

Maitohapot **Fidžillä** | KUKA KORVAA TALVIVAHINGOT?

VENE

ENEMMÄN VENEILYÄ WWW.VENELEHTI.FI

11/2010 MARRASKUU 8,40 e

Suomen kuva
kartalla

SIVU 58



MOOTTORIVENEET

BAYLINER

175 GT

GLASTRON

SSV 175

BOWRIDER

SEA RAY

175 SPORT

JEANNEAU

NC 11

KEWATEC

EASY 7.1

PURJEVENEET

• **ELAN 310**

ARCONA 430

KOKEMUKSET

GARMIN

KAIKU/

TUTKA/

PLOTTERI

AMERIKAN RYTMIKONEET VERTAILUSSA

**BAYLINER, GLASTRON
JA SEA RAY**

SIVU 22

otavamedia

PIKKUJENKIT

BAYLINER 175 GT,
GLASTRON SSV 175 BOWRIDER JA
SEA RAY 175 SPORT

TEKSTI JA KUVAT
HEIKKI JUURI-OJA

TESTIRYHMÄ
SEPPO KATAJISTO
JA ESKO LINKO-
VUORI



Hämmästys oli suuri, kun kolmesta hyvin samankaltaisesta veneestä alkoi löytyä isoja eroja. Yksi veneistä oli aallokossa loistava, yksi hyvä ja yksi huomattavasti heikompi.



KOVAAÄNISESTI RENTOUTTAVAA

Sea Rayn (ylimpänä) erottaa kellertävästä rungosta ja isosta aurinkotasosta. Keskellä olevassa Glastronissa aurinkopatja on pienempi ja Baylinerissä sitä ei ole lainkaan.

Pienillä jenkkiveneillä on selkeä käyttötarkoitus. Niillä lähdetään aurinkoisina päivinä ihaillemaan ympäristöä ja ehkä harrastamaan vesiturheilua. Mukaan otetaan vähäpukaisia ystäviä ja kylmiä virvokkeita. Kuulostaa yksinkertaiselta, mutta juuri siksi erittäin rentouttavalta.

Tällaisesta veneilystä nauttivat erityisesti nuoret. Vauhdin hurmaa on tarjolla sekä veneen kyydissä että wakeboardilla tai sukilla. Välillä otetaan aurinkoa ja pulahdetaan uimatasolta viilentävään veteen. Tunnelmaa ylentää runsasbassoinen rytmimusiikki.

Ryppyotsaisesti katsottuna kovaääninen jenkkiveneily voi aiheuttaa närää. Paheksunnan taustalla saattaa olla alitajui-
nen nuoruuden kaipuu. Kun asiaa ajattelee hieman tarkemmin, saattavat juuri tämänkaltaiset päiväretket olla huviveneilyn paras antia: huoletonna, hauskaa ja virkistävää.

"HOUKUTTELEVA" HINTA

Kaikki vertailussa mukana olleet veneet täyttävät perustehtävänsä. Niiden huippunopeus on yli 30 solmua myös raskaasti kuormattuna ja tehoa on riittävästi nostamaan vesihiihtäjän pinnalle. Tilajärjestelyt ovat pelkistetyt ja kohtuullisen mukavat. Istuinpaikkoja on kuudelle.

Veneet edustavat mallistojensa pienintä päätä. Tavoitteena on ollut pitää valmistuskustannukset tiukasti kurissa, jotta myyntihinta pysyisi mahdollisimman alhaisena, eli houkuttelevana. Osa matalaa kustannusrakennetta on tarjota veneitä yhdellä peruskoneella, MerCruiserin 3,0-litraisella kaasutinversiolla (135 hv). Glastronin saa myös samantehoisella Volvo Pentalla. Moottorit ovat raakavesijäähdytteisiä.

Vertailuveneissä oli paljon samaa, mutta myös paljon eroja. Esimerkiksi Baylinerissä ei ole lainkaan auringonottoasoa moottoritalan päällä. Näin avotilasta on saatu iso.

Myös veneiden käyttäytyminen aallokkoajossa aiheutti yllätyksen. Testin ennakkoon ajatellen parhaan veneen – ainakin maineensa ja kalleimman hintansa puolesta – suorituskyky heikkeni radikaalisti sitä mukaa kuin aallonkorkeus kasvoi. Pikkujenkit on tarkoitettu järville ja joille sekä merelle saarten suojaan, mutta eivät pelkästään peililyyniin olosuhteisiin.

NOPEUS

Mittasimme veneistä polttoaineenkulutuksen kahden hengen sekä CE-kilven mukaisella täydellä kuormalla. Nopeudet todettiin gps:llä ja kiihtyvyydet tutkalla. Veneet myös punnittiin bensatankit täytettyinä.

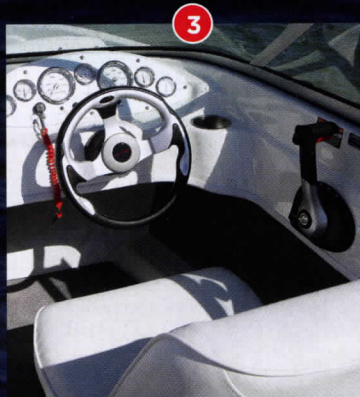
Vertailun nopein oli Bayliner sekä kah-



TEKNISET TIEDOT

	BAYLINER 175 GT	GLASTRON SSV 175 BOWRIDER	SEA RAY 175 SPORT
Pituus	5,33 m	5,21 m	5,33 m
Leveys	2,11 m	2,24 m	2,13 m
Paino	838 kg	925 kg	953 kg
Kantavuus	6 henkeä/457 kg	6 henkeä/525 kg	6 henkeä/495 kg
CE-luokitus	C (rannikko)	C (rannikko)	C (rannikko)
Moottori	135 hv bensiini	135 hv bensiini	135 hv bensiini
Polttoainesäiliö	79,5 litraa	87 litraa	79 litraa
Hinta	alk. 19 825 euroa	alk. 19 420 euroa	alk. 23 460 euroa
Vertailuvene moottori:	MerCruiser 3,0 L + Alpha 1, 135 hv	MerCruiser 3,0 L + Alpha 1, 135 hv	MerCruiser 3,0 L + Alpha 1, 135 hv
Vertailuvene hinta:	20 930 euroa	21 224 euroa	23 920 euroa
VAKIOVARUSTEET mm.:	pilssipumppu, avattava taittoistuin	pilssipumppu, vesihiihtokoukku	pilssipumppu, vesihiihtokoukku, cd-soitin + kaiuttimet (4 kpl), satamapeite
LISÄVARUSTEET mm.:	irrotettava avotilan mattosarja 240 e, bimini top -kate 640 e, satamapeite ja keulapeite yht. 525 e, stereojärjestelmä + kaiuttimet (2 kpl) 340 e, vesiurheilutorni 1 700 e	tuulilasin sivuosat 401 e, bimini top -kate 503 e, satamapeite (sis. keulapeitteen) 837 e, kuljetuspeite 323 e, XL-paketti (cd-soitin + kaiuttimet (2 kpl), keulan istuinpehmusteet) 566 e	runkografiikka 130 e, bimini top -kate 580 e, avotilan irrotettava matto 330 e, värirunko 800 e, avattava kahden istuttava penkki 300 e, vesiurheilutorni 3 340 e
Valmistaja:	Bayliner, USA, www.bayliner.com	Glastron Boats, USA, www.glastron.com	Sea Ray, USA, www.searay.com
Maahantuoja:	Brunswick Marine Finland, Espoo, puh. (09) 439 0150, www.brunswickmarine.fi		
Myynti:	Menokone Oy, Kouvola www.menokone.fi	Leisure Tech Finland / Etuvene, Tuusula, puh. 050 912 6543, www.etuvene.fi	Wihuri Oy Power Products, Helsinki, puh. 020 510 2706, www.powerproducts.wihuri.fi





1. BAYLINER 175 GT:n keulapattojen alla on säilytystilat. Mukitelineitä on sijoitettu veneeseen runsaasti.

2. Satamakuomu on kaksiosainen ja lisävaruste. Kuomuihin on säädettävät nostotolpat.

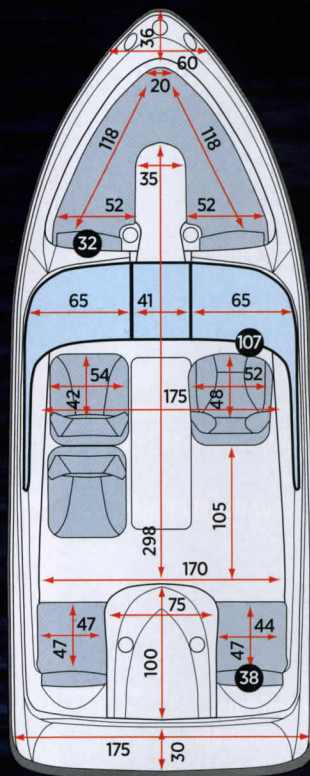
3. Ohjaamo on tyylikäs. Tuulilasissa on vihertävä sävytys.

4. Moottoritilan äänieristys ei ole hyvä. Peräpenkillä on ikävä istua täydellä kaasulla ajettaessa.

5. Laidoilla olisi hyvin tilaa hyllyille.

6. Pienen keulaknaapiin pitäisi saada mahtumaan sekä kiinnitys- että lepuuttimen köydet.

7. Irrotettava mattosarja on lisävaruste. Ruumaluukun päällä oleva matto tarvitsisi nepparin keskelle, jolloin tuulilasin alta tuleva viima ei pääsisi maton alle. Värisevä matto on yllättävän äänekäs. Kuskien penkissä on etäisyyssäättö.



den hengen (37,4 kn) että täydellä kuormalla (35,6 kn). Hitain oli Glastron (36,1/32,6 kn). Tulokset ovat osin yllätykselliset. Glastron oli vajaat 130 kiloa kevyempi kuin painavin Sea Ray, joka oli kahden hengen kuormalla lähes yhtä nopea kuin vajaat 110 kiloa kevyempi Bayliner. Keveytensä takia Glastronin olisi ainakin teoriassa pitänyt olla nopein.

Ero selittyi osin, kun laskee veneille nopeuskertoimet.

Kaavassa otetaan huomioon veneen huippunopeus, moottorin teho ja kokonaispaino. Kerroin määrittelee, kuinka hyvin veneen runko pystyy hyödyntämään käytössä olevan tehon nopeutena.

Paras kerroin oli Sea Rayllä, 3,75. Baylinerin kerroin oli 3,59 ja Glastronin heikoin, 3,43. Luvut ovat yleisesti ottaen kohtuullisia, eivät erityisen hyviä. Yksi syy kerrointen vaatimattomuuteen on siinä, että vertailun veneet olivat kokoisikseen yllättävän painavia.

Huippunopeuksien suora vertailu on Glastronin näkökulmasta hieman epärealistista, samoin niistä johdetut nopeuskertoimet. Baylinerin ja Sea Rayn moottorit ottivat täydellä kaasulla noin 4 800 kierrosta minuutissa. Glastronin kierrokset jäivät 4 600:een, joka sekin on suositellulla huippukierrosalueella.

Vetolaitteena oli kaikissa Alpha One ja potkurina nousutaan 21-tuumainen vakio-Mercury.

KULUTUS

Baylinerin ja Sea Rayn kahden hengen kuormalla ottamat kierrokset näkyivät myös veneiden täyden kaasun kulutuslukemissa. Baylinerin tuntikulutus oli 41,2, Sea Rayn 39,0 ja yli 200 kierrosta vähemmän ottaneen Glastronin 37,4 litraa.

Matkaan suhteutettuna Baylinerin kulutus nousi 1,10 litraan meripeninkulmaa kohti. Glastronin kulutus oli 1,03 litraa ja hyvästä huippunopeudesta hyötynneen Sea Rayn 1,04 litraa/mpk.

Erot olivat selkeät vain täyden kaasun

mittauksissa. Muilla kierrosalueilla matkakulutukset poikkesivat toisistaan vain joitakin desilitran kymmenyksiiä. Veneiden normaalin ajon kulutus

oli laajalla kierrosalueella noin 0,8 l/mpk.

Raskaasti kuormattuna Baylinerin moottori kiersi 4 600 rpm, jolloin kulutus oli 1,17 l/mpk. Glastronin kierrokset tippuivat 4 350:een (1,18 l/mpk) ja Sea Rayn 4 450:een (1,15 l/mpk).

Kun kaasua hieman vähensi, laskivat raskaan lastin meripeninkulmakohdaiset kulutukset yleisesti 0,9–1,0 litraan.

Pienen polttoainesäiliön takia pikkujenkeihin pitää muistaa ottaa aina varakanisteri mukaan. Jo vajaan parin tunnin vauhdikkaan seka-ajon jälkeen tankissa on jäljellä niin vähän reserviä, että huoltoaseman on oltava lähellä. Erittäin maltillisella ajotyyllillä (ei lainkaan lajitteypille ominaista) toimintasäde voi parhaimmillaan olla yli 80 meripeninkulmaa noin neljän tunnin matkan jälkeen. Luvut on laskettu kahden hengen kuormalla.

ÄÄNET

Veneistä selvästi koväänisin oli Bayliner sekä korvakuulolta että äänenpaineeseen pohjautuvan desibelimittarin (A-asteikko) mukaan. Moottorin äänieristys ei ole häppöinen ja melutaso nousee lähelle 90 desibeliä jo peruskaasulla. Ohjaamon huippumelu oli 95 desibeliä, joka vastaa uudehkon ruohonleikkurin melua aivan korvan vieressä. Vaarallisen melun virallinen raja on 85 desibeliä.

Glastronissa ja Sea Rayssä peräpäin pehmustetut selkänojat ja konetilan kannen päällä oleva patja vähentävät melua, mutta niissäkin täyden kaasun lukemat ovat liian kovia, Glastronissa 95 ja Sea Rayssa 93 desibeliä.

Sea Rayn 4 000 rpm:n desibelilukema 83 on maltillinen. Samalla kaasun määrällä Baylinerissä on jo 91:n ja Glastronissa 87 desibelin meteli.

Veneiden lisävarustelitalle pitäisi saada mahdollisuus ylimääräiseen äänieristykseen. Jos se ei maksaisi muutamaa sataa euroa enempiä, uskoisin jokaisen ostajan olemaan valmis sijoittamaan ilomieliin rahat kuulonsa suojelemiseen.

Heikko moottorin äänieristys aiheuttaa myös sen, että musiikkia pitää kuunnella ajon aikana todella kovaa. Vertailuveneiden ste-

MITTAUSTULOKSET

NOPEUS, KN, KAHDEN HENGEN KUORMA

rpm	BAYLINER	GLASTRON	SEARAY
Tyhjäkäynti	2,5 (800)	3,2 (800)	3,0 (850)
1000	3,5	4,1	3,5
1500	5,3	5,5	5,3
2000	6,8	7,3	6,8
2500	15,4	15,4	9,6
3000	21,3	21,3	21,1
3500	25,8	25,5	25,4
4000	30,8	31,1	30,4
4500	34,8	-	34,9
Täysi kaasu	37,4 (4820)	36,1 (4600)	37,3 (4860)

NOPEUS, KN, TÄYSI KUORMA

rpm	BAYLINER	GLASTRON	SEA RAY
Tyhjäkäynti	2,1 (800)	2,7 (700)	3,2 (900)
1000	3,6	4,1	3,9
1500	5,3	5,8	5,5
2000	6,8	7,0	6,7
2500	7,6	12,8	8,1
3000	19,8	19,8	18,3
3500	24,4	24,3	24,4
4000	29,8	29,3	29,6
Täysi kaasu	35,6 (4600)	32,6 (4350)	34,4 (4450)

MELU, DB(A), KAHDEN HENGEN KUORMA

rpm	BAYLINER	GLASTRON	SEA RAY
Tyhjäkäynti	65 (800)	62 (800)	64 (850)
1000	67	67	66
1500	70	69	70
2000	76	75	75
2500	80	79	81
3000	80	81	81
3500	88	83	82
4000	91	87	83
4500	94	-	88
Täysi kaasu	95 (4820)	95 (4600)	93 (4860)

MELU, DB(A), TÄYSI KUORMA

rpm	BAYLINER	GLASTRON	SEA RAY
Tyhjäkäynti	64 (800)	59 (700)	63 (900)
1000	67	66	67
1500	70	69	70
2000	75	73	74
2500	81	80	79
3000	84	82	81
3500	85	85	81
4000	90	88	88
Täysi kaasu	94 (4600)	92 (4350)	92 (4450)

**BAYLINER ON
JOUKON KETTERIN
JA SEN AVOTILA
SUURIN.**

MITTAUSTULOKSET

KULUTUS, L/H, KAHDEN HENGEN KUORMA

rpm	BAYLINER	GLASTRON	SEA RAY
Tyhjäkäynti	1,8 (800)	1,9 (800)	2,1 (850)
1000	2,3	2,7	2,7
1500	4,8	4,5	4,9
2000	9,2	9,8	9,8
2500	13,5	12,7	15,0
3000	16,9	17,2	17,4
3500	21,7	20,9	21,6
4000	26,7	27,6	27,0
4500	33,1	-	35,7
Täysi kaasu	41,2 (4820)	37,4 (4600)	39,0 (4860)

KULUTUS, L/H, TÄYSI KUORMA

rpm	Bayliner	Glastron	Sea Ray
Tyhjäkäynti	1,8 (800)	1,4 (700)	2,1 (900)
1000	2,7	2,7	2,7
1500	4,5	5,0	5,1
2000	9,3	9,7	9,7
2500	16,7	15,3	15,1
3000	18,7	17,9	17,6
3500	22,3	23,2	22,9
4000	28,1	29,4	29,2
Täysi kaasu	41,8 (4600)	38,6 (4350)	39,9 (4450)

KULUTUS, L/MPK, KAHDEN HENGEN KUORMA

rpm	BAYLINER	GLASTRON	SEA RAY
Tyhjäkäynti	0,72 (800)	0,59 (800)	0,70 (850)
1000	0,65	0,65	0,77
1500	0,90	0,81	0,92
2000	1,35	1,34	1,44
2500	0,87	0,82	1,56
3000	0,79	0,80	0,82
3500	0,84	0,81	0,85
4000	0,86	0,88	0,88
4500	0,95	-	1,02
Täysi kaasu	1,10 (4820)	1,03 (4600)	1,04 (4860)

KULUTUS, L/MPK, TÄYSI KUORMA

rpm	BAYLINER	GLASTRON	SEA RAY
Tyhjäkäynti	0,85 (800)	0,51 (700)	0,65 (900)
1000	0,75	0,65	0,69
1500	0,84	0,86	0,92
2000	1,36	1,38	1,44
2500	2,19	1,19	1,86
3000	0,94	0,90	0,96
3500	0,91	0,95	0,93
4000	0,94	1,00	0,98
Täysi kaasu	1,17 (4600)	1,18 (4350)	1,15 (4450)

reot ja kaiuttimet eivät kuitenkaan ole kovin laadukkaita. Niistä ei irtoa erityistä kuuntelunautintoa edes silloin, kun moottori ei ole käynnissä.

KIIHTYVYYS

Veneiden kiihtyvyydellä on harvoin suurta merkitystä niiden suorituskykyarvioissa. Tilanne on toinen, kun veneiden yksi pääkäyttötarkoituksista on vesiurheilu. Mitä nopeammin vene on liu'ussa, sen paremmin se jaksaa vetää vesihiihtäjän pinnalle.

Tutkalla tehdyssä kiihtyvyydestestissä kevyt Glastron johti ensimmäisten sekuntien aikana joukkoa, kun 20 solmun raja ylittyi vajaan viidessä sekunnissa. 25 solmun kohdalla Bayliner otti Glastronin kiinni, mutta Sea Ray oli vain puoli sekuntia jäljessä.

Tämän jälkeen Bayliner teki taakse jäävään kaksikkoon pesäeroa, joka kasvoi huippunopeuden lähestyessä. Vähiten huippukierroksia ottava Glastron saavutti 35 solmun nopeuden vajaan kolme sekuntia myöhemmin kuin Bayliner.

Kiihtyvyyssäyristä 0–30 kn voi päätellä, että vetoveneenä Bayliner olisi todennäköisesti joukon paras ja kevyt Glastron hyvä kakkonen, eikä painavin Sea Raykään olennaisesti muita huonompi.

KÄYTÖS MERELLÄ

Ajoimme veneitä Suomenlahdella kolmen päivän ajan vaihtelevassa säässä. Ajoittain keli oli sen verran raju, että normaalisti pikkujenkit pysyisivät laiturissa. Mittaukset tehtiin tyynissä ja tasapuolisissa olosuhteissa.

Tasaisella merellä Baylinerin ketteryys keräsi runsaasti tyytyväisyyspisteitä. Ilman kovaa ohjaamomelua veneen iloinen pyörittely suunnasta seuraavaan olisi ollut yhtä juhlaa. Glastron ei ollut liikkeissään aivan yhtä letkeä ja tahmeina oli Sea Ray, joka kärsi tiivistähtisen käskyttämisen aikana painostaan.

Kaikki veneet käyttäytyivät tyynessä johdonmukaisesti ja niitä oli erittäin helppo hallita myös käännöksissä. Vakain oli sekä ajossa että paikallaan Glastron, jossa polttoainesäiliö on turkin alla keskellä.

Baylinerissä ja Sea Rayssä tankki on sijoitettu paapuurin puolen peräkulmaan kone tilaan. Täyden tankin yli 60 kilon paino heikentää veneiden tasapainoa, mutta vähemmän kuin ennakkoon ajattelimme.

Mitä enemmän aallonkorkeus kasvoi, sitä

GLASTRONIN AJO-OMINAISUUDET OVAT ERINOMAISET MYÖS AALLOKOSSA.

selkeämmin Glastron otti ohjat käsiinsä. Sen rungon kyky käsitellä veden iskuja eri ajo-suunnissa oli veneen koko huomioiden lähes hämmästyttävän hyvä. Onnistuneen rungon, hallitun painopisteen ja hyvän ajoasennon luoma kokonaisuus teki testiryhmään suuren vaikutuksen. Näin siitä huolimatta, että kuskilta puuttuu hyvä jalkatuki.

Sea Rayssä on poikkeava runko. Lähellä kölilinjaa on eräänlaiset levytasot, alapalteet. Testitulostemme perusteella rakenteella on vaikutusta ainakin veneen huippunopeuteen. Valitettavasti pohja on ikävän kova jo perusaallokossa, ja huonon penkin päällä istuva kuski joutuu pelkäämään selkensä puolesta. Glastronin ajomukavuuteen verrattuna ero oli valtava.

PUNNITUT PAINOT

Amerikkalaisilla venevalmistajilla on tapana ilmoittaa veneiden painot tarkasti, mutta nyt tehtyjen mittausten perusteella kaikkiin lukuihin ei voi luottaa. Testiveneet punnittiin polttoainetankki täytettynä, jotta bensiinin osuus olisi helppo vähentää kokonaispainosta. Veneisiin jätettiin köydet ja lepuuttimet.

Esitetietojen mukaan joukon painavin oli Sea Ray. Tämän punnitus vahvisti, mutta sen paino oli yli 130 kiloa ilmoitettua suurempi.

Vielä enemmän virheellinen oli Baylinerin painotieto. Esitteen mukaan veneen kuiva-

paino olisi 838 kiloa, mutta oikeaksi painoksi todettiin 985 kiloa. Yli 17 prosentin ylitys ilmoitettussa kuivapainossa alkaa olla jo arvelutavan rajoilla.

Aivan toinen kysymys on, mitä val-

mistajien ilmoittama kuivapaino todellisuudessa sisältää? Ainakin siihen pitäisi kuulua kaikki ne tuotteet ja laitteet, jotka kuuluvat veneen vakiovarusteisiin.

TILAJÄRJESTELY

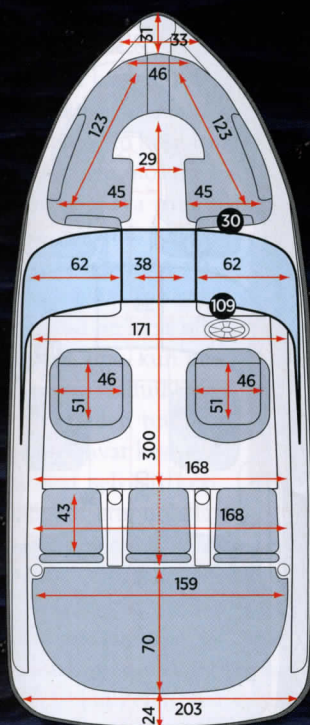
Vertailussa mukana olleet pikkujenkit ovat tyylipuhtaita bowridereitä. Keulassa on kaksi pehmustettua istuinta, selkänojat ovat

GLASTRON KIITÄMME

+ ajo-ominaisuuksia
+ knaapien määrää
+ kylkigrafiikkaa

MOITIMME

- ulkonäköä
- peräpenkkiä
- hintaa Suomessa



1. GLASTRON SSV 175 BOWRIDE-RIN keulapenkkin istuimet eivät pysy paikoillaan, kun venettä hyp-pyytetään. Muotoilu eroaa kilpai-lijoista.

2. Musta satamapeite (lisävaruste) on tyylikäs, samoin veneen kylki-grafiikka.

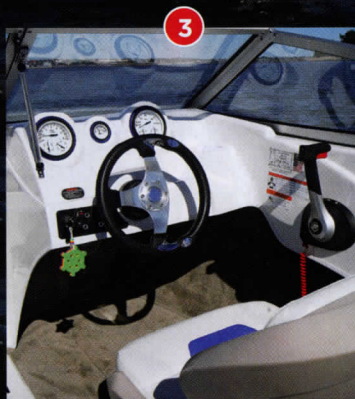
3. Mittaristo on käytännöllinen, mutta ulkonäöltään vaatimaton. Jalkatukea ei ole.

4. Peräpenkki on alta avoin. Penk-kien välissä olevat mukitelineet lentävät ajossa paikoiltaan. Yleisil-me on muovinen.

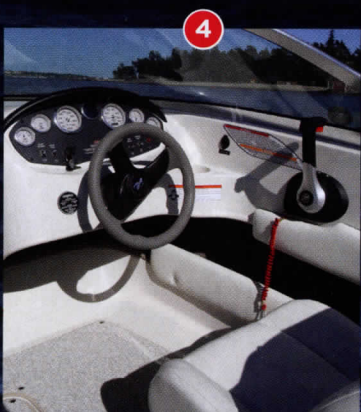
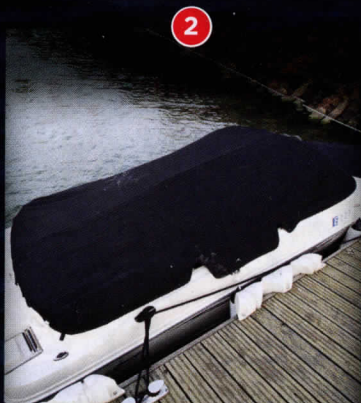
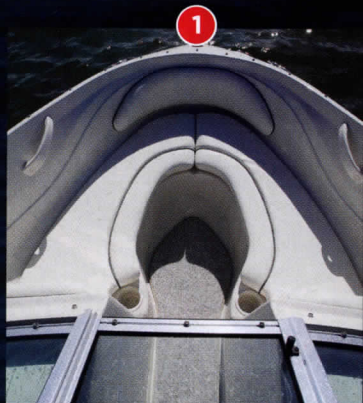
5. Navigaattorin penkissä on etäi-syyssäätö, mutta kuskin ei. Omitui-nen ratkaisu.

6. Pulpettien alla on isot tilat, joi-hin saa kassit sateelta suojaan.

7. Knaapit ovat turhan pienet, mutta niitä on riittävästi.



TESTIVOITAJA



1. SEA RAY 175 SPORTIN keulapatjasto on joukon muhkein.

2. Satamapeite on vakiovaruste. Sen nurjalta puolelta irtosi nukkaa. Peite hylki vettä huonommin kuin Baylinerin ja Glastronin peitteet.

3. Irtojenkitt ovat hyvän näköiset, mutta niiden antama tuki on heikko. Aurinkopattja on vertailujoukon suurin ja peräpenkki mukavin istua.

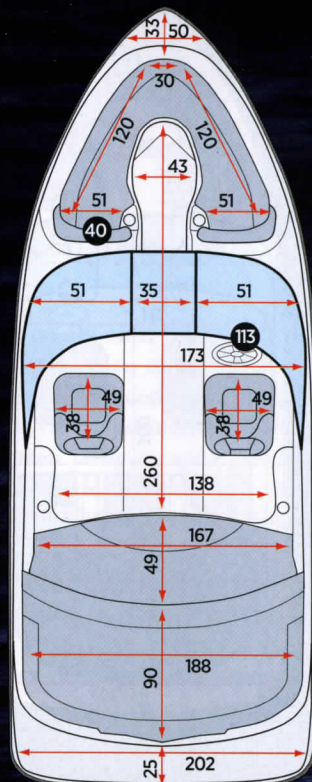
4. Mittaristo antaa vauhdikkaan vaikutelman. Pitkille sivuhyllyille mahtuu paljon tavaraa.

5. Kuski istuu turhan kaukana ratista. Irtopenkeissä ei ole etäisyyssäättöä. Suomessa kuskin penkkiin tehtävät liukukiskot maksavat maahantuojan mukaan 200-300 euroa.

6. Stereot ja neljä kaiutinta ovat vakio-
varusteita. Muissa veneissä kaiuttimia
on kaksi ja nekin lisävarusteita.

7. Lepuutinhelat ovat kätevät. Knaapit ovat turhan pienet.

8. Vetolaite on asennettu selvästi ylemmäs kuin muissa vertailuveneissä.



pulpetteja vasten ja jalat voi nostaa patjoille kohti keulaa. Näin pienissä veneissä keulapenkit ovat ahtaat, eikä istujalle tule yhtä yllellinen olo kuin isommissa bowridereissä.

Suomen olosuhteissa keulassa on ajon aikana mukava istua vain kaikkein kuumimpina päivinä, jolloin runsas ajoviima viilentää oloa. Toisaalta keulassa on hyvä olla painoa aina, kun perässä on vesihiihtäjä.

Veneiden tuulilasisit aukeavat keskeltä ja ovat selvästi keskikilnjan etupuolella.

Kuskin ja navigaattorin keskelle sijoittuvalla painolla nopeutetaan liukuun lähtöä.

Baylinerin ja Sea Rayn pyöreämuotoisissa tuulilaseissa on lievä vihreä sävytys. Glastronin tuulilasiin on haettu retrohenkeä kulmikkuudella, mutta vanhahtava ulkonä-

kö ei ole välttämättä tällä kertaa hyvä asia. Joitakin retro voi toki miellyttää, joillekin se voi olla halvan näköistä. Keskituulilasiensa alla ei ole ovia estämässä ajoviiman pääsyä ohjaamoon ja peräpenkille.

Glastronin mittaristo on ulkonäöltään joukon heikoin, samoin tyyliön peräpenkki. Bayliner ja Sea Ray ovat parestaneet selvästi Glastronia enemmän – tai ainakin onnistuneemmin – yksityiskohtiin. Sea Rayn peräpenkki ja

aurinkotaso muodostavat muhkean kokonaisuuden, jota monet pienten jenkki-veneiden ostajat varmasti arvostavat.

Säilytystilaa veneissä on yllättävän paljon. Vesisukset mahtuvat turkin alle. Lisälokeroita on keulapenkien ja peräpenkin alla. Sea Ray

on onnistunut hyödyntämään myös konetilaan jäänyttä ylimääräistä tilaa sijoittamalla kaksi siistiä tarvikelokeroa sivuille konetilan kannen alle. Se on myös veneistä ainoa, jossa avotilan reunoilla on sivuhyllyt.

Glastronissa lokeroimaton hukkatilaa on konehuoneessa runsaasti. Muutamalle kassille on paikat kuskin ja navigaattorin pulpettien alla. Ratkaisu vähentää jalkatilaa, mutta tavarat ovat hyvin sateelta suojassa.

Baylinerissä ja Sea Rayssa turkkimatot saa irrotettua, Glastronissa ei. Irtomatot on varmasti helpompi puhdistaa ja saada kuiviksi. Glastronin käyttämä materiaali on valmistajan mukaan nopeasti kuivuvaa, eikä sen pitäisi homehtua.

HYVÄÄ JA HUONOA

Vertailun voittaja olisi helppo valita, jos Sea Rayn runko olisi perusaallokossa edes hieman parempi. Kokonaisuus on viihtyisä, laadukas ja tyylikäs, vaikka pieniä viimeistelyn puut-



PUNNITUT PAINOT*

	BAYLINER	GLASTRON	SEA RAY
Punnittu paino, kg	1046 kg	1025 kg	1152 kg
Esitepaino	838 kg	925 kg	953 kg
Polttoainesäiliö, l	79 l	87 l	79 l
Polttoaine, kg	61 kg	68 kg	61 kg
Kuivapaino, kg**	985 kg	957 kg	1091 kg
Kuivapainon ja esitepainon erotus, kg**	+ 147 kg	+ 32 kg	+ 138 kg
Kuivapainon ja esitepainon erotus, %**	+ 17,5 %	+ 3,5 %	+ 14,5 %

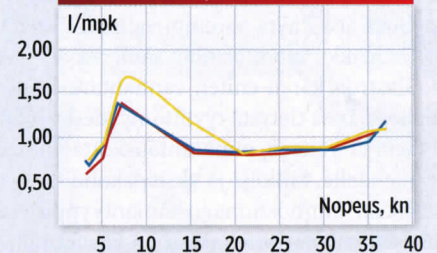
* Polttoainesäiliö täytettynä. ** Polttoaineen paino poistettu punnituista painosta.

KOSKA TANKKAAMAAN?

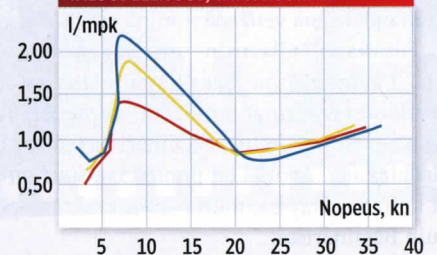
	Tankin koko	Matka-ajoa*	Toimintasäde	Reservi	Täysi kaasu*	Toimintasäde	Reservi
BAYLINER	79 l	4 h 00 min	85 mpk	11 l	1 h 30 min	56 mpk	17 l
GLASTRON	87 l	4 h 15 min	91 mpk	14 l	2 h 00 min	72 mpk	12 l
SEA RAY	79 l	3 h 45 min	79 mpk	14 l	1 h 45 min	65 mpk	11 l

* Kahden hengen kuorma.

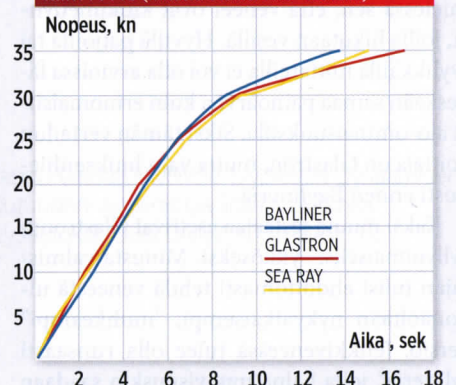
TALOUDELLISUUS, 2 HENGEN KUORMA



TALOUDELLISUUS, TÄYSI KUORMA



KIIHTYVYYS (mitattu Stalker ATS -tutkalla)



PIKKU- JENKEILLÄ VENEILY ON HUOLETONTA, HAUSKAA JA VIRKISTÄVÄÄ.

teita on yllättäen jäänyt näkyviin. Minkä Sea Ray aallokossa menettää, se saa muhkean patjastonsa ansiosta takaisin aurinkoa otettaessa. Vertailun paras vene ankkurissa tyynellä lahdella; heikoin, kun lähdetään liikkeelle.

Baylinerin ratkaisu jättää auringonottotaso kokonaan tekemättä ja piirtää pieneen veneeseen iso avotila on rohkea. Vakiovarusteisiin kuuluu vuoteeksi taittuva paapuurin puolen paripenkki, joka on auki levitettynä tosin aika muhkurainen. Ketterimmän veneen titteli menee ilman muuta Beikulle. Jos vesiurheilu ja yleinen vauhdin hurma ovat arvoasteikossa istuin- ja makuumukavuuden edellä, on Bayliner Sea Raytä parempi valinta. Pisteitä laskee heikko moottoritilan äänieristys.

Glastron kärsii eniten vanhahtavasta ulkonäöstään ja tietystä tyyllittömyydestä, joka heikentää veneen uimarantauskottavuutta. Prameudella, kiillolla ja yksityiskohdilla saa asiakkaat kiinnostumaan tämän tyyppisistä veneistä helpommin kuin arjen käytännöllisyydellä. Kauneus on toki katsojan silmässä: osa testaajista piti Glastronia jopa testin parhaan näköisenä veneenä – minä en.

Tiloiltaan Glastron on jollakin tapaa Baylinerin ja Sea Rayn välimuoto. Peräkannen auringonottotaso on pienempi kuin Sea Rayssä, mutta Baylinerissä patjaa ei ole lainkaan. Avotila on puolestaan suurempi kuin Sea Rayssä, mutta selvästi ahtaampi kuin Baylinerissä.

Tiedostan, että veneitä tulee arvostella kokonaisuutena. Mutta samalla yritän pitää mielessä sen, että veneet ovat kulkuneuvoja, joilla liikutaan vesillä. Hyvillä patjoilla tai tyylikkäällä mittareilla ei voi olla arvioissa läheskään samaa painoarvoa kuin erinomaisilla ajo-ominaisuuksilla. Siksi tämän vertailun voittaja on Glastron, mutta vain hiuksenhienosti ennen Baylineriä.

Kaksi muuta testaajaa asettivat Glastronin ”ylivoimaiseksi” ykköseksi. Minusta valmistajan tulisi ehdottomasti tehdä veneestä ulkonäöltään nykyaikaisempi, ”muhkeampi” versio. Jenkkiveneessä tulee olla runsaasti ”glitteriä”, jolla halpa muovisuuskin saadaan näyttämään ainutkertaiselta luksukselta. ○

Törkeää rahastusta

VERTAILUN PIKKUJENKIT ovat ns. low entry-level -veneitä: niillä pitäisi olla sujuvaa aloittaa uusi harrastus sekä helppokäyttöisyyden että alhaisen hinnan takia. Jos tarpeet jatkossa muuttuvat, tyytyväiselle asiakkaalle tarjotaan saman valmistajan isompia ja kalliimpia malleja. Veneen ostajat ovat yleensä merkkiuskollisia, jos aiemmat kokemukset ovat olleet edes pääosin myönteisiä.

Pikkujenkit ovat myös ns. turn key -veneitä. Ajatuksena on, että veneellä pääsee avainta kääntämällä liikkeelle ilman erityistä teknologista tietämystä – kuten autoilla. Periaate saattaa kuulostaa itsestään selvältä, mutta veneteollisuudelle se asettaa valtavan haasteen. On arkipäivää, että uuden veneen ensimmäisen käytöstestin tekee vasta sen vesille laskenut myyjä – jos on muilta kiireiltään ehtinyt. Pikkuvikoja löytyy paljon, ja aivan liian usein vasta veneen ollessa jo asiakkaan käytössä.

Tällä kertaa yhden testiveneen perus-MerCruiserista petti hihna ensimmäisessä kiihdytyksessä. Ajankohta oli siinä mielessä sattumanvarainen, että maahantuoja oli aiemmin ollut veneellä vesillä. Hihnan vaihtaminen oli huollon ammattilaisillekin usean tunnin projekti.

Toisen veneen moottorista loppui puhti aina jyrkästi oikealle kaarrettaessa. Moottoreiden maahantuojan mukaan ongelma poistuu, kun kaasuttimeen asennetaan sen asentoa muuttava lisäpala.

Periaatteessa eurooppalaisten ostajien pitäisi juuri nyt olla hyvissä asemissa etsiessään jenkkiveneitä. Vahvan euron pitäisi laskea niiden hintoja. Mutta mitäs tästä sanotte: Bayliner 175 GT maksaa USA:ssa hieman yli 11000 dollaria, eli reilut 8000 euroa. Suomessa vakiovarusteisen veneen hintalapussa lukee 19825 euroa. Yli kaksinkertaista hintaa on turha yrittää selittää rahtikuluilla. Low entry-level my ass – törkeää rahastusta, sanon minä.



HEIKKI JUURI-OJA
heikki.juuri-oja@otavamedia.fi

