



Venematka Kekkoslovakiaan



Käytettynä hankittu HT-vene on edelleen monen perustarpeet täyttävä kulkuväline. Tarjontaa on markkinoilla runsaasti, olivathan 1970- ja 80-luvut pienten retki-veneiden kulta-aikaa. Heittäydyimme nostalgisiksi ja asetimme vertailuun kuusi 70-luvun suosikkimallia. Selvitimme millaisia ne ovat, ja mitä ne nykyveneisiin nähden tarjoavat.

TEKSTI KAREL KAKKO KUVAT JA ARVIOT KIPPARIN TYÖRYHMÄ

HT -veneet eivät maailmanlaajuisesti ole suosituimpia venetyyppejä, mutta Pohjoismaissa ja etenkin Suomessa niillä on ollut erittäin keskeinen rooli. 1960-luku oli liukuvarunkoisten veneiden suurinta nousuaikaa. Tuolloin nopeat päiväristeilijät yleistyivät maailmalla. Pohjoismaissa, joissa aurinkoiset päivänpaistatuskelit ovat suurempia veneentuo-

→ Käytetyt HT-veneet vertailussa ←

Bella 530 HT (-75)



Finmar HardTop (-71)



Flipper 510 (-82)



Mariner 530 HT (-75)



Terhi 520 (-76)



Vator 17 HT/MC (-78)

*Presidentti
Kekkonen
ja kala
Islannissa
1986.*

KUVA: KARI SANTALA/SKOY





Bella 530 HT

Midaksen kosketus

Bella 530 HT on edelleen tuotannossa. Venettä valmistettiin jo 1970-luvun alussa Finnspeed-nimellä. Ulkomuodosta johdetuista lempinimistä tunnetuimpia lienevät puukenkä, akuankka ja tossu.

Tuskin yhdestäkään retki-veneestä maamme historiassa liikkuu yhtä paljon tarinoita ja eriäviä mielipiteitä kuin Bella 530 HT:stä. Mikä sitten on legendaveneen ympärillä pyörineeseen mielipide- ja tunnekuuhuun järkeenkäypä selitys, jäänee suomalaisen venehistorian arvoitukseksi.

Tilojensa puolesta Bella on kohtuullinen, mutta Terhi vie siitä voiton retkeilykäytössä.

Suurten myyntilukujen salaisuus on ainakin osittain ollut kil-

pailukykyinen hankintahinta uutena ja etenkin se, että kun veneitä on myyty pienellä moottorilla, kokonaishinta on ollut suorastaan halpa. Erikoisinta tässä on, että käytettyjen markkinoilla tilanne on täysin nurinkurinen. Vanhasta Bellasta pyydetään jopa enemmän kuin samanikäisestä, yleisesti parempana pidetystä veneestä, joka uutena on ollut selvästi kalliimpi.

Toinen tärkeä suosion kulmakivi on ollut taloudellisuus. Koeajettu yksilö kuitenkin kulutti kai-

Testiryhmän kommentteja:

- Tämähän on mielipuolista
- Tämän shown ehdoton päätähti
- Tervetuloa Kekkoslovakiaan



Apumiehelle ei ole erillistä istuinta. Kun penkkien väli on reilunkokoinen, avotilassa ei ole samaa ahtautta kuin esimerkiksi Flipperissä.

Mittaustulokset Bella 530 HT 1975 ja Mariner 30 2-tahti 1987

Kierros-luku r/min	Nopeus solmua	Kulutus litraa/h	Kulutus litraa/mpk	Äänitaso db(A)
1 000	2,1	0,7	0,32	63
1 500	3,4	1,7	0,50	71
2 000	4,7	2,6	0,56	74
2 500	5,9	4,3	0,73	76
3 000	6,3	7,1	1,13	80
3 500	9,0	9,3	1,03	83
4 000	11,2	12,3	1,10	88

Mittaukset on tehty kahden hengen ja testilaitteiston kuormalla (n. 250 kg).



Pentterikaappi hallitsee sisustusta ja tarjoaa mojavat säilytystilat. Kippari joutuu istumaan jalat koukussa, luontevan ajoasennon pilaa viisto limisaumalaita.

killä yli kuuden solmun nopeuksilla yli litran meripeninkulmalle. Se on paljon.

Koska koeajoyksilö ei teknisesti enää ollut teräkunnossa, emme voineet olla tarkistamatta aikaisemmasta numerostamme, mitä lukemia vastaavanlaiselle paketille on uutena mitattu. Tuolloinen paras lukema meripeninkulmaa kohden oli 0,72 litraa 14 solmun nopeudella. Se on jopa huonompi kuin nyt koeajettu Flipper tuntuvasti tehokkaammalla, vanhalla moottorilla. Tätä tuskin kukaan osasi odottaa.

Yksi veneen häiritsevistä piirteistä ajossa on sen taipumus nostaa keulaansa vauhdin kasvessa niin, että eteen nähdäkseen on ajettava seisten. Seisominen

ajon aikana puolestaan vaatii omat järjestelynsä, koska lattia kuljettajan edessä on rungon muodosta johtuen niin vino, että kuljettaja joutuu siirtymään seisoskelemaan keskikäytävällä.

Luontevin ja edullisin nopeusalue Bellalle on 12–14 solmua.

Siirtymäajo Helsingistä testi paikalle Inkooseen oli yhdelle testiryhmän jäsenelle tässä veneessä liikaa. Tähyily samentuneiden muovi-ikkunoiden läpi vasten aurinkoa ja olematon etenemistahti idyllisessä ympäristössä moottorin pörhistessä aiheutti päänsärkyksi asti äityneen tinnituksen. Porkkalan tietämillä oli kahvat vedettävä nollille ja moottori sammutettava pariaksi minuutiksi.

– Ei, kieltäydyn, vastustan, minulle riittää! Joku muu saa jatkaa!, kuuluivat kommentit hämentyneen ajajan suusta.



Tekniset tiedot

Pituus 5,30 m
Leveys 2,05 m
Paino 450 kg
Polttoainesäiliö –
Tehosuositus 15–55 hv (1976), nyk. 20–35 hv
Koeajomoottori
 Mariner 30 hv, vm. 1987
Hinta 13 900 markkaa vuonna 1976 (16 200 v.79)
Valmistusvuodet 1975–
Valmistusmäärä
 yli 3 000 kpl
Valmistaja
 Bella-Veneet Oy, Kuopio

tantomaita harvinaisempia, kehittyivät hardtopparit.

Kaikkien pohjoismaisten hardtoppareiden esiäitinä pidetään syystäkin norjalaista, Jan Herman Lingen 1060-luvun alkupuolella suunnittelemaa Fjordlingiä. Se olisi ollut hauska vertailuvene tässäkin ryhmässä. Päätimme kuitenkin keskittyä kotimaisiin malleihin, etenkin sellaisiin, joita käytettyjen markkinoilla on runsaasti.

HT-veneessä tilat ovat pääsääntöisesti yhtenäiset keulasta perään saakka. Se tekee niistä retkeilyn kannalta monesti houkuttelevamman vaihtoehdon kuin samankokoinen, pelkällä tuulilasilla ja pienellä suljettavalla keulakabiinillä varustettu DC. Hard Top, eli kova katto antaa myös pelkkää kuomua miellyttävämmän suojan säältä, kun veneessä yövytään ja oleskellaan esimerkiksi kalareissun aikana.

Värikäs paletti

Lähtökohta vertailulle oli, että veneet olisivat kaikki 1970-luvun malleja, kotimaista tuotantoa ja kooltaan mahdollisimman lähellä toisiinsa.

Kaikkien veneiden pituudet mahtuvat välille 5,05–5,30 metriä ja leveydet vastaavasti 2,05–2,10 metriä. Iän suhteen pienenä kauneusvirheenä voidaan pitää Flipperin vuosimallia joka on 1982, mutta mallina sekin on esitelty jo 1976. Pilkun viilaamista olisi takertua siihen että Flipper ja Finmar ovat suunnittelultaan ruotsalaista ja Vator osittain amerikkalaista käsialaa.

Erittäin mielenkiintoinen lisä tähän joukkoon olisi ollut myös Marino Super 18, mutta emme sellaista sopivasti saaneet käsiimme.

1960- ja 1970-luvuilla muodissa olleista väreistä voi olla monta mieltä, mutta yksi asia on varma. Näihin verrattuna uudet veneet vaikuttavat perin värittömiltä ja tylsiltä. Nykyisin suorastaan kliseeksi muodostunut tyyli-ihanne yhdistellä jopa mauttomasti sinivalkoista muovia ja tiikinruskeaa ei ole muuta kuin arkuutta erottua massasta. Väri vaihtoehtojen puutteeseen ajaa myös kustannustehokkuuden tavoittelu, kun veneiden hinnat nousevat hurjaa vauhtia.

Ristiriitaista on, että mikäli hintakehitystä perustellaan raaka-aineiden kallistumisella, pitäisi autojenkin hintojen käyttäytyä kuten veneiden. Sellaista ei kuitenkaan ole nähty.

Oikaamme siis sentään iloisia niin kauan kun eivät autotkin ole merkistä ja mallista riippumatta kaikki valkoisia, sinisellä verhoilulla. Saattaapa sekin aikaa koittaa, jolloin haikuehdella muistellaan aikaa, jolloin kauppoissa oli erivärisiä autoja.



Finmar Hardtop

Vakuuttava kokonaisuus

Sivuprofiililtaan linjakas Finmar voisi ominaisuuksiensa puolesta olla vieläkin tuotannossa. Ajosta alkaa nauttia kun nopeutta on yli 20 solmua.

Finmar kuului aikoinaan niihin suomalaisveistä-möihin, jonka tuotteita merten miehet suosivat. Monia Finmar-malleja voisi hyvin kuvitella käytettävän nostalgisina veneinä vielä tänäkin päivänä uudistuotannossa. Liitetäänhän merkkiin hyvin vahvasti kuuluisa suunnittelija Halvor Rosenbaum,

jolle tunnusomaista oli suunnitella yksinkertaisia ja toimivia, mutta samalla merikelpoisia veneitä.

Finmar Hardtopin runko on sama tuttu kuin Sportsman-mallissa, jolla menestyksekkäästi osallistuttiin myös kilpailuihin. Finmar veneitä toimitettiin myös eri viranomaistahoille. Muun muas-

Testiryhmän kommentteja:

- Pro-meininkiä
- Hieno, vanha mittaritaulu
- Paras ajoasento
- Luottamusta herättävä

Mittaustulokset Finmar Hardtop 1971 ja Volvo B20 1971

Kierros-luku r/min	Nopeus solmua	Kulutus litraa/h	Kulutus litraa/mpk	Äänitaso db(A)
800	2,8	2,0	0,72	67
1 000	3,4	2,4	0,71	68
1 500	4,7	3,5	0,74	71
2 000	5,8	5,3	0,92	78
2 500	6,6	10,0	1,51	79
3 000	8,5	14,3	1,68	82
3 500	13,0	16,6	1,27	85
4 000	17,0	19,8	1,16	86
4 500	19,5	26,1	1,34	89
4 800	21,3	29,5	1,38	92

Mittaukset on tehty kahden hengen ja testilaitteiston kuormalla (n. 250 kg).





Finmarin keulapunkka on hiukan alempana kuin muissa vertailuveneissä. Kun V-pohjaisen veneen runko kapenee alaspäin, ratkaisu tuntuu supistuneina petipaikkoina. Myös keulan säilytyslokerot ovat pienehköt.

sa presidentti Kekkosella oli käytössään iso Admiral-malli.

Tietystä askeettisuudestaan huolimatta tässä Finmarissa on aavistus vanhan elintasoveneen henkeä. Ensinnäkin, veneessä on korkeutta ja avaruutta, liikaa ei ole väkisin mahdutettu pieneen veneeseen. Toiseksi, Finmarissa on tämän joukon ylivoimaisesti paras ja mukavin kuljettajan paikka. Kapteeni on kapteeni piene-

säkin veneessä, ja ansaitsee arvoisensa työympäristön.

Rungoiltaan Finmarit olivat aina valkoisia. Kansiosan väri vaihtoehtoina olivat joko amiraalinsininen tai sinapinkeltainen, harvinaisimpina valkoinen tai punainen.

Finmarin nähneen vanhan merenkulkijankin katse terävöityi ja ryhti terästyi hartaaseen tokaisuun.

– Tämä kannattaa vielä entisöidä pieteetillä tuleville polville.

Avotilassa on väljyyttä, mutta makuupaikat puuttuvat. Ne lisättiin malliin vuonna 1978, kun sisustusta uudistettiin.



Tekniset tiedot

Pituus 5,10 m
Leveys 2,05 m
Paino 750 kg
Polttoainesäiliö 100 litraa
Tehosuositus 50–130 hv perä-/sisäperämoottori
Koeajomoottori Volvo 115 hv, vuodelta 1979
Hinta 14 730 markkaa vuonna 1975 ilman moottoria, (21 900 v.79)
Valmistusvuodet 1970–1980
Valmistusmäärä yli 300 kpl
Valmistaja Finmar-Pemar Ky, Turku

Pohja ratkaisee paljon

Vertailukuusikon pohjanmuodot eroavat toisistaan hyvinkin ratkaisevasti. Bella ja Terhi ovat pohjiltaan pyöreäpalteisia, jollaisia kansanomaisesti monesti myös puoliliukuviksi tai U-pohjaisiksi kutsutaan. Flipperin pohja on loivalla eli pienellä nousukulmalla varustettu V-pohja. Loput kolme venettä Mariner, Finmar ja Vator ovat syvemmällä eli jyrkemmällä V-pohjalla varustettuja.

Veneiden pohjien muodot ovat kuuma puheenaihe satamien turpakäräjillä, joten lienee syytä selvittää joitakin perusasioita. Suurimmat harhaluulot koskevat pyöreäpohjaisen veneen yliveraisuutta merikelpoisuudessa, tehontarpeessa ja taloudellisuudessa tämän kokoluokan veneissä. Tämä monien takaraivoihin iskostunut ajattelumalli on perin pohjin väärin, eikä sille löydy todenpohjaista perustetta.

Mikäli näillä veneillä on tavoitteena yhtään suurempi kuin 10–12 solmun marssinopeus, kannattaa pyöreäpalteiset pohjat unohtaa. Perusteltu lähtökohta on että teräväpalteinen runko on merikelpoisempi, vakaampi ja saavuttaa paremman nopeuden tietyllä teholla kuin samankokoinen ja painoinen reunoiltaan pyöristetty kilpailijansa. Mitä enemmän yli 15 solmun nopeuden tässä kokoluokassa menään, sitä suuremmalla syyllä on pohjan oltava teräväpalteinen V.

Konkreettisen vahvistuksen tälle saa tarkastelemalla esimerkiksi Flipperin ja Terhin suorituslukemia. Pohjastaan pyöreämuotoinen Terhi eteni tuntuvasti tahmeammin vedessä kuin Flipper, vaikka jälkimmäistä vauhditti vanha, viisikymppinen Johnson ja Terhiä paljon tuoreempi 50-hevosvoimainen Yamaha.

Tämän ryhmän kiistellyin vene laituriparimenteissa on ehkä Bella. Se kärsi viimeisiään vetelevästä 30-hevosvoimaisesta Mariner-perämoottorista. Pahimman savun hälvettyä kone jaksoi parhaimmillaan kuljettaa venettä reilun 11 solmun nopeudella. Tästä syystä mittaustulokset eivät ikävä kyllä ole Bellan kohdalla kovinkaan vertailukelpoisia. Mutta kieltämättä, noilla nopeuksilla ei pyöreistä pohjanmuodoista juuri haittaakaan ole.

Sinänsä ei ollut mikään yllätys että ryhmän kaksi painavinta ja samalla syvimmät pohjanmuodot omaavaa venettä, Finmar ja Vator selviytyivät aallokossa parhaiten.

Perä- vai sisäperämoottori?

Pienessä veneessä moottorivalinnalla on monessa suhteessa suurempi merkitys kuin kookkaammassa. Viisimetrisessä veneessä moottorin ja matkustajien yhteenlaskettu paino nousee helposti suuremmaksi kuin mitä



Flipper 510

Talousintoilijan löytö

Flipper pysyi valmistusvuosiensa aikana lähes muuttumattomana, vain verhoiluvärit ja -materiaalit sekä kylkiraita vaihtelivat. Yksi nyky-HT:iden tunnusmerkeistä, katteesta keulalle ulottuva V-kaide, kuului Flipperiin jo 1980-luvun alusta.

Ruotsalaissuunnittelija Sigurd Isacsonin porraspohjasta kiinteine "trimmitasoiineen" muodostui Flipper-veneiden tunnusmerkki. Niitä markkinoitiin 1970-luvun loppupuoliskolla ja seuraavalle vuosikymmenelle tultaessa veneinä, jotka pesivät kilpailijansa talou-

dellisuudessa. Tämän vertailun tulokset antavat väittämälle tukea.

Flipper yllätti yhä nykyaikaisella, moduulina toteutetulla sisustuksella, alumiinisilla ikkunankehysillä sekä tuiki ajattomalla ulkoasullaan. Nämä seikat tekevät Flipperistä huolitellun

Testiryhmän kommentteja:

- Siisti toteutus
- Kelissä katto notkuu ja ikkunat putoavat syliin
- Ajaton
- Kuskin tilat ahtaat

Mittaustulokset Flipper 510 HT 1982 ja Johnson 50 2-tahti 1982

Kierros-luku r/min	Nopeus solmua	Kulutus litraa/h	Kulutus litraa/mpk	Äänitaso db(A)
800	2,5	1,3	0,51	68
1 000	3,5	1,7	0,47	69
1 500	4,9	2,8	0,57	72
2 000	5,9	4,6	0,78	76
2 500	7,0	7,6	1,09	78
3 000	12,0	8,8	0,73	83
3 500	18,0	9,4	0,52	85
4 000	21,5	12,2	0,57	85
4 500	24,1	17,8	0,74	88
4 800	25,6	22,7	0,89	89

Mittaukset on tehty kahden hengen ja testilaitteiston kuormalla (n. 250 kg). Huippunopeus myötätuuleen 26,2 solmua



Käytetyt HT-veneet vertailussa



Ihan näin askeettinen ei Flipperin keulatila tavallisesti ole, testi-veneestä puuttuivat vakiovarustukseen kuuluvat patjatot.

Avotilassa on ahdasta, kun pieneen tilaan on haluttu oma penkki apumiehellekin.

Tekniset tiedot

Pituus 5,10 m
Leveys 2,05 m
Paino 390 kg
Polttoainesäiliö –
Tehosuositus 25–55 hv
Koeajomoottori Johnson
50 hv, vuodelta 1982
Hinta 23 400 mk
(18 250 v.79)
Valmistusvuodet
1976–1989
Valmistusmäärä
n. 800 kpl
Valmistaja
NA-Boats, Nauvo

oloisen ja olemukseltaan viimeistellyn moniin kilpailijoihin nähden.

Veneen runko on erittäin kevyt-kulkuinen ja taloudellinen. 50 hevosvoimaa kuljetti kahta raavasta miestä ja kaikkia testilaitteita jopa 26 solmun vauhdilla. Flipper myös taittoi mailit pienimmällä polttoainemäärällä.

30 hevosvoiman perämoottori riittänee tässä veneessä vielä noin 20 solmun vauhtiin. Yli 50 hevosvoimaista moottoria ei juurikaan kannata asentaa, koska loiva V-pohja toimii tässä veneessä parhaiten nopeusalueella 15–18 solmua.

vene itsessään painaa. Kun painolla ja sen jakautumisella on valtava merkitys veneen käyttäytymiselle, on moottorin valinta tehtävä huolellisesti ja veneen käyttötarkoitus sekä tarpeet ja toiveet perusteellisesti miettien.

Eri moottorit voivat tehdä yhdestä ja samasta veneestä luonteeltaan täysin erilaisen.

Vertailussa mukana olleista Finmar ja Vator olivat sisäperämoottorilla varustettuja. Molemmista on markkinoilla myös versiot perämoottoria varten. Myös Mariner 530 HT:tä on myyty sekä perä- että sisäperämoottorilla, mutta tässä ajamamme yksilö oli ulkolaitaversio. Pienemmille huippunopeuksille tarkoitettuja Bellaa, Flipperia ja Terhiä ei ole toimitettukaan kuin perämoottorilla.

Sisäperämoottori painaa enemmän kuin perämoottori. Mukana olleet kaksi sisäperämoottoria painavat 250–300 kiloa, joten ne nostavat veneiden kokonaispainoa ja siten myös tehontarvetta tuntuvasti. Toisaalta lisäpaino etenkin veneen peräpäässä antaa usein kaivattua jämäkkyuden tunnetta merenkäynnissä ja suuremmissa nopeuksissa.

Vanhan moottorin kanssa puuhastelu veneen ollessa vesillä sujuu yleensä myös mukavammin sisäperämoottorin kuin perämoottorin kanssa. Tässä suhteessa Finmar keräsi sympatiat. Sen vanhaan Volvo B20:een osia löytää varsin kohtuuraahan, vaikka innostuisi suurempiinkin remontteihin. Monelle moottori on tuttu maantie-Volvon nokalta.

Mercurierin kolmilitrainen rivinelonen on varmaankin maailman myydyin sisäperämoottori. Sellainen lymyää Vatorinkin takakannen alla. Varaosahinnoiltaan se on kuitenkin öykkäriluokkaa vanhaan B20:een verrattuna.

Perämoottoreiden varaosat ovat tunnetusti hintavia. Silti vanhan kaksitahtikoneen omistajalta voivat suupielet pyrkiä hymyyn kuunnellessa, kun naapuri järjestää rahoitusta sisäperämoottorinsa puhki palaneiden pakosarjojen vaihtoon.

Sisäperämoottori voi olla mielekäs vaihtoehto myös silloin, kun tyylietoinen nostalgikko hankkii itselleen venettä. Perämoottori on hyvin näkyvä osa venettä, mutta silmiltä kätkössä oleva uudempi tai peräti kokonaan uusi sisäperämoottori on helpommin anteeksi annettavissa oleva tyylirikko vanhassa veneessä. Nostalgisoinninhan ei tarvitse tarkoittaa sitä, että idyllisenä kesäaamuna liikkeelle lähdetessä poukama verhotaan siniseen savuun ikäloppua konetta henkiin herätellessä.

Tehoissa ja nopeuksissa suuret erot

Vanhoja veneitä ja moottoreita käsitellessä

Mariner 530 HT

Perustyökalu

Mariner 530 HT oli Juvosten veljesten vastaus 1970-luvun retkiveneiden kysyntään. Tässä joukossa tuntemattomimmaksi jäänyttä mallia on sitäkin tehty 450 kappaletta. Näistä parisenkymmentä on myyty puolivalmisteinä. Sellainen on mitä todennäköisimmin ollut myös tässä jutussa ajettu yksilö.

Joka tapauksessa se kuuluu mallin ensimmäiseen sarjaan täysleveine takapenkkeineen. Vuoden 1975 jälkeen valmistetuissa veneissä takapenkit siirrettiin sivuille ja pitkittäisiksi. Nykyään suositaan taas enemmän poikittaista takapenkkiä, niin se muoti vaihtelee veneissäkin.

Marinerin viimeistely ja muotoilu on hyvin karskia, mutta tar-

Mariner liikkui liukkaasti 90-hevosvoimainen kaksitahti-Johnson perälaudassaan. Tällä teholla liukukynnys ohitettiin hetkessä.

Testiryhmän kommentteja:

- Takapenkki pois ja kalavehkeet kyytiin
- Väritön, mauton ja hajuton
- Tilava, mutta toisaalta tyhjää täynnä
- Nasta moottori

Mittaustulokset Mariner 530 HT 1975 ja Johnson V4 90 hv 1982

Kierros-luku r/min	Nopeus solmua	Kulutus litraa/h	Kulutus litraa/mpk	Äänitaso db(A)
1 000	2,9	3,9	1,36	63
1 500	4,2	5,8	1,38	68
2 000	5,9	9,1	1,54	74
2 500	7,0	12,8	1,82	77
3 000	10,2	16,0	1,57	79
3 500	16,2	18,5	1,14	81
4 000	21,2	21,5	1,01	83
4 500	24,1	24,5	1,02	84
5 000	27,0	30,3	1,12	86
5 600	31,0	43,0	1,39	91

Mittaukset on tehty kahden hengen ja testilaitteiston kuormalla (n. 250 kg).



Sisustusjärjestely palvelee ennen muuta uistelijoita, mukaan mahtuu niin miehistö kuin kalakamppeetkin. Molemmiin puolin moottoria on tilavat köysilokerot.

Käytetyt HT-veneet vertailussa



Testiveneestä puuttuivat vakiovarustukseen kuuluvat keulapatjat. V-vuode on lyhyehkö.

koituksenmukaista. Vene käytetty kohtuullisen asiallisesti aallokossa ja 90-hevosvoimaisella perämootorilla se on vähintäänkin riittävän nopea.

Tilojen puolesta ei ahtaan paikan kammo pääse vaivaamaan. Nähdäksemme tämä vene on tehty enemmänkin esimerkiksi kalastus- ja hyötykäyttöön kuin perheretkille, siksi työvenemäinen se on ilmeeltään. Takapenkki poistamalla saadaan porukan

tilavin ja tasaisin avotila erilaista hyötykäyttöä ajatellen.

Venettä on tehty mm. valkoisena, kirikkaankeltaisena, punaisena sekä hiekanvärisenä, jollainen oli tämäkin mukana ollut vene.

Mariner 530:n valmistus loppui vuonna 1984, mutta itse vene eli pidempään kuin nimensä. Sitä tapaa lievästi modifioituna myös nimellä Covemar 600 HT.

Tekniset tiedot

Pituus 5,30 m
Leveys 2,10 m
Paino 470 kg
Polttoainesäiliö 100 litraa
Tehosuositus 40–120 hv
perä-/sisäperämoottori
Koeajomoottori
Johnson 90 hv, vm. 1982
Hinta 13 640 markkaa
vuonna 1975 (17 900 v.79)
Valmistusvuodet
1972–1984
Valmistusmäärä 450 kpl
Valmistaja
Velj. V. ja E. Juvonen, Inko

Ohjauspulpetti on lähinnä teline ratille ja sisävalolle. Näkyvyys on kookkaiden ikkunoiden ansiosta hyvä.



on aina muistettava, että yksilöerot ovat valtavia. Käyttö on jättänyt jokaiseen jälkensä. Siksi mittaukset eivät päde kuin juuri näihin yksilöihin. Päätimme kuitenkin suorittaa ne saman kaavan mukaan kuin uusien veneiden kohdalla. Kaikki koeajetut veneet otettiin testiin suoraan jokapäiväisestä käytöstä ja normaalissa käyttökunnossa.

Tuloksista paljastui myös odottamattomia asioita, jotka muuttivat yleisiä luuloja. Samalla nähtiin, millaisia yllätyksiä vanhemman käytetyn veneen ostaja saattaa kohdata. Sekin tuli todettua, että vastaaville veneille uutena luvattuja suoritusarvoja ei kannata odotella kuin pilke silmäkulmassa.

Parhaiten puhtinsa olivat säilyttäneet perinteiset kaksitahtiset perämoottorit. Paitsi Bellan osalta, jonka 30-hevosvoimainen Mariner kyllä jaksoi kiertää 4 000 kierrosta minuutissa, mutta huippunopeutta ei siitä saatu kuin ihan parhaimmillaan noin 12 solmua.

Ripein ja pirtein liikkuja oli 90-hevosvoimaisella Johnsonilla varustettu Mariner 530 HT, jolle mitattiin 31 solmua huippunopeutta. Tämän voi olettaa olevan jo lähellä alkupeiräistä tasoa.

Positiivisin kokonaisuus koko joukossa oli Flipper. Se kulki liki 26 solmua vanhan 50-hevosvoimaisen Johnsonin vauhdittamana, ja oli kaiken lisäksi vielä ryhmän taloudellisin. 18 solmun marssinopeudella sen polttoaineen kulutus oli 9,4 litraa tunnissa, mikä tekee kuljettua meripeninkulmaa kohden vain 0,52 litraa. Näin ollen se päihitti taloudellisuudessa jopa tuoreehkolla 50-hevosvoiman nelitahti-Yamahalla varustetun Terhin.

Finmarin ja Vatorin sisäperämoottoareiden vieteri oli ajan varrella väsynyt eniten. Finmarin Volvo B20, jonka tehoksi ilmoitetaan 115 hevosvoimaa, ei jaksanut viedä venettä kuin runsaan 20 solmun nopeudella. 30 solmua olisi joskus aikoinaan tuolla yhdistelmällä saavutettu helposti.

Vatorin vajaat 31 solmua on kelpo vauhti siinänsä, mutta veneelle on koeajossa uutena mitattu peräti 38 solmua juuri samaisella 140-hevosvoimaisella MerCruiserilla varustettuna. Vielä odottamattomampaa oli se, että syvästi V-pohjainen Vator ylsi vanhalla koneellaan taloudellisuudessa peräti kolmannelle sijalle taitaen meripeninkulman 0,87 litralla runsaan 23 solmun nopeudessa. Se on vähän, etenkin kun huomioidaan että vene oli joukon painavin.

Nuo luvut sekä osittain myös Bellassa olut vanha Mariner saavat palaamaan tarkalleen kymmenen vuotta sitten lehdessämme testattuun uuteen Bella 530 HT:hen. Tuolloin uusi paketti 30 hevosvoimaisella Johnsonilla kyllä saatiin puristettua kulkemaan jopa 20 solmua, mutta taloudellisuus oli parhaimmil-



Terhi 520

Maltillisen retkeilijän valinta

U-pohjainen runko toimii hitaissa vauhdeissa, mutta yllätyksiin on varauduttava jos kaasukahvaa työntää eteenpäin. Vene saattaa äkisti muuttaa kulkusuuntaansa esimerkiksi toisen veneen peräaalloista.

Ero Harilaisen suunnittelema Terhi 520 on yksi suomalaisen venevalmistuksen menestystarinoista. Kokoisekseen toimivat tilat retkeilyyn ja pienitehoinen moottori olivat avainsanat vuonna 1971, kun vene ensimmäisen kerran näki päivänvalon.

Mutta oli Terhissä paljon muutakin sellaista, mitä vastaavan-

kokoisissa veneissä ei yleensä ollut. Toimiva pentteri sekä ruokapöytä, jonka ympärillä neljäkin aterioi, makuutilat kahdelle aikuiselle ja kahdelle lapselle sekä kemiallinen käymälä takapenkien alla olivat kaikki vakiovarusteita.

Retkeilijän optimipakettia myytiin aluksi 20-hevosvoimaisella Terhi-perämoottorilla, joka liukutti venettä 17 solmun nopeudella.

Testiryhmän kommentteja:

- Saab Finlandian verhoilu
- Yllättävän vakaa
- Oikeaa camping-henkeä

Mittaustulokset Terhi 520 HT 1976 ja Yamaha 50 4-tahti 1994

Kierros-luku r/min	Nopeus solmua	Kulutus litraa/h	Kulutus litraa/mpk	Äänitaso db(A)
850	2,6	0,9	0,34	55
1 000	3,3	1,3	0,41	57
1 500	4,5	2,3	0,50	66
2 000	5,6	3,3	0,59	70
2 500	6,6	5,0	0,76	72
3 000	8,4	7,4	0,88	74
3 500	12,0	8,2	0,68	78
4 000	16,3	9,7	0,60	81
4 500	18,3	11,9	0,65	81
5 000	21,2	15,5	0,73	80
5 400	23,6	16,8	0,71	82

Mittaukset on tehty kahden hengen ja testilaitteiston kuormalla (n. 250 kg).



Kippari kärsii niukasta penkistä, joka jää turhan etäälle ohjauspulpetista. Kun selkänöjan nostaa paikoiltaan, perään järjestyy toinenkin makuupaikka.

Käytetyt HT-veneet vertailussa



Ohjauspulpetin ja pentterilaatikon välistä mahtuu mainiosti kulkemaan keulapunkille. Niillä oleilee mielellään, laitojen sisäpuolelle liimattu verhoilu lisää viihtyvyyttä.

Koska Terhi on parhaimmillaan noin 15 solmun nopeudessa, niin suurempi kuin 30:n hevosvoiman moottori ei ole lainkaan välttämätön. Testiveneen 50-hevosvoimainen Yamaha on jo yläkantissa.

Terhin rungon gelcoat on aina valkoinen, mutta kansiosaa on tehty valkoisena, keltaisena ja punaisena, jollainen oli testiveneessäkin.

Ränsistyneenkin Terhin kunnostaminen kannattaa sellaiselle, joka tyytyy maltilliseen no-

peuteen ja haluaa veneen, jossa on kokoluokkansa parhaat tilat retkeilyyn. Pienellä lisäsisöityksellä viimeistelyyn siitä saa jopa viihtyisän. Juuri tilat ja selvästi parempi vakavuus tekevät Terhistä esimerkiksi Bellaa mielekkäämmän vaihtoehdon.

Terhin 520:n elämä on sittemmin jatkunut Vihen malleina 530 ja 590 HT.

Vakiovarustukseen kuuluva pentterilaatikko on aikanaan mitoitettu spriikeittimelle. Sen alle kaapistoihin sopii paljon retkitavaraa.



Tekniset tiedot

Pituus 5,20 m
Leveys 2,10 m
Paino 450 kg
Polttoainesäiliö –
Tehosuositus 20–60 hv
Koeajomoottori Yamaha
50 hv nelitahti, vm. 1994
Hinta 15 800 markkaa
vuonna 1976 (18 500 v.79)
Valmistusvuodet
1971–1980
Valmistusmäärä
n. 3 000 kpl
Valmistaja
Fibå-Vene, Lohja

laan noin 14 solmun kieppeillä 0,72 litraa meripeninkulmalle. Vertailukohtana mainittakoon myös Finmarin koeajo 1970-luvun lopulta 140 hevosvoiman Volvolla. Se taittoi meripeninkulman 0,71 litralla nopeuden ollessa 21 solmua.

Tämän ja aiempien vertailutestin valossa ei siis talousihmeenä pidetylle kansansuosikki-Bellalle voi kovin mairittelevaa arvosanaa antaa. Selvää on sekkin, että mitä pienemmillä tehomarginaaleilla liikutaan, sitä rankemmin esimerkiksi kuluneisuus ja pohjan likaisuus heikentävät menoa.

Olemme myös aikoinamme kokeilleet esimerkiksi Vator 17 HT:tä perämoottoriversiona ja todenneet senkin saavuttavan 40 hevosvoiman perämoottorilla yli 20 solmun nopeuden. Sisäperämoottoria huomattavasti kevyemmän perämoottorin ansiosta liukukynnystä ei tuolloin esiintynyt ollenkaan ja veneitä saattoi mukavasti ajaa kaikilla nopeusalueilla. Toisin sanoen syväkin V-pohja voi toimia pienellä teholla puoliliukuvan tavoin. Ja mukavammin toimiikin, kunhan painojakama on oikea.

Uivat tehoneliöt

Liekö hardtoppareiden kysynnän vähenemiseen syynä se, että nykyään on muodikasta pitää kovaa kiirettä asiassa kuin asiassa. Tai sitten uusien retkiveneiden ostajat ovat vauraampia ja haluavat suurempia katettuja veneitä.

Kuinka vain, valtaosa uusista reilun viiden metrin mittaisista veneistä on avoveneitä, kun neljännesvuosisata sitten sen kokoiselta veneeltä odotettiin usein vähintään paria kolmea makuusijaa ja kovaa kattoa. Säälä tavallaan, että kiireetön "Go Camping"-henki on katoamassa.

Perinteisimmän hardtopparin tilanjako on seuraavanlainen: Keulassa katteen alla on V-vuode, joka välilevyn avulla saadaan täydennettyä parivuoteeksi. Keski-veneeseen kohdalla on kaksi erillisistuinta edessään pulpetit. Toinen pulpetti on ohjauslaitteita varten ja toisessa on esimerkiksi pieni keitin. Takaosassa veneen sivuilla on pitkittäiset penkit, jotka ulottuvat takakansien alle moottorikaivon molemmille puolille ja muodostavat lisävuoteet. Kuvaan kuuluu, että moottorikaivon alle jäävän tilan edessä on levy, joka voidaan kääntää ylös pöydäksi. Silloin avotilaan muodostuu oleskelu- ja ruokailutila.

Tuon aikakauden ihanne siis oli sovittaa viiden hengen asumistarpeet ja yösjat alle kuusimetrisen veneeseen. Yksikään vertailtavina olevista veneistä ei kokonsa puolesta pysty täysin täyttämään tuota ihannetta. Se



Vator 17 HT/MC

Laatu- ja retrofriikin ikoni

Vatoria ajetaan perinteisestä hardtopparista poiketen katteen alta. Koska kippari istuu lähellä valtavan kokoisia ikkunoita, näkyvyys joka suuntaan on kerrassaan erinomainen.

Maailmanluokan tyyliä ja viimeistelyä, rohkeita värejä, musta katto..." kirjoitettiin kansainvälisessä lehdistössä vuonna 1973, kun Vator 17 HT-malli ensiesiteltiin. Ja oikeutetusti, tunnetaanhan Vator veistämönä, jonka työnjälki on kestänyt tiukimman tarkastelun.

Amerikkalaisen Leon Slicker-

sin suunnittelema, hyvin vahvasti Hunt-tyyppinen 17-jalkainen runko on ollut perustana monessa Vatorin lasikuituveneessä, myös 17 HT:ssä.

Sisustusjärjestelyjen puolesta Vator 17 on erikoisimpia HT-veneitä kautta aikojen. Siihen eivät ole vaikuttaneet mitkään retkeilijöiden toiveet, vaan ulkoasu on pitkälti sama kuin Vatorin urhei-

Testiryhmän kommentteja:

- Porno sisustus
- Tuntuu menossa raskaalta kuin uppotukki
- Mahtava näkyvyys kuskilla
- Tämän voisi jopa ostaa
- "Olen playboy, liukas playboy..."

Mittaustulokset

Vator 17 HT 1978 ja MerCruiser 140 1978

Kierros-luku r/min	Nopeus solmua	Kulutus litraa/h	Kulutus litraa/mpk	Äänitaso db(A)
800	3,5	2,8	0,79	66
1 000	4,2	3,6	0,87	70
1 500	5,8	6,5	1,13	72
2 000	6,9	9,2	1,33	76
2 500	10,7	12,5	1,17	79
3 000	17,7	15,9	0,90	84
3 500	23,3	20,4	0,87	87
4 000	27,5	31,6	1,15	89
4 500	30,5	38,7	1,27	92

Mittaukset on tehty kahden hengen ja testilaitteiston kuormalla (n. 250 kg).



Seisaaltaan ajo onnistuu, kun avaa helppokäyttöisen vinyylipeitteen.



Näin rohkeaa värivalintaa nykyveneistä ei tapaa. Playboyen seuralaisen on oltava hoikka tai normaalivartaloinen mahtuakseen kapeasta kulkuvälisestä istuimelleen.

lullisissa tuulilasiveneissä.

– Hardtop-vene on hardtop-vene eikä kuukauden loman reisuvene, johon angetaan viisi bunkkaa, pentteri ja jääkaappi, on mieleen jäänyt veistämön edustajan lausahdus 1980-luvulta.

Vator 17 keräsi huomiota myös kuuluisuuksien ja kuninkaallisten keskuudessa. Niitä oli esimerkiksi Hollannin ja Ruotsin kuningashuoneilla, Björn Borgilla oli omansa kuten myös Oleg Fabergélla. Niitä vietiin muun muassa Saksaan poliisiveneiksi ja muutama yksilö toimitettiin Suomen tullihallitukselle.

Vatoreita on toimitettu monen värisinä asiakkaiden toiveiden mukaan. Yleisin vakioväri veistämöllä 1970-luvulla oli lämmin keltainen, mutta myös vaaleansinisiä näkee yhä. Harvinaisempiin väreihin lukeutuvat testiveneemme harmaa sekä tumma sininen, tumma vihreä, musta, punainen ja beige.

Retkeilyyn sopivaa venettä hakeva ei löydä Vatorista perinteisiä HT-veneiden elementtejä. Se on jopa hiukan ahtaan tuntuinen kookkaine, amerikkalaistyylisine selkä-selkää-vasten -istuiminaan. Sen sijaan se, joka haluaa tyylikkään veneen jolla mennään vauhdikkaasti vielä silloin kun muut kääntyvät takaisin, saa Vatorista laadukkaan matkakumppanin. Sen rakenteet eivät rämise tai natisse suuressakaan aallokossa.

Sisäperämoottoriversiossa takimmaisten penkkien ja moottoritilan väliin jää vähän liikkumatilaa.



Tekniset tiedot

Pituus 5,05 m
Leveys 2,05 m
Paino 800 kg
Polttoainesäiliö 80 litraa
Tehosuositus 50-150 hv
 perä-/sisäperämoottori
Koeajomoottori
 MerCruiser 140 hv,
 vuodelta 1978
Hinta 41 850 v. 1978
 sis. peräm.
 (22 500 v.79, vain vene)
Valmistusvuodet
 1973–1986
Valmistusmäärä n.850
Valmistaja
 Vator Oy, Helsinki

vaatisi periaatteessa jo ”öky-HT:n”; miltei kuusimetrisen ristellijän.

Lähimpänä onnistumista ryhmässä on Terhi, josta ei retkeilyyn kannalta itse asiassa puutu kuin ehkä pöytä. Se olisi helppo avotilaan lisätä, ja samalla se toimisi irtonaisten polttoainesäiliöiden näköesteenä. Pöytä onkin alun alkaen kuulunut Terhin varusteisiin, mutta tästä veneestä aikojen saatossa hävinnyt. Terhi on myös porukan ainoa, johon on alun alkaen suunniteltu jatkuvasti käytettävissä oleva pentteriratkaisu kohtuullisine kaappitiloineen.

Kauimpana varsinaisesta HT-ihanteesta on Vator. Se edustaa eräänlaista 70-luvun elintasovenettä, ja käyttötarkoituksin on pikemminkin huvittelu kuin lomailu. Sen ajattelukaavan mukaan vain masokisti tunkee perheensä ja kaikki roinansa näinkin minimaaliseen tilaan lomansa ajaksi. Itse asiassa 17 HT perustuu pitkälti amerikkalaiseen Slickcraft-tuulilasiveneeseen, joita Vator valmisti 1960-luvulla. Peruja noilta ajoilta ovat runko ja tilaratkaisut selkä-selkää vasten istuimilla, jotka tarpeen tullen voidaan vetää suoriksi vuoteiksi tai pitkiksi penkeiksi.

Istuinjärjestelyjen osalta eniten nykyveneiden kaltainen on Mariner: täysleveä takapenkki ja kaksi erillisistuinta edessä aivan kuin autoissa, se on muotia tänä päivänä.

Bella ja Flipper edustavat pelkistettyä linjaa. Laitoja kiertäviä makuusijoja on veneen täydeltä, ja niiden väliin on ympätty ohjauspiste, eikä sitten muuta. Koeajettuun Bellaan oli jälkepäin rakennettu lipasto pentteri- ja säilytystilaksi. Veneen käytettävyyttä se ei ainakaan huonontanut, ja vaikutti peräti järkevämmältä ratkaisulta veneen käyttötarkoitusta ajatellen kuin Bellan nykymalleissa oleva lisäpulpetti.

HT tänään

Hardtopparit eivät tyystin ole kadonneet uusienkaan veneiden joukosta, ja tuskin kosaakaan katoavtaakaan. HT on yhä tyyppillisesti se kulkupeli, jolla moni aloittaa veneilyn. Kenties se on myös eräänlainen karsintavaihe. Saatkaa käydä niinkin, että epäonnistunut ensiveneen valinta johtaa matkailuauton ostoon, sikäli mikäli perhesopu vielä on tallella.

Muussa tapauksessa HT varustellaan seuraavaksi tukulla virveleitä askartelun riittävyyden takaamiseksi. HT-veneitä on alkanut näkyä yhä enenevässä määrin juuri uistelukäytössä, jotkut kutsuvat ilmiötä myös evoluutioksi.

Tilojen ja muiden ratkaisujen osalta eivät uudet hardtopparit ratkaisevasti poikkeaa vanhoista. Tiukan budjetin puristuksessa voikin monesti olla järkevämpää ostaa vanha, pa-



Bellassa, viereisessä Terhissä ja takana näkyvässä Vatorissa on keulakannella hainevä-kaide, mutta siitä ei juuri saa tukea kuljettaessa keulasta avontilaan. Ajan saatossa ovat pleksi-ikkunat samentuneet niin, ettei niiden läpi juuri eteensä näe.

rempilaatuinen vene ja siihen uusi moottori, kuin samalla hinnalla uusi mutta tarpeeseen nähden puutteellinen vene. Hyvin ja laadukkaasti tehty vene kestää nimittäin vuosikymme-

niä, kunhan asianmukaisesta hoidosta on edes pääpiirteittäin pidetty kiinni.

Vanhempaa venettä ostaessa voi olla kannattavaa kääntyä ammattitaitoisen venetarkastajan puoleen, mikäli epäilee oman tieto-taidon riittävyyttä. Yhtä lailla voi olla kannattavaa teettää mahdollisen kunnostus ja saneerausprojektin suunnitelmat ammattitaitoisella venearkkitehdillä tai erikoistuneella sisutussuunnittelijalla. Näin etenkin isompien veneiden kohdalla.

Alkuinnostus ei aina jaksaa kantaa yllättävien vaikeuksien yli, ja oppirahat ovat karvaita maksaa. Jälleenmyyntivaiheessa on turha lyödä päätä seinään, jos itseideoitu tiikkikannella varustettu Bella tai pitsisomistettu Vator herättää kiusallista hilpeyttä. □

Käytettyjen HT-veneiden **Yhteen veto**

★ = Huono ★★ = Välttävä ★★★ = Tyydyttävä
★★★★ = Hyvä ★★★★★ = Erinomainen

Vene	Bella 530 HT	Finmar Hardtop	Flipper 510 HT	Mariner 530 HT	Terhi 520	Vator 17 HT
Rakenne						
Runko	★★	★★★★	★★	★★★	★★★	★★★★
Sisustus	★	★★★	★★★	★	★★	★★★★
Heloitus	★★	★★	★★★	★★	★★	★★★★
Tilat						
Kansitilat	★★	★★★★	★★★★	★★★	★★★	★★★★
Ohjaamo	★	★★★★	★★	★★★	★★	★★★★
Makuutilat	★★★	★★	★★★	★★	★★★★	★★★
Säilytystilat	★★★★	★★★	★★★	★★★	★★★★	★★
Moottoritila	★★	★★★★	★★	★★	★★	★★★
Tilankäyttö	★★★	★★★	★★	★★★	★★★★	★★
Ajettavuus						
Ajo-ominaisuudet	★	★★★★	★★	★★★	★★	★★★★
Aallokko-ominaisuudet	★★	★★★★★	★	★★★	★★★	★★★★★
Suorituskyky	★	★★	★★★★	★★★★★	★★★	★★★★
Taloudellisuus	★★	★★	★★★★★	★★	★★★★★	★★★
Äänitaso	★★★	★★	★★★	★★	★★★★	★★
Muut ominaisuudet						
Hohdokkuus	★★	★★★★	★★★	★	★★	★★★★★
Laadukkuus	★	★★★★	★★★	★★	★★★	★★★★★
Tähtiä yhteensä	32	52	45	40	48	58

UUSI D-SARJA

PUHDAS. HILJAINEN. VOIMAKAS.

LOW EMISSION
2006 US EU



Nyt saat ne kaikki! Uusi D-sarja antaa ylivoimaisen tehon ja vääntömomentin jo alhaisilla kierrosluvuilla sekä erittäin pienillä päästöillä, ylivoimaisista ajo-ominaisuuksista ja veneilymukavuuksista tinkimättä. D-sarja täyttää EU 2006 päästövaatimukset puhtaasti alittaen, samoin huomattavasti tiukemmat 2006/2007 US päästörajoitukset.

Toisin sanoen, todellista ajonautintoa – ympäristöä kunnioittaen.

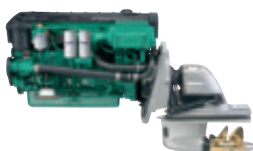
Vuoden uutuudet:

- D1-13/20/30, D2-40 ja D4-180 – tehokas hallinta purje- ja uppoumaveneisiin.
- D3-190 ja D4-225 – common rail yhteispaineruiskutuksella tuovat vielä enemmän urheilullisuutta ja mukavuutta meridieseihin.
- Uuden sukupolven D12 tuo Volvo Pentan ainutlaatuisen merivääntömomentin 800 hv luokkaan.

D-SARJA



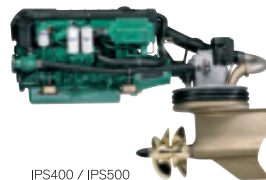
KESKIMOOTTORI
UPPOUMAVENEET 13–180 HV



AQUAMATIC 130–350 HV



KESKIMOOTTORI
PLAANAAVAT VENEET 130–775 HV



IPS400 / IPS500

VOLVO PENTA

www.volvopenta.com