

AMT

PREMIUM BOATS

UENE

Vertailussa kotimaiset DC-veneet.
AMT 210 DC vertailun voittaja!
Vene-lehti 8/2019

Venemestari

Suurvertailussa 6x6 m Daycruiseria.
AMT 210 DC vertailun voittaja!
Venemestari 10/2019

”Entä miten nämä veneet olisivat sijoittuneet viiden veneen vertailutestissä yhdessä AMT 210 DC:n, Silver Tigerin ja Bella 640 DC:n kanssa? Voittaja olisi ollut ennallaan, AMT 210 DC. Mutta Yamarin ja Finnmaster olisivat tunkeneet sen jälkeen toiseksi ja kolmanneksi.”

Ari Inkinen - Vene-lehti

Huviksi ja vähän hyödyksi

KOTIMAISET DC-VENEET OVAT LUOTUJA VESILLEMME. MYYNTITILASTOJEN MUKAAN SUOMALAISET PITÄVÄT NIISTÄ JA NE SOVELTUVAT OLOSUHEISIIMME. VERTAILIMME KOLME NOIN KUUSIMETRISTÄ UUTUUSMALLIA.

Teksti ARI INKINEN kuvat MARKUS PENTIKÄINEN testiryhmä TOMI PEURAKOSKI, PEKKA RANTANEN, ILKKA TERKOMAA, ISMO VIRTA

Venesää



Tuuli:
2-3 m/s



Lämpötila:
21° C



Aallonkorkeus:
0,20 m



Paikka
Helsinki:
60°10,1' P
24°53,3' I

Keräsimme alkukesän vertailuun kotimaiset runsaan kuuden metrin DC-veneutuudet. Mukaan tulivat AMT 210 DC, Bella 640 DC ja Silver Tiger DCz.

Olisimme mielellämme nähneet mukana myös uuden Yamarin 63 DC:n, jonka sisarmallin, 63 BR:n prototyypistä saimme esimakua helmikuun Vene-lehdessä. Valitettavasti vene ei ehtinyt valmistua vertailuun mennessä.

Kokoluokassa on tarjontaa enemmänkin, sillä myös ulkomaiset valmistajat ovat nähneet koko- ja nopeusluokan potentiaalin yhtä lailla

Pohjoismaissa kuin Välimerenkin aalloilla. Suomessa on myynnissä myös jokunen ulkomainen kohtuullisen uusi vene, muun muassa Askeladden. Ei myöskään pidä unohtaa Flipperin 650 DC ja Yamarinin 65 DC -malleja, jotka ovat jo nähneet joitain vuosia, mutta ovat edelleen käypäsiä veneitä.

Vertailun ajankohta kesäkuun alussa oli oivallinen, sillä nelipäiväisen testin aikana keli ehti vaihdella täydellisen tyynestä lähes 10 m/s tuuleen ja puolitoistametrisiin aaltoihin.

Testiryhmämme sai kaikista veneistä erinomaisen käsityksen monenlaisissa olosuhteissa.

Testiryhmä myös yöpyi veneissä keräten näin kokemusta todellisista retkiolosuhteista.

KESÄISEEN YHDESSÄOLOON

DC-veneet ovat lähtökohtaisesti päiväkäyttöön tarkoitettu, mutta yleensä ne tarjoavat retkeilytason majoituksen. Ainakin vertailemassamme kokoluokassa voi kesälomaviikon tai viikkojen viettäminen olla työlästä. Kajuutta on yleensä matala ja vaikka vuode on kooltaan riittävä, ei tilaa juuri muuhun ole.

Runsaan kuuden metrin mittaan ei mahdu loputtomasti ominaisuuksia



1. AMT 210 DC on ajettavuudeltaan rauhallinen ja vakaa. Se ei tee äkkiliikkeitä edes keula alas trimmattuna, vaan toimii kaarteissa silloinkin loogisesti.

2. Myöskään Bellassa ei ajettavuuden kannalta ollut ongelmia, tosin se joko vaatii aktiivisempaa moottoririmmin käyttöä kuin AMT tai Mercuryn trimmiavustimen hankkimista.

3. Vauhdissa Silverin Petestep on looginen ja tunnoton kurvailuun, mutta pyrkii hieman luistamaan äkkijyrkässä käännöksessä. Hidas suora-ajo on Silverin hankalin osuus.

Bellan ja AMT:n kantavuus on paerien mukaan 7 henkilöä ja heille paikat löytyvät, joskin hieman ahtaan. Sen sijaan Silverin kantavuus on CE-kilven mukaan 8 henkilöä, mutta avotilasta heille kaikille ei löydy istumapaikkaa. Kunnan paikka on maksimissaan kuudelle. Kun Bella ja AMT ovat maksimoineet avotilan leveyden, Silver on jo muotoilullisesti lähtenyt hieman toiselle linjalle kaventamalla sisätilaa.

Sohvat sinänsä ovat mukavasti pehmustetut, jämäkin pehmuste löytyy Silveristä. Selkänojat saivat lievää kritiikkiä pystystä asennostaan, joka ei ole istujalle kaikkein mukavin. Myös Bellan selkänojatyyppien kiinnitys oli hankala, ja kerran jopa pehmuste lensi ajossa mereen irrottuaan kiinnikkeistä.

Sohvien sisällä on säilytystilaa lähes mille tahansa. Tilan käyttöä kaikissa veneissä rajoittaa, että tekniikka, muun muassa akut sijaitsevat sohvien alla. Eniten tilaa on jäänyt varusteille AMT:ssä. Se on myös ainoa vene, jossa ei ole erillistä säilytystilaa lepuuttimille. Bellan paapuurin sohvan alla on tyhjä tila, joka ei ole lokero, vaan... Sen merkitys jäi askarruttamaan, toisaalta Bellassa on ainoana veneistä kunnollinen ruuma avotilan keskellä.

Sekä Bellassa että Silverissä sohvan säilytystilaan on sijoitettu mm. pöytä jalkoineen. AMT:ssä sen sijaan pöytää säilytetään kajuutan etuosaan rakennetussa telineessä. Hieman erikoinen ja hankalakin ratkaisu, mutta näin on jäänyt enemmän tilaa sohvien säilytyslokeroihin.

Eräs yleisen kritiikin aihe osittain on pöytien pieni koko. Ainoastaan Silverin pöytä on niin suuri, että siinä mukavasti sopii vaikkapa neljä henkeä ruokailemaan. Bellassa pöytään on tehty neljä mukisyyvennystä, mikä hieman haittaa muuta kuin mukin käyttöä. AMT:n ja Silverin pöydät

etenkin, kun päivän trendi tuntuu olevan, että peräsohvan taakse on ”hukattu” melkoinen osa veneen kokonaispituudesta.

Uimatasot ovat toki tärkeä yksityiskohta veneiden käytettävyyden kannalta silloin, kun veden äärellä ollaan huvittelemassa.

Valmistajien käyttäjäkyselyissä korostuu monesti sosiaalisuus. Veneestä halutaan ympäristö, jossa voidaan rennolla otteella viettää kesäpäivää vaikka vähän suuremmallakin joukolla. Siksi avotilan merkitys myös DC-veneissä on korostunut. Tilan on oltava avara, sohvien mukavat, liikkumisen helppoa. Tärkeämpää on tilojen toimivuus paikallaan ankkurissa tai

laiturissa kuin matka-ajossa.

Vertailuveneitämme ei juuri pääse moittimaan avotilojen osalta, vaikka niissä eroja onkin. Bellan avotila on veneistä suurin, onhan venekin suurin. Silverin puolestaan on pienin, mutta kyse on vain joidenkin senttimetrien eroista.

Jokaisessa veneessä on U-sohva hieman erilaisena. AMT on katkaisut sohvan paapuurista niin, että apukuskilla on kunnan istuin, kun Bella ja Silver luottavat sohvan kääntyvään selkänojaan.

Jokaiseen veneeseen saa istuinten keskelle pöydän ja myös jokainen kuljettajan istuin kääntyy kohti sohvaryhmää.

”Vertailuveneiden avotilan perusjärjestely on käytännössä sama, vain yksityiskohdat vaihtelevat.”

ovat muovisina liukkaampia kuin Bellan tiikkipöytä.

Jokaisessa veneessä tila riittää mukavasti kuuden hengen istuskeluun, miksei tunnelman tiivistyessä useammankin.

Varsinaisia penttereitä veneissä ei ole, mutta eniten siihen suuntaan on menty Silverissä, jossa on pesualtaan ja hanan vieressä selkeästi retkikeittimen mentävä kolo. AMT:ssä pesuallas on erikoisesti kuljettajan selän takana kulkutiellä. Bellaan puolestaan saa vesisäiliön ja hanan.

Kaikissa veneissä pentteri on Trangia-tasoa, mutta jokaisessa veneessä on varattu paikka kylmälle, käytännössä Dometicin 20- tai 30-litraiselle Coolmatic-vetolaatikkojääkaapille.

Pentterin puuttuminen on oikeastaan veneilijöiden itsensä syy. Sitä ei pidetä asiakaskyselyjen perusteella erityisen tärkeänä, sen sijaan jääkaappi on erittäin tärkeä.

PÄÄSTÄ PÄÄHÄN

Suomessa tämän kokoiset veneet on tapana kiinnittää keula edellä niin rantaan kuin laituriin.

Nämä veneet soveltuvat siihen mainiosti, sillä jokaisessa keula on kohtuullisen matala, lisäksi Silverissä on integroitu keulatikas helpottamassa kulkua. Testi-AMT:ssä oli irtotikas, mutta varustelista sitä ei löydy.

Joka veneen keulassa on tukeva, molemminpuolinen A-kaide, joka AMT:ssä ja Bellassa jatkuu matalana

tuulilasille saakka. Silverissä on ainoastaan keulakaide.

Jokaisessa veneessä kulku keulakannelta avotilaan käy avattavan tuulilasin kautta, Silverissä kannella on synteettinen tiikkijäljitelmä, jonka pito jalan alla on erinomainen. Silverissä ei ole kajuutan kattoluukkuja, joten keulakannella ei ole mitään ylimääräistä. Tuulilasin keskimmäisen ruudun voi avata myös kannelta.

Bellan keulakansi on perusmuodossaan laminaattia, mutta lisävarusteena siihen saa harmaan synteettisen pinnoitteen, kuten avotilaankin. Myös Bellassa tuulilasin ruutu avautuu ulkopuolelta.

Hieman testiryhmässä herätti hämmennystä kannessa oleva, noin 20 cm korkea tappi, johon ruutu avatuna nojautuu. Ratkaisua ei pidetty kovin turvallisena.

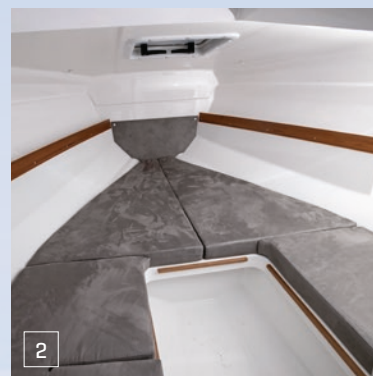
Bellan keulakannella on kajuutan pieni kattoluukku, josta ainakaan tukevampi ei kulje, mutta ainakin ilma vaihtuu kajuutassa tehokkaasti.

AMT oli ainut, josta ruutua ei saanut auki ulkoa – tai ainakaan tapaa ei keksitty. Kannella on kiitettävän suuri kattoluukku, ja vakiomuotoisena pinta on karhennettua laminaattia, tiikkiä on tarjolla lisämaksusta.

Portaat avotilaan ovat turvallisuuden kannalta yksi DC-veneiden kriittisiä kohtia. Niiden kohdalla pisteet vie selvästi AMT. Portaat ovat leveät ja syvät, sillä ne on integroitu kajuutan oveen. Toisaalta se tekee astumisen kajuut-



1. AMT:n vuode on periaatteessa riittävän pitkä ja takaa leveä, mutta keulan kapeus kaventaa sitä edestä. Avotilan pöydälle on paikka kajuutan etuosan katossa.



2. Bellan vuode on 1,91 metriä pitkä ja kiitettävän leveä kaulaltaan. Patja voisi olla hieman jämäkempi.



3. Silverin rungon lyhyys suhteessa muihin kahteen näkyy ennen kaikkea vuoteen lyhyytensä. Keskimittainen nukkuu hyvin, pitkän on taivuttava mutkalle.





taan hieman pujottautumiseksi.

Myös Silverin portaat ansaitsevat kiitoksen ennen kaikkea astinteen koon perusteella.

Valitettavasti Bellan portaat ovat kapeat, eivätkä riittävän syvät. Nousu keulakannelle sujuu vielä helposti, mutta laskeutuminen tapahtuu lähinnä kantapäillä. Kaikissa veneissä paras paikka ottaa tukea on tuulilasin kehys.

Jatkamme kulkua avotilan läpi koh- ti perää.

Keulakannella avotilaan johtavien portaiden ohella toinen turvallisuuden näkökulmasta kriittinen paikka on siirtyminen avotilasta uimatasolle. Kaiteita ei ole pideltäväksi, ellei ole ostanut jokaiseen veneeseen lisävarusteena saatavaa vesihiihtotankoa. On tärkeää, että kulku on selkeä ja mahdollisimman esteetön.

Jokaisessa veneessä on sohvan nurkassa styyrpuurissa erillinen pehmus-

tepala, joka voidaan irrottaa. Tällöin jalan alla on kova pinta ja astuminen on vakaata. Joka veneen perä on useammassa tasossa, joten suuria harppauksia ei tarvitse tehdä. Eri tasojen vuoksi kuitenkin on syytä katsoa tarkkaan, mihin jalkansa asettaa.

Kaikissa veneissä polttoainesäiliön korkki on kätketty perässä lukittavan luukun taakse. AMT:ssä se on laitakotelossa, Silverissä ja Bellassa köysilokeron kannen alla.

Silverissä valitettavasti kumman- kin puolen lokeron erikoiset Abloy-lukot olivat rikki testaajan kengän osuttua niihin. Lukkojen malli ei sovi kuljettaviin paikkoihin.

ELÄMÄ VENEESSÄ

Vaikka tämän kokoluokan DC:t eivät olekaan koko perheen matkaveneitä, kyllä niissäkin yön tai pari viettää. Sen todisti keskimittainen ja keskipai-

Yllä

Periaatteessa kuomut ovat hyvin samanlaisia. Testiryhmältä meni keskimäärin 12 minuuttia niiden nostamiseen. Hankalin oli Bella erillisine putkineen ja kirstyksineen.

1, 2 ja 3. Jokaisessa veneessä tankin korkki on lukon takana. Silverin lukot voisi miettiä uudelleen, sillä kummallakin puolella lokeron ulos työntyvä lukko oli kengän tiellä ja lopulta palasina moottorikavossa.

noinen testiryhmämme, kun illan ja hämärän tultua vetäydyimme lepäämään pitkän ajomatkan, lämpimän saunan ja tuhdin illallisen jälkeen.

Ensimmäinen tehtävä oli nostaa kuomu. AMT:ssä ja Silverissä on käytännössä identtiset kuomut, joiden nostaminen sujui helposti. Putket olivat paikallaan, kuomut tallissaan ja kummankin veneen ensikertalaisella meni noin 12 minuuttia koko hommaan.

Kotimaisen valmistajan kuomut ovat napakat, mutta vetoketjut on silti helppo vetää kiinni. Kuomut istuvat ilman putkien kiristämistä tai kiristysliinujen virittämistä. AMT:n kuomun alla suurin korkeus on 1,77 metriä, Silverissä vain 1,63 metriä.

Bellan kuomu on hieman erilainen. Se edellyttää pienten apuputkien kiinnittämistä tuulilasin kehukseen irtosokan avulla – joita muuten kannattaa varata muutama ylimääräinen.

Kuomun kiinnittäminen sinänsä sujui hyvin, mutta viimeinen silaus, kuomun kiristäminen teleskooppi-putken avulla, ei sujunut yhtä hyvin. Putken muovinen lukitus hajosi ensi yrittämällä, joten kuomu jäi hieman toispuoleiseksi. Aikaa kului viitisentoista minuuttia. Suurin korkeus kuomun alla on 1,76 metriä.

Koska hämärä oli jo laskeutunut, jokainen testaja alkoi etsiä valoja veneen sisätiloihin. Kävi ilmi, että ainoastaan AMT:n avotilaan saa ns. lat- tiavalot, ja ne ovat riittävän kirkkaat valaisemaan myös ympäristöä.

Silverissä sen sijaan kojelaudan nappulat ovat fiksusti valaistut, vaikkei niistä muuten pitäisikään.

Silverin ja Bellan ainoat sisävalot ovat kajuutassa. Bellassa kajuutan



valokatkaisija on kuitenkin avotilassa ohjauspulpetissa, sen sijaan USB-portteja Bellan kajuutassa on peräti neljä.

Kun veneteollisuudessa pyritään jatkuvasti vähentämään veneiden tuotantoon käytettävää käsityötä, valojen asentaminen saattaa tuntua joutavalta. Valaistus on kuitenkin viihtyvyyden kannalta olennainen asia. Siksi toivosi, että valmistajat kiinnittäisivät siihen huomiota. Valaistus on myös turvallisuustekijä.

Lopulta viimeinenkin valo sammuu.

Vaikka voisi kuvitella, että ahtaassa muovikotelossa nukkuminen on vaikeaa, veneessä nukkuu lähes poikkeuksetta paremmin kuin kotona etenkin, kun hytysverkon peittämistä kattoluukusta virtaa raitista meriilmaa kuten AMT:ssä. Kattoluukku onkin näiden veneiden käytännössä ainut kunnollinen tuuletusräppänä, sillä pienet yksittäiset venttiilit eivät riitä poistamaan yön mittaan syntyvää kosteutta.

Valitettavasti Silveristä kattoluukku – hytysverkkoinen – puuttui.

Kun patja on hyvä, unikin on levollista. Nykyään poissa ovat löysät vaahdotuovipatjat ja tilalla ovat jäməkät, venekäyttöön tarkoitettut alustat. Mistään patjasta ei tullut valituksia, joskin Bellan patja oli kahta muuta selvästi löysempi.

Vuoteiden koossa ei ole suuria eroja, mutta mitattuna suurin vuode on Bellassa, 1,90 x 1,84 m. 50 cm keulasta vuoteen leveys on 0,85 m. AMT:n vastaavat mitat ovat 1,93 x 1,70 m ja 0,75 m.

Silverin vuode on lyhyin, 1,85 m. Leveys on kuitenkin kohtuullinen 1,80 m, mutta vain toisessa laidassa. 50 cm keulasta vuoteen leveys on 0,88 m. Kaikissa vuoteissa käytetään lisäpalaa. Millään vuoteella ei mahdu istumaan selkä suorana.

AJAMISEN RIEMUA

Täydellisen tyyneellä Porkkalan selällä veneet kulkivat länttä kohti ajettaessa kuin unelma. Oikea trimmiasento löytyi helposti ja jokainen vene kulki kevyesti. Noin 4000 kierroksen käyntinopeudella moottorin ääni oli kohtuullisesti 80 desibelin tuntumassa, kulutus vajaat 0,8 l/mpk.



”DC-veneet tarjoavat juuri sellaista sosiaalista kesähauskuutta, kun veneilyltä tänä päivänä odotetaan.”

Kun keli koveni, alkoivat jyvät erottua akanoista. Poikkeuksellisella Petestep-pohjalla varustettu Silver on erinomainen niin kauan, kun aallokko pysyy kohtuullisena. Keskilinjasta säteittäin lähtevät ”nousulistat”, deflektorit, eivät ole yhtä alttiita pohjaiskuille kuin varsinaiset nousulistat, mutta Silverinkin palteissa iskut tuntuvat. Kevyessä kelissä Silver kulkee todella kepeästi, mutta aallokossa eroa muihin ei huomaa.

Silverissä, ehkä juuri Petestepistä johtuen, on yksi kiusallinen ominaisuus: vene ei tahdo tyhjäkäyntinopeudella kulkea suoraan, vaan vaeltelee. Pitkän päälle on rasittavaa, että eteneminen vaatii jatkuvasti pieniä ohjausliikkeitä.

40 solmun nopeudella kaikki vertailun veneet kulkivat hyvin pinnassa. Sen sijaan aallokossa AMT alkoi erottua edukseen. Sen pohjan V-kulma (20 astetta) on ryhmän suurin, joskaan ei

dramaattisesti eroa muista. Sen sijaan merkittävä tekijä on veneen painopiste, joka AMT:ssä on ihanteellinen, hieman taempana kuin esimerkiksi Bellassa.

Veneiden kaarreikäytymisessä tai sivuttaisvakavuudessa ei merkittäviä eroja ollut. Yhdenkään perä ei irronnut tiukoissakaan kaarteissa, eikä keula osoittanut leikkaustaipumusta.

Inkoon pitkä suora kohti itää puolimetrisine aallokkoineen osoitti, että jokainen veneistä selviää olosuhteista helposti. Tosin se vaatii reilua nopeutta, vähintään 30 solmua, jotta vene kulkee enemmän aaltojen päällä kuin kaivelee pohjia. Vaikka veneen trimmaaminen manuaalisesti tällaisiin olosuhteisiin ei ole vaikeaa, ActiveTrim hoiti asian Bellassa moitteetta.

Paluumatkan rankka osuus pitkin Porkkalanniemen ulkoväylää osoitti, että testiryhmä ei ollut väärässä pitäessään AMT:n ajo-ominaisuuksista. ▶▶



Se oli kolmesta veneestä ainoa, jolla saattoi ylläpitää kohtalaista nopeutta suuresta aallokosta huolimatta. Sekä Silver että Bella ottivat vastaan vyöryvät aallot kovin raskaasti. Kummas-takin veneestä myös löytyi runsaasti resonanssiosia ja irrallista kolinaa.

Tärkeintä kuitenkin oli, että jokaisella veneellä pääsi rauhallisesti ajamalla turvallisesti pois kelistä, jonne niillä ei pitäisi edes lähteä.

VÄHÄN EROJA OHJAAMOISSA

Veneiden ohjaamoratkaisut poikkeavat hieman toisistaan, mutta perusjärjestely on kaikissa sama. Kuljettaja istuu yksin jalkarallaan, joka Bellassa ja Silverissä on tolpan päässä, AMT:ssä lujitemuovikotelon päällä.

Vaikka luulisi, että ajan mittaan istuimista ovat hioutuneet lastentaudit pois, eivät ne vielä ole täydellisiä. Muun muassa autoihin tottunut testiryhmä valitteli ajoasentoa, joka kaikissa veneissä on luonnottoman pysty.

Toinen valituksen kohde oli vähäinen sivuttaistuki. Sen sijaan AMT:n reilu kyynärnoja sai varauksetonta kiitosta.

AMT:n istuin kääntyi lukittunakin lähes 10 senttiä suuntaansa. Sen sijaan sen ajoasentoa ja tukea pidettiin vertailun parhaana. Silverin istuin puolestaan tarjosi kovin vähän tukea, mutta mekanismi toimi. Sen sijaan

Yllä Silverin ja AMT:n keulaan saa lisävarusteena rantautumisvalot, joita toivottavasti ei käytetä ajovaloina. Ne ovat kuitenkin mainio apu esimerkiksi lähestyttäessä laituria ja ennen kaikkea saaren rantaa, huomasi testiryhmäkin.

Bellan istuimen mekanismi oli huteraja istuin kääntyi itsekseen.

Testiryhmän autoekspertti ihmetteli ratteja: ”Miksi ratin keskellä oleva logo on vinossa tai nurin silloin, kun moottori on suorassa? Tai miksi ratteissa ei ole etäisyyden eikä korkeuden säätöä huolimatta siitä, että hydrauliohjaus ei estä sitä?” Kokeneemman kollegan selitys ”kustannuskysymys” ei vakuuttanut.

Ihmetystä herätti myös ohjauksen epätarkkuus. Tuntui kuin joka veneessä hydraulijärjestelmän ilmaus olisi jäänyt puolitiehen.

Sekä AMT:ssä että Silverissä veneen hinta sisältää 9-tuumaisen Raymarine Axiom -karttaplotterin. Bellassa sen sijaan plotteri ei kuulu hintaan, mutta ensiasennuksena suositetaan 9-tuumaista Garminia. Tilaa on myös 12-tuumaiselle näytölle samoin kuin Silverissä.

AMT:n filosofia on toinen. Valmistajan mukaan asiakkaat eivät juuri suurempaa halua, pikemminkin paremman näkyvyyden eteenpäin kuin suuremman näytön vaatiman suuremman pulpetin. AMT:n plotteri kui-

tenkin jäi hieman ratin taakse piiloon.

Bella oli varustettu Mercuryn ActiveTrim-järjestelmällä, joka säätää moottorin asentoa tilanteen mukaan. Muissa sama tapahtui nappulasta painamalla, sillä Hondalla ei vastavaa järjestelmää vielä ainakaan ole. Bellaan kaivattiin analogista polttoainemittaria, josta yhdellä vilkaisulla näkee tilanteen.

BENSAA PALAA JA ÄÄNI KUULUU

Mittasimme veneiden suoritusarvot kahden hengen ja täyden polttoainetankin kuormalla. Veneiden testipainot poikkesivat toisistaan enimmillään noin 200 kg. Bella painoi n. 1700 kg, Silver 1620 kg ja AMT vain 1500 kg.

Kahdensadan kilon painoero vaikuttaa tuloksiin jonkin verran, kun kaikissa veneissä oli 150-hevosvoimainen moottori, joskin kahta eri merkkiä. AMT on hyväksytty myös 200-hevosvoimaiselle moottorille, muiden kahden maksimi on 150 hv.

Huippunopeudet olivat yllättävänkin lähellä toisiaan. Nopeimmaksi (41,1 kn) osoittautui Silver huolimatta alemmaksi jääneestä kierrosluvusta kuin identtisellä moottorilla varustettu AMT (40,3 kn). Molemmissa myös potkuri oli identtinen. Bella, selvästi raskaampana, jäi molemmista hieman (39,8 kn), mutta painoeroon nähden yllättävän vähän.

”Keskimittainen ja keskipainoinen testiryhmä nukkui sikeästi läpi yön.”



Huippunopeuksia ajettaessa tapamme ei koskaan ole puristaa aivan viimeistä solmun kymmenystä, vaan trimmaamme moottorin ns. järkevään kulmaan. Moottori äärimmilleen ulos trimmattuna näihin nopeuslukemiin saisi vähintään puoli solmua lisää, mutta veneen kulku esimerkiksi perhveneilijää ajatellen muuttuisi huomattavan levottomaksi.

Huippunopeutta ehkä tärkeämpi lukema on taloudellisen ajonopeuden alue. Tässä suhteessa valitettavasti Bellan paino näkyy selkeästi. Sen kulutus meripeninkulmaa kohti on alimmillaan desilitran enemmän kuin kahdella muulla.

1, 2 ja 3. AMT:n ohjauspulpetti on suoraviivaisen selkeä. Istualtaan ajaessa plotteriruutu jää hieman ratin taakse. Kynärnoja on upea lisä kokonaisuuteen. Bellassa puolestaan konsoliin integroidut portaat tekevät kokonaisuudesta ahtaan. Silverin pulpettinäkymä on kaikin puolin kohdallaan, jos pitää valaistuin tyylikkäästä mutta hankalista nappuloista.

Vastaus toiveisiin

► **PALJON PUHUTTU** veneilytapojen muutos on vahvistanut Suomessa pienehköjen veneiden asemaa, mutta se on tapahtunut muiden venetyyppien kustannuksella.

Parisen vuosikymmentä sitten Suomi oli matkaveneilyn vahva maa. On se sitä vieläkin, mutta matkaveneilyn kasvu taitui 90-luvun jälkeen, ja nykyään vesillä nähtävät asumiskelpoiset veneet ovat joko aikain takaa tai harvakseltaan myytäviä uutuuksia.

Mutta eivät suomalaisveneilijät ole vesistöjä jättäneet. Veneet ovat pienentyneet ja samalla yhdenmukaistuneet veneilytarpeiden yhdenmukaistuessa. Nyt pintatrendinä on lyhyt oleskelu vesillä ja kiirehtiminen sen jälkeen muihin harrastuksiin ja toimiin.

Veneiltä kuitenkin vaaditaan enemmän kuin vain pelkkää toimivuutta aurinkoisen päivän ajelulla. Edelleen suuri joukko veneilijöitä haluaa ainakin säilyttää mahdollisuuden yöpymiseen, vaikka pienemmissä kokoluokissa puhutaan retkimajoituksesta, ehkä hieman teltauiliin tyyliin. Silti veneisiin halutaan kunnan vuoteet, mahdollisuus kevyeen kokkailuun ja monesti myös wc.

Toiletteita lukuun ottamatta koeajamamme veneet tarjoavat juuri tuollaiset puitteet. Niissä on miellyttävä oleskelutila jopa kuudelle,

lisävarusteena saa pienen jääkaapin, pesualtaan ja hanan vesisäiliöineen, hieman säilytystilaa ylimääräisille tarpeille – ja runsaasti veneilyn hauskuutta.

Ei ole ihme, että vertailumme venetyypistä on tarjontaa ja sillä on myös kysyntää.

Veneiden pienentyessä suhteellinen moottoriteho sen sijaan on kasvanut. Moottoritehon kasvun myötä veneiden nopeudet ovat nousseet.

Kun vielä pari vuosikymmentä sitten 30 solmua oli eräänlainen tavoitehuippu, tänään puhutaan 40 solmun nopeudesta lähes itsestäänselvytyksenä.

Jokainen vertailumme vene kulki tuon nelisenkymmentä solmua. Silti pitää muistaa, että testin veneet eivät ole offshore-veneitä, joilla mennään keliin keliin. Niitä ei ole kovaan keliin tarkoitettu, eivätkä ne siihen sovi.

Saimme niiden rajoituksista hyvä muistutuksen palatessamme läntiseltä Suomenlahdelta kohti pääkaupunkiseutua tuulen puhaltaessa kaakosta noin 10 m/s. Ajonopeutta Porkkalan jälkeen oli hillittävä merkittävästi alle 20 solmun, muuten kulku puolentoista, paikoin jopa kahden metrin aallokossa olisi muuttunut epämukavasta vaaralliseksi.

Kaikki veneet kuitenkin tulivat ehjinä takaisin, joten niillä selvytyy kelistä, johon niillä ei lähtisi.

Desilitra saattaa tuntua vähältä, mutta prosenteissa ilmoitettuna se on noin 12 %. 80 meripeninkulman Hanko–Helsinki välillä se merkitsee 7,2 litraa.

AMT:n taloudellisen ajonopeuden alue on vain vähän suurempi kuin Silverin, mutta Silver on absoluuttisesti taloudellisin. Sen taloudellinen alue on kohtuullisen laaja, noin 19 – 28 solmua, samoin kuin AMT:n vastaava alue, joka tosin sijaitsee hieman alem-

pana, 17 – 27 solmua. Bellan kohdalla taloudellisin nopeusalue on muita desin korkeammalla, mutta samassa kohtaa eli 17 – 28 solmua.

Matkanopeuksien melutaso vaihtelee. Silver on selkeästi hiljaisiin jäädessä reilusti alle 80 desibelin. Sen sijaan AMT on meluisin ylittäen 80 desibelin rajan kahdella (82). Bella jää siihen väliin 76 – 80 desibelin melullaan.

Huippumelut löytyvät AMT:stä ja Bellasta, kussakin peräti 87 dB(A).

Sen sijaan Silver jää alle työsuojelunormin 84 desibeliin. Melutaso on mitattu kuljettajan korvan juuresta tuulilasin suojassa.

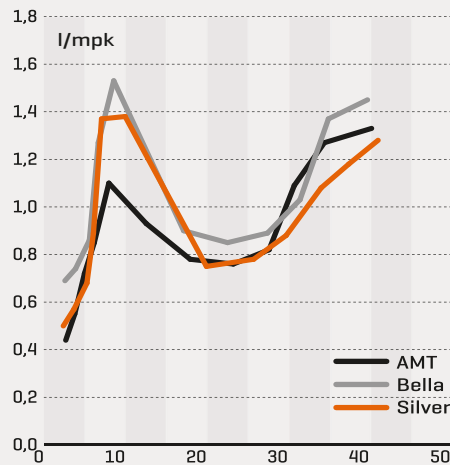
KUMPI VAI KAMPI?

Noin kuuden metrin DC:t ovat mielenkiintoinen yhdistelmä ajettavuutta ja sosiaalisia ulottuvuuksia. Nyt ajamamme veneet ovat kaikki kelpo veneitä vesistöissämme myös kovemman kelin yllättäessä. Offshore-veneitä ne eivät ole, mutta tuovat viisaasti käytettynä kovastakin kelistä turvallisesti rantaan.

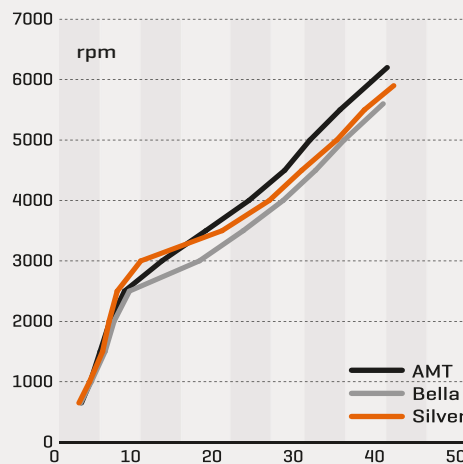
Testin veneissä on kokoeroja, mikä tietysti vaikuttaa muun muassa sisätiloihin. Silver on joukon lyhyin, Bella sitä puolisen metriä pidempi. Silti juuri Silverissä on käytetty runsaasti tilaa perän uima- yms. tasoihin. Sen sijaan näillä kahdella veneellä ei ole painoeroa kuin 50 kiloa. Silverin metri painaa 7 kg enemmän kuin Bellan.

Veneiden hinnoissa erot ovat myös kohtuullisen pieniä. Jokaisesta on ns. pakettihinta, joka edellyttää valmista vene-moottoripakettia. Kallein on Silver 49400 euroa. Sitä vain 410 euroa halvempi on AMT (48990). Halvin on Bella 46700 euroa. Pakettihinnoissa on mukana koeajoveneissä käytetyt moottorit.

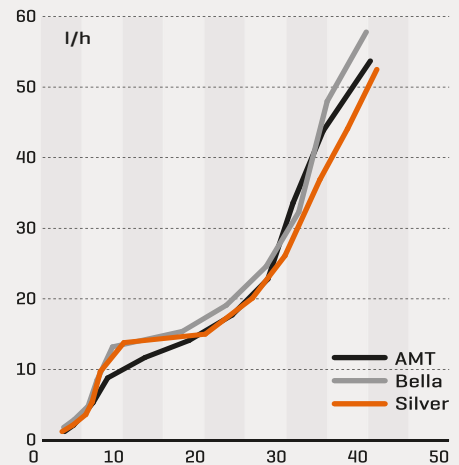
Hintoja miettiessä kannattaa laskea vähintään 5000 euroa lisävarusteisiin, kuten jääkaappiin, toiseen tuulilasinpyyhkimeen, ehkä kansipinnoitteeseen, suurempaan plotteriin yms. Vaihtoehtoja riittää joka veneen lisävarustelistalla. **U**



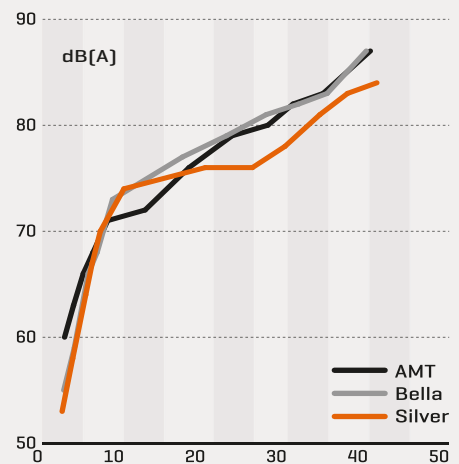
TALOUDELLISUUS AMT ja Silver ovat taloudellisuuksissa selvästi edellä Bellaa. 12 prosentin ero taloudellisimmalla nopeudella on suuri. AMT:n alhainen liukukynnys erottuu muista selkeästi. Taloudellisen nopeuden alueet ovat suurin piirtein samanlaiset.



NOPEUS Hieman yllättäen Silver vaatii eniten kierroksia noustakseen liukuun. Ehkä deflektorien teho ei tässä vaiheessa riitä ylittämään perinteisten nousulistojen vaikutusta. Muuten kierrokset ja nopeudet kasvavat tasaisen loogisesti kaikilla vene-moottoriyhdistelmillä.



KULUTUS Bellan kohdalla huomataan, että Mercury on huippukierroksilla selkeästi Hondaa janoisempi. Tämä on tullut esiin myös muissa mittauksissa. Silverin ja AMT:n eron pienuus osoittaa, että Petestepin vaikutus ei ole dramaattinen.



MELU Bellan ja AMT melutasot ovat odotetun identtiset lukuun ottamatta arvoja juuri liukukynnyksen jälkeen. Silver puolestaan ilahduttaa ajonopeuksien hiljaisuudellaan. Suuri ero AMT:hen syntyy perän ja rungon erilaisesta rakenteesta, ei moottorista.

MIKÄ VENEISTÄ ON PARAS?

YKSINKERTAINEN VASTAUS on, että paras kokonaisuus on AMT 210 DC. Se on selkeä, suoraviivainen, tilava, helposti kuljettava, yövyttävä ja ennen kaikkea ajossa vene, joka teki testimiehistöön vakuuttavimman vaikutuksen ominaisuuksillaan niin pienessä, keskisuudessa kuin suuressakin aallokossa. Veneessä on runsaasti

pieniä käyttäjäjäystävällisiä yksityiskohtia, jos kohta joitain päinvas-taisiakin kohtia löytyy.

Sen sijaan Bellan ja Silverin välillä on vaikeaa tehdä yhtä selkeää eroa kuin AMT:llä on näihin kahteen. Vaikka veneiden perusläh-tökohta on sama, poikkeaa niiden toteuttamisfilosofia toisistaan. Silver on trendikäs, pitkälti muo-toilun ja uusien ajatusten varaan

TOIMITTAJA
Ari Inkinen

ari.inkinen@otava.fi



rakennettu, kun sen sijaan Bella on selkeästi vene, jonka kautta tullaan veneilyyn.

Bella on tehty yksinkertaiseksi, helpoksi käyttää ja edulliseksi. Valitettavasti se samalla on jäänyt visuaalisesti menneeseen. Myös joihinkin yksityiskohtiin on jo olemassa kehittyneempiä ratkaisuja.

Olkoon siis toinen sija jaettu.



AMT 210 DC

► HINTA ALK. 33 900 €

► Kokonaispituus 6,30 m, leveys 2,40 m, paino 1 000 kg, kantavuus 7 henk./565 kg, suositeltu teho 135–200 hv, pa-säiliö 140 l, pohjan V-kulma 20°, CE-luokka C.

- Koeajomoottori Honda BF150AK2XU
- Koeajopotkuri 14 ¾ x 18"
- Koeajoveneen hinta 48 990 €

► Valmistaja AMT-Veneet, Kontiolahti, info@amtboats.fi, amtboats.fi, valmistusmaa Suomi

► Vakiovarusteet, mm. Raymarine Axiom 9" -navipaketti, harmaa laminaattilattia, Comfort-istuimet, Dryfeel-tyynysarja, kuomu, keulan kansiluukku, Abløy-lukitus, haponkestävät kaiteet, hydrauliohjaus, tuulilasinyppihin kuljettajalle, kiinnitysköydet, lepuuttimet, ankkuri köysineen, venehaka/mela, varapolttoainesäiliö, Securmark-turvamerkinä.

► Lisävarusteet, mm. Bluetooth-mediasoitin, kaksiakkujärjestelmä, kemiallinen wc, keulapotkuri, kompassi, led-kansivalot, painevesijärjestelmä, toinen tuulilasinyppihin, trimmitasot, vesihiihtokaari, 20 litran vetolaatikkojääkaappi.

► Myynti amtboats.fi/jalleenmyyjät

► KIITÄMME AMT 210 DC on moderni day-cruiser olematta hienosteleva. Suunnittelussa on keskitytty olennaiseen: käytännöllisyyteen, turvallisuuteen ja merikelpoisuuteen. Pienillä yksityiskohdilla on saatu luotua viihtyisyyttä ja toimivuutta. Erityisesti testiryhmä arvosti veneen ajettavuutta ja toimivasti selkeälinjaista avotilaa.

► MOITIMME Esiin nousi lähinnä yksityiskohtia, ei suuria linjoja. Muun muassa tuulilasinyppihin sisäpuolelta, kajuutan hankala oviaukko, plotterin heikko näkyminen ratin takaa herättivät testiryhmässä ihmetystä. Melutaso nousi yllättävän korkeaksi verrattuna identtillä moottorilla varustettuun Silveriin.



BELLA 640 DC

► HINTA ALK. 30 950 €

► Kokonaispituus 6,58 m, leveys 2,34 m, paino 1 200 kg, kantavuus 7 henk./525 kg, suositeltu teho 115–150 hv, pa-säiliö 135 l, pohjan V-kulma -, CE-luokka C.

- Koeajomoottori Mercury F150 XL EFI
- Koeajopotkuri -
- Koeajoveneen hinta 46 700 €

► Valmistaja Bella-Veneet, Kuopio, bellaboats.fi, valmistusmaa Suomi

► Vakiovarusteet, mm. aurinkotasotaka-avotilassa, hydrauliohjaus, kaiteet haponkestävästä terästä, kuomu, kuljettajan Offshore-istuimien avotilan patjat, SmartCraft-mittaristo, uimatakas, uistelunopeuden säätö.

► Lisävarusteet, mm. antifouling-maalaukset, Garmin EchoMAP Plus 92sv, Garmin GPSMAP A12xsv, 30 litran vetolaatikkojääkaappi, kaksosakkujärjestelmä, vesisäiliö 10 l + hana, Mercury ActiveTrim, avotilan pöytä, radio/Bluetooth-soitin, satamapeite, Simrad 9 GO -plotteri, trimmitasot, vesihiihtotanko.

► Myynti bellaboats.fi/jalleenmyyjät

► KIITÄMME Bella 640 DC on suoraviivainen ja helppo ajettava. Vene kulkee kepeästi ja tottelee ohjausta. Tekstiilit ovat laadukkaat ja työn jälki asiallista. Bellan tuulilasi suojaa hyvin myös taaempina istuvia. Bella oli vertailun veneistä selkeästi edullisin, mikä sekään ei ole huono asia.

► MOITIMME Bella sortuu yksityiskohtiin. Hankalasti käytettävät luukun kannet, tarralla kiinnitetty pulpetin ajossa irtoava kansi, selkänöjen kyseenalainen kiinnitys, ahdas kuomukotelo, alimitoitettut portaat keulakannelle. Vaikka kokonaisuus on toimiva ja avotila miellyttävä istuskella, yksityiskohtat ärsyttävät. Bellassa oli myös vertailuveneistä selvästi suurin kulutus.



SILVER TIGER DCZ

► HINTA ALK. 37 000 €

► Kokonaispituus 6,06 m, leveys 2,36 m, paino 1 150 kg, kantavuus 8 henk./640 kg, suositeltu teho 115–150 hv, pa-säiliö 107 l, pohjan V-kulma 19°, CE-luokka C.

- Koeajomoottori Honda BF150AK2XU
- Koeajopotkuri 14 ¾ x 18"
- Koeajoveneen hinta 49 900 €

► Valmistaja Fenix Marin, fenixmarin.fi, valmistuttaja Terhitec Oy, terhitec.fi, valmistusmaa Suomi

► Vakiovarusteet, Imm. Abløy-lukitus, avotilan pöytä/aurinkotasot, haponkestävät kaiteet, hydrauliohjaus, kaasujouset takapenkin luukuissa, runkoikkunat, keulapuskuri, kuomu, lepuuttimet, karttaplotteri Raymarine Axiom 9 RV, rantautumistikas, 2 kpl tuulilasinyppihimiä, sähköhydrauliset trimmit.

► Lisävarusteet, mm. Fusion MS-RA70N -mediasoitin, kaksiakkujärjestelmä, köysilokeroiden lukitus, antifouling-maalaukset, kaasukeitin, kuljetuspeite, Raymarine 12 RV, satamapeite, vesihiihtokaari, painevesijärjestelmä, keulavalo, Webasto Air Top 2000 ST -lämmitin, 30 litran vetolaatikkojääkaappi.

► Myynti silverboats.fi/jalleenmyynti-ja-huolto

► KIITÄMME Silver Tiger DCz:n historia on hieman hämmäntävä Yamarin-kytkentöineen, mutta Petestep-pohjassa on kuitenkin jonkinlaista taikaa. Huolimatta työläästä hidasajasta, se tekee Silveristä kepeän ajettavan ja taloudellisen. Muutenkin Silver oli vertailukolmikosta uuden ajan airut ennakkoluulottomalla ilmeellään.

► MOITIMME Vertailun lyhyimpänä veneenä Silver oli avotilansa osalta ahtain, eikä täytä lupausta kahdeksan hengen veneestä. Hitaasti ajattaessa vene kiemurtelee ikävästi, kajuutan vuode on hieman alimittainen ja tuuletusmahdollisuus käytännössä puuttuu.

VANHA MESTARI JA VIISI HAASTAJAA

Bella 640 DC
+ Mercury F150

Yamarin 65 DC
+ Yamaha F150

Silver Tiger DCZ
+ Honda BF150

VENEMESTARIN EDELLINEN 6–6,5-METRISTEN DAYCRUISERIEN SUURVERTAILU PÄÄTTYI KYMMENEN VUOTTA SITTEN YAMARIN 64 DC:N JUHLIIN. YAMARIN ON MUKANA EDELLEEN, MUTTA RINNALLEEN SE SAA VIISI UUTTA HAASTAJAA. LUOKAN UUELLE KUNKULLE ON LUVASSA MAINETTA JA KUNNIAA, MUTTA SITÄ ENNEN KÄYDÄÄN KOVA TAISTO VERTAILUN VOITOSTA.


Venemestarin edellisestä 6–6,5-metrinen daycruiser-veneiden suurvertailusta on aikaa tasan kymmenen vuotta. Tuolloin mukana oli yhdeksän venettä (AMT 200 DC, Bayliner 652, Bella 621 DC, Benteau Flyer 650, Drago 21, Flipper 625 DC, Jeanneau Leader 625, Ryds 20 DC ja Yamarin 64 DC), joista kolme oli varustettu sisäperämootorilla ja loput perämootorilla.

Kymmenen vuoden aikana markkinoille on marssitettu käytännössä kokonaan uusi daycruiserien mallisukupolvi. Sen myötä tämän kokoluokan sisäperämootoriveneet ovat lähes tyystin kadonneet, joten vertailuryhmään pyydettiin mukaan yhtätoista Suomen markkinoilla aktiivisesti kaupan olevaa, 6–6,5-metrin kokoluokkaan osuvaa ja 150-hevos-

Kaikki vertailuveneet on varustettu 150-hevosvoimaisella perämootorilla.

voimaisella perämootorilla varustettua venemallia. Vertailuun mukaan niistä saatiin kuusi.

AMT 210 DC on Kontiolahden toimivan valmistajan täysin uusi malli, joka esiteltiin viime helmikuussa Vene 19 Båt-messuilla. Se tulee korvaamaan kymmenen vuoden takaisessa ryhmässä mukana ollutta 200 DC:tä. AMT:llä varmasti odotetaan, että 210 DC jatkaa edeltäjänsä menestystä ja tulee kamppailemaan myös myyntitilastossa kärkipäässä. Moottoripartnerina AMT:llä on Honda. Peräpeiliin saa kiinnittää enintään 200 hevosvoimaa, mutta vertailun puitteissa tyydyttiin 150:een.

Bella 640 DC kuuluu sekin mallivuoden 2019 uutuuksiin. Bellan kohdalla kyse on mallivuodelle 2015 esitellyn 620 DC:n melko perusteellisesta päivityksestä, jossa muutokset koskevat etenkin kajuuttaa, avotilaa ja uimatasoja, 



Nordkapp Noblesse 660
+ Evinrude C150 HO



Flipper 650 DC
+ Mercury F150



AMT 210 DC
+ Honda BF150

VERTAILUTESTI 20–21-jalkaiset daycruiserit

rungon jäädessä ennalleen. Kuopiolainen Bella sisarmerkkeineen (Aquador, Falcon ja Flipper) kuuluu nykyisin ruotsalaisen Nimbuksen omistukseen, mutta moottoriyhteistyö yhdysvaltalaisen Brunswick-konsernin kanssa jatkuu. Sen myötä moottorina on Mercury, ja testiveneessä saatavilla olevista moottorivaihtoehdoista tehokkain F150.

Flipper 650 DC on pitkälti sama vene kuin vuonna 2013 ensiesitelty 640 DC. Se sai tänä vuonna kasvojenkohotuksen, jonka yhteydessä mallinumero kasvoi perään lisätyn uimatason myötä. Suuriin muutoksiin ei ehkä ollut halua tai tarvettakaan, sillä 640 DC on viime vuosina ollut omassa kokoluokassaan selkeästi Suomen myydyin daycruiser-malli. Bellan tavoin Flipperit myydään Mercury-paketteina ja vertailuveneen moottorina on F150. Flipperin tehoalue sallisi 50 hevosvoimaa enemmänkin.

Nordkapp Noblesse 660 korvasi viime vuonna norjalaismerkin mallistossa Noblesse 625:n. 660 on yksi vertailuryhmän kolmesta norjalaisdesigner Espen Thorupin suunnittelema veneestä, muut ovat Bella 640 DC ja Flipper 650 DC. Nordkappin omistaa Evinrude-perämoottorien Pohjoismaiden maahantuoja Frydenbø, joten moottorivalinta on selvä. Testiveneessä on Evinruden 150-hevosvoimaisen moottorin korkeavirtteisempi H.O. (High Output) -versio. Tehoalueen yläraja on Nordkappissa 200 hevosvoimaa.

Silver Tiger DCZ on kuluvan vuoden mielenkiintoisimpia daycruiser-uutuuksia. Norjalaisen Eker Designin piirtämä, ruotsalaisella Petestep-pohjalla varustettu ja Suomessa valmistettu vene suunniteltiin alun perin Yamariniksi, mutta yrityskauppojen myötä mallin oikeudet päätyivät Brandt-konsernin omistuksessa olevalle Silverille. Tigerin perälaudassa on 150-hevosvoimainen Honda, joka on myös tehokkain saatavilla oleva konevaihtoehto.

Yamarin 65 DC on vuonna 2012 kasvojenkohotuksella päivitetty versio Venemestarin kymmenen vuoden takaisesta

vertailuvoittajasta, Yamarin 64 DC:stä. Vertailuun pyydettiin alun perin mukaan Yamarinin tänä syksynä esiteltävää uutuusdaycruiseria, mutta se ei ehtinyt mukaan, joten 65 DC:n rooliksi jää puolustaa vanhan kuninkaan saavutuksia uusia haastajia vastaan. Yamarininille tuttuun tapaan veneen parina on Yamaha-perämoottori. Vertailuvenessä se on F150D, mutta 65 DC:n maksimiteho on peräti 225 hevosvoimaa.

Näiden kuuden veneen lisäksi vertailuun kysyttiin myös norjalaista Askeladden C61 Cruiseria, yhdysvaltalaista Bayliner VR5 Cuddya, suomalaista Finnmaster 62 DC:tä, ranskalaista Jeanneau Cap Camarat 6.5 DC:tä sekä puolalaista Quicksilver Activ 675 Cruiseria. Askeladden ja Finnmaster jäivät pois, koska kyseiset mallit ovat poistumassa tuotannosta, eikä 2020 esiteltäviä uutuuksia ollut vielä saatavilla. Jeanneaulta ja Quicksilveriltä sopivaa esittelyvenettä ei löytynyt ja Baylinerin vertailu- ja yhteydenottopyyntöihin ei koskaan vastausta saatu. Baylinerin maahantuoja on sittemmin vaihtunut.

Numeroiden mukaan samalle viivalle saatiin varsin tasaväkinen kuuden veneen ryhmä, jonka ääripäät mahtuvat kokonaispituudessa vajaan 70 sentin, leveydessä 15 sentin ja painossa 200 kilon haarukkaan. Vertailun pisimpien veneiden eli Flipperin ja Bellan kokonaispituutta kasvattavat 50 sentin lisäuimatasot, niiden runkopituudet ovat 6,05 ja 6,25 metriä. Kaikki vertailuveneet on hyväksytty C-kategoriaan joko kuudelle tai seitsemälle hengelle.

Myös moottorit ovat numeroarvoiltaan lähekkäin. Kaikkia yhdistää 150 hevosvoiman nimellisteho. Iskutilavuudeltaan moottorit ovat 2,4–3,0-litraisia ja painavat 211–230 kiloa. Evinrude poikkeaa muista kaksitahtisuudella, polttoaineen suorasuihkutuksella ja V6-rakenteella, muut ovat perinteisellä imusarjasuihkutuksella varustettuja nelitahtisia ja nelisylinterisiä rivimoottoreita.

Kun alkuesittelyt on tehty, on aika käynnistää koneet.

Numeroiden valossa koossa on erittäin tasaväkinen ryhmä.

VEINE	AMT 210 DC	BELLA 640 DC	FLIPPER 650 DC	NORDKAPP NOBLESSE 660	SILVER TIGER DCZ	YAMARIN 65 DC
Pituus:	6,30 m	6,58 m	6,74 m	6,50 m	6,06 m	6,31 m
Leveys:	2,40 m	2,34 m	2,46 m	2,50 m	2,36 m	2,48 m
Paino:	1 000 kg	1 200 kg	1 050 kg	1 200 kg	1 150 kg	1 170 kg
Pohjakulma:	20°	17°	19°	22°	19°	21°
Polttoainesäiliö:	140 l	135 l	145 l	145 l	107 l	143 l
Tehoalue:	135–200 hv	115–150 hv	115–200 hv	115–200 hv	115–150 hv	150–225 hv
Kantavuus:	7 henk.	7 henk.	7 henk.	6 henk.	6 henk.	7 henk.
CE-luokitus:	C	C	C	C	C	C
Valmistusmaa:	Suomi	Suomi	Suomi	Puola	Suomi	Puola
Lisätietoja:	www.amtboats.fi www.hondamarine.fi	www.bellaboats.com www.bellaboats.fi	www.bellaboats.com www.flipperboats.fi	www.nordkapp-boats.no www.evinrude.fi	www.silverboats.fi www.hondamarine.fi	www.yamarin.com www.yamaha-motor.eu

MOOTTORI	HONDA BF150	MERCURY F150	MERCURY F150	EVINRUDE C150 HO	HONDA BF150	YAMAHA F150D
Maksimiteho:	150 hv	150 hv	150 hv	150 hv	150 hv	150 hv
Rikipituus / paino:	XL / 220 kg	XL / 211 kg	XL / 211 kg	XL / 230 kg	XL / 220 kg	XL / 227 kg
Maksimiteho:	150 hv	150 hv	150 hv	150 hv	150 hv	150 hv
Maksimi kierroslukualue:	5 000–6 000 r/min	5 000–5 800 r/min	5 000–5 800 r/min	5 400–6 000 r/min	5 000–6 000 r/min	5 000–6 000 r/min
Iskutilavuus / sylinterit:	2,4 l / R4	3,0 l / R4	3,0 l / R4	2,7 l / V6	2,4 l / R4	2,7 l / R4
Potkuri:	18" teräs, 3-lap.	17" teräs, 3-lap.	18" teräs, 3-lap.	20" teräs, 4-lap.	19" teräs, 3-lap.	19" teräs, 3-lap.
Lisätietoja:	www.hondamarine.fi	www.mercurymarine.com	www.mercurymarine.com	www.evinrude.fi	www.hondamarine.com	www.yamaha-motor.eu

Nordkappin syvä v-runko takaa urheilullisimmat ajo-ominaisuudet.



Nordkapp Noblesse 660

AJO-OMINAISUUDET

Ajo-ominaisuuksiltaan koko kuusikko vastaa hyvin huu-
toon, ja erot ovat paikoin marginaalisia. Erojakin kuitenkin
löytyy, kun oikein etsitään ja analysoidaan.

Ajo-ominaisuuksiltaan parhaaksi nousee Nordkapp. Sen
syvä v-runko halkoo aaltoja mukavan tehokkaasti ja tarjoaa
viihdyttävän sporttisen ajotuntuman kaikkiin tuulensuun-
tiin ajettaessa. Sekä kuski että matkustajat viihtyvät, vaikka
vauhtia pitäisi yllä tuulen noustessakin.

Kaarroksiin Nordkapp taittuu halukkaasti ja tarkasti, vaikka
säde olisi tiukka ja vauhtia enemmän kuin tarve vaatii. Uppou-
manopeuksilla Nordkapp kulkee kaitsematta suoraan, muita
joutuu ohjailemaan enemmän.

Nordkappin takana AMT, Flipper, Silver ja Yamarin tule-
vat tasaisen kiitettävänä rintamana, mutta kukin hiukan eri
vahuuksilla. Flipperissä ja Silverissä painottuu mukavuus,
AMT:ssä ja Yamarinissa myös sporttisuus.

AMT on ajettavuudeltaan erittäin tasapainoinen, eikä run-
gon ominaisuuksissa ole kerrassaan mitään vikaa. AMT:n
ratin takana voi yhtä hyvin ottaa rennosti nautiskellen
tai puristaa menemään vähän aktiivisemmalla otteella.
Aallokon noustessa AMT:n tuulilasi ja matkustamo pysy-
vät pisimpään kuivina roiskeilta, mutta vauhtia pidettäessä
aaltojen iskut rungon palteisiin alkavat nousta enenevissä
määrin esiin heikentäen mukavuutta.

Jos seuraavat kymmenen meripeninkulmaa pitäisi taittaa
reilu puolimetrisen vasta-aaltoon, paras valinta olisi Flipper.
Sen keula tuntuu muita painavammalta ja terävämmältä eikä
palteetkaan pauku aaltoihiin häiritsevästi, joten vasta-aallot
tasoittuvat muita mukavammin. Myötäaallokossa keula on
sen sijaan ajoittain turhankin raskas. Sivuaallokossa ja kaar-
roksissa kallistelu on muita selkeämpää. Myös roiskeita nou-
see tuulilasilille ja ajoittain sen ylikin keskivertoa herkemmin.



Bella on hyvissä olosuhteissa
hauska ja kepeän leikkisä ajettava.

Bella 640 DC



Silverin Petestep-runko on vahvoilla etenkin
suoraan vasta- tai myötäaallokoon ajettaessa.

Silver Tiger DCZ

AMT:n tuplapallerunکو toimii yhtä hyvin sekä sporttisessa että leppoisassa ajotavassa.



AMT 210 DC

Yamarinin runkoa ei ikä paina, ajo-ominaisuudet ovat yhä kilpailukykyisellä tasolla.



Yamarin 65 DC

Flipper on mukava ajaa vähän ikävämmässäkin aallokossa.



Flipper 650 DC

Silver on ajotuntumaltaan ryhmän outolintu. Se asettuu liukuasentoon tukevasti mutta hiukan takapainoisen tuntuisesti peräkulmilleen. Siitä huolimatta syvä ja terävä keula halkoo vasta-aaltoakin erittäin mukavasti. Suoraan myötätai vasta-aallockoon Tigeria voi ajaa vauhdikkaasti aallon harjalta toiselle, vaikka aallonkorkeus nousisi yli puoleen metriin. Sivuaallokossa ja vauhdikkaissa kaaroksissa Tiger ei ole kuitenkaan yhtä hyvin kotonaan, ja keulan edestä on taipumus nousta satunnaisia roiskeita jo melko pienessä aallokossa.

Yamarinin ajettavuutta ei runkokonstruktion ikä paina. Etenkin kovemmassa aallokossa vauhdikkaasti edetessä Yamarinin keskimääräistä syvämpi, suurempi ja pidempi v-runko ja hyvä balanssi vakuuttavat ja antavat kipparille

Kaikkien kuuden veneen ajettavuudessa on toivottua sporttisuutta.

tarvittavan luottamuksen vähän sporttisemmankin ajotyylin valintaan. Sivuaallokossa Yamarin hakee linjoja välillä tuntuvasti. Pienemmässä aallokossa ja vauhdissa Yamarin tuntuu ajoittain vähän pintakovalta.

Bella jää tasaisesta keskiryhmästä arvosanan, mutta senkään ajo-ominaisuudet eivät ole huonot, vaan arvosanan mukaisesti hyvät. Ajettavuudeltaan Bella kuuluu vertailun urheiluhenkisempään ryhmään, mutta Nordkappiin ja Yamariniin verrattuna tuntuma jää pikkusporttimaiseksi. Hyvässä tasapainossa oleva ja matalan painopisteen omaava Bella on helppo ja tarkka ajettava, mutta mukavuusrajat tulevat muita selkeämmin vastaan sekä vauhdikkaissa kaaroksissa että aallokkoajossa.

KÄSITELTÄVYYS

Käsiteltävyydessä kärkikaksikon muodostavat Nordkapp ja AMT. Kärjen takanakin on tasaisen laadukasta.

Nordkappin käsiteltävyys on luonteikasta. Sen ohjaustuntuma ja ohjaukseen reagoivuus erottuvat loistokkaina, mistä osakiitos kuuluu Evinruden sähköiselle ohjaustehostimelle, jonka tehostuksen asteen voi valita kolmesta mieleisekseen. Niin ikään sähköinen iCon-kaukohallintalaite on liikkeiltään selkeä ja sujuva.

Mataluudesta ja matalalla olevasta painopisteestä huolimatta syvällä v-rungolla varustettu Nordkapp nojaa ajossa sivutuleen, mutta niin tekevät muutkin, eikä Nordkappin vakaudessa ole muuten moittimista. Moottoritrимmin käytössä auttaa iTrim-avustin, vaikkakin osaava kuski hoitaa peukalolla homman vähintään yhtä hyvin. Jo maltillisella ylätrimmillä nelilapainen RX4-potkuri reagoi nopeisiin ohjausliikkeisiin pidon terävästi menettämällä, mutta pito palautuu itsestään, kun kulkusuunta suoristuu.

AMT:n tekee käsiteltävyydessä tappavan tasaista jälkeä, eikä mikään osa-alue petä. Se on ohjaustuntumaltaan perinteisellä hydrauliohjauksella varustetuista veneistä paras, trimmattavuudeltaan moitteeton, vakaa ja helposti kaikissa tilanteissa hallittava vene.

Bellaan pätevät pitkälti samat sanat kuin AMT:hen, mutta ohjaustuntuma ei yllä aivan samalle tasolle ja keulaa saisi pystyä trimmaamaan hiukan tehokkaammin alas. Ajaminen on silti hyväntuulisen helppoa ja huoletonta, kun vene tottelee komentoja nöyrästi.

Flipperin ohjaus on mainio, mutta trimmaustuntuma rauhaton. Keulan ylöstrimmattavuus tuntuu ajoittain loppuvan kesken, ja muutenkin trimmien säätämisen kanssa saa olla melko aktiivinen. Kallistuksen korjaaminen trimmilyvyillä osuu harvoin heti ensimmäisellä yritykselle kohdalteen. Hitaissa nopeuksissa Flipper reagoi ohjausliikkeisiin kallistumalla muita selvästi reilummin.

Silverin ohjaus ja trimmattavuus ovat kiitettävällä tasolla, vaikka molemmista löytyy lievät miinusmerkinnätkin: moottoritrимmin alarekisteri jää vähän vajaaksi ja ohjaus käy ylätrimmillä turhan raskaaksi. Ajossa Tiger tuntuu vakaalta, mutta paikallaan ollessa se reagoi kulkijan painoon joukon selkeimmin.

Yamarinin moottoritrимmin käyttöalue on koko joukon laajin, mutta mahtavan trimmattavuuden iloa pilaa testiyksilön ylätrimmillä luvattoman raskaaksi muuttuva ohjaus. Vakaus, satamamanööverit ja hallintalaitteiden käyttö eivät kirvoita ylimääräisiä kommentteja suuntaan eikä toiseen ja hyvä niin, sillä silloin ne ovat kunnossa.



Flipperin ohjauksessa on ison veneen tuntu.

Flipper 650 DC



Bella on tasapainoinen ja vakaa vene, joka ohjautuu ja trimmautuu tarkasti.

Bella 640 DC



Silver tuntuu ylöstrimmattuna liukuvan kuin ilmapatjan päällä.

Silver Tiger DCZ



Yamarinissa on koko joukon laajin moottoritrимmin käyttöalue.

Yamarin 65 DC



AMT:n käsiteltävyydessä ei ole heikkoa lenkkiä.

AMT 210 DC



Nordkappissa on ryhmän ainoana sähköinen ohjaustehostin ja kaukohallintalaite.

Nordkapp Noblesse 660



AMT 210 DC

AMT:ssä on mukavan kookas penkki ja hyvän viiman-suojan tarjoava korkea tuulilasi. Ajoasento on asiallinen, mutta pitkäjalkaisella polvet ovat lähellä kojelaudan alahelmaa. Kaasukäsi nojaa mukavasti kyynärnojaaan, ja kaasukahvan etupuolella olevat trimmilevyjen ja tuulilasinpyyhkimien kytkimet ovat hyvin sormeiltavissa. Pientavaroille löytyy tilava, virtapistokkeella varustettu laitalokero. Plotteri on sormenpäiden ulottuvilla, mutta paksukehäinen ratti peittää siitä häiritsevän osan. Kojelautaan mahtuu 9-tuumainen näyttö.

BELLA 640 DC

Bellan tummasävyinen kojelautaa ei peilaa eikä heijastele tuulilasiin, joka kuuluu ryhmän suojaavimpiin. Näkyvyys on muuten hyvä, mutta pystytyn parkkeeraava tuulilasinpyyhkin aiheuttaa turhan häiriön. Istuin on kohtuullisen mukava ja ajoasento mukiinmenevä, vaikka polvikulma jää penkin korkeussäädöstä huolimatta melko jyrkäksi, kun jalkaterät asettaa pienehkölle jalkatuelle. Ohjaamon säilytystilat ovat pienemmästä päästä, pyyhkimen kytkin vipuriviston vaikeimmin käytettävissä paikassa aivan ratin juuressa, eikä kaasukädellä ole lainkaan kyynärnojaa. Kojelautaan mahtuu 12-tuumainen näyttö.

FLIPPER 650 DC

Flipperin paksusti pehmustetussa istuimessa on korkeussäätö ja nojatuolimaista henkeä. Kookkaan istuinosan etureunan ja sen liikeradan ansiosta reisituki on hyvä ja penkin offshore-asento selvästi joukon paras. Ergonomiasta paljastuu pienempiä ja suurempia miinuksia: jalkatila ja -tuki ovat pienet, plotterin kosketusnäyttöä ja monitoimimittarien painikkeita joutuu kurottamaan, mittarien luettavuus on heikko ja kaasukäsi kaipaa kyynärnojaa. Korkean kojelaudan ja matalan tuulilasin yläkärmin väliin jää vain kapea katselualaue. Kojelautaan mahtuu 12-tuumainen näyttö.

OHJAAMO

Hyvän ohjaamon elementit on aika helppo luetella, mutta niiden ymppääminen yhteen ohjaamoon on monelle venevalmistajalle ongelma. Tämän vertailuryhmän ohjaamot ovat tasokkaita, parempia kuin monissa moninkertaisesti kalliimmissa veneissä.

Vastoin yleistä mielikuvaa paras ja tukevin ajoasento löytyy DC-veneiden ohjaamosta istuen. Seisoma-asento ja puolittain penkkiin nojaava niin sanottu offshore-asento ovat väliaikaisia tai toissijaisia vaihtoehtoja. Tätä ohjenuoraa sovellettiin myös vertailun arvioissa. Vaikka ohjaamot ovat hyviä, jää täydet kympit jakamatta, sillä eri veneiden parhaat puolet ja kehitystä kaipaavat kohteet menevät lahjakkaasti ristiin.

Vertailu-
veneiden
ohjaamot on
suunniteltu
oikeaoppisesti
istuma-
asennon
ympäri.

Kiitettävän arvosanan Saavat AMT, Bella, Nordkapp, Silver ja Yamarin, Flipperin on tyytyminen hyvään.

AVOTILA

Avotila on daycruisereissa korostuneen merkittävässä roolissa, minkä myös valmistajat tiedostavat hyvin. Mukaan pitää mah-tua sekä ihmisiä että tavaroita, ja avotilan tulee soveltua sekä mukavaan matkustamiseen että monipuoliseen oleskeluun.

Silveriä lukuun ottamatta vertailuveneiden avotiloihin mahtuu suhteellisen vaivatta ja mukavasti kantavuuden mukainen enimmäishenkilömäärä, joka on Nordkappissa kuusi, Silverissä kahdeksan ja muissa seitsemän. Avotilojen tilavuutta arvioitiin kaikkien kohdalla maksimissaan kuuden hengen kuormalla.



NORDKAPP NOBLESSE 660

Nordkappissa on mukkea, korkeussäädettävä penkki ja hyvä jalkatuki, mutta ratti saisi olla inauksen lähempänä tai jalkatilaa enemmän. Plotteria ja moottorin monitoiminäyttöä joutuu hiukan kurkottamaan ja tuulilasinyyhkimen kytkin on hankalasti ratin kehän alla. Kojelaudan tumma väritys ehkäisee heijastumia. Vaikka tuulilasi on matalalinjainen, on viimansuoja ja näkyvyys kunnossa. Kaasukädelle löytyy periaatteessa pehmustettu kyynärnoja, mutta käytännössä se sijaitsee liian takana. Kojelautaan mahtuu 12-tuumainen näyttö.

SILVER TIGER DCZ

Silverin ohjaamosta on hyvä näkyvyys, vaikkakin kojelaudan valkoiset pinnat aiheuttavat AMT:n tapaan ajoittaisia heijastuksia. Matalahko tuulilasi jää viimansuojaltaan parhaista. Penkki on tukeva mutta tyköis-tuvan kapea ja ohuesti pehmustettu. Erinomaisessa istuma-asennossa on tavoitettu miellyttävällä tavalla henkilöautomaisuus, sillä kojelaudan alla on poikkeuksellisen syvä jalkatila. Kookas jalkatuki on hyvässä kulmassa, mutta kaasukädelle ei ole kyynärnojaa. Hallintalaitteet ovat muuten mainiosti ulottuvilla, mutta tuulilasinyyhkimien kytkimet jäävät hankalasti ratin kehän alle. Laitalokerosta löytyy hyvin tilaa tavaroille. Kojelautaan mahtuu 12-tuumainen näyttö.

YAMARIN 65 DC

Yamarinin virtalukko on piilotettu laitalokeroon, mistä sitä ei heti ensimmäiseksi osaa etsiä. Penkki on tukeva mutta kapea ja ajoasento napakka. Kookas jalkatuki miellyttää mutta kaasukäden kyynärnoja puuttuu. Plotteri ja mittarit vakiona korvannut nelituumainen moottorin monitoiminäyttö ovat hyvin kosketeltavissa ja luettavissa, mutta vähän kaukana. Tuulilasinyyhkimien kytkimet jäävät ratin kehän alle. Näkyvyys on hyvä, mutta vanhanaikaisen kaareva tuulilasi päästää ajojohdan puhaltamaan estoitta oikealle korvalliselle. Kojelautaan mahtuu 9-tuumainen näyttö.

Kaikkien vertailun venevalmistajien mielestä paras mahdollinen avotilakokonaisuus syntyy u-sohvan ympärille. Mitoiltaan avotilat ja sohvut ovat varsin yhtenevät, joten mittanauhalla erot jäävät kaiken kaikkiaan melko pieniksi. Eroja syntyy kuitenkin mukavuudessa, säilytystilojen määrässä ja käytettävyydessä sekä apukuskin paikan toteutuksessa.

Bellassa, Flipperissä, Nordkappissa ja Silverissä apukuskin paikka on integroitu taittuvalla selkänöjällä u-sohvan paapuuriin puoleiseen pätyyn. AMT:ssä ja Yamarinissa on perinteiseen tapaan kuskin penkkiä vastaava kartturin penkki. Apukuskin matkustusmukavuuden kannalta erillisistuin on parempi, mutta heittoaikajärjestyksellä on etunsa oleskelukäytössä ja avotilan muunneltavuudessa.

Avotila on daycruisereissa tiloista tärkein.

Kaikissa veneissä sohva voi täydentää irrotettavalla pöydällä, ja lisäksi sohvan voi muuntaa täytepatjan avulla aurinkotasoksi. Pisin sohva on Nordkappissa, suurin pöytä Silverissä ja laajin aurinkotas Nordkappissa ja Yamarinissa. U-sohvan uumenissa on kaikissa tavaratiloja, mutta niiden koko ja käytettävyys vaihtelee. Bellassa ja Flipperissä on lisäksi lattialuukun alla oleva ruuma.

Parhaiten kokonaisuus toimii Nordkappissa, jonka avotila on tilava, mukava ja monipuolisesti muunneltava. Miinusta tulee lähinnä apukuskin paikasta, mutta arvosana pyöristyy silti täyteen kymmppiin. Kiitettävään yltävät myös AMT, Flipper ja Silver. Bellalle ja Yamarinille tulee arvosanoiksi kasit.



AMT 210 DC

AMT:n avotilassa on tilaa, mutta sohvan istumamukavuus on vain kohtalainen. Pöytiä on tarjolla kaksi, miehistökuvassa on niistä pienempi. Erillisistuin tarjoaa apukus-kille kipparin veroisen matkustusmukavuuden. Sohvan alla on runsaasti säilytystiloja, joiden lastaus käy reilusti avautuvien ja lukoilla varustettujen luukkujen ansiosta helposti. AMT:n vetolaatikkojääkaappi on 10 litraa muita pienempi, ja pesuallas on sijoitettu muista poiketen kuskin penkin takana olevaan askelmaan kannen alle.



BELLA 640 DC

Bellassa on kilpailukykyisesti istumapinta-alaa, mutta sohvan istumamukavuus ei yllä parhaimpien tasolle. Jalkatila on kapeudesta johtuen ahtaanpuoleinen ja aurinkotasoa jää ryhmän pienimmäksi, mutta se syntyy suhteellisen nopeasti ja helposti. Apukuskin paikka ei houkuttele, mutta sivuselkänoja paikkaa vähän tilannetta. Sohvan alla on käyttökelpoista säilytystilaa muita vähemmän, mutta turkkiluukun alla on tilava ruuma.



FLIPPER 650 DC

Flipperin oikein mukava u-sohva on lyhyt mutta leveä. Laadukkaassa tiikkipöydässä on taittava pöytälevy, mukitelineet ja kaide. Apukuskin paikka on heittoiselkänojalla varustetuista paras. Laipiosta saa taitettua esiin kätevän apupöydän. Peräsohvan alla oleva säilytystila on eriytetty tekniikasta neppareilla kiinnittyvällä kangasseinämällä. Myös apukuskin ja stuuripuurin laitapenkin alla on tilavat ja viimeistellyt säilytystilat, mutta niiden luukut eivät pysy itsestään auki. Tavaraa mahtuu paljon lisää lattialuukun alla olevaan ruumaan.





NORDKAPP NOBLESSE 660

Nordkappin u-sohva on iso ja mukava. Apukuskin paikan selkänöjan eteen taittamisen lisäksi myös istuinosan voi nostaa pystyyn loikoilutueksi. Täysi kuuden hengen miehistö mahtuu avotilaan väljästi. Pöytä lukeutuu vakiovarusteisiin, mutta se oli unohtunut testiveneen matkasta. Apukuskin paikka ei kuulu Nordkappin parhaisiin puoliin, mutta pulpetista esiin taittuva pieni pöytätaaso on näppärä lisä. Sohvan alla on suuret säilytystilat. Kolmesta luukusta kaksi aukeaa fiksusti, kolmannen saa patjan kanssa vain raolleen.



SILVER TIGER DCZ

Silverin avotila vaikuttaa kompaktilta, mutta imee hyvin kuuden hengen miehistön. Mukavuus on selkänöjen osalta parhaiden luokkaa, mutta istuinpehmusteet eivät ole yhtä täyteläiset. Isolle pöydälle kattaa paljon, mutta se myös hankaloittaa ohikulkua. Apukuskin paikan istuinosa jää lyhyeksi, mutta paksu sivuselkänöjä parantaa asentovaihtoehtoja. Sohvan uumenissa on suuret ja siistit säilytystilat, joiden luukut aukeavat täyteen 90 asteen kulmaan. Luukuissa on kiinteät lukot ja mainiot vetonupit.



YAMARIN 65 DC

Yamarinin nurkista pyörästetty avotila ja sohva on mallia lyhyt mutta leveä. U-sohvalle mahtuu kuusikin miestä, mutta jalkatilat on kortilla. Aurinkotasoa soveltuu 190 sentin maksimipituuden ansiosta joukon parhaiten myös varavuoteeksi. Ohjaamon erillisistumisissa on kääntömekanismi, mutta testiveneessä penkit eivät mahtuneet kääntymään u-sohvan jatkeeksi. Taittuva pöytälevy on käytännöllinen ja laadukas. Apukuski pysyy kovemmassakin menossa kuppipenkin syleilyssä. Sohvan alla on suuri, yhtenäinen säilytystila, jonka luukut avautuvat sujuvasti.





AMT 210 DC

AMT:n oviaukko on pieni, mutta perillä odottaa tilava kajuutta. Patjan tasossa tila on pitkä ja korkea, joskin kapeahko. Paksut patjat ovat mukavat, mutta verhoilemattomat laidat kalsea vierustoveri. Laitahyllyt ovat poikkeuksellisen tilavat. Runkoikkunoiden lisäksi ovesa on pieni ikkuna ja katossa avattava, pimennys- ja hyttysverholla varustettu kansiluukku. Kajuuttaa valaisee epäsuora ledivalaistus sekä kaksi suunnattavaa lukuvaloa.

BELLA 640 DC

Bellan oviaukko on kookas ja kajuuttakin mitoiltaan kärkipäätä, mutta muuten kajuuttaan panostaminen on jäänyt piippuun. Eniten tunnelmaa latistaa ikkunoiden puute, mitä tosin paikkaa vakiovarusteisiin kuuluva avattava kansiluukku. Ohuehkot patjat ja paljaat lujitemuovipinnat lisäävät tilapäismajoituksen tunnetta. Laitahyllyistä ja päälaipeon kangaslokerosta irtoaa plussaa.

FLIPPER 650 DC

Flipperin kajuutta on kymppin arvoinen. Oviaukko on kookas ja sisällä on kärkipään tilat sekä pituus-, leveys- että korkeussuuntaan. Napakat patjat, laita- ja kattoverhoilu, neppariverhoilla varustetut runko- ja kattoikkunat sekä toimiva valaistus parantavat mukavuutta ja viihtyisyyttä. Ovi on Nordkappin ja Silverin tapaan kajuutan ainoa avattava luukku.

TILAMITAT (cm)

OHAJAMO	AMT 210 DC	BELLA 640 DC	FLIPPER 650 DC	NORDKAPP NOBLESSE 660	SILVER TIGER DCZ	YAMARIN 65 DC
Penkin istumakorkeus:	44	44–54	42–52	42–52	41	44
Ratista selkänojaan:	60–72	63–77	54–70	70–85	50–63	60–70
Ratista lattiaan:	61 / 76	64 / 80	65 / 82	66 / 82	57 / 75	65 / 80
Tuulilasin korkeus:	130	128	124	128	124	128
AVOTILA						
Sisäpituus:	240	250	235	250	240	245
Sisäleveys:	205	190	200	200	200	205
Ristimitta:	290	300	295	300	280	265
Sohva:	110 x 180 x 140	115 x 170 x 135–170	105 x 180 x 115–165	130 x 170 x 145–190	115 x 165 x 120–160	120 x 180 x 120
Aurinkotas:	110 x 185	100 x 170	110 x 175	130 x 170	110 x 175	115 x 190
Uimataso:	75	45 + 60	45 + 65	85	50 + 40	40 x 40
Seisomakorkeus:	180	180	180	185	165	170
KAJUUTTA						
Pituus:	195	190	195	195	185	185
Leveys:	25–175	25–185	20–180	40–190	60–165	40–190
Korkeus:	80 / 120	80 / 120	75 / 120	65 / 115	75 / 120	80 / 120
Oviaukko:	50 x 65	50 x 95	50 x 100	45 x 75	50 x 75	45 x 90



NORDKAPP NOBLESSE 660

Nordkappin oviaukko on matala ja hankala kulkea, sillä vuode asetuu avotilan lattiaa korkeammalle. Kajuutta on pitkä ja leveä mutta kovin matala. Patjat ovat mukavan napakat, mutta runkoikkunoiden kehykset erikoinen petikaveri. Säilytystilaa on vain lattialla ja kaksi kohdevaloa on sijoitettu erikoisesti vuoteen kapeampaan keulapäätyn. Kemiallinen wc on vakiona, mutta sen käyttäminen matalassa kajuutassa on melkoista taiteilua.

SILVER TIGER DCZ

Silverin pienestä oviaukosta pääsee pieneen kajuut-taan. Vaikka ylimääräisiä senttejä ei ole, on kajuutta viimeistelty verrattain viihtyisäksi. Avotilan tapaan patjat ovat ohuehkot, mutta selkänajat parantavat nojailumukavuutta. Runkoikkunat ovat ryhmän suurimmat. Täytopatjalle on näppärä paikka seinustalla, mutta jalkatila jää niin pieneksi, ettei kajuutassa mahdu käyttämään kemiallista wc:tä. Muissa testive-neissä se tarpeen tullen kuten onnistuu.

YAMARIN 65 DC

Yamarinin oviaukko on suhteellisen sujuva kulkea. Sisällä on avara tunnelma, ja senttejä syntyy joka suuntaan kilpailukykyisesti. Viimeistely ja valaistus on vaatimatonta ja patjat ohuehkot. Standardimuo-toiset runkoikkunat ovat ehkä vanhanaikaiset, mutta avattavat. Hyllyillä on helpokäyttöistä säilytystilaa.

KAJUUTTA

Vertailun veneet edustavat puhdasveristen daycruiserien toiseksi pienintä kokoluokkaa, joten kajuutalta ei ole realistista odottaa kaikkia mukavuuksia. Käytännössä moni veneenostaja päätyy daycruiser-venetyyppiin kuitenkin juuri kajuutan takia, joten ihan merkityksettömästä asiasta ei ole kysymys.

Kooltaan vertailukuusikon kajuutat vaihtelevat kompaktista vain vähän tilavampaan. Makuulle mahtuu kaikkiin kaksiksi täysikasvuista ja tarvittaessa lapsikin, mutta aikuiselle riittävää 90 sentin istumakorkeutta ei ole yhdessäkään kajuutassa.

Flipperissä on tässä ryhmässä täyden kympin kajuutta. AMT ja Yamarin yltyvät kiitettävään, Bella, Nordkapp ja Silver hyvään arvosanaan.

KANNET JA KULKEMINEN

Suomessa daycruiserit kiinnitetään tyyppillisesti keula edellä laituriiin, joten niihin kuljetaan yhä edelleen ensisijaisesti

Pienen daycruiserin kajuutalta ei sovi odottaa ihmeitä, mutta kyllä se telttamajoituksen mukavuudeltaan voittaa.

keulasta. Kulkuyhteys keulasta avotilaan ja toiseen suuntaan on siis tärkeä. Vertailuryhmän kesken eroja syntyy keulakaiteiden korkeudessa, keulakannen tasaisuudessa ja avotilaan johtavan portaikon koossa ja jyrkkyydessä.

Viime vuosina merkittävämpää kehitystä on tapahtunut perän uimatasoissa ja niillä liikkumisen helpoudessa, mutta uimatasolta avotilan puolelle kuljetaan tässä kokoluokassa kaikissa veneissä peräsohvan selkänajan ja siihen integroidun kuomutallin yli. Avotilan läpikuljettavuudessa eroja syntyy vasta kun pöydät laitetaan paikalleen. Silloin vahvimmit ovat leveän avotilan ja taittolevypöydät omaavat Flipper ja Yamarin.

Kaikissa vertailuveneissä on kolme ankkurillekin sopivaa köysiboksia, yksi keulassa ja kaksi uimatasoilla. Arvosanat jakautuvat tässäkin lajissa tasaisesti, sillä veneet ovat tasaisen hyviä. Kärkikaksikon muodostavat AMT ja Nordkapp, muut jäävät niistä arvosanan päähän.

AMT:ssä on korkeat keulakaiteet ja tasainen keulakansi, johon vakiovarusteisiin kuuluva kansiluukku on upotettu. ➤



AMT 210 DC



Bella 640 DC



Flipper 650 DC

Keulasta kulkeminen käy käytännössä kaikista sujuvasti. Merkittävimmät erot ovat Silverin esiin taittuva keulaportas, Flipperin muita matalammat kaiteet ja Bellan koholla oleva kansiluukku. Isoimmat ja loivimmat portaat keulakannelta avotilaan on AMT:ssä, pienimmät ja jyrkimmät Bellassa ja Flipperissä.



Nordkapp Noblesse 660



Silver Tiger DCZ



Yamarin 65 DC

Keulaportaat ovat leveät ja loivat, mutta muotoiltu kajutan oveen. Portaikko on siis käytössä vain kun ovi on kiinni. Portaikon molemmilla puolilla on kaiteet.

Uimatasot ovat yhdessä tasossa ja niitä yhdistää moottorikaivon askeltaso, mikä tekee perässä liikkumisesta sujuvaa. Moottorin asennusputki ja hydrauliohjauksen letkut on johdettu siististi askeltason alta. Peräsohvan selkänöjä ei ole korkeimpia, mutta sohvän askelmat ovat pienet ja epäluontevassa paikassa. Kylläkiinnitystilanteissa styyrpuurin laidalla ohjaamon takana olevat askelmat helpottavat kulkemista.

Myös Nordkappissa on hyvät keulakaiteet ja tasainen kansi, jota tosin ei ole muiden tavoin pinnoitettu. Karhenus on kuitenkin laaja ja toimiva, joten ero on lähinnä kosmeettinen. Kiinteät askelmat avotilaan ovat jyrkkäköt mutta Bellan ja Flipperin vastaavia luontevammat kulkea.

Nordkappin tilavat ja yhdessä tasossa olevat uimatasot ovat joukon parhaat. Moottorikaivon kattava kansi on

kookas ja uimatasojen kanssa samalla korkeudella. Moottorin asennusputki tulee peräkannen alta, joten se ei häiritse kulkemista. Köysilaatikoiden luukuissa on porukan ainoana kaasujouset. Korkean kuomun ja luontevien askelmien ansiosta korkean peräsohvan yli on suhteellisen jouheaa astua myös silloin kun kuomu on ylhäällä.

Bellassa on hyvät kaiteet ja tasainen keulakansi, mutta korkean kansiluukun joutuu huomioimaan askelluksessa. Portaat avotilaan ovat ryhmän pienemmästä ja jyrkemmästä päästä. Perässä on suuret, kahdessa tasossa olevat uimatasot ja moottorikaivon askeltaso niiden välissä, mutta moottorin ja ohjauksen asennusletkut kulkevat tason päällä. Avotilan puolelle kuljetaan ensisijaisesti styyrpuurin takanurkasta, jossa kuomutallin kannen päällä ei ole selkänöjä ja sohvän kulmapaikan istuinpehmusteen saa poistettua.

Flipperissä on matalimmat keulakaiteet, Silverin kanssa kuperin keulakansi ja Bellan kaltaiset jyrkkäköt ja pienehköt

Keulan kautta kulkemisen sujuvuus on Suomessa yhä tärkeää.

portaat. Perän kulkuyhteydet vertautuvat muihin keulaa paremmin. Uimatasot ja moottorikaivo ovat käytännössä identtiset Bellan vastaavien kanssa, mutta peräkulman kulkuväylä on luontevampi. Lisäksi varalaitojen päällä on molemmin puolin astinlaudat.

Silverissä on vakiona keulakannella esiin taittuva keulaporras, joka helpottaa tässäkin kokoluokassa esimerkiksi luonnonsatamiin tai poikkeuksellisen mataliin laitureihin rantautumista. Keulakaiteet ovat kookkaat, mutta laitakaitteita keulakannelle ei ole. Kajuutan liukuoveen kiinnitetyt portaat ovat leveät mutta jyrkemmät kuin AMT:ssä.

Silver on myös perän ratkaisuissa omilla linjoilla. Kookkaat uimatasot ovat kahdessa tasossa ja niiden jatkeena on kuomukotelon päälle muotoillut askelmat. Kattamaton moottorikaivo on sen verran kapea, että puolelta toiselle astuu suhteellisen jouheasti. Kuomu jää matalaksi, joten silloin kun se on käytössä se hankaloittaa avotilaan

kulkemista. Säilytystiloja on takakannella tuplasti enemmän kuin muissa, sillä Silverissä on tilavien ankkuriboksin lisäksi myös kannelliset, paksuihin varalaitoihin upotetut lepuutinlokerot.

Yamarinin keulasta on hyvä kulkea, sillä keulakaiteista saa hyvän otteen ja kulkukansi on sekä tasainen että pitävä. Tuulilasin keskiruutu aukeaa AMT:n tavoin kittajousen varaan. Avotilaan johtavat kiinteät portaat ovat hyvän kokoiset vaikkakin melko jyrkät.

Vanhanaikainen perä rokottaa Yamarinin arvosanaa. Pie-nehköt uimatasot ovat kahdessa tasossa ja syvällä laitojen sisäpuolella. Sen takia kylkikiinnitystilanteissa veneeseen astuminen on hankalaa etenkin stuurpuurin puolella, missä uimaportaat muodostavat lisähaasteen. Selkänojan ylitys avotilan puolelle vaatii reilun harppauksen, mutta sohvan kulmassa on hyvä askelma.

AMT:ssä ja Nordkappissa on nyky-suuntauksen mukaiset peräkannet.



AMT 210 DC



Bella 640 DC



Flipper 650 DC

Nordkappin ja AMT:n tasaiset peräkannet ovat lähes esteettömät kulkea. Yamarinin uimatasoilta on vaikea kulkea muualle kuin veteen. Silverin kaltaisen kaiteenakin toimivan vetokaaren saa myös AMT:hen. Silverin perässä on myös muita enemmän säilytystiloja.



Nordkapp Noblesse 660



Silver Tiger DCZ



Yamarin 65 DC



1.



2.



3.



4.

TEKNIikka JA TOTEUTUS

Veneiden todellista laatua ja kestävyttä ei viikon mittaisen vertailun puitteissa pystytä arvioimaan, mutta alku vaikuttaa lupaavalta. Missään vertailuveneessä ei havaittu varsinaisia valmistusvirheitä, eikä mistään veneestä rikkoutunut vertailun aikana mitään. Yksi potkuri kyllä muotoiltiin uudelleen, mutta se ei ollut veneen vika. Käytännössä arvosanat muodostettiin laatuvaikutelman ja käytettävyyden perusteella.

Laatuvaikutelman osalta kaikki vertailuveneet kestävät katsetta ja vähän perusteellisempaa tutkimista. Erojaikin tosin löytyy. Vaikka kaikki valmistajat pyrkivät luomaan kuvaa premium-brändistä, on tässä kyse ehkä enemmänkin keskiluokan taistosta. Jos autorinnastus sallitaan, niin vertailussa ei ole mukana venemaailman vastineet Mercedesille, Audiille, Bemerille, Jaguarille, Volvolle ja Lexuselle vaan pikemminkin vaikkapa Volkswagenille, Fordille, Peugeotille, Skodalle, Hondalle ja Mazdalle.

Tekniikka ja toteutus -arvioissa parhaidenkin hyvät ja huonot puolet menevät siinä määrin ristiin, että kympt jäävät jakamatta, mutta ysin veneitä on neljä: AMT, Flipper, Nordkapp ja Silver. Bella ja Yamarin jäävät niistä arvosanan.

AMT:n muotoilu on tätä päivää, suunnittelu huolellista

ja toteutus kliinistä. Silti kokonaisuus jää viimeistelyltään vähän harmaaksi. Tekniikan asennusjälki on huoliteltua ja ratkaisut tarkkaan harkittuja. Esimerkiksi polttoainesuodatin ja tankin korkki on sijoitettu loistavasti kaikesta muusta erilleen lukollisen luukun taakse. Päävirtakytkin saisi sen sijaan olla paremmin lähestyttävissä. Uppoumaton "aina rantaan rakenne" on plussaa, mutta ohjaamon pulpettien ajossa tutisevat helmat heikentävät laatuvaikutelmaa.

Flipper yltää laatuvaikutelmaltaan lähimmäs premium-tasoa. Sen liimapalkkirunko tuntuu tukevalta ja rosterinen tuulilasin kehys erottuu muista edukseen. Yleisilme on sliipattu, ja vaikka ikää jo onkin, on muotoilu kestänyt hyvin aikaa. Tekniikan asennusjälki ja piilossa olevien pintojen viimeistelyn taso on kuitenkin ulkoista habitusta askeleen kauempana premiumista, eikä yksityiskohdista löydy mainittavaa tuoreutta tai ideaa.

Nordkapp on tyylikäs ja siististi viimeistelty paketti, jonka linjat ovat muista poikkeavan matalat. Mataluuden takana on avotilan itsetyhjentyvyydessä tehty kompromissi. Avotilan lattia on viety vajaan kymmenen senttiä vesilinjan alapuolelle, eli lattialle päätyvä vesi tyhjenee tyhjennysreiästä putkea pitkin automaattisella poistopumpulle.

1. Silverin kuomutalli on tyylikäs kokonaisuus, jossa kuomun tangot jäävät taittuvien sivuselkänojen taakse piiloon.

2. Silverissä on tilavien ankkurilaatikoiden lisäksi myös lepuuttimille suunnitellut kannelliset lokerot.

3. Silverin luukuissa olevien lukollisten vetonuppisalpojen ansiosta luukkujen avaaminen ja sulkeminen on poikkeuksellisen sujuvaa ja nopeaa.

4. AMT:ssä polttoainesuodatin ja tankin korkki on ovattain mainiosti omassa lokerossaan lukollisen luukun takana.



5.



6.

5. Nordkappin suurimman ja Silverin pienimmän kuomun välinen ero on selvä. Ison kuomun alla on mukavampi oleskella, mutta sen negatiiviset vaikutukset ajettavuuteen ja käsiteltävyyteen ovat myös selvemmät.

6. Flipperissä on melko kookas taittopöytä, jolla on hyvä valmistella vaikkapa välipalaa.



7.

7. Bellassa ja Flipperissä on lukittavan lattialuokun alla tilavat ruumat. Ison luokun operoiminen ei ole aina helppoa.

8. Päivirtakytkimet ovat osassa paremmin esillä ja helpommin käytettävissä kuin toisissa. Nordkapp kuuluu ensiin mainittuun ryhmään.

9. Nordkappin avotilan lattia on vesilinjan alapuolella. Alemmasta tyhjennysreiästä vesi valuu letkua pitkin sähköpumppulle, joka pumppaa veden ulos. Jos pumppu pettää, vesi nousee avotilassa ylempään itsetyhjennysreiän tasolle.



8.



9.

Sähköpumpun toimintaa turvaa vakiona oleva kaksiakkujärjestelmä. Pumpun vikaantumisen varalta avotilassa on myös vesirajan yläpuolella oleva itsetyhjennysläpivienni.

Silver häilyi hyvän ja kiitettävän välissä mutta yltää lopulta parempaan arvosanaan. Siihen Silverin nostaa etenkin pienet mutta merkitykselliset asiat kuten laadukkaan tuntui- nen keinotiikkiturkki, helpokäyttöiset säilytystilojen luukujen lukot ja nuppisalvat sekä näppärät säilytystilaratkai- sut. Laatuvaikutelmakin kestää vertailun, vaikka esimerkiksi patjasarjan toisella värityksellä sen yksityiskohdat pääsisivät paremmin esiin. Pienenä arkikäytön rasitteena esiin tulee hankalassa paikassa oleva päävirtakytkin.

Bellan ja Flipperin sukulaisuuden voi arvata, kun alkaa perehtyä tekniikan asennuksiin, joissa on sekä samoja komponentteja että ratkaisuja. Rakenteellisena erona Bellassa on tavanomaisesti laminoitu runkopalkkisto. Eron voi aistia myös ajossa. Viimeistelyltään Bella on ilmeisen tarkoituk- sella Flipperistä pelkistetympi. Osin erot ovat kosmeettisia, osin konkreettisia.

Ulkonäkö on aina makuasia, mutta Yamarinin muotoi- lun vanhahtavuutta ei käy kieltäminen. Moderni runkoteip- paus ja päivitetty kojelauta onnistuvat kuitenkin nuorenta- maan kokonaisuutta. Materiaalit vievät taas ajassa taaksepäin. Myös laatuvaikutelmassa kilpailijat ovat kirineet rinnalle ja ohi.

Ajokuomu ja satamapeite ovat isolla avotilalla varuste- tuissa daycruiseissa käytettävyyteen oleellisesti vaikut- tavia varusteita. Ideaalitilanteessa molemmat on hyvä olla, vaikka vain toisellakin oppii pärjäämään. Ehkä hieman yllät- täen kuomujen ja peitteiden käytössä tai ominaisuuksissa ei ilmennyt kovinkaan merkittäviä eroja.

Kaikkissa kuomuissa on omat kommervenkkinsä ja askel- merkkinsä, mutta viikon kokemuksen perusteella niiden kaikkien kanssa oppii käyttämällä toimimaan. Kaikkien veneiden kuomut ja peitteet todettiin mittojen mukaan tehdyiksi ja hyvin istuviksi. Kuomuissa ääripäät muodosta- vat suurimman ja korkeimman kuomun omaava Nordkapp ja pienimmän ja matalan kuomun Silver.

Kuomutallien osalta erot olivat selvemmät. Parhaina erottuivat Nordkapp ja Silver, joiden kuomutallit ovat koh- tuullisen tilavat. Silverissä myös kuomun kaaret piiloutuvat siististi taittuvien sivuselkänöjien taakse. AMT:ssä ja Yama- rinissa kuomutallit on mitoitettu minimikokoon. Kuomun saa niihin kyllä mahtumaan, mutta se edellyttää harjaan- tumista huolelliseen pakkaamiseen.

VERTAILUTESTI 20–21-jalkaiset daycruiserit



AMT:ssä korkealle kiertävä Honda on hiljainen ja taloudellinen, mutta runkoäänät erottuvat selkeästi.

AMT 210 DC



Bella kulkee, kiihtyy ja reagoi kaasuun tomerasti, eikä kulutuskaan kiusaa.

Bella 640 DC

SUORITUSKYKY, KULUTUS JA MELUTASO

Mittaustulokset määrittävät pitkälti suorituskyvyn, kulutuksen ja melutason arvosanat, mutta etenkin viimeksi mainitun osalta paljon painoa annettiin myös aistinvaraiselle arvioille.

Suorituskyvyn ja kulutuksen osalta kaikista vertailuveineistä voisi todeta, että ne kulkevat riittävän kovaa ja kohutuullisen taloudellisesti. Käytännössä se tarkoittaa 40 solmun huippunopeutta ja litraan tai alle meripeninkulmalla jäävää kulutusta kiitettävän laajalla, noin 15–30 solmun nopeusalueella.

Huippunopeudeltaan vertailuveineet olivat erittäin tasaisia, sillä hitaimman ja nopeimman välinen 1,9 solmun ero on käytännössä merkityksetön. Käytännössä arvosanoihin vaikuttikin enemmän kiihtyvyys ja kaasuun reagointi.

Niissä loistaa Nordkapp, joka jättää muut kiihdytyskoikeissa vanaveteen. Se kantaa myös kuormaa parhaiten ja reagoi muita terävimmän kaasunkäyttöön liukunopeuksilla.

Yamarinissa on myös potkua, mikä näkyy korkeimpana huippunopeutena, mutta kiihdytyksissä aikaa tuhraantuu vanhanaikaisen voimakkaan liukukynnyksen ylitykseen. Liukunopeuksilla kaasuun reagointi on terävää. Myös Bella vastaa kaasuun sähköisesti ja kiihtyy kerkeästi.

Vaikka numerot kertovat toista, tuntuu Flipper samalla moottorilla varustettua Bellaa painavammalta. Käytännössä Flipper kiihtyy ja reagoi kaasuun Bellaa hitaammin, vaikkakin etenkin jälkimmäisessä on tekemisen tunne jäljellä.

Honda-miehet jäävät suorituskyvyssä Flipperin kanssa hännille, mutta kuten kahdeksikon arvosana kertoo, ei niidenkään suorituskykyä voi varsinaisesti moittia. Silver on paikalta lähdetessä joukon hitain kiihtyjä, mutta vauhtiin päästyä herkkyyttä löytyy paremmin. AMT:ssä tulee

MITTAUSTULOKSET

NOPEUS: (kn @ r/min)	AMT 210 DC	BELLA 640 DC	FLIPPER 650 DC	NORDKAPP NOBLESSE 660	SILVER TIGER DCZ	YAMARIN 65 DC
Tyhjäkäynti:	2,6 @ 650	2,8 @ 650	2,7 @ 650	2,4 @ 500	2,6 @ 650	2,6 @ 600
5 kn:	5,0 @ 1 300	5,0 @ 1 200	5,0 @ 1 200	5,0 @ 1 100	5,0 @ 1 300	5,0 @ 1 400
15 kn:	15,0 @ 3 200	15,0 @ 2 900	15,0 @ 2 900	15,0 @ 2 700	15,0 @ 3 200	15,0 @ 3 000
25 kn:	25,0 @ 4 200	25,0 @ 3 800	25,0 @ 3 600	25,0 @ 3 400	25,0 @ 3 900	25,0 @ 3 800
35 kn:	35,0 @ 5 500	35,0 @ 5 000	35,0 @ 4 800	35,0 @ 4 500	35,0 @ 5 200	35,0 @ 5 000
Huippunopeus:	41,1 @ 6 200	41,3 @ 5 800	40,6 @ 5 600	40,2 @ 5 300	39,9 @ 6 000	41,8 @ 5 700
KULUTUS: (l/mpk @ r/min)						
Tyhjäkäynti:	0,5 @ 650	0,7 @ 650	0,7 @ 650	0,4 @ 500	0,5 @ 650	0,7 @ 600
5 kn:	0,7 @ 1 300	0,8 @ 1 200	0,9 @ 1 300	0,6 @ 1 100	0,7 @ 1 300	0,9 @ 1 400
15 kn:	0,9 @ 3 200	0,9 @ 2 900	0,9 @ 2 900	1,1 @ 2 700	0,9 @ 3 200	1,0 @ 3 000
25 kn:	0,8 @ 4 200	0,9 @ 3 800	0,8 @ 3 600	0,8 @ 3 400	0,7 @ 3 900	1,0 @ 3 800
35 kn:	1,2 @ 5 500	1,1 @ 5 000	1,1 @ 4 800	1,1 @ 4 500	1,1 @ 5 200	1,2 @ 5 000
Huippunopeus:	1,3 @ 6 200	1,3 @ 5 800	1,4 @ 5 600	1,2 @ 5 300	1,3 @ 6 000	1,5 @ 5 700
MELUTASO: (dB(A) @ r/min)						
Tyhjäkäynti:	53 @ 650	54 @ 650	52 @ 650	61 @ 500	54 @ 650	57 @ 600
5 kn:	62 @ 1 300	65 @ 1 200	65 @ 1 200	69 @ 1 100	62 @ 1 300	64 @ 1 400
15 kn:	75 @ 3 200	77 @ 2 900	74 @ 2 900	83 @ 2 700	75 @ 3 200	74 @ 3 000
25 kn:	79 @ 4 200	79 @ 3 800	78 @ 3 600	81 @ 3 400	78 @ 3 900	78 @ 3 000
35 kn:	82 @ 5 500	84 @ 5 000	84 @ 4 800	84 @ 4 500	82 @ 5 200	87 @ 5 000
Huippunopeus:	87 @ 6 200	88 @ 5 800	90 @ 5 600	90 @ 5 300	84 @ 6 000	89 @ 5 700



Yamarin on niukasti vertailun nopein mutta myös janoisin vene.

Yamarin 65 DC



Flipperissä on vaimeat runkoäänät ja napakka kiihtyvyys.

Flipper 650 DC

puolestaan etenkin liukunopeuksilla esiin Hondan kumi-nauhmainen kierroskoneluonne.

Kulutuksestaan kokonaistaloudellisin vene on Silver, mutta ero AMT:hen, Bellaan, Flipperiin ja Nordkappiin on niin marginaalinen, ettei se oikeuta eroon arvosanassa. Ero Yamariniinikaan ei ole suuri, mutta 2–3 desilitran ero meripeninkulmalla katsottiin kestävä kehityksen nimissä arvosanan arvoiseksi, joten Yamarinille kulutuksesta kasi ja muille ysi.

Mitatut desibeliarvot kertovat eniten moottorin melutasosta, mutta mittari ei osaa arvioida melun sävyä tai moottorin ohessa kuuluvia runko- tai rakenneääniä. Siksi arvosanoja annettaessa merkittävässä osassa on aistihavainnot.

Kokonaisuudessa hiljaisimmiksi veneiksi arvioitiin Hondalla varustetut AMT ja Silver. Nekään tosin eivät ole täydellisiä, sillä AMT:ssä raikuu runkoääniä ja Silverissä suhisee tuulilasin karmi ja ilmenee muutama muu sivuääni. Kokonaisuutena molemmat yltävät silti kiitettävään arvosanaan.

Melutason keskikastin muodostavat Bella, Flipper ja Yamarin. Flipper on niistä runkoääniltään hiljaisin ja Bella kuuluvuin, Yamarin siltä väliltä. Bellan ja Flipperin Mercury-voimanlähteen äänensävy on Yamarinin Yamahaa raampi, joka sekin raikaa etenkin maksimikierrosten tuntu-massa.

Selvästi meluisin vene on Nordkapp, jonka päämelulähteenä on käyntiääneltään täysin nelitahtikoneista poikkeava Evinrude. Sen raan käyntiääninen eroa muihin voisi kuvailla vastaavaksi kuin diesel- ja bensiinimoottorin keskinäistä käyntiäänieroa. Joku saattaa tykätäkin, mutta testiryhmältä Evinruden sävy sai täystyrmäyksen. Nordkappin kannalta se on sääli, sillä moottorimelun alla on runko- ja sivuääniltään hyvinkin sivistyneeltä kuulostava vene.



Nordkapp kiihtyy parhaiten, mutta Evinruden työskentely ei jää huomaamatta.

Nordkapp Noblesse 660



25 solmun matkavauhdissa Silver on porukan taloudellisin vene.

Silver Tiger DCZ

VARUSTEET JA HINNAT

Viimeiseksi katseet käännetään vakio- ja lisävarusteisiin sekä hintaan. Eniten pisteitä heruisi kattavimmalla varustuksella ja pienimmällä hinnalla.

Vakiovarusteissa huomio kiinnittyy viiteen suhteelliseen arvokkaaseen varusteeseen, jotka ovat karttaplotteri, trimmitasot, jääkaappi, ajokuomu ja turkkipinnoite. Jääkaappia ei ole vakiona missään vertailuveneestä, mutta Silveristä löytyy ainoana kaikki muut neljä.

AMT:ssä on plotteri, kuomu ja laminaattiturkki, mutta jääkaapin lisäksi myös trimmitasoista joutuu maksamaan ekstraa. AMT:n vakiovarusteita, joita kaikissa tai useimmissa muissa ei ole, ovat avotilan pääsäilytystilojen lukot, kiinnitysmisvarusteet sekä kajuutan kansiluukku. Pöytä ja aurinkotasot tulevat AMT:hen vasta lisävarusteena.

Flipperissä ja Nordkappissa on vakiona ajokuomu ja laminaattiturkki, tosin muista poiketen Nordkappin keulakansi on paljas. Yamarinissa turkkisarja on aitoa tava-
raa eli massiivitiikkiä. Muut arvovarusteet on hinnoiteltu lisävarusteiksi, tosin ajokuomun puutetta korvaa vakiona satamapeite. Myös Bellan lisävarustelistaan tulee kalliita rukeja, sillä arvokkaammista varusteista vakiona on vain ajokuomu.

Muista varusteista toinen tuulilasinyppyhin ja keulaporras on vakiona vain Silverissä, kaksiakkujärjestelmä, vesihiihtotanko, kemiallinen wc, sähköiset hallintalaitteet ja moot-

**Suomalais-
valmistajat
ovat
painaneet
pakettihinnat
tiukkaan
nippuun
50 000 euron
tuntumaan.**

toritrimmiavustin Nordkappissa, satamapeite Yamarinissa, avotilan lattiavalaistus Flipperissä ja kansiluukku AMT:ssä.

Tehtäjälisävarusteena lämmityslaitteen saa AMT:hen, Flipperiin ja Silveriin, keulapotkurin AMT:hen ja Nordkappiin ja vesi-wc:n Flipperiin ja Nordkappiin, jossa toiletti on vielä sähkötoiminen. Aitoa tiikkiä saa jalan alle Yamarinin lisäksi AMT:ssä ja Flipperissä, mutta niissä lisähintaa vastaan. Yksityiskohtaisemmin vakio- ja lisävaruste-eroihin voi paneutua oheisen taulukon avulla.

Täyden kympin arvoiseksi ei katsottu minkään vertailuveneen varusteantia. Lähimmäksi ylsi Silver, minkä lisäksi myös AMT ja Nordkapp katsottiin kiitettävän arvoiseksi. Flipperin ja Yamarinin arvosanaksi muodostui kahdeksan ja Bella sai seiskan.

Hintavertailu tehtiin veneille ilmoitettujen pakettihintojen sekä etenkin veneille lasketun vertailuhinnan mukaan. Se muodostettiin lisäämällä pakettihintaan 9-tuumaisen karttaplotterin, trimmitasojen, ajokuomun, satamapeitteen, jääkaapin ja sen vaatiman kaksiakkujärjestelmän, avotilan pöydän ja aurinkotasot, makeavesijärjestelmän sekä turkkipinnoitteen mahdolliset hinnat.

Näin tarkasteltuna arvosanoiksi muodostui AMT:lle, Bellalle ja Silverille 9, Flipperille ja Yamarinille 8 ja Nordkappille 7. Tosielämässä varusteiden ja hintojen arvosanoja kannattaa luonnollisesti arvioida uudelleen, kun pöydällä tai sähköpostissa on jälleenmyyjältä saatu lopullinen tarjous.



1.



2.

1. Silverin pentteri muodostuu apukuskin pulpettiin, jossa on pieni pesuallas ja paikka keittimelle.

2. Lattiavalaistus vakiona vain Flipperissä. Lisävarusteena sen saa AMT:hen.



3.



4.

3. Nordkappissa on joukon ainoana kemiallinen wc vakiona. Lisähintaan sen tilalle saa nappihuuhtelulla varustetun vesi-wc:n.

4. AMT:ssä avotilan pöytä ja aurinkopatja ovat lisävarusteita. Niiden säilytyspaikka on hankalasti keulakajuutan katonrajassa. kansiluukku ja siihen kuuluva pimennys/hyönteisverkko on vakiovaruste.



☛☜ Silverin nokassa on esiin taittava askelma, valaisin ja kumipuskuri. Valaisin on lisävaruste, muut vakiona. AMT:ssä keulavalvo on vakio ja portaat lisävaruste.



HINNAT JA VARUSTEET (€)

	AMT 210 DC	BELLA 640 DC	FLIPPER 650 DC	NORDKAPP NOBLESSE 660	SILVER TIGER DCZ	YAMARIN 65 DC
Hinta ilman moottoria:	33 900	30 950	37 600	ei ilmoiteta	37 000	ei ilmoiteta
Pakettihinta 150 hv:	48 990	46 700	53 400	62 400	49 900	53 040
9" karttaplotteri:	vakio (Raymarine)	1 660 (Garmin)	1 660 (Garmin)	Highline (Garmin)	vakio (Raymarine)	1 390 (Garmin)
Trimmitasot:	1 120	1 470	1 470	2 000 (automaattiset)	vakio	1 150
Ajokuomu:	vakio	vakio	vakio	vakio	vakio	1 500
Satamapeite:	510	670	670	Highline	800	vakio
Avotilan pöytä ja aurinkotasot:	780	430	vakio	vakio	vakio	vakio
Painevesi, hana ja allas:	865 (40 l)	160 (10 l)	1 080 (48 l)	1 080 (33 l)	650 (32 l)	990 (30 l)
Jääkaappi:	1 290 (20 l)	1 270 (30 l)	1 270 (30 l)	Highline (30 l)	1 300 (30 l)	1 390 (30 l)
Kaksiakkujärjestelmä:	520	560	560	vakio	520	390
Turkkipinnoite:	vakio (laminaatti)	1 940 (laminaatti)	vakio (laminaatti)	vakio (laminaatti)	vakio (keinotiikki)	vakio (tiikki)
Vertailuhinta:	54 075	54 860	60 110	68 390	53 170	59 850
12" karttaplotteri:	–	3 860 (Garmin)	2 810 (Simrad)	2 880 (Garmin)	1 800 (Raymarine)	–
Sähköinen ohjaustehostin:	–	–	–	vakio	–	–
Sähköinen kaukohallintalaite:	–	–	–	vakio	–	–
Moottoritrinnavustin:	–	620	620	vakio	–	–
Ajonestolaite:	–	845	845	–	–	vakio
Keulapotkuri:	3 380	–	–	2 440	–	–
Tuulilasinyyhyn, sp/pp:	vakio/395	vakio/–	vakio/430	vakio/–	vakio/vakio	vakio/390
Kuskin penkin korkeussäätö:	–	vakio	vakio	vakio	–	–
Itsetyhjentyvä avotila:	vakio	vakio	vakio	–	vakio	vakio
Lukollinen säilytystila:	vakio (3 kpl)	vakio (1 kpl)	vakio (1 kpl)	–	vakio (3 kpl)	vakio (1 kpl)
Käsisuihku:	sis. vesijärj.	–	–	sis. vesijärj.	–	–
Vesihiihtokoukku:	580 (kaari)	490 (tanko)	490 (tanko)	vakio (tanko)	420 (kaari)	–
Avotilan lattiavalaistus:	280	–	vakio	–	–	–
Radio/bluetooth-soitin:	790	1 190	1 190	1 050	890	690
Virtapistoke, usb/12 v:	vakio/vakio	vakio/–	vakio/vakio	vakio/vakio	vakio/vakio	–/vakio
Keitin:	–	–	110	250	150	–
Avattava kansiluukku:	vakio	vakio	–	–	–	–
Avattavat ikkunat:	–	–	–	–	–	vakio
Lämmityslaite:	2 650 (Webasto)	–	2 050 (Wallas)	–	2 850 (Webasto)	–
Kemiallinen wc:	210	–	–	vakio	–	–
Vesi-wc ja septitankki:	–	–	1 370	1 780 (sähköhuuhtelu)	–	–
Keulaportaat:	290	–	–	–	vakio	–
Keulavalvo:	vakio	–	–	–	800	–
Kiinnittimisvarusteet:	vakio	–	–	vakio	–	–
Erikoisrunkoväri:	–	–	970 (harmaa)	–	–	–
Elionestomaalaus:	–	800	930	740	1 300	–

Näin vertailu eteni

Kuuden veneen suurvertailu tehtiin kesäkuun ensimmäisellä viikolla. Jokaiselle veneelle suoritettiin yksittäiset koeajot ja mittaukset sekä kahden päivän mittainen yhteiskoeajo reitillä Helsinki–Taalintehdas–Helsinki. Viikon aikana jokaisella veneellä ajettiin noin 200 meripeninkulmaa. Tilat arvioitiin mittausten sekä kahden ja kuuden hengen miehistöllä.

Koeajoja ajatellen vertailuviikon säät olivat suosiollisen monipuoliset, navakasta tuulesta ja aallokosta lähes peilityyneen. Ainoastaan sateessa kuomu ylhäällä ajaminen jäi kokemusten puutteesta arvioiden ulkopuolelle. Suorituskykytestit päästiin ajamaan kaikille veneille saman päivän aikana ja peräjälkeen, joten vertailuryhmän sisällä luvut ovat keskenään vertailukelpoisia.

Ajo-ominaisuuksissa arvioitiin ajettavuus kaikkiin aalonsuuntiin sekä käytös kaaroksissa, ääritilanteissa sekä uppoumanopeuksilla.

Käsiteltävyydessä arviointikohteet olivat ohjaus, trimmatavuus, vakaus ja käytös satamamanövereissa.

Ohjaamon osalta arviointikohteina olivat ajoasento ja ergonomia, näkyvyys ja suojaisuus sekä hallintalaitteiden ja plotterin sijoitus ja käytettävyys.

Avotilassa katseet kohdistettiin tilavuuteen, mukavuuteen, muunneltavuuteen ja säilytystilojen määrään.

Kajuutassa arvioitiin tilavuuden, mukavuuden ja säilytystilojen lisäksi myös mahdollisuus wc:n käyttöön.

Kannet ja kulkeminen -kokonaisuuden muodostivat arviot keulasta, perästä ja sivuilta veneeseen ja veneestä kulkeamisen helppoudesta ja turvallisuudesta, avotilan läpikulkettavuus sekä kansisäilytystilojen määrä ja käytettävyys.

Huippu-
tasaisen
vertailun
ensimmäinen
ja viimeinen
sija menee
jakoon.



www.venemestari.fi/videot

Tekniikka ja toteutus -osiossa otettiin huomioon veneiden rakenne- ja materiaaliratkaisut, teknisten järjestelmien toteutus ja huollettavuus, yleinen laatuvaikutelma ja käytettävyys sekä takuut.

Kulut arvioitiin mittaustulosten perusteella pääpainon ollessa matka- ja vertailunopeuksien lukemissa.

Suorituskyvyn arvosanoihin vaikuttivat matkanopeusalueen laajuus, kiihtyvyys ja kaasunreagointi sekä huippunopeus.

Melutasossa arvioinneissa tukeuduttiin sekä mitattuihin moottorimelun äänenpainelukemiin että subjektiivisiin arviointeihin runko- ja sivuäänistä sekä moottorin melun sävystä.

Varustelun ja hinnan arvostus muodostettiin veneille ilmoitettujen mallivuoden 2019 tietojen perusteella.

Arvosanoina käytettiin "kouluarvosanoja" eli asteikkoa neljästä kymmeneen. Annetut arvostukset pätevät vain tämän vertailuryhmän sisällä. Täyden kymmenen arvostuksen saa, jos vene on arviointikohteen jokaisessa osa-alueessa vertailuryhmän paras tai parhaan veroinen.

Kuten veneille annetuista arvostuksista näkyy, oli vertailu erittäin tasainen ja kaikki veneet ominaisuuksiltaan vähintään hyviä. Heittopussia tai ylivoimaista voittajaa ei joukossa tällä kertaa ollut. Kärkipaikan lisäksi myös viitosija menee jakoon.

Mielenkiintoa lopputuloksissa lisää se, että vertailun jae- tuksi voittajaksi nousevat AMT ja Nordkapp päätyivät tasapisteisiin varsin eritavoin. AMT:n pistesarake täyttyi tasaisesti yseillä, mutta Nordkapp kerää kymppien lisäksi myös seiskoja.

Kannattaa huomioda, että annetut arvostukset on huomioitu oheisissa lopputuloksissa yhdenvertaisina ja painotamatta, mutta arvostusaulukkoon on jätetty mahdollisuus painottaa arvostuksia haluamallaan tavalla, millä saattaa olla paljonkin vaikutusta lopputuloksiin. ▼

ARVOSTUKSET

Oma paino- arvo:	AMT 210 DC	BELLA 640 DC	FLIPPER 650 DC	NORDKAPP NOBLESSE 660	SILVER TIGER DCZ	YAMARIN 65 DC
Ajo-ominaisuudet:	9	8	9	10	9	9
Käsiteltävyys:	9	8	8	10	8	8
Ohjaamo:	9	9	8	9	9	9
Avotila:	9	8	9	10	9	8
Kajuutta:	9	8	10	8	8	9
Kannet ja kulkeminen:	9	8	8	9	8	8
Tekniikka ja toteutus:	9	8	9	9	9	8
Suorituskyky:	8	9	8	10	8	9
Kulut:	9	9	9	9	9	8
Melutaso:	9	8	8	7	9	8
Varustelu:	9	7	8	9	9	8
Hinta:	9	9	8	7	9	8
Painotettu yleisarvosana:						
Yleisarvosana:	8,9	8,3	8,5	8,9	8,7	8,3



AMT 210 DC + Honda BF150

TASAISEN TUNNOLLINEN

AMT tikittää kuin sveitsiläinen kello. Se ei varsinaisesti häikäise missään, mutta on tasaisen hyvä kaikessa. Se osoittautui tällä kertaa vertailun voittoon riittäväksi konseptiksi. AMT:ssä on taloudellinen ja hiljainen moottori, ja ajamiseen liittyvät ominaisuudet ovat kunnossa. Myös tilaa ja varusteita löytyy kilpailukykyisesti. Yleisilme on arkinen, mutta tekninen toteutus huolellista. Hinta on kokonaisuuteen nähden hyvinkin sopiva. Harmittamaan jää lähinnä runkoäänät ja ohjaamon helmojen tutina.

Vertailuhinta **54 075 €** Yleisarvosana **8,9**



Nordkapp Noblesse 660 + Evinrude C150 H.O.

KAIKKI TAI EI MITÄÄN

Nordkapp on täysillä mukana pelissä. Se tahtoo erottua joukosta, ja onnistuu siinä. Vaikka Nordkapp ei ole ryhmän nopein vene, se pesee muut ajettavuudessa ja suorituskyvyssä. Mukavuuttakaan ei ole unohdettu, sillä matalalla oleva avotila on viihtyisä ja toimiva. Vesiaktiiviteettien parissa viihtyvä arvostaa vertailun parasta peräkantaa. Evinrude on näyttävä ja väkevä, mutta myös äänekäs moottoripartneri. Kajuutta on matala mutta hinta korkea. Nordkapp tarjoaa kuitenkin rahoille rävkää vastinetta.

Vertailuhinta **68 390 €** Yleisarvosana **8,9**



Silver Tiger DCZ + Honda BF150

KATSE TULEVAISUUTEEN

Tiger kulkee omia polkujaan. Jylhän muotoilun ja poikkeavan runkokonseptin takana on sekä uusia tuulia tuovia yksityiskohtia että harkitusti varman päälle vedettyjä isoja linjoja. Runko on taloudellinen, mukava ja hiljainen, ja olemassa olevat sentit on hyödynnetty etenkin avotilassa tehokkaasti. Ohjaamon jalkatiloista voisi muutkin ottaa oppia. Mukaan on pakattu paljon varusteita kohtuulliseen hintaan. Eniten parantamisen varaa jää ajoraiskealttiuteen ja vakauteen paikallaan ollessa.

Vertailuhinta **53 170 €** Yleisarvosana **8,7**



Flipper 650 DC + Mercury F150

KLASSIKKOAINESTA

Flipper on viime vuosina hallinnut suuresti yli kuusimetristen daycruiserien markkinoita. Se ei ole ihme, sillä merkin maine on vahva ja tuote kunnossa. 650 DC näyttää yhä hyvältä ja tuntuu mukavalta. Sen avotilan sohva on koko porukan mukkein, ja aallokko-ominaisuudet sekä kajuutta kuin kokoluokkaa muita suurempia. Terävimmän kärjen vauhdista Flipper tipahtaa, koska sen suoritus jää useammissa arviointikohteissa komeista kulisista huolimatta kuitenkin vain keskinkertaiseksi.

Vertailuhinta **60 110 €** Yleisarvosana **8,5**



Bella 640 DC + Mercury F150

BULEVARDISPORTTI

Bella hakee vähän paikkaansa. Sen pitäisi tarjota paljon vastinetta rahalle konsernisisar Flipperin hoitaessa edustustehtävät, mutta Bella ei pysty erottumaan muista edukseen sen enempää varusteiden määrällä kuin hinnalla. Ajettavuudessa on sporttista herkkyyttä ja jokaiselle sopivaa helppoutta, mutta keli aiheuttaa haasteita muita enemmän. Numerot ovat sekä tilojen että suoritusarvojen kohdalla lähtökohtaisesti kilpailukykyiset, mutta se terävin kärki ja viimeinen napsu kunnianhimosta puuttuu. Tuntuu että Bella on mukana osallistumassa.

Vertailuhinta **54 860 €** Yleisarvosana **8,3**



Yamarin 65 DC + Yamaha F150

VANHA MESTARI

Yamarin pitää puolensa loppuun saakka kunnialla. Se on ajo-ominaisuuksiltaan yhä kykenevä, suorituskykyinen ja tiloiltaan toimiva kokonaisuus. Ikä paljastuu yksityiskohtista, kuten senttejä hukkaavista pyöreistä muodoista ja uimatasojen toteutuksesta. Taloudellisuudessa kilpailijat ovat ajaneet ohi. Ainakaan suositusshinnoissa pitkä valmistushistoria ei näy muita haastavana hinnoitteluna tai varusteluna, mutta kaupanteon tarjousvaiheessa tilanne saattaa olla toinen. Joka tapauksessa jos 65 DC:n haluaa hankkia uutena, kannattaa toimia pian.

Vertailuhinta **59 850 €** Yleisarvosana **8,3**