone (03) 472 4222
Ivalo Vantaa Center (020) 228 9899
Joensuu Motor Nautanen (010) 425 8556
Jyväskylä Ivar (043) 46 6553
Kajaani Aul (08) 310 0011
Kemi Sane Wäinö (015) 420 6000
Kouvola Mäkelä (09) 281 9300
Kuopio Vantaa Center (017) 364 6111

Lahti Motomarine (03) 881 0400
Lahti KoneVeneSani (03) 782 2477
Lappeenranta UK Koskimies (05) 612 9022
Lappi Rosenbäck Butik (06) 228 8421
Mänttä-Hämeenlinna Kaimers (018) 120 12
Mikkeli Rantakone (015) 211 767
Oulu Kermoties (09) 844 044
Pietarsaari Wilho Mann (08) 281 6000
Pori Venepon (02) 631 6136
Porvoo TG Mann (019) 549 655
Rauhe Kermoties (09) 844 044
Rovaniemi Wilho Mann (09) 275 6655
Salo Salomarine (02) 7777 037
Savonlinna Rantakone (015) 273 365
Tampere Merimäen Oy (03) 261 1980
Tampere Venevarasto Oy
Touhuti (010) 548 2900
Tornio Tatu Tervio (020) 285 0840
Turku Motorvarat (02) 274 8000
Turku VeneVara Vihreä (02) 275 6622
Vaasa Wilho Mann (08) 281 6000
Valkeakoski Venevarasto (010) 384 4196
Vantaa Vantaa Center (09) 276 6555
Varkaus H S Pihlén (020) 763 1060

Vittasaari Uirela Vesa (014) 571 025
Virkkala Venevarasto Lindberg (09) 342 440
Virtat Vrtan Moottorisat (03) 475 5300
Ähtäri Karkinen (043) 7501

Huoleton valinta
Buster
BY FISKARS

Moottoriveneiden merkien yksinkertainen turvallisuudessa, ajettavuudessa ja vaihtoarvossa. Paras tunnettuus ja kokonaismielikuva. (Tutkimuslaitoksen Suomessa tutkittu tutkimus 2007)