

KUNKKUJEN KUNKKU

Matkaveneily on muuttunut voimakkaasti. Kun aiemmin veneessä vietettiin viikkoja, uusi sukupolvi viettää päiviä tai viikonloppuja. Niinpä veneetkin ovat muuttuneet. Testasimme kolme tämän päivän matkavenettä.

Teksti TOMI PEURAKOSKI, ARI INKINEN Kuvat ARI INKINEN

Rekisteröintitilastot kertovat karua kieltä: perinteisten matkaveneiden myynti on pahasti laskenut takavuosista. Edes kahdeksan- ja yhdeksänmetrisiä matkaveneitä ei myydä vuosittain kuin joitain kappaleita kokonaisuuden ollessa muutamia kymmeniä. Jo vuosia puhuttu veneilyn muutos on tilastollisesti nähtävissä.

Veneily ei kuitenkaan ole romahtanut tai edes vähentynyt oleellisesti. Siitä todistavat perinteisen kesäsesongin aikana täydet satamat; veneitä on jonoksi asti. Suomalaiset ovat edelleen veneilykansaa, tavat vain muuttuvat.

Joka aikakaudella on lempiveneensä, ja mieltymykset muuttuvat vuosikymmenten mukana. 70- ja 80-luvuilla suomalaiset olivat purjehtijoita. Tuolloin myytiin vuosittain tuhatkin uutta purjevenettä. Muutenkin venelomailu oli kova sana. Ja 80-luvulla moottorimiehet vanhoivat jenkkiä nimiin.

90-luvulla Suomesta tuli avoveneiden suurmaa. Suomalaisista avoveneistä kehitettiin maailman parhaita, ja niitä myös hankittiin, ennen kuin keski- ja peräkoppiveneet tunkivat eturiviin.

Nyt elämme DC-veneiden ja viimeisimpänä bowrider-veneiden aikakautta. Kun kaikki ”järvivaihtoehdot” on käytetty, on vuorossa nautinnon ja huvittelun vuoro. Siihen nämä venetyypit ovat omiaan.

Suomalainen veneteollisuus on sy-
jäisestä sijainnistamme huolimatta hy-
vin seurannut kansainvälisiä trendejä,
vaikka suomalaisveneitä yleensä arvioi-
daan Euroopassa järkeviksi ja käytän-
nöllisiksi. Siinä ei ole mitään pahaa,
päinvastoin. Kansainvälisessä vertai-
lussa suomalaisveneet eivät suinkaan
häpeä kilpailijoitaan.

Tätä pohjoismaista vertailua varten
testiryhmämme matkusti kauas Nor-
jaan, jossa suurten DC-veneiden kaup-
pa käy suomalaista selkeästi suurem-
min kierroksin. Vallitseva totuus on,
että tämän kokoluokan veneitä on yh-
den lehden vaikea saada kerätyksi yh-
teen paikkaan. Nämäkin kolme venettä
olivat jo löytäneet ostajan, samoin kuin
artikkelin norjalaisversioon lisäksi ajet-
tu Ibiza 811 Touring.

Testi tehtiin yhteistyössä norjalai-
sen Båtmagasinet- ja ruotsalaisen Båt-

ASKELOADDEN

1. Askeladdenin
runkopituudesta
melkoinen pala on
käytetty perään,
joka on kiitettävän
käytännöllinen.

2. Kuskilla on
selkeä tila. Toinen
etuistuini on ahdas
kahdelle, mutta
yksi istuu väljästi.



"KANSAINVÄLISESSÄ
VERTAILUSSA
SUOMALAISENEET
EIVÄT SUINKAAN
HÄPEÄ KILPAILIJOITAAN."

TEKNISET TIEDOT (ESITETIEDOT)

	ASKELOADDEN C76 CRUISER	FLIPPER 760 DC	NORDKAPP NOBLESSE 790
Pituus, m	7,45	7,58	8,11
Leveys, m	2,55	2,54	2,50
Paino (vene), kg	1 600	1 700	1 600
Paino (koeajomoot- torilla), kg	1 790	1 994	1 850
Suositteluteho, hv	150-400	200-400	1x200-2x200
Pa-säiliö, l	230	256	265
Vesisäiliö, l	40	48	56
Septisäiliö, l	40	40	40
Henkilömäärä	7	8	8
Vuodepaikkoja	2+2	2+2	2+2
CE-luokka	C	C	C

VARUSTEET, MM.

Avotilan pöytä	■	□	■
Vesi-wc	■	□	□
Jääkaappi/laatikko	■	□	□
Kiinteä pentteri	ei mahd.	ei mahd.	ei mahd.
Keitin	■	□	■
Jauhesammutin	■	■	■
Polttoaineen vede- nerotin	■	■	■
Painevesi	■	□	■
Lämmin vesi	■	ei mahd.	□
12 voltin pistorasias	■	■	■
Usb-pistorasias	■	■	■
Hydraullohjaus	■	■	■
Satamapelte	■	□	□
Kuomu	■	■	■
Navigointi- elektronikka	□	□	□
Käynnistyskenesto tuulilasinpyyhin (kuljettaja)	■	ei mahd.	■
Hinta, vene	58 900	53 500	65 800
Hinta koeajomootorilla	85 890	80 890	89 300
Suunnittelija	Geir Arnestad Design (runko)	Espen Thorup	Bård Eker

Valmistaja	Askeladden	Bella-Veneet Oy	Nordkapp Boats
Myynti	E3-Marin, Porvoo e3-marin.fi	flipperboats.fi	W & W marine, Sipoo, wwmarine.fi

CE-luokka A/B / vakiovaruste ■ / lisävaruste □



Askeladdenin
sivukuvaa hallitsee
paksu, musta
ikkunankehys.
Muutenkin väri-
tyksessä on paljon
mustaa.

liv-lehtien kanssa. Norjasta mukana oli
toimittaja **Atle Knutsen** ja Ruotsista
päätoimittaja **Lars Åke Redéen**.

Pohjoismaissa vertailuveneistä val-
mistetaan ainoastaan kotimainen Flip-
per, mutta muutkin tehdään Itämeren
alueella. Sekä Nordkappin että Aske-
laddenin kotimaa on Norja, josta vene-
teollisuus on tällä vuosituhannella
paennut kustannuspaineissa sekä Puo-
laan että Baltiaan. Norjalaiset kuiten-
kin vakuuttavat edelleen kontrolloivan-
sa tuotantoa. Suunnittelu on sen sijaan
kokonaan norjalaisissa käsissä.

Sen verran norjalaisuutta on Flippe-
rissäkin, että sen suunnittelija on nor-
jalainen **Espen Thorup**.

Testiin yritettiin epätoivoisesti saa-
da myös suomalainen Finnmaster T8.
Kuvastaa kuitenkin tämän päivän kau-
pallista tilannetta, että "joutavaa" ve-
nettä ei löytynyt testisatamaan edes
veistämön parhaalla tahdolla. T8 olisi
ehdottomasti kuulunut joukkoon.

Testiryhmän veneistä Askeladden
ja Flipper ovat mitoiltaan hyvin lähellä
toisiaan, Nordkapp puolisen metriä pi-
tempi, joskin muutaman sentin muita
kapeampi. Tilavuudeltaan veneet ovat
siis samaa luokkaa.

HURJASTI HEVOSIA

Tämän koko- ja painoluokan veneet va-
rustetaan tänä päivänä suurilla moot-
toreilla. Myyntiesitteiden alkaen-teho
on ehkä 200 hevosvoimaa, jopa 150 hv.

ASKELOADDEN
1. Retkiveneessä
tätä voi kutsua
pentteriksi. Aske-
laddenin
pentteri on joukon
ajatelluin.

2. Askeladden on
kolmikon ainoa
vene, jossa wc-
istuini on reilusti
vuoteen jalko-
päässä.

3. Askeladdenin
kajuuttaan tulee
kiitettävästi luon-
nonvaloa monesta
suunnasta ja
ikkunasta.



Rehellisesti ilmaistuna: höpö, höpö, ei
näitä veneitä sellaisilla tehoilla myydä.

Vaikka veneilijät erilaisissa mieli-
pidemittauksissa korostavat luontoa
ja vihreitä arvoja, vihreys haalistuu ja
tärkeintä ovat hevosvoimat, kun tullaan
veneisiin, jotka on tehty vauhtia ajatel-
len. Niinpä näistäkin veneistä kahdessa
on suurin suositeltu teho 400 hv.

Saimme kaikki vertailuveneet toi-
veidemme mukaan saman tehoisilla eli
300-hevosvoimaisilla moottoreilla. As-
keladden oli varustettu Suzukiilla. Suo-
messa vene sen sijaan myydään aina
Mercurylla, kuten myös Flipper, jossa
oli Mercuryn Verado-malli. Nordkap-
pin moottori oli Evinrude E-Tec G2.
Näin yhdistelmien suorituskyky ja mm.
kulutus ovat vertailukelpoisia.

Hevosvoimat näkyvät vauhdissa. Jo-
pa joukon hitain, Flipper, saavutti 44
solmun huippunopeuden ja nopein,
Nordkapp, kulki lähes 47 solmua. Ainut
mitä emme mitanneet, on kiihtyvyys.
Perstuntuma kuitenkin kertoo, että
Evinruden alkukiihdytys on rajumpi,
mutta Verado ottaa etumatkan 30-40
solmun välillä kiinni. Suzuki on joukon
rauhallisin. Tutkatietoa asiasta ei kui-
tenkaan ole.

Kun joukon matkanopeutta pohtii
taloudellisuuden näkökulmasta, on se
ristiriidassa veneiden ominaisuuksien
kanssa. Taloudellisin nopeus pyörii kai-
killa 25 solmun tuntumassa, mutta ve-
neet ja koneet huomioiden se on köröt-

Flipperin sivukuva on suhteellisen korkea ja hyvin perinteinen kaar-tuvine perineen.



FLIPPER

1. Kajuutan väri-harmoniaa voisi hieman miettiä, mutta wc-istuin on nokkelasti sijoitettu avotilan alle, josta se tarpeen tullen vedetään esiin.



2. Pentteri? Mutta kun laatikko on sähköinen, muu varustelu voikin olla vaatimattomampaa. Rukseja lisävarustelistalle!



3. Avotila on selkeästi suurempi kuin Askeladdenissa. Kulmikkaus on tämän päivän trendejä.

telynopeus. Miellyttävintä matkanteko on 35–40 solmun tuntumassa. Ei meripeninkulmakohtaisissa kulutuksissa mitään dramaattista tapahdu, vaikka nopeuden nostaakin päälle 30 solmun. Polttoainetta palaa pari kolme desilitraa enemmän, mikä näiden veneiden yhteydessä tuskin on kustannuskysymys. Ja periaatteelliset pohdinnat on varmasti käyty jo venettä hankkiessa.

Laskennallisesti veneet kulkisivat myös 200-hevosvoimaisilla moottoreilla pitkälti yli 30 solmua, Nordkapp jopa lähemmäs 40. Kulutuksessa meripeninkulmaa kohti ei kuitenkaan saavuteta oleellista säästöä, ellei sitten myös ajonopeutta lasketa merkittävästi.

Lopputuloksia arvioitaessa muutaman desilitran kulutuseroilla ei ollut ratkaisevaa merkitystä, ei myöskään parin solmun eroilla huippunopeudessa, joka esimerkiksi Flipperin ja Askeladdenin välillä selittyi parinsadan kilon painoerolla.

KUSKIA KADEHTIVAT KAIKKI

Jokainen vertailun kolmesta veneestä on merikelpoisia ja hyviä ajettavia aallokossakin.

Hyvistä paras on kuitenkin Nordkapp. Toisaalta se on myös vaikein ajettava, sillä se vaatii kuljettajalta aktiivista otetta. Kapea vesilinja tekee pitkistä rungosta herkkäliikkeisen etenkin sivuaallokossa, ja tällöin kuljettajan on korjattava veneen asentoa ainakin matkustajien mieliksi. Oikein trimmaamalla Nordkapp kuitenkin kulkee aallonhar-

jalta toiselle hakkaamatta, kunhan kuski uskaltaa antaa riittävästi kaasua.

Askeladden on ottanut käyttöön porraspohjan, jolla pyritään keventämään veneen kulkua ja sitä myöden polttoaineen kulutusta. Runko toimii mainiosti, liukukynnys on lähes olematon, eikä vene säikähdä rajuakaan ajoa, joskin joissain olosuhteissa runko löi epämiellyttävän kovaa aaltoihin. Hieman ongelmallinen ilmiö on moottorin ventilointi suhteellisen loivassakin kaarteessa. Se johtuu rungon muodosta perässä, jolloin potkuri haukkaa ilmaa. Ilmiö ei ole millään muotoa vaarallinen tai edes ongelma, sen välttää jättämällä kurvailut sikseen.

Testiveneistä Flipper oli ”mitäänsanomattomin”. Se vain toimi täsmälleen kuten veneen pitääkin. Olemattoman pieni liukukynnys, laaja liukunopeus-alue ja vauhti nousi kuin huomaamatta kaasua painaessa. Aallokossa ei tuntunut tömähdyksiä ja terävä runko leikkasi aallot kaikista suunnista. Flipper ei ehkä ole samalla tavalla urheilullinen ajettava kuin Nordkapp, mutta vauhdikkaassa ajossa se toimii kuin paremman väen saksalainen perheauto — loogisesti, nurkumatta ja ajonautintoa tarjoten.

Minkään testiveneen ohjaamossa ei ollut erityistä valittamista. Askeladdenin ohjaamossa katkaisimet olivat siisteissä riveissä ja konsolin päällä oli tilaa myös lisäasennuksille, kuten keulapotkurin käyttökytkimelle. Konsoliin sopii myös erittäin suuri näyttöruutu, mikä

MITTAUSTULOKSET / TALOUDELLISUUS

Askeladden C 76 Cruiser

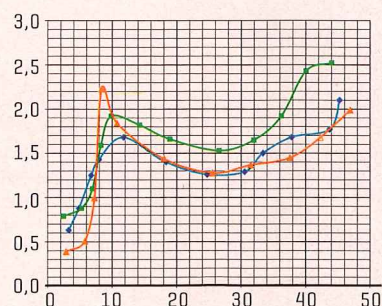
rpm	kn	l/h	l/mpk	dB(A)
650	3,2	2,0	0,63	53
1000	4,8	4,2	0,88	60
1500	6,7	8,4	1,25	66
2000	7,9	11,3	1,43	71
2500	11,7	19,6	1,68	73
3000	18,3	25,6	1,40	75
3500	24,7	31,0	1,26	80
4000	30,5	39,4	1,29	82
4500	33,3	49,8	1,50	85
5000	37,8	63,6	1,68	87
5500	43,7	77,5	1,77	88
5800	45,2	94,9	2,10	87

Flipper 760 DC

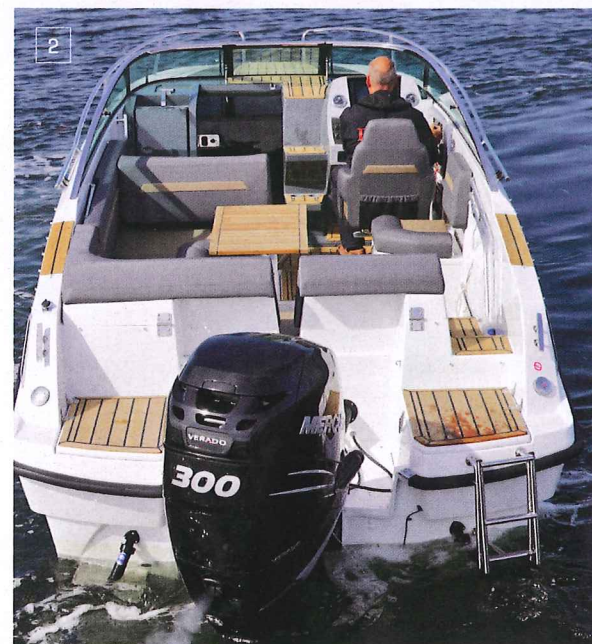
rpm	kn	l/h	l/mpk	dB(A)
550	2,4	1,9	0,79	46
1000	5,2	4,6	0,88	56
1500	6,9	7,6	1,10	63
2000	8,2	13,0	1,59	66
2500	9,8	18,8	1,92	71
3000	14,2	25,8	1,82	77
3500	18,9	31,3	1,66	76
4000	26,5	40,5	1,53	77
4500	31,9	52,5	1,65	79
5000	36,2	69,6	1,92	81
5500	40,0	97,0	2,43	82
6000	44,0	111,0	2,52	83

Nordkapp 790 Enduro

rpm	kn	l/h	l/mpk	dB(A)
500	2,8	1,1	0,39	60
1000	5,7	2,9	0,51	67
1500	7,2	7,2	1,00	71
2000	8,3	18,5	2,23	79
2500	10,7	19,7	1,84	83
3000	18,0	26,0	1,44	81
3500	25,5	32,7	1,28	81
4000	31,4	42,9	1,37	82
4500	37,5	54,5	1,45	84
5000	42,2	71,1	1,68	87
5500	46,8	93,0	1,99	87



KULUTUS: AJOTIETOKONE NOPEUS: GPS
MELU: BRÜEL&KJÆR-DESIBELIMITARI
KUORMA: 2 HENKEÄ, YHT. 1100 KG



FLIPPER

1. Ohjauspulpetti on selkeän yksinkertainen. Kun moottorin tiedot siirretään suoraan näyttöruudulle, vapautuu pik-kumittarien tila tärkeämpään.

2. Flipperin perä ei tässä joukossa kiitosta saa. Se on hankala ja ahdas. Missä seistään, kun köysiboksi avataan? Flipperissa tilaa ei ole käytetty perään, vaan kaikki on hyödynnetty avotilassa, sillä kajuutta ei ole poikkeuksellisen suuri.

nopeassa veneessä on suuri etu. Kuljettajan istuin antaa hyvän tuen ja ergonomisesti kaikki on kohdallaan, ainakin keskimittaiselle testiryhmälle.

Flipperin kuskille kaikki muu oikeastaan on kohdallaan, mutta ahdas ja heppoisen oloinen istuin ei laadullisesti sovi kokonaisuuteen. Konsolissa ei ole valittamista. Katkaisimet on kerätty ratin ympärille, näyttöruutu on suoraan silmien alla, joten katsetta ei tarvitse paljoa laskea horisontista. Ohjaamo on ryhmän vaatimattomin, mitä ei tässä tapauksessa voi pitää edes puutteena.

Veneestä löytyy kolme perinteistä 12 voltin ulosottoa. Lisäksi usb-virtaa saa kahdesta pistokkeesta.

Nordkappin ohjaamo on suunniteltu nopeaa ajoa silmällä pitäen. Konsoli ja sivukonsoli tarjoavat runsaasti asennuspintaa. Katkaisimet on ryhmitelty ratin vasemmalle puolelle, oikealla on ti-

laa erilaisille lisävarusteille, kuten keulapotkurin, ankkurivinssin ja trimmitsojen käyttökytkimille.

Myös istuin on vauhtia myöden. Se on vankka ja antaa tukea joka suuntaan. Kuten kaikissa testiveneissä, myös Nordkappissa istuimen etureuna nousee ylös seisaltaan ajamista varten.

TILAA JA TYILIÄ

Flipperin sisustuksessa huokuu laatu. Grafiitinharmaan ja ruskean sävyillä verhoillut istuimet ja tiikki luovat veneestä arvokkaan ja viimeistellyn vaikutelman.

Keulakannelle johtavat tukevat askelmat, joten nousu veneeseen ja poistuminen siitä on tehty turvallisen tuntuiseksi. Kulkuväylä sivuun käännettävän tuulilasin kautta on tarpeeksi leveä.

Uimatasolta pääsee tilavaan avotilaan styrrpuurin puolelta. Sohva on divaanityyppinen ja mukava, tarjoten tilaa usealle istujalle. Vakiovarusteisiin kuuluva pöytä on kääntyvä, ja istuttaessa se toimii hyvänä ruoka- tai juomalustana. Liikuttaessa pöytä tuntuu kuitenkin olevan välillä tiellä — varsinkin perän kuomukotelo aukaistessa pöytä on huonossa paikassa. Avotilaan mahtuu helposti viidestä kuuteen henkeä kipparin lisäksi.

Perän sohvien edessä oleva kahva on sijoitettu istujien jalkojen väliin, josta ei ole paljoa hyötyä kuoppaisessa menossa.

Askeladdenin keulakannen keskilinjassa olevan kattoikkunan takia kulku keulakannelta maihin tai päinvastoin on hieman vaikeampaa kuin muissa tämän testin veneissä, sillä luukun päälle ei kannattane astua.

Uimataso on tilava ja nokkelan oivalluksen, moottorin edessä olevan kulkutason kautta siirtyminen veneen puolelta toiselle käy helposti. Avotilaan kuljetaan styrrpuurin puolelta. Avotilan ja uimatason erottaa toisistaan pieni pleksinen portti, jonka käytännöllisyydestä voi olla kahta mieltä.

L-muotoinen divaani on tässäkin veneessä tilava ja mukavan oloinen. Paa-puurin puolella oleva etuistuimen selkäreuna on siirrettävissä etuasentoon, jolloin sohvaryhmään saadaan yhdelle ihmiselle lisäpaikka.

Pöydän voi taittaa kaksinkerroin, jolloin avotilaan jää hieman enemmän oleskelutilaa.

Askeladdenin verhoilun sävy on grafiitinharmaata. Mukavaa kontrastia tuo testiveneessä tiilikiturkki, joka luo myös arvokkaamman vaikutelman.

Noblesseen on helppo kavuta perästä. Peräosan sohva on sijoitettu tavallista edemmäksi, jolloin uimatasolle on saatu enemmän tilaa. Uimataso on läpikuljettava ja avotilaan pääsee veneen keskilinjasta.

Sohvaryhmä on tilava, mutta se ei jatku yhtenäisenä divaanina perästä eteen.

Sivusta nousua varten kummallakin puolella on sohvan katkaiseva askelma. Paapuurin puolen etuistuimen selkänoja on siirrettävissä eteen, jolloin sohvalle saadaan yksi istuinpaikka lisää.

Apukuskin penkin vierestä löytyy kahva, mutta siitä ei ole mitään käytännön hyötyä sijainnin takia. Kahva on sijoitettu aivan liian alas, jotta siitä voisi pitää kiinni vauhdikkaassa ajossa.

Perän sohvan alla on tilava kuomuboksi, jonka voi nostaa helposti ylös. Boksi on niin tilava, että kuomun lisäksi sinne saa mahtumaan muutakin säilytettävää tavaraa.

Huolimatta meluisasta maineesta, Evinruden desibelit tässä veneessä ovat huipulla hiljaisemmat kuin Suzukin Askeladdenissa.

Testivene oli varustettu Fusion äänijärjestelmällä, jonka voi liittää esimerkiksi tablettitokoneeseen. Kaiuttimissa ei ole säästetty, ja niitä löytyy niin sohvaryhmän keskeltä kuin edestäkin.

Vene on värikyseiltään perin harmaa. Harmaan muutamaa eri sävyä rikkoo tehostevarinä käytetty oranssi. Värejä olisi voinut käyttää uskaliaammin.

ENEMMÄN KUIN TELTTAILUA

Kaikki testiveneet soveltuvat vaivatta viikonlopun viettoon. Nordkappilla retkeilevä joutuu tosin ottamaan mukaan enemmän varusteita kuin muut, sillä veneettä ei aivan ole tarkoitettu yhtä lailla retkeilyyn kuin muita kahta.

Nordkappin pentteri on karu. Paapuurin puolelta löytyy pieni allas ja vesihana. Vieressä on esimerkiksi ruoan preppausta varten pienehkö muovinen sisäseinästä nostettava taso. Tason alla on esimerkiksi ruoalle säilytystilaa. Veneessä on myös samanlainen kylmäboksi kuin Flipperissä.

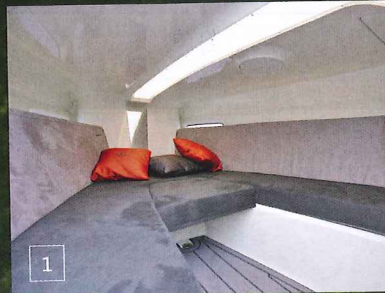
Flipperinkin pentteriratkaisu on hieman hämmäntävä, mutta toimivan tuntuinen. Massiivisen näköinen

NORDKAPP

1. Laadukkaat materiaalit tekevät pienestäkin kajusta tyylikkään, joskaan ei välttämättä kodikkaan. Kattoikkuna on hieno.

2. Pentteri? Ehkä tämä on alku pentterille, jota ei sitten tarvitaakaan.

3. Toinen versio avotilan alta vedettävästä wc-istuimesta. Käytännössä istumaton paikka keskimittaiselle.



muovikaukalo nousee sähköllä (!) pystyasennosta vaaka-asentoon, jonka jälkeen avattavan kannen alta löytyy paikka pienelle kaasukeittimelle. Keitinpaikan vieressä on vesihana. Testivene oli myös varustettu kylmäboksilla.

Myös Askeladdenissa on vesihana ja pesuallas. Kaasukeitin löytyy hanan alapuolelta vetämällä se esiin – vähän samaan tapaan kuin Flipperissä, mutta tässä tapauksessa sähkön sijasta käytetään käsivoimia. Pienimuotoiseen ruuanlaittoon ja kahvin keittämiseen se riittää varsin hyvin. Juomat pysyvät kylminä kylmäboksissa.

Flipperin keulahytettiin mahtuu helposti kaksi aikuista nukkumaan jalat keulaa kohti. Tila on valoisa ja verho-

kappoihin asennetut valaisimet luovat kauniin ja rauhallisen valon nukkumistilaan. Edestä löytyvät myös kaiuttimet ja virran ulosotot kummankin nukkujan puolelta.

Vessaratkaisu on hieman parempi kuin muissa vastaavissa DC-malleissa, mutta tässä veneessä vessassa käyntiä ei voine luonnehtia nautinnolliseksi pienen tilan takia. Lisävarusteena saatava vesivessa tai kemiallinen vessa vedetään ulos etuhytiin avotilan turkin alta. Tuolloin nukkumatilan keskipatja pitää poistaa.

Askeladdenin keulahytettiin mahtuu kaksi ihmistä hyvin nukkumaan. Tila on valoisa, sillä sivuikkunoiden lisäksi valoa hyttiin tuo kolme kattoikkunaa.

KIITÄMME/ MOITIMME

ASKELAD- DEN C76 CRUISER

KIITÄMME

- + taloudellisuutta
- + hyvää varustelua

MOITIMME

- ajettavuutta tietyin osin

FLIPPER 760 DC

KIITÄMME

- + tasapainoista kokonaisuutta
- + ajettavuutta

MOITIMME

- vähäistä varustelua

NORDKAPP NOBLESSE 790

KIITÄMME

- + urheilullisuutta
- + ajo-ominaisuuksia

MOITIMME

- vessan huonoa sijoittelua



NORDKAPP

1. Nordkappin perä on väljä kuten Askeladdenissa. Tässä veneessä on kuitenkin puolisen metriä enemmän kokonaispituutta.

2. Konsolissa on paljon tilaa kaikelle. Järjestely on hieman monimutkainen ja olisi helposti asennettavissa loogisemmin. Nordkapp 20 Istuimen sivuttais- tuki ei ole ihmeellinen, mutta tuollissa tulee hieman ralliautomainen tunne.

Hytistä löytyy myös pieni punkan alla oleva vessa.

Nordkappin hytissä huomion kiinnittää tyylikäs, katossa oleva koko hytin mittainen valaisin. Lisävaloa tuovat laidoilla olevat ikkunat. Hyttiin mahtuu pari aikuista helposti nukkumaan vierekkäin. Hätätilanteita varten on esiin vedettävissä sähkötoiminen vesivessa, jonka käyttö soveltuu paremmin pienikokoisille. Aikuiselle miehelle sen käyttö on jopa mahdollonta matalan tilan takia.

KÄYTTÖTARKOITUKSEN HENOSÄÄTÖÄ

Näiden kolmen veneen tasavertainen arviointi on hieman hankalaa. Nordkapp Noblesse 790 poikkeaa niin Flipperistä kuin Askeladdenistakin jossain määrin. Se ei ole samalla tavalla puhdas viikonloppuvene kuin kaksi muuta, vaan tarkoitettu pikemminkin vauhdinnäköisille huvittelijoille. Yöpymistilat ovat asialliset, mutta muuten retkeily näkökulma on muita vaatimattomampi. Sen sijaan avotilaan on kiinnitetty reilusti huomiota. Myöskään pentterivarustus ei yllä muiden tasalle, jos kohta Flipperissäkin se on lisävaruste toisin kuin Askeladdenissa.

Jos näitä kolmea ajatellaan puhtaasti viikonloppuveneilyn kannalta, Askeladden tarjoaa eniten varustelua ja asumismukavuutta. Kun mukaan otetaan ajettavuus ja käyttäytyminen merenkäynnissä, Flipper vetää siihen nähden kaulaa, joskin veneistä urheilullisin eli Nordkapp pärjää vauhdissa parhaiten.

Nordkapp saa plussaa nopeudestaan ja Askeladden taloudellisuudesta. Flipper on siinä välissä, kuten kunnan kompromissin pitääkin. Askeladdenin pisteitä tässä vertailussa laskee hieman testiryhmän silmää vähemmän miellyttänyt ulkonäkö – sen sijaan esimerkiksi perän säilytystila tuo plussaa. Askeladdenin perän järjestely tosin pienentää veneen varsinaista avotilaa, mutta tuo toisenlaisia ominaisuuksia.

Joukon testivoittajaksi koko nelihenkilinen testiryhmä valitsi näistä kolmesta Flipper 760 DC:n. Ryhmän mielestä se oli paras kokonaisuus, jossa merikelpoisuus, ajettavuus ja kohtuullinen asuttavuus, tilaratkaisut ja silmää miellyttävä tyyli yhdistyivät parhaaksi kompromissiksi. **U**

**"AIKUISELLE
MIEHELLE
VESSAN
KÄYTTÖ ON
JOPA MAHDO-
TONTA
MATALAN
TILAN TAKIA."**