

Perinteisen matkaka

Katettu, noin 10-metrinen matkavene on Suomen mittakaavassa jo iso moottorivene. Markkinat ovat tässä kokoluokassa rajalliset, mutta

VENEET



Skorgenes Sonic 335 HT

10,30 x 3,38 m

380 hv Yanmar

Lähtöhinta 226 500 €



Rodman Spirit 31 HT

9,48 x 3,36 m

300 hv Volvo Penta

Lähtöhinta 168 300 €

so, koko perheelle tilat tarjoava matkavene on monen moottoriveneilijän unelma. Usein tähän noin 10-metrin kokoluokkaan päädytään pienempien veneiden kautta,

joten venemalliin kohdistuvat odotukset ja vaatimukset esimerkiksi tilojen suhteen ovat kohtuullisen tarkasti tiedossa jo valintaa tehdessä. Toisaalta kokoluokka on vielä sellainen, että kokemattomampikin

veneilyinnostuksen puraisema perhe oppii veneen kanssa toimimaan.

Kymmenen metrin kokoluokkaan on tarjolla useita erilaisia venetyyppejä, vaikka katselmuksen rajaisi vain var-

sinaisiin matkaveneisiin. Etelä-Euroopassa ja Atlantin toisella puolella Yhdysvalloissa tämän kokoluokan matkaveneet ovat tyypillisesti avomalleja, joissa ohjaamo, matkustamo ja pääoleskelutila ovat tarpeen

kaavan veneet

**luokan myydyin vene on viime vuosina ollut Aquador 32 C.
Vertailuun Aquador sai haastajikseen kolme samaa
konseptia noudattavaa kilpailijaa.**



Nimbus 335 Coupe

10,27 x 3,20 m

300 hv Volvo Penta

Lähtöhinta 259 000 €



Aquador 32 Cabin

9,70 x 3,45 m

380 hv Yanmar

Lähtöhinta 216 830 €

tullen kuomulla katettavassa avotilassa.

Nyt vertailuun valitut veneet edustavat oikeastaan toista ääripäätä, jossa katettua sisätilaa on mahdollisimman paljon ja avotila sekä ohjaa-

mo/matkustamo on eriytetty toisistaan ovella ja kiinteällä seinällä. Näiden ääripäiden välillä on erilaisia kovakattoisia HT-veneitä, joissa ohjaamoja ja osin matkustamoakin suojaa katto, mutta ohjaamon ja avo-

tilan välissä ei ole seinää.

Venevalmistajien löyhä nimeämispolitiikka on osaltaan omiaan sekoittamaan näitä eri venetyyppejä keskenään, mutta toisaalta eipä suomen kieleenkäänole juurtunut ko-

vinkaan monille eri venetyypeille luontevia nimityksiä.

Perinteisimmillään takaseinällä varustettua umpivenettä on kutsuttu sedaniksi, mutta Aquadorin käyttämä cabin ja myös Nimbuksen coupe

ovat yleisiä. Sen sijaan HT-merkintään päätyminen on näiden veneiden kohdalla erikoisempaa, edellä mainitun perusteella jopa jossain määrin harhaanjohtavaa.

Neljän veneen vertailuryhmä

Tämän vertailun eräänlaisena kokoonkutsujana toimi myyntitilastoja hallitseva Aquador 32 C. Sen rinnalle syksyiseen vertailuun kutsuttiin kuusi muuta kilpailijaa, joista haasteeseen vastasivat tällä kertaa ruotsalainen Nimbus 335 Coupe, espanjalainen Rodman Spirit 31 HT ja norjalainen Skorgenes Sonic 335 HT.

Näiden lisäksi vertailuun pyydettiin myös Helsingin Uivassa nähtyä ranskalaista Beneteau Antares 30/32:sta ja norjalaista Saga 315:ttä sekä slovenialaista Greenline 33:sta, mutta näiden veneiden maahantuojat eivät veneitä vertailuun halunneet tai pystyneet toimittamaan.

Lähtökohtaisesti vertailuun osallistuvat veneet ovat hyvin lähellä toisiaan sekä tekniikaltaan että tilaratkaisultaan, ja muodostavat siten vertailukelpoisen nelikon, ja ovat varmasti toisilleen vaihtoehtoja myös todellisessa hankintaprosessissa.

Vertailunelikon kaikissa veneissä moottoriratkaisuna on dieselkäyttöinen sisämoottori, jonka voimavarat välitetään veteen akselivedon kautta. Poikkeuksen tekee Nimbus, jossa "väärin päin" asennetun moottorin ja potkurin välissä on v-vaihte.

Näitä veneitä kuulee luonnehdittavan usein myös puoli-liukuviksi, mutta moottoreissa on tänä päivänä sen verran voimaa, että käytännössä kai-

kissa veneissä jo marssivauhti yltyä hyvinkin liukunopeuksiin, vaikka huippunopeudet jäävät 25–30 solmun väliin.

Myös veneiden tilaratkaisujen osalta pääpiirteet ovat yhtenäiset. Mallinimieroista huolimatta kaikissa on taka-avotila, jonka erottaa kansisalongista kiinteä takaseinä. Näin ollen sisätiloihin lukeutuu kansitasolla olevat ohjaimo, pentteri ja salonki sekä kerrosta alempana sijaitsevat makuukajuutat sekä suihkulla varustetut wc-tilat.

Myös numeroiden valossa hajonta on pientä. Nimbus ja Skorgenes ovat kokonaispi-tuudeltaan pisimmät, Rodman lyhin. Leveydessä ääripäätt muodostavat Aquador (levein) ja Nimbus (kapein), joka on myös kuivapainoltaan nelikon kevein vene. Eniten

painoa on kertynyt valmistajien ilmoitusten mukaan Skorgenesille. Ohjehinnaltaan Nimbus on selvästi kallein ja Rodman halvin.


Numerotietoa vertailuveneistä on koottu enemmän oheiseen taulukkoon. Aquador ja Nimbus lienevät tästä joukosta ne tunnetuimmat merkit, mutta käydään tässä vielä pikaisesti kaikkien taustoja läpi.

Aquador on kotimainen venemerkki, joka lanseerattiin markkinoille edeltävän suuren laman aikoihin, 90-luvun puolivälissä. 32 Cabin saatiin mallistoon vuosituhaten vaihteessa, ja jo seuraavana vuonna tuotemerkki ja sen valmistus siirtyi nykyisen omistajalle, Bella-Veneet Oy:lle. Kuopiolaisen venevalmistajan siipien suojassa Aquadorista

on kehittynyt yksi Suomen tunnetuimpia moottorivene-merkkejä, joka on saavuttanut suosiota myös vientimarkkinoilla.

Nimbus on puolestaan perinteikäs ruotsalaismerkki, jolle Aquador lienee melkoinen piikki lihassa, sillä siinä määrin selkeästi monet merkkien veneet kilpailevat keskenään samoista ostajista. Vertailussa mukana oleva 335 Coupe esiteltiin mallistoon vuonna 2010. Sillä on suuret saappaat täytettävänä, sillä edeltäjät 310 Coupe ja 320 Coupe ovat olleet todellisia myyntimenestyksiä.

Rodmania voisi nimen perusteella luulla englantilaiseksi venemeriksi, mutta kotimaa on Espanja. Nimen alkuperän oivaltaa, kun kerrotaan veistämön omistajan ja perustajan

 TEKNISET TIEDOT	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes
Kokonaispituus	9,70 m	10,27 m	9,48 m	10,30 m
Leveys	3,45 m	3,20 m	3,36 m	3,38 m
Syväys	1,05 m	0,62 m	0,90 m	0,90 m
Paino	5 200 kg	4 500 kg	4 800 kg	6 000 kg
Polttoainesäiliö	685 l	480 l	450 l	680 l
Vesisäiliö	300 l	190 l	110 l	300 l
Septisäiliö	90 l	61 l	100 l	100 l
Akkukapasiteetti	6x75 Ah	2x148 Ah	180 + 225 Ah	180 + 225 Ah
Kantavuus	8 henk.	8 henk.	10 henk.	10 henk.
Makuupaikkoja	4+2 kpl	4+2 kpl	3+2 kpl	4 kpl
CE-luokitus	B	B	B	B
Moottori	Yanmar	Volvo Penta	Volvo Penta	Yanmar
- Malli	6LY-UTP	D4-300	D4-300	6LY-UTP
- Teho/Paino	380 hv/718 kg	300 hv/559 kg	300 hv/559 kg	380 hv/718 kg
- Sylinteriluku/iskutilavuus	R6/5,8 l	R4/3,7 l	R4/3,7 l	R6/5,8 l
Moottorivaihtoehdot ja hinnat	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes
225 hv Volvo Penta D4-225	-	XXX XXX €	159 500 €	-
260 hv Volvo Penta D4-260	-	253 200 €	-	-
300 hv Volvo Penta D4-300	-	259 000 €	168 300 €	-
370 hv Volvo Penta D6-370	217 870 €	-	-	229 400 €
380 hv Yanmar 6LY-UTP	216 830 €	-	-	226 500 €
435 hv Volvo Penta D6-435	-	-	-	238 700 €
440 hv Yanmar 6LY-STP	225 860 €	-	-	-
2x170 hv Volvo Penta D3-170	-	-	180 600 €	-
2x180 hv Yanmar 4BY180	238 040 €	-	-	-
2x220 hv Volvo Penta D3-220	-	-	188 300 €	-



Skorgenes tarjoaa aallokossa mukavan pehmeän kyydin, joskin korkealla olevassa matkustamossa liikeradat tuntuvat suurina. Parhaan kiihtyvyyden ja kulkuasennon saavuttamiseen tarvitaan trimmilevyjä.

olevan nimeltään Manuel Rodriguez.

Rodmanilla on tuotantoa Espanjan lisäksi myös Portugalissa, eikä toiminta rajoitu vain huviveneiden valmistukseen, vaan Rodman-konserni on yksi Etelä-Euroopan merkittävimmistä kauppa- ja viranomaisalusten valmistajista.

Huvivenemallistoon kuuluu kolme mallisarjaa, Fisher & Cruiser, Muse ja uusimpana Spirit, joka julkaistiin toissa vuonna. Spirit-sarjan ensimmäinen malli oli juuri vertailussa mukana oleva kovakattoinen 31. Hiljattain sen rinnalle esiteltiin myös avoversio.

Norjalaisen Skorgenesin moderni historia yltää kuluvan vuosituuhannen alkuvuosiin, jolloin esiteltiin myös vertailuun osallistuva 335. Vuodesta 2004 lähtien Skorgenesit on valmistettu yhtiön omalla tehtaalla Liettuassa. 335:stä on oikeastaan kolme eri versiota. Alkuperäinen malli on varustettu yläohjaamolla, mutta sen rinnalle esiteltiin reilu vuosi sitten vertailuun osallistunut HT. Kolmas versio on SB (Sunbridge), jossa salongin katolla on auringonottotila. Tämän

ryhmän ainoana veneenä Skorgenesiin on tarjolla myös kaksi eri sisätilaratkaisua.

Vertailua varten veneet olivat Venemestarin testiryhmän käytössä viikon. Testiohjelman sisältyi mittauksia, veneiden yksittäisiä koeajoja sekä letkassa ajettu Helsinki–Taalintehdas–Helsinki etappi, jonka aikana veneissä oleskeltiin ja yövyttiin. Viikon päätteeksi mittaustulokset ja arvioinnit koottiin yhteen, ja aineistoa kertyikin melkoinen nippu. Seuraavaksi paneudumme tuloksiin ja selvittämme veneiden välisiä eroja.

Ajo-ominaisuudet

Matkaveneiden kohdalla ajo-ominaisuuksille on syytä antaa paljon painoa, sillä lähtökohtaisesti näillä veneillä liikutaan paljon ja monenlaisissa olosuhteissa. Kokonaisuutena kaikki vertailun veneet vastaavat hyvin tähän huutoon, ja niillä pärjää hyvin kovemmassakin kelissä. Viikon mittaan eroja tuli silti esille, sillä koeajokelit vaihtelivat lähes tynnestä Suomenlahden puolitoistametriseen aallokkoon.

liikehdintä on miellyttävän vähäistä, ja vasta-aallokkoon ajettaessa terävä keula tasoittaa etenemistä mallikkaasti. Kymmistä arvosanan tiputtaa lähinnä keulan taipumus hakeutua melko hanakasti aallonpohjaan myötäiseen ajettaessa. Sen myötä tuulilasille lentää eniten roiskeita ja sivumyötäisessä keulalla on taipumus leikata aaltoon, mikäli kippari ei ole tarkkana ohjauksen kanssa.

Siinä missä Aquador jyrää massalla ja ra'alla voimalla, kevyt Nimbus ihastuttaa herkkyydellään ja hallittavuudellaan. Pienessä, alle puolimetrisessä, aallokossa Nimbus on koko joukon paras ajettava ja mukavin matkustaa, mutta tilanne ei ole huono isommassakaan aallokossa, vaikka massaa onkin vähemmän kuin muilla. Kilot ovat Nimbukessa kuitenkin matalalla ja muutenkin oikeissa paikoissa, jonka myötä vene on erittäin hyvässä tasapainossa.

Hyvän balanssin myötä veneen liikehdintä aallokossa on vähäistä ja eteneminen mukavaa kaikkiin suuntiin. Varsinkin vasta-aallokko pehmenee

Ajo-ominaisuuksien osalta kärkipaikan jakavat Aquador ja Nimbus, vaikka luonteeltaan veneet ovat keskenään kovin erilaiset. Yhteistä molemmille on kuitenkin hyvin aaltoja hallkova runko.

Aquadoria ei metrinen aallokko hätkäytä, vaan vene puskee siitä läpi massalla. Vauhtia voi pitää hyvin yllä mukavuuden siitä kärsimättä. Ajosuunnalla suhteessa aallokkoon ei ole suurta merkitystä, vaan eteneminen on tasalaatuista.

Sivuaallokossa veneen



Rodmanin pysty keula poikkeaa muodoiltaan muista, mutta ajo-ominaisuuksiin sillä ei ole negatiivisia vaikutuksia. Runko on hyvä ja sopii ominaisuuksiensa puolesta hyvin myös Suomenlahdelle.

Nimbuksen terävän keulan käsittelyssä sileäksi. Keveyden johdosta Nimbuksen vauhtia tulee kuitenkin mukavuuden ylläpitämisen nimissä hieman hillittyä siinä vaiheessa, kun aallon korkeus lähentelee metriä ja Aquador puskee vielä menemään.

Rodman ja Skorgenes jäävät ajo-ominaisuuksien osalta arvosanan verran kärkiparista. Rodmanissa on paljon samaa kuin Nimbuksessa, mutta varsinkin sivuaallokossa eteneminen on rauhattomampaa ja vene hakee herkemmin suuntaansa. Myös palteet ottavat hieman Nimbusta enemmän iskuja vastaan, jonka myötä aallokko-ajo ei ole aivan yhtä sulaavaa kuin Nimbuksella. Lisäksi Rodman on joukon ainoa vene, jonka oma peräaalto vyöryy äkkipysäytyksissä avotilaan, varsinkin jos peräpeilin muodostavat sohvat ovat vähänkään auki.

Skorgenes on ominaisuuksiltaan selkeästi erilainen kuin muut ja jakoi vahvasti mielipiteitä. Runko vaikuttaisi olevan suunniteltu enemmän isojen vesien laakeat mainingit kuin Itämeren terävä ja tiheä



Nimbuksen painonjakauma on onnistunut ja vene reagoi tarkasti ja välittömästi ohjaukseen ja trimmien säätöihin.

aallokko mielessä. Painostaan huolimatta Skorgenes nimitään pikemminkin myötäilee kuin halkoo aallokkoa.

Sen myötä etenemisessä on pehmeyttä ja pyöreyttä, mutta ajoittain myös eräänlaista töksähtelyä aaltoiin. Varsinainen kääntöpuoli on kuitenkin muita heikompi suuntavakavuus sekä uppoumanopeuksilla että matka-ajossa ja suuret liikeradat aallokossa, jota vielä veneen korkealla oleva painopiste ja matkustamo korostavat.

Käsiteltävyys

Käsiteltävyyden osalta potin korjaa Nimbus. Sen ohjaustuntuma on ryhmän paras ja vene reagoi ratin kääntämiseen nöyrästi ja välittömästi. Myös trimmattavuus on huipuluokkaa ja reagointi trimmilyyjen säätämiseen selkeää ja nopeaa. Satamamanöövereissä Nimbus ohjautuu tarkasti ja sen kääntösäde ilman ohjailupotkurien apua on tässä joukossa pieni.

Aquador ja Rodman jäävät Nimbukselta arvosanan verran. Molempien trimmattavuus ja ohjaustuntuma ovat hyvää perustasoa, vaikka jäävätkin Nimbuksen asettamasta standardista. Skorgenes jää keskikaksikosta vielä arvosanan ja tähänkin syy on nimenomaan ohjauksessa ja trimmattavuudessa.

Skorgenesin ohjausta heikentää keskialueen tunnottomuus ja raskaus kaaroksissa. Ensin mainittu yhdistyy ikävästi puutteisiin suuntavakavuudessa. Ohjauksen nopeus ja veneen reagointi ohjausliikkeisiin ei oikein tahdo riittää tilanteen

paikkaamiseen. Toisaalta matkanopeuksilla tehtävissä kaaroksissa ohjaus muuttuu raskaaksi ja pahimmillaan kipsaavaksi. Syynä saattaa olla yksilövika, mutta myös aiemmat kokemukset pykälää suuremmasta Skorgenesistä ovat hyvin vastaavanlaisia.

Trimmilevyjä Skorgenesissa joutuu käyttämään muita enemmän, jotta veneen pituussuuntaisen kulkuasennon saa ihanteelliseksi eli keulan riittävän alas. Kun jo lähtökohtaisesti trimmilyyjen kapasiteetista on käytössä lähes puolet, jää esimerkiksi keulan ala- ja ylätrimmattavuudessa vasta-aallokkoon ajettaessa toiveita.

Laiturissa tai tynnessä ajettujen koeajojen perusteella veneiden vakaudessa ei ole merkittäviä keskinäisiä eroja. Satamamanöövereissä kookkaan akselivetoisen veneen hallintaan kuuluu lainalaisuuksia, jotka tulee ottaa huomioon ja jotka ovat läsnä kaikissa vertailuryhmän veneissä.

Näitä ovat muun muassa potkurin pyörimissuuntaan sidoksissa olevat peruuttamisen haasteellisuus ja perän hakeu-



Aquador ei hätkähä aallokkoa, vaan runko halkoo aaltoja mukavaan eleettömästi. Vettä tosin roiskuu välillä tuulilasille reilusti.

tuminen sivulle pakilla jarrutettaessa. Oma lukunsa on runsas tuulipinta, jonka myötä epäsuotuisasta suunnasta käyvä tuuli saattaa vaikeuttaa rantautumista oleellisesti.

Keulapotkuri onkin näissä veneissä käytännössä itsensäselvyys, ja yhä useammin ne varustetaan myös perän ohjailupotkurilla. Ohjailupotkurit helpottavat oleellisesti veneiden hallintaa ahtaissa paikoissa ja vaikeissa olosuhteissa. Vertailuveneistä ohjailupotkurit olivat veneen molemmissa päissä Aquadorissa, Nimbuksessa ja Skorgenesissa, Rodmanissa vain keulassa.

Lähes itsestään selvää nykypäivänä on myös sähköinen kaukohallintalaitte, joka löytyi

vertailun kaikista veneistä. Sen toiminta oli kaikissa tapauksissa kevyttä ja selkeää. Kuuluu muuten varusteisiin, johon kerran totuttuaan ei paluuta vanhaan mekaaniseen kahvaan enää ole.

Ohjailupotkurien hallintalaitteita on periaatteessa kolmenlaisia eli painonappi-, keinuiliipaisin- ja joysticksovelluksia. Vertailuveneistä Nimbuksessa ja Skorgenesissa oli päädytty keinukeytkimiin, Aquadorissa ja Rodmanissa puolestaan joystickiin. Käytävyyden kannalta molemmat arvioitiin yhdenvertaisiksi ratkaisuksi, tärkeämpää on kytkimien onnistunut sijoittelu.

Aquadorissa, Nimbuksessa ja Rodmanissa kytkimet on

kojelaudan oikeassa reunassa, joten niitä käytetään samalla kädellä kuin kaasukahvaa. Nimbuksessa ja Rodmanissa paikka on luonteva, mutta Aquadorissa hankalasti ratin kehän alla. Skorgenesissa ohjailupotkurien kytkimet ovat puolestaan kojelaudan vasemmassa reunassa, joten ohjailupotkureita ja kaasukahvaa voi tarvittaessa käyttää luontevasti saman aikaisesti.

Ohjaamo ja matkustamo

Paras ohjaamo on Nimbuksessa. Etäisyysäädöllä ja ylösnotettavalla istuimen etureunalla varustettu penkki on mukava ja ajoasento luonteva. Periaat-

teessa ajaminen onnistuu myös seisten pää kattoluukusta ulkona.

Kojelaudan näkymää hallitsee iso karttaplotteri, nopeus- ja kierroslukumittarit ovat oman lipan suojassa kojelaudan päällä. Oikeastaan ainoa varsinainen moite koskeekin juuri korkeaa kojetaulua, joka rajoittaa joissakin tilanteissa lyhyempien kuskien näkyvyyttä. Muilta osin näkyvyys on hyvä kaikkiin suuntiin, ja sen säilymisestä pitää huolen joukon parhaat tuulilasinyppykimet ja huurteenpoistojärjestelmä.

Aquadorin ohjaamossa on Nimbusta enemmän jalkatilaa sekä jalkatuki kojelaudan alla. Istuma-asento on leppoisaa



1 Aquadorin ohjaamossa on mukava ajoasento ja hyvin tilaa. Sivuovesta pääsee pujahtamaan suoraan ulos. Ohjailupotkurien joystickt jäävät hankalasti ratin alle. Vertailussa oli mukana ylivuotinen (vas.) esittelyvene, uusissa 32:ssa kojelauta on laitettu kokonaan uusiksi.

2 Nimbuksessa on Aquadorin tavoin ovi suoraan ohjaamosta sivukannelle. Korkea kojelauta häiritsee lyhyimpien kuskien näkyvyyttä, mutta muuten asiat ovat Nimbuksen ohjaamossa varsin mallikkaasti kohdillaan.

3 Rodmanin kojelauta on järjestelyiltään onnistunut, mutta ajoasento istuen huono. Ratti on istumakorkeuteen nähden liian alhaalla ja pystyssä. Jalat eivät tapaa penkillä istuessa lattialle, ja varvaslista kojelaudan alla on kovin kapea. Maahantuoja lupaakin parantaa tilannetta jatkossa jalkatuella.

4 Skorgenesin penkki on asennettu kiinteästi paikalleen, ja sen myötä ajo-asento on ahdas. Sivuikkunan ruutu avautuu sähkötoimisesti. Näkyvyys eteen on hyvä, mutta sivuille ja taakse rajoittunut. Testiveneessä perinteiset mittarit oli korvattu Yanmarin monitoiminäytöllä.



väljä ja ylösnostettavan penkin etureunan ansiosta ajaminen onnistuu myös seisten. Näkyvyyttä häiritsee lasihin muodostuvat heijastumat ja melko rajoittuneen alan tuulilasista puhdistava pyyhkiä.

Vertailussa mukana ollut yksilö oli ylivuotinen esittelyvene, jossa oli vanhanmallinen kojelauta ilman uppoasennuspaikkaa plotterille. Sittemmin kojelauta on suunniteltu uusiksi siten, että vanhan mallin karttataso on korvattu korkeammalla mittaripaneelilla, jossa on tilavarus myös plotterille. Samalla myös heijastumia on pyritty saamaan kuriin lisäämällä valkoisille kojelaudan päälipinnoille harmaat paneelit.

Skorgenesissä on Aquadorin tavoin karttataso kojelaudan päällä, mutta sen lisäksi kojelaudassa on uppoasennuspaikka plotterille. Moottorin mittaristo on sekä Aquadorin tavoin karttatason etupuolella. Kapeassa kuppipenkissä ei

ole säätömahdollisuuksia, ja sen myötä ajoasento istuen on ahtaanlainen jo hiukankin keskimittaa pidemmille kuskeille, eikä seisten ajaminen luonnistu.

Tiiviin ajoasennon kanssa tulee vielä joten kuten toimeen, mutta isomman harmin muodostaa huono näkyvyys. Sitä rajoittavat etenkin paapuurin takakulmasta umpinainen takaseinä, matalat sivuikkunat sekä paksut tukirakenteiden pilarit.

Rodmanin ohjaamon perussuunnittelu poikkeaa muista siinä, että sen ohjaamoon ei nousta korotetun turkkilevyn päälle, vaan ohjaamon lattia on kansiohjaamon kanssa samalla tasolla. Näin ollen ohjaamossa on täysi seisomakorkeus. Näkyvyys on muutoin hyvää luokkaa, mutta Aquadorin tavoin tuulilasiin muodostuu heijastumia, eikä Rodmanissa ole tämän vertailun ainoana veneenä tuulilasin huurteenpoistojärjestelmää.

Kuskin penkki on asennettu kaapin päälle sen verran korkealle, että istuessa jalat eivät yllä lattialle. Sen sijaan ohjauspulpetin alareunassa on pieni kynnyksen, johon saa juuri ja juuri varpaan kärjet tuettua. Pidemmän päälle jalkojen roikottaminen tai tuella varvastelu on raskasta ja puuduttavaa. Tilannetta huonontaa vielä ratti, joka on asennettu niin alas ja pystysuoraan, että istuma-asennosta muodostuu kumara.

Matkustamon osalta Aquador ja Nimbus muodostavat kärkiparin käytännössä identtisellä ratkaisulla. Molemmissa salongin u-sohvan etummainen pääty on taittavissa eteen ja ylös, jonka myötä ohjaamon viereen muodostuu



Nimbuksessa (kuvassa) ja Aquadorissa salongin sohvaryhmän etupääty on käännettävissä eteen ja ylös kahden istuttavaksi kartturinpenkiksi. Aquadorissa myös paapuurin laidalla on liukuovi, Nimbuksessa alareunastaan raotettava ikkunaruuu.

kasvot menosuuntaan istuttava penkki kahdelle, josta on hyvät näkymät ulos.

Skorgenesin kulmista voimakkaasti pyöristetty u-sohva on kauttaaltaan korkeammalla kuin Aquadorin ja Nimbuksen vastaava. Sen myötä varsinkin sohvan etuosasta on saman tasoiset näkymät ulos kuin Skorgenesin ohjaamostakin, mutta istuminen selkään menosuuntaan tai sivuttain ei ole varsinkaan kovemmassa kelissä kaikille mieleen.

Huonoin tilanne matkustajilla on Rodmanissa. Sohva on ikkunalinjaan nähden matalalla ja ulos näkee oikeastaan vain taaksepäin, eikä edes sohvan takaosaan muodostu luontevaa istumapaikkaa kasvot menosuuntaan päin. Espanjalaisveneessä ensisijaiseksi matkustamoksi lieneekin ajateltu avotilaa.

Asumis- ja oleskelutilat

Matkaveneistä puhuttaessa asumis- ja oleskelutilat ovat luonnollisesti suuressa roolis-

sa. Arviointikohteisiin kuuluivat makuutilat, wc, pentteri, salonki ja avotila. Näiltä osin parhaaksi kokonaisuudeksi arvioitiin Aquador.

Selkeimmän eron muihin Aquador tekee salongissa, joka on joukon suurin. Selkeämuotoinen u-sohva on mukava ja iltaa mahtuu istuskelemaan pöydän ääreen kuusi henkeä, syömäänkin viisi. Myös avotila on kookas ja toimiva koostuen kahdesta kiinteästä kulmapenkistä sekä esiin taittavasta klaffisohvasta.

Pentteri on Aquadorissa, kuten kaikissa vertailuveneissä, sijoitettu salonkia vastapäätä ohjaamon jatkeeksi. Sen myötä pentterissä valmistuvat eväät on helppo tarjoilla sekä salongiin että avotilaan, ja salongin pöytä toimii tarvittaessa aputasona. Aquadorin tapauksessa sitä ei tosin heti tarvita, sillä pentterissä on tilava työtaso, vaikka pesuallas ja liesi olisivatkin käytössä. Myös säilytystilaa on neljän tilavan vetolaatikon ja yläkaapin myötä kiitettävästi.



Rodmanin sähkötaulu on sijoitettu osuaetaisyydelle ohjaamon jalkatilaan varvaslistan viereen.



1 Aquadorissa on suurin salonki, jonka laajennettavan pöydän ääreen mahtuu ruokailemaan viisi henkilöä. > Myös pentteri on kookas ja laskutilaa on hyvin, vaikka pesuallas ja liesi olisivat käytössä. Lisää kaappitilaa on katon rajassa olevassa yläkaapissa.

2 Nimbuksessa on Aquadorin tavoin mukava u-sohva, mutta mitoiltaan se on joka suhteessa hieman pienempi. > Pentteri on toimiva kokonaisuus, vaikka lieiden käyttöönotto edellyttääkin suojakannen lisäksi myös liekkilevyn nostamista paikalleen.



3 Rodmanin pitkällä sohvalla istutaan rivissä, lukuun ottamatta etupäädyssä olevaa kulmaa. Ruokailua varten pöydän ääressä on tilaa oikeastaan vain kolmelle. > Pentteri on piilotettu yhtenäisen kannen alle, jonka avaamisen jälkeen laskutasoa on käytössä vähän.

4 Skorgenesin salonki rakentuu muhkean näyttävästä u-sohvasta. Nahkaverhoilu on lisävaruste. Pöytä on muista poiketen kiinteä. > Pentteri on Aquadoria ja Nimbusta kapeampi, mutta laskutilaa on hyvin. Uuni on upotettu vastapäisen sohvan runkoon.



Aquadorin molemmat makuukajuutat on eriytetty muista tiloista laipiolla ja ovella. Keulakajuutassa on kiinteä, keskilinjalle sijoitettu parivuode ja reilusti helppokäyttöistä säilytystilaa. Keski-kajuutan parivuode on poikittain salongin ja ohjaamon alla. Kajuutan sisäpuolelle jää reilun kokoinen eteistila, vaatekaappi, lipasto ja pukeutumispenkki.

Aquadorin meriittilistalle lasketaan myös tilavin toiletti, vaikka toiminnallisuudeltaan se ei välttämättä olekaan paras. Kympestä yhdeksikköön Aquadorin arvosanan laskee muutama seikka. Ensinnäkin alakerran tilojen (makuukajuutat ja wc) seisomakorkeus jää Aquadorissa tässä ryhmässä niukanpuoleiseksi ja vuoteiden mitoituksen osalta kilpailijoista löytyy sekä pi-

empiä keula- että leveämpiä keskikajuutan vuoteita.

Tilojen osalta kakkossijan jakavat Nimbus ja Skorgenes. Molempien salonkiin mahtuu ruokailemaan neljä aikuista ja vapaamuotoisempaan illanviettoon yksi tai kaksi enemmänkin. Nimbuksen salonki on järjestelyiltään käytännössä identtinen Aquadorin kanssa, mutta mitoiltaan joka kantilta aavistuksen pienempi. Skor-

genesin sohva puolestaan onnistuu näyttämään muhkealta, mutta käytössä olevia senttejä on kulunut kaareviin muotoihin.

Nimbuksen avotilan kulmasohva on kutsuva kahvitelupaikka, jolle katon pitkälle taakse jatkuva lippa antaa suojaa. Skorgenesin avotila on puolestaan pelkistetympi, ja sen kalustukseen kuuluu vakiona ainoastaan pieni kulmapenkki. Syy lienee norjalaisten turskannarrausvimmassa, veneestä kuin veneestä pitää pystyä kalastamaan.

Lisävarusteena Skorgenesiin saa poikittaisen peräsöhvän, mutta sen paikalleen laittaminen estää peräpeilin sisällä olevien säilytystilojen hyödyntämisen, sillä niiden luukut avautuvat avotilaan.

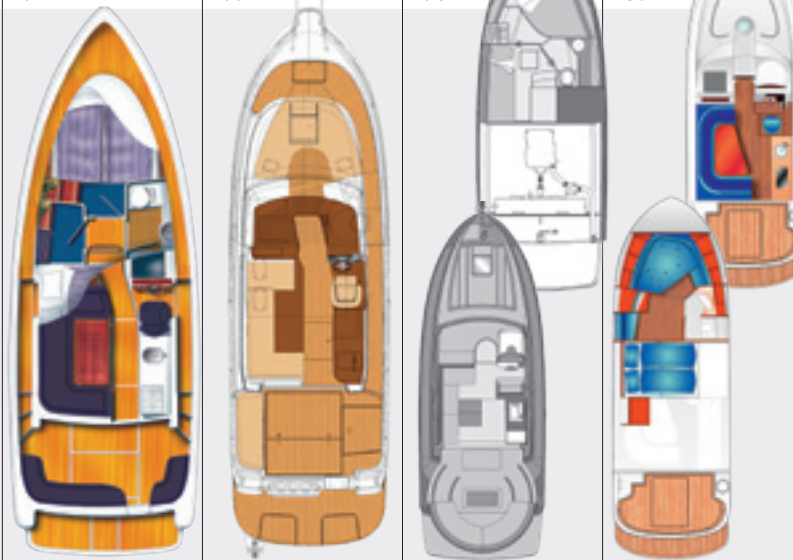
Pentterin osalta sekä Nimbuksessa että Skorgenesissä on reilusti säilytystiloja, mutta ne on toteutettu toisiinsa nähden vastakohtaisesti. Nimbuksessa on useita pienempiä laatikoita, jotka on "kalustettu" valmiiksi. Koko veneen vakiovarustukseen kuuluvale astiastolle veitsiä, lautasia, viinilaseja, kahvikuppeja ja jopa termoskannua myöten on omat telineensä tai pidikkeensä.

Skorgenesissä pentterin työtason alla on puolestaan korkeat kaapit, jotka on jaettu vain yhdellä vaakahyllyllä. Astioita ja muuta tarpeistoa varten vaaditaan kaapistojen sisustamista koreilla tai laatikoilla, jotta tavarat eivät pääse seilaamaan ajon aikana miten sattuu.

Keulakajuutan Nimbus on toteuttanut perinteisellä v-vuoteella, joka muuntuu parivuoteeksi asettamalla irtomainen täytepala paikoilleen. Sinänsä hyvä ratkaisu, jonka

TILAMITTOJA, cm

Ulkotilat	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes
Uimataso, p x l	47 x 298	103 x 280	sis. Avotilaan	60 x 280
Sivukannet, leveys	27	34/13	22	18
Avotila, p x l	125 x 203-236	160 x 226	205-292 x 288	200 x 218-275
- Sohva	190 x 83	155 x 144	148 (x2)	175 (lisäv.)
- Seisomakorkeus	195	200	210	202
Sisätilat	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes
Kansialonki, p x l	287 x 245	262 x 210	225 x 235	235 x 240
- Sohva	188 x 110/105	176 x 94	200 x 85	205 x 120/74
- Pöytä	104 x 63	100 x 62	113 x 57	120 x 45-80
- Pentteri	149 x 54	140 x 57		138 x 47
- Seisomakorkeus	190	191	203	200
Keulakajuutta, p x l	255 x 252	224 x 265	200 x 290	240 x 262
- Vuode	185 x 73-220	195 x 70-235	190 x 120-140	205 x 85-140
- Korkeus vuoteen yllä	87-93	60-105	95-112	65-90
- Seisomakorkeus	180	183	189	186
Keskikajuutta, eteistila	105 x 57	65 x 70	-	66 x 40
- Seisomakorkeus	175	175	191	186
- Vuode	204 x 120	202 x 133	198 x 65	201 x 142
- Korkeus vuoteen yllä	37-95	42-82	48-140	40-110
Wc, p x l	145 x 113	120 x 95	128 x 116	135 x 110
- Seisomakorkeus	172	179	190	186



myötä Nimbus on tässä ryhmässä ainoa vene, jossa voi majoittaa samaan kajuuttaan kaksi miehistön jäsentä, joille yöpyminen samassa parivuoteessa ei ole vaihtoehto.

Skorgenesin keulakajuutassa on paapuurin laidalle sijoitettu kiinteä parivuode. Vuoteella on mukavasti pituutta, mutta leveyden kanssa on jalkopäässä tiukempaa. Vuoteen jatkeena on styyrpuurin laidalla penkki, jonka lisäksi kajuutan sisäpuolelle jää luonteva pukeutumistila, jossa on seisomakorkeutta selvästi Aquadoria ja Nimbus-ta enemmän. Säilytystiloja on vuoteen alla sekä laitahyllyillä, mutta vaatekaappi kajuutasta puuttuu.

Nimbuksen tilojen ahtain paikka tulee vastaan, kun astuu keskikajuutan ovesta sisään. Eteistila on sen verran pieni, että isompikokoisella on vaikeuksia saada suljettua sisäänpäin aukeavaa ovea perässään kiinni.

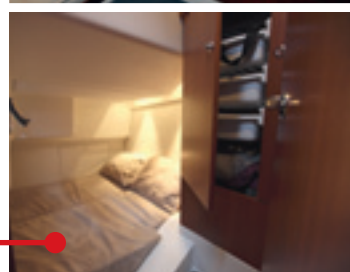
Oven takana, eteistilan etunurkassa on pieni pukeutumisjakkara ja vaatekaappi, jota täydentää tilava, vetolaatikoilla varustettu kaappi. Itse vuode on mitoiltaan tämän vertailun parivuoteellisten veneiden



1



2



3



4



1 Aquadorin keulakajuutassa on reilunkokoinen vuode ja hyvät säilytystilat.

> Myös keskikajuutta on tilava, joskin seisomakorkeutta on kaulakajuutan tavoin niukasti.

2 Nimbuksen kaulakajuutassa on perinteinen v-vuode ja lipasto/vaatekaappiyhdistelmä.

> Keskikajuutan eteistila on ahdas ja vuoteen jalkopää matala, mutta säilytystilaa on hyvin ja vuoteen pääpäädyssä mukavasti korkeutta.

3 Rodmanin keulakajuutan kiinteä parivuode on sijoitettu styyrpuurin laidalle. Vaaleiden sävyjen myötä tunnelma on avara.

> "Keskikajuutassa" on sohva, joka toimii hyvin yhden hengen vuoteena tai avovastona, mutta kokonaisuutena tilan hyödyntäminen vaikuttaisi jääneen jokseenkin puolittiehen.

4 Skorgenesissä keulavuode on paapuurin puolella. Keulakajuutassa on hyvin seisomakorkeutta, mutta ei vaatekaappia tai avattavia runkoikkunoita.

> Keskikajuutassa on reilun kokoinen vuode ja pukeutumispenkki, mutta muista tiloista tila eriytetään vain verholla.



Rodmanin avotilassa on uutta ajattelua ja mahdollisuus hyödyntää uimataso osana avotilaa on maksimaalista. Puoliympyrän muotoinen, peräpeilin muodostava sohva on jaettu kahtia, ja sen molempia puoliskoja voidaan liu'uttaa haluttuun asentoon.

keskikoko. Jalkopäässä vuoteen yläpuolella on korkeutta niukasti, mutta tärkeämmässä eli pääpäädyssä avaruutta on mukavasti.

Skorgenesin keskikajuutta eriytetään muista tiloista oven sijaan verholla. Keskikajuutan eteisen ja keulakajuutan laipiin väliin jää vertailun suurin vaatekaappi, joka palvelee kokonsa ja sijaintinsa puolesta molempien kajuuttojen asukkaita. Keskikajuutan eteistilassa on oivallisesti perinteinen

naulakko, joka on yksinkertaisuudessaan on toimiva ja tilaa säästävä ratkaisu. Vuode on ryhmän levein ja myös Skorgenesissa on sen vieressä pukeutumispenkki.

1 Aquadorin wc on matala ja suihkun ottaminen kastelee koko tilan. Wc-paperitelineeseen kuuluu sitä varten suojakansi.

2 Nimbuksen wc on toimiva vaikkakin mitoiltaan kompakti, koska styyrpuurin leveä sivu-

Nimbuksen vessan hienouksiin kuuluu kaareva liukuseinä, jonka avulla toiletin takanurkkaan muodostuu suihkukoppi. Sen myötä toiletin toinen puolisko säilyy kuivana suihkuroiskeilta. Myös Skorgenes on jakanut wc-tilaa kahteen osaan pienellä kiinteällä väliseinällä ja suihkuverholla.

Rodmanin vahvuuksia tilojen osalta ovat keulakajuutta ja wc, joissa on hyvin tilaa ja bonuksena tämän ryhmän paras seisomakorkeus. Myös suuri ja toiminnallinen avotila tekee vaikutuksen. Salongin, pentterin, toisen makuusopen ja säilytystilojen osalta Rodman jää kuitenkin kilpailijoista jälkeen.

Avotilan puoliympyrän muotoinen sohva on Rodmanin erikoisuus. Se on jaettu kahteen osaan, ja molempia puoliskoja voi liittää kiskojen varassa avotilan perältä laidoille. Tilanteesta riippuen soivat voivat olla siis vaikkapa avotilan vastakkaisilla laidoilla tai yhteen liitettynä peräsohvana.

Sisällä salongin sohvalla

iltaa istuu 4–5 henkilöä, mutta erityisen luontevaksi pitkällä sohvalla rinnakkain istuskelua ei voi kuvaila. Ruokailua ajatellen tilaa riittää käytännössä vain kolmelle. Pentteri on tutusti salonkia vastapäätä. Liesi ja pesuallas on piilotettu yhtenäisen kannen alle, mutta kun sen avaa ei pentterissä ole juurikaan työtasoa.

Muiden vertailuveneiden kaltaista keskikajuutta Rodmanissa ei oikeastaan ole. Kun salongista laskeutuu alakertaan, on paapuurin laidalla tilana vaikeasti määriteltävä nurkkaus, joka häilyy varaston ja oleskelu- tai yöpymistilan välimaastossa. Kalusteena on laidan myötäinen sohva, jolla tosin mahtuu istumaan pystyssä vain keulan puoleisessa päädyssä. Yhden hengen punkkana sohva toimii mittojensa puolesta hyvin, mutta yksityisyyttä ei ole tarjolla edes verhon vertaa.

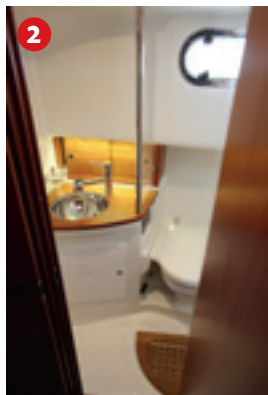
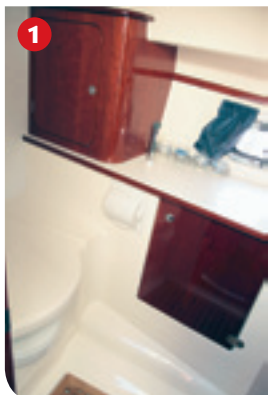
Lisää makuupaikkoja Rodmaniin saa järjestettyä salonkiin, jonka sohvasta on muodostettavissa 120 senttiä leveä parivuode. Myös Aquadoriin

kansi vaatii oman osansa. Tarvitessa seinän takaa liukuu esiin pleksinen väliseinä, jonka avulla toilettiin saadaan suihkukaappi.

3 Rodmanin toiletissa on avaruutta ja hyvä seisomakorkeus, mutta koko tila toimii myös suihkuna. Kaappi- ja laskutilaa

on runsaasti. Wc-istuimen voi varustaa lisävarusteena sähkötoimisella huuhtelulla ainoana tässä ryhmässä.

4 Skorgenesin toilettia jakaa väliseinä ja suihkuverho. Seisomakorkeutta on reilusti ja säilytystiloja riittävästi.



ja Nimbukseen saa salonkiin sijattua parivuoteen, mutta se on hieman Rodmania työllämpää. Skorgenesissa sohva ja pöytä ovat sen sijaan kiinteät, eikä lisämakuupaikkoja siten ole järjestettävissä.



Aquadorin uimataso on melko lyhyt, mutta peräpeili kätkee sisäänsä suuren säilytystilan.



Avotilan alla on tilava ruuma, jossa on säilytysteline avotilan pöydälle. Konehuoneeseen pääsee sen sijaan käsiksi vain ruuveilla kiinnitettyjä lattialevyjä aukomalla.



Tuplaperäsin tehostaa Aquadorin ohjailtavuutta.

Tekniikka ja toteutus

Tekniikka ja toteutus -osion alle koottiin arvioinnit veneisiin ja veneissä liikkumisen helppoudesta, ulkosäilytystilojen määrästä, teknisten järjestelmien toteutuksesta sekä yleisestä laatuvaikutelmasta ja toimivuudesta.

Tässä osa-alueessa omaan luokkaansa nousee Nimbus, jonka laatuvaikutelma sävyttää jo ensi silmäyksellä, ja sitä täydentää hyvän suunnittelun mukanaan tuoma käytännöllisyys.

Kokonaisuus käynnistyy oikeastaan siitä, että Nimbukseen on helppo nousta. Perässä on laajin uimataso ja portti avotilaan, keulassa puolestaan iso ankannokka ja luonteva tasanne kannella, jolta käsin köysiä tai muuta tarpeista on helppoa ja turvallista kaivaa suuresta ankkuriboksista. Avotilassa on riittämiin säilytystiloja ja kookkaille lepuuttimille on oma telineensä peräpeilissä.

Keulan ja perän välillä kuljetaan Nimbuksessa pääsääntöisesti styyrpuurin puolelta, jossa on leveä ja suurimmalta osalta laitojen suojassa syvennyksessä oleva kulkukansi. Ohjaamon sivuliukuovi pelaa loistavasti yhteen toispuolisen sivukansiratkaisun kanssa. Paapuurin sivukansi on kapea, mutta tarvittaessa kulkukelpoinen. Käytännössä muuta ei jää kaipaamaan.

Hienosti toteutettujen yksityiskohtien lista on Nimbuksessa pitkä, ja näillä pienillä detaljeilla saadaan aikaan paljon mielihyvää. Esimerkeistä käy vaikkapa kattoluukkujen pimennysverhot, nahkaverhoillut sisätilojen käsikaiteet sekä sujuvasti ja luottamusta



Nimbuksessa on parhaat kansitilat. Keulassa on hyvä ankannokka ja reilun kokoinen tasanne, jolla työskentely köysien ja lepuuttimien kanssa on turvallista. Styyrpuurin puolella on leveä ja helpokulkuinen sivukansi. Uimataso on suuri ja peräpeilissä on käytännöllinen teline lepuuttajille. Kaikenkattava tiikkisarja kuuluu vakiovarusteisiin.



Nimbuksessa on monipuolinen, osin ledivaloin toteutettu ulko- ja sisävalaistus.



Sisätiloissa on kaiteita siellä missä niitä tarvitaan ja ne on verhoiltu miellyttävällä nahalla. Kattoluukkuihin kuuluu pimennysverhot.



Moottori on v-vaihteen ansiosta muita taempaan ja tarkasteltavissa avotilan luukun kautta.



Rodmanin keulassa ankkurilla ja kaiteiden poikittainen puola hankaloittavat kulke- mista.



Sivukannet ovat Skorgenesia leveämmät ja helppokulkui- semmat.



Kojelauta on avattavissa asen- nus- ja huoltotöitä ajatellen.



Keulakajuutan laipiota on elävöitetty koristekuviolla.

herättävästi toimivat liukuovet ja niiden kahvat. Kun v-vai- deratkaisun ansiosta muita taaempaan oleva Nimbusen moottorikin on muita parem- min esillä rutiinitarkastuksia ajatellen, kuittaa Nimbus tästä osa-alueesta täydet pisteet.

Nimbusen takana on tasaisempaa, ja monilta osin tulokset menevät ristiin. Aquadorissa on keskenään identtiset, syvennetyt kulku- kannet sekä liukuovet veneen molemmilla laidoilla, mutta kulkeminen niillä ei ole yhtä helppoa kuin Nimbusen leveällä styyrpuurin kannella. Keulasta veneeseen nousemi- nen on Nimbusen veroista, mutta Aquadorin uimataso on selvästi pienempi. Säilytystilaa on kaikkiaan riittävästi: an- kuriboksi keulassa, iso ruuma avotilan turkin alla, sekä lisä- tilaa peräpeilissä ja avotilan kiinteiden penkkien alla.

Aquadorin moottoritila lie- nee sen sijaan monen huolto- miehen painajainen, ja tuskin kovinkaan moni Aquadorin omistaja tulee suorittaneeksi kauden aikana edes rutiini- tarkastuksia, sillä siinä määrin vaikeaksi moottoriin käsiki- pääsy on tehty. Muilta osin Aquadorin laatuvaikutelma on kohtuullisen hyvällä tasolla, vaikkakin viimeistelyssä on pa- neuduttu pikemminkin kiiltä- viin pintoihin kuin sovituksiin ja yksityiskohtien hiomiseen.

Skorgenes on tässä osiossa eräänlainen harmaa hidalgo, joka ei herätä suurempia elä- myksiä puoleen eikä toiseen. Uimataso on samaa kokoluok- kaa Aquadorin kanssa, mutta sivukansilla ja keulakannella operointi Aquadoria vaikeam- paa. Keulasta veneeseen kul- keminen on haastavaa, mutta lisävarusteena saatava ankan- nokka helpottaa tilannetta.

Moottoritilan ja teknisten ratkaisujen osalta Skorgenes menee sen sijaan Aquadorin edelle. Sisätilojen laatuvaiku- telma ja viimeistelyn taso on hyvää perustasoa, joskin tyyli on korostuneen erilainen kuin vahvojen kontrastien Aquado- rissa. Kaulakajuutassa pieneksi puutteeksi voidaan lukea avat-

Skorgenesin sivukannet ja keulakansi ovat ahtaimmat. Keulaboksin luukku on hanka- lasti kaiteiden välissä ja avautuu taakse, mikä hankaloittaa köy- sien ja fendarien esiin kaiva- mista.

Sohvalle asetuttaessa ja is- tuttaessa kyynärpäät osuvat helposti sähkökeskuksen suo- jaamattomiin keinukytkeisiin.

Isot kattoluukut tuovat valoa Skorgenesin salonkiin.

Avotilan lattian alla on Aqua- dorin tavoin tilava ruuma. Moottorin takapäädyn peittävä äänieristekoppa ei kuulu ve- neen tehdasvarustukseen.

tavien runkoikkunoiden puu- te, kansiluukku Skorgenesissa sen sijaan muiden tavoin on.

Aquadorin ja Skorgenesin etuihin kuuluu myös suuret tankkitilavuudet. Nimbusessa ja Rodmanissa polttoainetankit ovat pienemmät, mutta niiden alhaisempi kulutus kompensoi hyvin eroa. Sen sijaan Rod-



manin vesi- ja septisäiliöt ovat matkaveneeseen pieniä.

Rodmanin sisätiloihin on haettu selkeästi erilaista, muita modernimpaa ilmettä. Sisustuksen värimaailma ja viihtyisyys on pitkälti makukysymys, johon tässä vertailussa ei oteta kantaa, mutta viimeistelyn osalta Rodman on täysin samalla viivalla Aquadorin ja Skorgenesin kanssa. Samalle tasolle Rodman voisi nostaa myös takaseinän liukuoven, joka testiveneessä aukeili ajon aikana omia aikojaan. Hyvä oivallus on sen sijaan alareunasta saranoitu kojelauta, jonka avaamalla kojelaudan asennuksiin pääsee hyvin käsiksi.

Rodmanin uimataso on oikeastaan yhtä ja samaa tilaa avotilan kanssa, joten niiden arvostelu nivoutuu selkeästi yhteen. Kun peräsohvat on taka-asennossa, jää uimataso niukaksi ja jompaa kumpaa sohva joutuu liuuttamaan auki päästäkseen avotilan puolelle. Toisaalta jos peräsohva äärimmäisessä asennossaan avotilan laidalla, estää se nousumisen sinänsä helppokulkuisille ja riittävän leveille sivukansille. Ideaaliratkaisu lienee pitää ainakin jompaa kumpaa sohva ääripäiden puolivälissä, jolloin kulkeminen luonnistuu sekä sivukansille että uimatasolle.

Kulutus

Kulutuksen osalta parhaat arvosanat kirjataan odotetusti pienimmillä moottoreilla varustetuille Nimbukselle ja Rodmanille. Uppoumanopeuksilla ja liukukynnyksen tietämällä Nimbus on kaksikosta aavistuksen taloudellisempi, mutta noin 15 solmun nopeudesta ylöspäin Rodman pihistelee edelle.



Aquadoriin luonteva matkanopeusalue on melko kapea. Polttoainetta kuluu kuitenkin roimasti. Myös melutasossa olisi parannettavaa, vaikkakaan runkoäänet ja sisustuksen nitinat eivät ole niin häiritseviä kuin joissakin muissa Aquadorin malleissa.

r/min	Kulutus, l/h				Kulutus, l/mpk			
	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes
Tyhjäkäynti	1	1	1	1	0,3	0,2	0,3	0,3
1 000	2	2	3	3	0,4	0,4	0,6	0,6
1 500	10	7	9	11	1,3	1,0	1,3	1,5
2 000	32	17	18	34	3,5	2,0	2,1	3,7
2 200	40	23	25	40	3,5	2,2	2,6	3,5
2 400	46	28	30	44	3,3	2,2	2,5	3,1
2 600	49	33	33	48	3,0	2,2	2,2	2,9
2 800	54	37	35	55	2,7	2,0	1,9	2,8
3 000	63	42	38	57	2,7	2,1	1,8	2,5
3 200	-	46	43	66	-	2,1	1,9	2,6
3 400	-	52	48	-	-	2,1	1,9	-
Maksimi	72	57	57	72	2,9	2,3	2,1	2,7
Vertailunopeus 15 kn	47	33	33	45	3,1	2,2	2,2	3,0
Vertailunopeus 20 kn	54	42	37	55	2,7	2,1	1,9	2,8
Vertailunopeus 25 kn	72	57	48	66	2,9	2,3	1,9	2,7



Kevyt-kulkuisessa Nimbuksessa on laaja matkanopeusalue ja kohtuullinen kulutus. Melutaso on selkeästi tämän joukon alhaisin.

20 solmun vertailunopeudella Rodmanin meripeninkulmakohtainen kulutus on 1,9 litraa ja Nimbuksen 2,1 litraa. Isolla Yanmarilla varustetut Aquador ja Skorgenes muodostavat toisen tasaväkisen parivaljakon, mutta ovat selvästi Nimbusta ja Rodmania janoisempia. Matkanopeuksilla niiden kulutus lähentelee jo kolmea litraa meripeninkulmalla.

Varsinaisten kulutusmittausajojen lisäksi veneiden kulutuksia seurattiin koeajoviikon aikana myös letkassa ajettulla Helsinki–Hanko-etapilla, jolle lähdettiin tankit piripintaan täytettyinä. Täydennystankkaus suoritettiin Hangossa. Käytännön testi vahvisti hyvin myös mittausajoissa havaitut erot. Rodmaniin tankattiin Hangossa 150 litraa ja Nimbukseen 156 litraa, Aquadoriin ja Skorgeneisiin puolestaan yli 200 litraa.

Melutaso

Melutaso on matkanteon mukavuuden kannalta oleellinen tekijä, joten sen merkitys tässä luokassa on suuri. Käytännössä melulähteitä on veneissä kolme: moottorin melu, runkoäänet sekä ajonaikana veneen sisustuksen rakenteista kuuluvat erilaiset nitinat ja natinat. Näitä arvioitin sekä desibelimittarin rekisteröimien lukemien että kuuloaistin avulla.

Parhaimpaan suoritukseen ylittää Nimbus. Moottorin melutason osalta sen suoritus olisi kympin arvoinen, mutta aallokkoajossa kohtuullisen selkeästi esiin tulevat runkoäänet sekä kojelaudasta kantautuvat nitinat pudottavat arvosanan yhdeksikköön.

Skorgenes kuittaa itselleen melusta kahdeksikon, mutta

arvosanaan liittyy merkittävä varaus. Testiyksilöön oli nimitäin omistajan toimesta lisätty konehuoneeseen äänieristeitä sekä osittainen äänieristekoppa moottorin takaosan ympärille. Näillä eväillä moottorin melu oli turbon korviin kantautuvaa vihellystä lukuun ottamatta hyvin kurissa, ja mitatut desibelilukemat sinänsä kiitettävän alhaisia, vaikka Nimbuksen ”haamulukemista” Skorgenes jäikin.

Moottorimelun lisäksi myös runkoäänet jäivät Skorgenesissa etäisiksi. Ainoa mer-

MELU, dB(A)				
r/min	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes
Tyhjäkäynti	64	59	66	57
1 000	67	60	66	62
1 500	72	65	72	71
2 000	76	73	78	74
2 200	76	72	79	75
2 400	78	73	79	76
2 600	80	74	80	78
2 800	80	76	80	79
3 000	81	77	81	80
3 200	-	79	82	80
3 400	-	80	83	-
Maksimi	84	81	86	81
Vertailunopeus 15 kn	78	74	80	77
Vertailunopeus 20 kn	80	77	81	79
Vertailunopeus 25 kn	84	81	83	81



Rodman saavuttaa suurimman huippunopeuden ja alhaisimman kulutuksen vertailunopeuksilla. Valitettavasti moottorimelua on kuitenkin matka-ajoa ajatellen liikaa.



Trimmitasojen asennolla on suuri merkitys Skorgenesin nopeuteen. Vene kulkee paremmin trimmille-
vyt selvästi laskettuna, matkanopeuksilla ero on jopa kahden solmun luokkaa. Melutaso on kokonaisuutena hyväksyttävällä tasolla, mutta polttoainetta kuluu reilusti.



kittävä natina paikallistettiin wc:n oveen, joka eliminoitiin tilapäisesti asettamalla oven ja karmin väliin tuppo talouspaperia.

Hännille melutasossa jäävät arvosanan eroilla toisiinsa Aquador ja Rodman. Aquadorin äänimaailma on sekoitus varsinkin huippunopeuden lähetyvillä melko voimakkaasti möyryvää moottorin murinaa, selkeästi matkustamoon välittyviä runkoääniä sekä sisustusrakenteiden nitinöitä.

Rodmanissa runkoäänet ovat puolestaan vaimeita eikä korva poimi erityisiä sivuääniä, mikä selittyy osiltaan rajun mekaanisena yli 20 solmun nopeuksilla esiintyvällä moottorimelulla. Uppoumanopeuksilla esiin nousee itse moottorin lisäksi myös moottorin tuuletin, joka käynnistyy automaattisesti heti kun virran kytkee virta-avaimesta päälle, eikä laitetta saa sammutettua.

Yli 20 solmun nopeudella tehtävissä kaarrokeissa moot-

torimelun rinnalle nousee Rodmanissa voimakas urina, jonka aiheuttajaksi epäiltiin koeajoviikon aikana lähinnä peräsintä. Testistä saadun palautteen perusteella maahantuoja ryhtyi selvittämään asiaa, ja sylliseksi osoittautui kaarrokeissa kavitoiva potkuri. Jatkossa Rodmanit tullaankin varustamaan toisenmallisella potkurilla.

Suorituskyky

Veneissä olleiden moottorien tehokkuuden valossa suorituskykyksaavutuksia voisi pitää jopa yllättävinä, sillä kärkeen kirii 300-hevosvoimaisella moottorilla varustettu Rodman. Huippunopeudella ei tässä luokassa ole suurta merkitystä, mutta Rodmanilla matka taittuu tarvittaessa pari solmua joutuisemmin kuin Aquadorilla tai Nimbuksella.

Huippunopeutta merkittävämpää on laaja matkanopeusalue. Sen myötä Rodmanin rinnalle nousee Nimbus, joka kulkee luontevassa asennossa jo pari solmua Rodmania alhaisemmillä nopeuksilla. Varsinaista

Nimbuksen vakiovarustelu kattaa lähes kaiken tarvittavan sekä paljon muuta, kuten veitsiä ja kahvipannua myöten täydellisen astiaston ja salalokerosta hissillä esiin nousevan television.

liukukynnystä ei Nimbuksessa oikeastaan ole lainkaan, kun taas Rodmanin otollinen matkanopeusalue alkaa noin 16 solmun paikkeilta.

Aquador ja Skorgenes muodostavat suorituskyvyssä kulutuksen tavoin tasaisen parivaljakon. Skorgenes saavuttaa hieman Aquadoria suuremman huippunopeuden mutta kiihtyy hitaammin. Molempien veneiden luonteva matkanopeusalue jää Rodmania kapeammaksi.

Myös kiihtyvyyden osalta Nimbus ja Rodman ovat ripeämpiä kuin Aquador ja Skorgenes. Eroa selittää osaltaan moottorien ahdintekniikka. Yanmarin iso turbo kerää ahtopaineita hieman pidempään kuin Volvo Pentan pienempi, ja lisäksi Volvossa voimaa ja reagoivuutta alakierroksille tarjoaa turboahtimen ohella myös kompressoriahdin.

NOPEUS, kn

r/min	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes
Tyhjäkäynti	4,0	4,2	3,4	3,9
1 000	5,5	5,3	5,0	5,5
1 500	7,6	7,3	7,1	7,6
2 000	9,2	8,8	8,4	9,1
2 200	11,6	10,5	9,6	11,5
2 400	13,8	12,6	11,8	14,1
2 600	16,3	15,2	14,8	16,6
2 800	20,3	18,1	18,3	19,7
3 000	23,1	20,1	21,1	22,8
3 200	-	22,3	23,1	25,1
3 400	-	24,3	25,0	-
Maksimi	25,2	25,3	27,4	26,5
Tyhjäkäyntikierrokset	700	700	800	700
Maksimikierrokset	3 200	3 500	3 600	3 300
Vertailunopeus 15 kn	2 500	2 600	2 600	2 500
Vertailunopeus 20 kn	2 800	3 000	2 900	2 800
Vertailunopeus 25 kn	3 200	3 500	3 400	3 200

VARUSTEET 				
	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes
Ajotietokone	vakio	vakio	770 €	vakio
Kompassi	vakio	vakio	vakio	vakio
Karttaplotteri	2 930 € (9")	vakio (12")	1 850 € (7")	-
Kaikuluotain	vakio	vakio	sis. ed.	-
Trimitasot	vakio	1 400 €	1 400 €	1 520 €
Keulapotkuri	3 890 €	vakio	4 120 €	vakio
Peräpotkuri	3 890 €	vakio	-	3 100 €
Ankkurivinssi, keula	3 860 €	4 020 €	1 600 €	3 650 €
Ankkurivinssi, perä	6 010 €	6 020 €	-	3 650 €
Tuulilasinpyyhkijät	vakio	vakio	vakio	vakio
Tuulilasinpesuri	-	vakio	vakio	vakio
Ajolämmitin (defroster)	vakio	vakio	-	vakio
Lämmityslaite	vakio	vakio	6 300 €	3 100 €
Maasähköjärjestelmä	2 120 €	vakio	vakio	1 480 €
Lämminvesijärjestelmä	1 400 €	vakio	1 025 €	vakio
Suihku wc:ssä	vakio	vakio	vakio	vakio
Suihku uimatasolla	510 €	vakio	vakio	vakio
Sähkötoiminen wc	-	-	530 €	-
Jääkaappi	vakio (62 l)	vakio (65 l)	830 €	vakio
Liesi	vakio (diesel)	vakio (kaasu)	vakio (sähkö*)	vakio (kaasu)
Uuni	vakio (diesel)	vakio (kaasu)	1 035 € (mikro)	vakio (mikro)*
Liesituuletin	1 600 €	-	-	-
Tiikkiturkki, uimataso	vakio	vakio	sis. seur.	2 480 €
Tiikkiturkki, avotila	5 580 €	vakio	5 265 €	2 740 €
Tiikkiturkki, kulkukannet	sis. ed.	vakio	-	2 100 €
Avotilan sohva	vakio	vakio	vakio	1 450 €
Avotilan pöytä	560 €	vakio	-	-
Avotilan kuomu	1 880 €	vakio	2 870 €	1 565 €
Radio/cd-soitin	1 250 €	vakio	400 €	vakio
TV ja DVD-soitin	-	vakio	-	780 €
Runkoväri	1 350 €	2 870 €	-	-
Kattoluukku	vakio (2)	vakio (2)	1 440 €	vakio (2)
Kansiluukku	vakio	vakio	vakio	vakio
Avattavat runkoikkunat	vakio (5)	vakio (2)	vakio (4)	vakio (4)
Hakuvalo	510 €	vakio	495 €	vakio
Astiasto	-	vakio	-	-
Eliönestomaalaus	-	vakio	950 €	1 275 €
Kiinnitymispaketti	-	750 €	-	-
	* diesel-liesi sähkölieden tilalle 3 610 € * kaasu-uuni mikroaaltouunin tilalle 220 €			
Lähtöhinta	216 830 €	259 000 €	168 300 €	226 500 €
Vertailuhinta, noin	250 000 €	270 000 €	210 000 €	250 000 €

Varustelu

Valitettavan usein veneiden vakiovarustelusta puuttuu käytön kannalta oleellisia varusteita. Tässä kokoluokassa esimerkiksi täydellinen pentterivarustus, lämmitin, keulapotkuri ja trimmitasot ovat varusteita, joiden lähtökohtaisesti luulisi kuuluvan kaikkien vakiovarusteisiin. Vaikka näin ei ole, on tässä vertailussa löydettävissä varustelun osalta yksi selkeä voittaja.

Nimbuksen vakiovarustelu on muihin nähden ylivoimainen, ja se sisältää kaikkien välttämättömyyksien lisäksi myös paljon mukavuus- ja jopa ylellisyysvarusteita, joista muihin veneisiin joutuu pulittamaan pitkän pennin ylimääräistä. Merkittävempien varusteiden listaus on luettavissa oheisesta taulukosta. Niiden lisäksi Nimbukselta löytyy esimerkiksi monipuolinen valaistus ja virtapistokkeita sieltä missä niitä tarvitaan. Lisävarustelulta jää poimittavaksi lähinnä trimmitasot ja sähköinen ankkurivinssi.

Aquador ja Skorgenes muodostavat varustelultaan keskenään tasavahvan kaksikon. Niiden keskinäiset erot muodostuvat lähinnä eroista yksittäisissä varusteissa. Esimerkiksi trimmitasot, lämmityslaite ja uimatason tiikkisarja kuuluvat vakiopakettiin Aquadorissa, mutta aiheuttavat Skorgenesiin noin 7 000 euron lisälaskun. Toisaalta Skorgenesissä on puolestaan vakiona esimerkiksi keulapotkuri, lämminvesijärjestelmä ja radio/cd-soitin, jotka puolestaan joutuu hankkimaan Aquadoriin lisävarusteena.

Rodmanin vakiovarustelu

on selkeästi kehnoin, jopa jääkaappi puuttuu vakiovarusteista. Lisäksi muutamien lisävarusteiden hinta on todella suolainen. Näistä räikeimmät esimerkit ovat lämmityslaite (6 300 €), avotilan kuomu (2 870 €) ja vakiona olevan sähkölieden vaihto diesel-lieteen (3 610 €).

Hinta

Rodman paikkaa köyhää vakiovarusteluaan osin edullisella hankintahinnalla. Hintaosion arvosanat on jaettu painottaen jokaiselle veneelle laskettua vertailuhintaa, johon sisällytettiin runsas mutta taroituksenmukainen varustus.

Vertailuhinta pitää sisällään muun muassa lämmitin, keula- ja peräpotkurit, trimmitasot, lämminvesi- ja maasähköjärjestelmät, oma-varaisen pentterivarustuksen (kaasu- tai diesel-uuniliesi), perän ankkurivinssin, avotilan kuomon, navigointi- ja viihde-elektronikkaa, ulkotilojen tiikkiturkin sekä muuta matkaveneeseen pääsääntöisesti kuuluvaa varustusta. Mikäli johonkin veneeseen ei jotain yksittäistä varustetta ole tehdaslisävarusteena hinnoiteltu, käytettiin vertailuhinnan muodostamisessa kilpailijoiden vastaavien lisävarusteiden keskihintaa.

Näillä eväillä Rodmanin vertailuhinnaksi muodostuu noin 210 000 euroa, Aquadorin ja Skorgenesin hinnaksi noin 250 000 euroa ja Nimbuksen hinnaksi noin 270 000 euroa. Kokonaisen arvosanan arvoksi määritettiin pisteytyksessä 10 prosenttia, joten arvosa-noiksi Rodmanille 10, Aquadorille ja Skorgenesille 8 ja Nimbukselle 7.

LOPPUARVOSTELU

Loppuarvostelussa jokaista venettä arvioitiin kymmenessä osiossa, johon kuhunkin kuului useita arviointikohteita. Kunkin pääosion arvosana annettiin asteikolla 4–10, jonka jälkeen se kerrottiin painotuskertoimella. Näin esimerkiksi ajo-ominaisuuksia ja asumis- ja oleskelutiloja saatiin painotettua enemmän kuin suorituskykyä. Painotuskerroin kuvastaa testiryhmän näkemystä siitä, mitkä ovat tässä veneluokassa tärkeitä ominaisuuksia. Painotettujen pisteiden perusteella muodostettiin jokaiselle veneelle lopullinen yleisarvosana. Oheiseen taulukkoon on jätetty tyhjä sarake, johon voi täyttää omien mieltymystensä mukaisen painotuskertoimen, ja sen perusteella laskea veneille omien painotusten mukaiset arvosanat.

Arviointiosiot pitivät sisällään seuraavat arviointikohteet:

Ajo-ominaisuudet (painotuskerroin 15); ajo-ominaisuudet myötä-, sivu- ja vasta-aallockoon, käytös kaaroksissa ja ääritilanteissa, ajo uppoumanopeudella.

Käsiteltävyys (10); ohjaustuntuma, trimmattavuus, vakaus, käytös satamanövereissä sekä hallintalaitteiden toiminta ja käytettävyys.

Ohjaamo ja matkustamo (10); ohjaamon tilavuus, ajoasento ja ergonomia istuen ja seisten, näkyvyys, plotteri/karttatila, säilytystilat, salonki matkustamona.

Asumis- ja oleskelutilat (15); Salonki oleskelukäytössä, pentterin tilat ja toimivuus, makuukajuttojen tilavuus ja muka-

vuus, wc/suihkutila, sisätilojen säilytystilat ja avotila oleskelukäytössä.

Tekniikka ja toteutus (10); veneeseen ja veneessä kulkemisen helppous ja turvallisuus, uimataso ja -portaat, ulkosäilytystilat, moottoritila ja tekniset järjestelmät, takuu sekä yleinen laatuvaikutelma.

Kulut (10); polttoaineen kulutus eri nopeuksilla ja moottorin kierrosluvuilla.

Melutaso (10); Moottori- ja runkoäänen sekä muut melulähteet eri nopeuksilla.

Suorituskyky (5); matkanopeusalueen laajuus, huippunopeus ja kiihtyvyys.

Varustelu (10); vakiovarustelun määrä ja laadukkuus, lisävarusteiden saatavuus ja hinnoittelu.

Hinta (5); vertailuhinta ja ohjevähittäishinta.

	Aquador	Nimbus	Rodman	Skorgenes	Painotuskerroin	Oma painotus
Ajo-ominaisuudet	9	9	8	8	15	
Käsiteltävyys	8	9	8	7	10	
Ohjaamo ja matkustamo	8	9	6	7	10	
Asumis- ja oleskelutilat	9	8	7	8	15	
Tekniikka ja toteutus	8	10	8	8	10	
Kulut	7	9	9	7	10	
Melutaso	7	9	6	8	10	
Suorituskyky	8	9	9	8	5	
Varustelu	7	9	6	7	10	
Hinta	8	7	10	8	5	
Painotettu yleisarvosana	8,0	8,9	7,5	7,6		
Yleisarvosana omalla painotuksella						



VERTAILU Aquador 32, Nimbus 335, Rodman 31, Skorgenes 335

Nimbus 335 Coupe



Yleisarvosana 8,9
Vertailuhinta 270 000 €

LUOKAN PRIMUS

Vertailuissa pärjää yleensä hyvin tasaisella suorituksella, mutta jos on lähes jokaisessa arviointiosiossa kärjessä, on taskussa voitto selvällä erolla muihin. Juuri näin tekee Nimbus. Vain tilojen ja hinnan suhteen tästä vertailusta löytyy sitä selvästi parempi vene, muissa kohdissa Nimbus on muita edellä tai jaetulla kärkisijalla.

Lähtöhinta on joukon selvästi kovin, mutta rahoille saa hyvän vastineen. Laatuaikutelmaltaan ja varustelultaan Nimbus on omaa

luokkaansa. Kun vene kulkee vielä mukavasti, hiljaisesti ja taloudellisesti, tekee Nimbus loppupisteissä selkeän pesäeron seuraaviin.

PARASTA

- Käytännöllisyys ja laadukas toteutus
- Ajettavuus
- Vakiovarustelu
- Kulutus ja melutaso

PARANNETTAVAA

- Ahdas keskikajuutan puukeutumistila
- Kova lähtöhinta

Aquador 32 Cabin



Yleisarvosana 8,0
Vertailuhinta 250 000 €

VETREÄ VANHUS

Vaikka malli-ikä on kertynyt, on Aquadorilla vielä paljon annettavaa luokassaan. Sen valtteja ovat kokonaisuudessaan hyvät tilat sekä Suomenlahden aallokkoon sopivat ajo-ominaisuudet. Liukuovet ja syvennetyt sivukannet molemmilla laidoilla tekevät veneessä liikkumisen helpoksi ja turvalliseksi.

Nimbuksen keltasta Aquador tippuu selkeimmin kulutuksen, melutason ja varustelun osalta, mutta tilava ja ohjaamo ja Nimbuksen tavoin näppärästi esiin nouseva

apukuskin penkki takaavat Aquadorille vertailun kakkosijan.

PARASTA

- Ajo-ominaisuudet
- Tilat
- Ohjaamon tilavuus ja ajoasento

PARANNETTAVAA

- Kulutus
- Seisomakorkeus wc:ssä ja makuukajuutoissa

Skorgenes Sonic 335 HT



Yleisarvosana 7,6

Vertailuhinta 250 000 €

JYKEVÄ NORSKI

Skorgenes on olemukseltaan muita suurempi vene, mutta vaikutelma ei aivan kannan loppuun saakka. Sisätiloissa on reilu seisomakorkeus, mutta muutoin senttejä vaikuttaisi olevan sieltä täältä hukassa. Siltikin tilat toimivat hyvin, kunhan hyväksyy kiinteän salongin sohvan matkustamoksi ja verhon keskikajuutan riittäväksi yksityisyysdeksi.

Sen sijaan puutteellisen suuntavakavuuden ja huonon ohjauksen liitto on epäsuotuisampi, eikä suurta kulutusta, ohjaamon ahtautta tai heik-

koa näkyvyyttäkään oikein pysty jälkikäteen korjaamaan.

PARASTA

- Kulun pehmeys ja hiljaisuus
- Isot vuoteet
- Seisomakorkeus makuukajuutoissa ja wc:ssä

PARANNETTAVAA

- Ohjaus ja suuntavakavuus erityisesti uppoumanopeuksilla
- Ohjaamon tilavuus ja näkyvyys
- Kulutus

Rodman Spirit 31 HT



Yleisarvosana 7,5

Vertailuhinta 210 000 €

FREESI TULOKAS

Rodman erottuu vahvasti omana persoonanaan muista. Veneessä on paljon hyvää, kuten poikkeuksellinen avotila, jonka monipuolisuudesta nauttii varmasti kesäkeleillä. Kulutus, suorituskyky ja lähtöhinta ovat veneessä erinomaisella tasolla ja ajettavuuskin kunnossa.

Mukavassa keulakajuutassa ja tilavassa wc:ssä on hyvä seisomakorkeus, mutta ne jäävät tässä vertailussa keskikajuutan, salongin ja pentterin puutteiden varjoon. Matkanteon kannalta ikävintä on kova

moottorimelu sekä ohjaamon ja matkustamon heikko mukavuus. Edullinen hankintahinta näkyy vaatimattomassa vakiovarustelussa.

PARASTA

- Kulutus ja suorituskyky
- Ainutlaatuinen avotila
- Alhainen hankintahinta
- Seisomakorkeus sisätiloissa

PARANNETTAVAA

- Ajoasento ohjaamossa ja salonki matkustamona
- Melutaso
- Vakiovarustelu