

GLASTRON GS 289
SPORT CRUISER

Kevytliikkeinen ja KÄYTÄNNÖL

On vaikea ymmärtää kohua uuden Bavaria 28 Sportin ympärillä. Täsmälleen samaan käyttötarkoitukseen tehty saman hintaluokan jenkkivene Glastron GS 289 Sport Cruiser ilmaantui markkinoille jo viime vuonna – ilman minkäänlaista kohua.

TEKSTI JA KUVAT HEIKKI JUURI-OJA
TESTIAVUSTUS SEPPO KATAJISTO



LINEN

Amerikkalainen Glastron on mielenkiintoisella tavalla poikkeava venevalmistaja. Vuonna 1956 perustettu yhtiö on uskaltautunut ottaa piirustuspöydällä riskejä luodessaan käytännöllisiä veneitä. Osa Glastronin tuotantolinjalta valmistuvista malleista näyttää ensivilkaisulla jopa hieman omituisilta, mutta toisaalta yhtiö on saanut kotimaassaan useita palkintoja hyvästä asiakastytyväisyydestä.

Glastronin tavoitteena on olla ns. low entrance -venemerkki. Suomeksi tämä tarkoittaa sitä, että kohtuullisesti hinnoitellut veneet sopivat myös veneilyharrastusta aloittaville. Kustannustehokkuuden taustalla on onnistunut sarjatuotanto, josta esimerkiksi saksalainen Bavaria on nykyään tunnettu. Suomessa vastaavaan pyrkii muun muassa kuopiolainen Bella-Veneet.

Viime vuonna myyntiin tulleen Glastronin GS 289 Sport Cruiserin pahin kilpailija onkin uusi Bavaria 28 Sport. Jos moottoriksi valitaan 320-hevosvoimainen Volvo Pentan bensakone 5,7 Gxi, Glastronin lähtöhinta on 87 740 euroa, Bavarian 92 900. Esitehinnoissa huomionarvoista on, että Bavariassa targakaari on vakiovaruste, Glastronissa ei (+7 908 e).

Veneiden hinnoittelussa on mielenkiintoinen yksityiskohta. Jos moottoriksi valitsee Volvo Pentan D4-dieselin (300 hv), nousee Bavarian lähtöhinta noin 132 000 euroon. Glastronin hinta sen sijaan pysyy noin 109 000 eurossa. 5,7 Gxi:n ja D4:n listahintojen ero on noin 22 000 euroa.

Sekä Glastronin että Bavarian käyttötarkoitus on täsmälleen sama. Ne soveltuvat hyvin matkaveneiksi; molemmissa on pentteri, vesivessa, makuutilat neljälle sekä tilava avotila.

Veneiden kotimainen verrokki on Aquador 28 DC, tosin sillä erotuksella, ettei Aquador ole low entrance -tuote. 28 DC:n reilun 146 000 euron lähtöhinnan viesti on selkeä – Aquador ei ole ainakaan mielikuvatasolla vaihtoehto Glastronille tai Bavarialle. Volvo Pentan D4:n (300 hv) kanssa Aquadorin lähtöhinta nousee yli 151 000 euron.

YLLÄTTÄVÄ PAINOERO

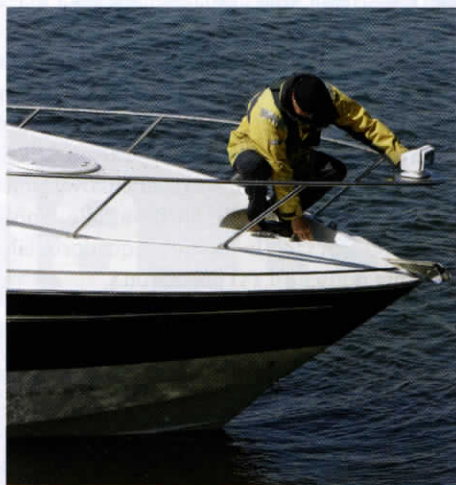
Vietimme Glastronin kanssa päivän merellä viime kesänä. Uuteen Bavariaan olemme puolestaan tutustuneet vasta maissa, helmikuussa Helsingin venemessuilla. Sisätiloiltaan ja kansiratkaisuiltaan veneissä on paljon yhteneväistä. Yksinkertaistaen Bavaria on sisätiloiltaan hieman Glastronia edistyksellisempi. Toisaalta Glastronin ratkaisut kannella ja ohjaamossa vaikuttavat onnistuneemmilta. ➔



Iso targakaari on reilun 7 000 euron arvoinen lisävaruste. Tiikkijäljittämätot voi irrottaa ja pestä

Avotilan jääkaappi ja vesipiste ovat vakiovarusteita, samoin cd-radion ja neljän kaiuttimen stereojärjestelmä. Toinen jääkaappi on pentterissä.

Perän sohvaryhmästä saa lisäosilla yhtenäisen auringonottotason.



Keulakaitteet voi avata, kertoo maahantuoja, mutta silloin hakuvalolle joutuu etsimään toisen paikan. Keulan säilytystilassa on hankala pitää köysiä, jos sinne sijoittaa sähkövinnin.



Veden varaan joutuneella voi olla suuria vaikeuksia saada uimaportaatt esiin kannen alta. Uimatasen laajennusosa (ei kuvassa) maksaa 1 475 euroa.



Ohjaamo on selkeä. Plotterille on hyvä paikka, samoin kompassille. Ratissa on korkeussäätö.

Kummankaan veneen todellisesta merikelpoisuudesta meillä ei ole tietoa. Glastron ajettiin auringonpaisteessa täysin tyynellä merellä. Omiin aaltoihin ajettuna vene vaikuttii hieman löysältä, mutta runkoäännet olivat silti hillityt. Uuden Bavarian saamme testiin tulevan kevään aikana.

Pitäisin kuitenkin jo ennakkoon itsestään selvänä, että Glastronin ja Bavarian ajettavuudessa on eroa. Väitteen taustalla on veneiden huikea painoero. Glastron painaa 2950 kiloa, kun uuden Bavarian esitepaino on peräti 4000 kiloa. Aquador 28 DC painaa hieman enemmän kuin Glastron, 3180 kiloa.

Massalla on yleensä myönteinen merkitys merikelpoisuudelle. Toisaalta painava vene vaatii konehuoneeseen enemmän hevosvoimia, jolloin myös polttoaineen kulutusluke-mat nousevat.

Kevyessä kelissä Glastron 289 on joka tapauksessa upea vene. Liukuun nousu on Volvo Pentan 5,7-litraisella Gxi -bensamoottorilla ja Duoprop-vetolaitteella sujuvaa. Ohjaus on poikkeuksellisen kevyt, mutta kuitenkin tarkka ja tunnokas. Ajolinjat pysyvät johdonmukaisina, eikä venettä saa levottomaksi, vaikka kuinka yrittäisi. On vaikea kuvitella, että yli tonnin painavampi Bavaria voisi olla merellä yhtä sulava liikehtijä – aina-kaan samalla moottorilla varustettuna.

TÄRKEÄ TARGAKAARI

Glastron 289 on yhtiön uusi lippulaiva, eli malliston suurin vene. Panostus on ollut yhtiölle merkittävä. Sen huomaa mm. poikkeavien ratkaisujen poissaolosta. Riskejä ei ole otettu. Ulkomuodoltaan vene on tyyppilinen

jenkki, mikä näkyy ennen kaikkea koristeellisten merkkikylttien runsaana sijoitteluna eri puolille venettä. Myös mukitelineitä on paljon.

Veneen koko olemuksen merkittävin yksityiskohta on lisävarusteena myytävä targakaari. Periaatteessa kaari on välttämätön vain, jos vene varustetaan tutkalla. Kaari myös helpottaa katteiden käyttöä, mutta on mielestäni ennen kaikkea ulkonäköä terävöittävä tekijä.

Veneen kuomujen läpinäkyvät pinnat ovat polykarbonaattia, joka ei juuri kestä taivuttelea, mutta jonka pitäisi pysyä kirkkaana pitkään. Ohjeiden mukaan käytettynä valmistaja antaa katteille peräti 10 vuoden takuun.

Veneessä ei ole sivukansia. Keulaan kuljetaan tukevien rappusten avustuksella keskeltä aukeavan tuulilasin kautta. Keulakannen iso aurinkopatja on noin 650 euron arvoinen lisävaruste. Aurinkoisena päivänä patja laajentaa oleellisesti käytettävissä olevaa oleskelutilaa, mutta sisätiloissa sitä voi säilyttää kätevästi vain keskikajuutan vuoteella.

Ohjaamossa varustetaso on runsas. Ratin korkeutta voi säätää. Kuskien penkki on yhdelle henkilölle tilava, kahdelle aikuiselle ahdas. Isolle plotterille on varattu keskeinen paikka. Perinteisen kompassin ystäviä ilahduttaa sen paikka suoraan kuskien näkökentässä.

KAIDE AVATTAVISSA

Amerikkalaiseen tapaan veneen keulakaide on umpinainen, joten maihinnousu keulasta on hankalaa. Tarkoitus on, että vene peruutetaan laituriin. Suomalaisen maahan-tuojan mukaan kaiteen saa auki noin →

TEKNISET TIEDOT

PITUUS	8,79 m
LEVEYS	2,77 m
PAINO	n. 2950 kg
KANTAVUUS	8 henkeä/1000 kg
CE-LUOKITUS	B (avomeri)
MOOTTORI	300–400 hv
POLTTOAINESÄILIÖ	318 litraa
HINTA	alk. 85 053 euroa

KOEJOVENEEN MOOTTORI:

Volvo Penta 5,7 Gxi (320 hv) + DP-S Duoprop

KOEJOVENEEN HINTA: 111 998 euroa

VAKIOVARUSTEET: mm. liesi, jääkaappi x2, mikroaaltouuni, kahvinkeitin, lämminvesivaraaja, painevesi, suihku, trimmitasot, cd-radio ja kaiuttimet (4 kpl), autom. pilssipumppu, Bimini top-kate kaarineen

LISÄVARUSTEET: mm. maasähköjärjestelmä (230 V) ja laturi 786 e, ilmastointi- ja lämmityslaitte (230 V) 3047 e, sähköinen ankurivinsä 1786 e, targakaari 7908 e, Canvas Camper-paketti (targalle) 4053 e, satamapeite (targalle) 1091 e, Canvas Camper-paketti 2544 e, Canvas Bimini-paketti 1188 e, satamapeite 854 e, laajennettu uimataso 1475 e, taulu-TV ja DVD-soitin 1531 e, keulakannen aurinkopatja 662 e, keulapotkuri 5635 e, dieselgeneraattori (5 kW) 13000 e, avotilan pöytä ja sohvan täytepala 516 e, uimatason tiikkijäljitelmä 850 e

VALMISTAJA: Glastron, USA,
www.glastron.com

MYNTI: Etuvene / Leisure Tech Finland Oy,
puh. 050 912 6543, www.etuvene.fi



Vessa on pelkistetty, mutta toimiva. Seisomakorkeus riittää alle 180 cm pitkille henkilöille.



Pentteri on paapuurin, WC ja siihen yhdistetty vaatekaappi styrypuurin laidalla. Keulan V-sohva noudattelee perinteistä mallia.



Pentterissä on vakiona liesi, mikroaaltouuni ja kahvinkeitin. Säilytystilaa on niukasti.

1 100 euron lisähinnalla, jolloin työ tehdään Suomessa. Lisäksi korkeaan keulaan tarvitaan jonkinlaiset rappuset, mikäli kannelta halutaan päästä laiturille ja takaisin veneeseen.

Glastronin avotila on hieman sokkeloinen, mutta todennäköisesti arkisessa käytössä toimiva. Bavaria 28:ssä ison osan avotilasta nappaa konehuoneen päälle tehty makuutaso, Glastronissa sama alue on reunustettu sohvilla.

Turkin peittää hillitty, paljaan jalan alla miellyttävän tuntuinen tiikkijäljitelämäatto, jonka saa irrotettua pesua varten. Maton alla on karhennettu valkoinen muovipinta.

Uimataso ei ole koolla pilattu. Niin kapea se ei kuitenkaan ole, etteikö peräpeilin säilytystilan käyttö sujuisi ongelmitta. Lokerolla asioidaan usein, sillä se on oikeastaan ainoa paikka lepuuttimille ja köysille. Keulakannen köysilokero on tarkoitettu lähinnä sähköisen ankkurivinnsin kettingille tai köydelle. Uimatasolle saa laajennusosan 1 475 eurolla.

Avotilan jääkaappi on Glastronissa vakiovaruste. Toinen jääkaappi on pentterissä. Muutenkin 289:n vakiovarustelista on kohtuullinen sisältäen mm. kahvinkeitin, mikroaaltouunin, liedet ja lämminvesivaraajan. Toisaalta keulapotkurin (5 635 e) ja varsinkin maasähköjärjestelmän (786 e) soisi kuuluvan vakiovarusteisiin.

PERINTEISET SISÄTILAT

Sisätiloihin valoa tulee neljän runkoikkunan ja yhden, pöydän yläpuolella olevan katto-
luukun kautta. Avattavista ikkunoista kaksi on pentterin yläpuolella ja yksi styrrpuurin laidalla olevassa vessassa. Wc on pieni, mutta toimiva. Tilassa ei ole täyttä seisomakorkeutta yli 180 cm pituisille henkilöille.

Keulan V-sohva on kaikin puolin perinteinen. Siitä saa sijattua reilun vuoteen, jossa on hyvin tilaa kahdelle aikuiselle. Toinen parivuode on avotilan vuoteen alla. Sänkyyn joutuu hieman kömpimään, mutta pääpuolelta korotettu katto estää onnistuneesti ahtaan paikan kammon syntymisen.

Puhtaasti matkaveneilyn näkökulmasta veneen suurin heikkous lienee pentteri, jossa on vain vähän säilytystilaa. Ongelma on yleinen. Liedet yläpuolelle sijoitetut mikroaaltouuni ja kahvinkeitin vievät paljon hyllytilaa, mutta jonnekin ne on sijoitettava. Ainakin mikroaaltouuni on matkaveneessä niin sanottua arjen luksusta.

KEHNO ÄÄNIERISTYS

Mittasimme Glastron 289:n huippunopeudeksi 36,2 solmua, jolloin moottorin melu kantautui ohjaamoon ikävästi 90 desibelin (A-asteikko) voimalla. Konehuoneen ää-



< Konehuone on tilava, mutta tarjolla ei ole tuplamoottorivaihtoehtoa. Esittelyveneen bensamoottorina oli Volvo Penta 5,7 Gxi, josta irtoaa 320 hevosvoimaa.

nieristystä voisi siis parantaa. Moottori kiersi täydellä kaasulla 5 400 rpm, eli yli valmistajan suosituksen (5 200).

Kierrosten pudotus 4 000:een tiputti vauhdin 25,4 solmuun, jolloin äänitaso oli kelvolliset 82 desibeliä. 30 solmun vauhdin vene saavutti noin 4 500 rpm:n kohdalla (83 dBA).

Yhdistelmän polttoaineenkulutusta emme mitanneet, eikä tietoa ollut saatavissa veneen omasta infojärjestelmästä.

Kaiken kaikkiaan uusi Glastron oli miel-

lyttävä yllätys. Veneen ajaminen oli poikkeuksellisen helppoa. Erityisiä ongelmia ei noussut esille, vaikka sellaisia varta vasten etsittiin. Uimatikkaiden saanti esiin vedestä käsin pitäisi tosin tehdä nykyistä selvästi helpommaksi.

Suurimman pettymyksen aiheutti täyden kaasun ohjaamomelu. Lisäksi huomio kiinnittyi kastuviin peräpenkkeihin. Vene imee takaa vettä avotilaan hieman tavanomaista runsaammin. ■