

Venemestari

Numero 9 • Marraskuu 2008 • www.venemestari.fi • toimitus@venemestari.fi • hinta 7,30 euroa

KOEPURJEHDUS



Pikkujättiläinen
Sunhorse 25

KOEAJO

Teräsrunnelma
**Linssen
Grand Sturdy**
33.9

VENELÄMMITTIMET

- Ilma- vai vesilämmitin?
- Ilmalämmittimien osto-opas
- Tee-se-itse -asennus



VENEENKÄSITTELY

Myötätuulipurjeet
vertailussa

VENEILYKOHDE

Jyväskylän Lutakko
muutoksen edessä

TEE-SE-ITSE

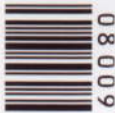
- Puuosien kunnostus
- **Kansisauma** siistiksi
- Sisäpinnat sileäksi topcoatilla

HYÖTYTIETOA KAIKILLE VENEILIJÖILLE

6 414 88391009285
900928-0809



Pal. vko 08/50



KOEAJO

TEKSTI JAN SJÖLUND
KUVAT KUSTI KAIRIKKO



Linsenin Grand Sturdy 33.9 AC tarjoaa leppoiset
kulkuominaisuudet ja mahtavat sisätilat.

Hitaasti naatiskellen

Hollantilainen teräsvene on monen suomalaisenkin veneilijän unelma, varsinkin sisävesillä. 1980-luvun lopun ”hulluina vuosina” maassamme vallitsi jopa jonkin asteinen teräsvenebuumi, jolloin uusia ja varsinkin käytettyjä teräsveneitä virtasi Hollannista Suomeen lähes solkenaan. Yksi tunnetuimmista valmistajista on Linssen, joka teki kuluvana vuonna paluun Suomen markkinoille.

Hollantilaisten teräsveneiden tarjonta Suomen markkinoilla on pitkään ollut varsin vähäistä. Nyt käsitellyssä olevan Linssenin lisäksi meillä on aktiivisesti edustettuina neljä muuta merkkiä: Pikmeerkruiser, Pedro, Thomasz ja Boarncruiser. Käytettyjen veneiden tuonnin myötä Suomeen on kuitenkin päätyneet paljon myös muun merkkeitä hollantilaisia teräsveneitä.

Ja niitä merkkejä riittää, sillä teräsvenevalmistajia Hollannissa on kaikkiaan useita satoja, pienistä yhden veneen vuodessa valmistavista telakoista Pedron ja Linssenin kaltaisiin sarjatuotantovalmistajiin. Linssenin vuotuinen tuotantomäärä nousee noin sataan veneeseen.

Linssenien perheyhtiön juuret ovat 1940- ja 50-lukujen laivaruoreistaan tunnetussa puuverstaassa, joka muuntui 50-luvun puolivälistä alkaen teräsveneiden valmistajaksi.

Kansainvälistymisen aika koitti 80-luvun taitteessa, jolloin myös yrityksen nimi muuttui alkupeiräisestä, ”puuseppien pyhimyksen” mukaan nimetystä St. Jozefista nykyiseen Linssen Yachtsiin. Vielä nykyisinkin Linssen on puhtaasti perheyhtiö, jonka joh-

dossa operoi perheenjäseniä kahdessa sukupolvessa.

Linssenin nykyinen mallisto voidaan jakaa kahteen Grand Sturdy -lisänimen tuntemaan mallisarjaan. Mark II -sarja käsittää 41-, 43-, 47- ja 50-jalkaiset mallit. 9-sarja kattaa puolestaan kokoluokat 29-, 33- ja 40-jalkaa. 9-sarja toimii eräänlaisena ponnahtauslautana kohti pitkäaikaista asiakassuhdetta ja isompia Grand Sturdyjä. Linssenin nykymallisto on varsin tuore, sillä kaikki mallit on esitelty 2000-luvulla.

Kaikki Linssenit valmistetaan käsityönä, mutta 9-sarjassa sovelletaan pidemmälle vietyjä sarjatuotantomenetelmiä. Käytännössä ero näkyy siinä, että 9-sarjan malleihin on tarjolla vain yksi sisustusratkaisu siinä missä suurempien Linssenien kohdalla asiakas pääsee valitsemaan useammasta vaihtoehtoisesta sisätilaratkaisusta mieleisensä. Toisaalta 9-sarjan kaikista veneistä on olemassa kaksi versiota: takakajuutallinen Aft Cabin ja takakajuutan sijaan syvällä taka-avotilalla varustettu Sedan.

Lähtökohtaisesti juuri AC (tai hollantilaisittain AK) -malleja voidaan pitää ”hollantilainen teräsvene” -käsitteen prototyyppinä, joka on piirtynyt verkkokalvojen kautta monen suomalaisen

veneilijän mieleen. Tilaratkaisuun kuuluu makuukajuutat keulassa ja perässä sekä oleskelutilat ja pentteri niiden välissä. Ulkotila ja ohjaamo ovat takakannella, perähytin päällä.

Sedan (valmistajasta riippuen myös OC tai OK) -mallimerkinällä tarkoitetaan puolestaan huomattavasti monikansallisempaa venetyyppiä, jonka peräosassa on syvä avotila. Sisätiloissa ohjaamo, pentteri ja kansialonki muodostavat oman kokonaisuuden ja keulasta löytyy wc-tila ja vähintään yksi makuukajuutta.

Me saimme Espoon edustalla tehtyyn koeajoon 9-sarjan keskimmäisen takakajuuttamallin, jonka koko mallinimi venyy siis muotoon Linssen Grand Sturdy 33.9 Aft Cabin.

Laadukas leima

Vaikka 9-sarja on Linssenin hierarkiassa se ”yksinkertaisempi aloitusmallisto”, ei veneen olemus jätä kylmäksi. Ulkonäkö, materiaalit ja viimeistely huokuvat asiallisuutta ja selkeyttä. Mahtailien lakkakerrosten ja eksoottisten materiaalien tai muotojen öky-ylellisyys on poissa, tilalla on käytännöllisyyden ja vankkuuden tuomaa uskottavuutta.



Noin metrin korkuinen maininki ei Linsseniä vielä hätkähdytä, mitä nyt vesi vähän roiskuu. Ohjaamossa ja peräkannella tuulilasin suojassa tästä selvittiin kuivana, mutta samaa ei voi sanoa tuulilasin edessä salongin katolla työskennelleestä kuvaajasta.

*"Metrisessä mainingis-
sa matka taittuu kuin
hidastetussa, hyvin
pehmeäkulkuisessa
vuoristoradassa."*



Keulakajuutan ja salongin katoilla on oiva paikka loikoiluun kesäkeleillä. Sivukansilla mahtuu kulkemaan hyvin mutta salongin katon kaitteet loppuvat metrin verran kesken tuulilasin tullessa vastaan.



Takakannen ainoa vakiokaluste on kokoonaitettava ohjaajantuoli. Kojelaudassa on väljää, tilaa on niin paperikartalle kuin lisäasennuksille. Kierroslukumittari on jostain syystä asennettu vaakasuoraan pintaan pystyyn nostetun mittaripaneelin sijaan. Ajokuomu kaarineen on taitettu alas tuulilasin sisäpuolelle.

Sisustuksessa käytetty neutraalin vaalea kirsikkapuu istuu hyvin yhteen sekä makuukajuuttojen tummempiin että kansialongin vaaleampiin sisustusväriin. Tummemmat sävyt tuovat makuukajuuttoihin sopivaa hämyisyyttä, jolle kontrastia luo veneen sisätiloissa kauttaaltaan jatkuva vaalea kattopanelointi.

Pintojen taakse kurkkiminen paljastaa viimeistelyn tason. Sama, lähes kliinisen selkeä ja huolellinen jälki päälipinnoissa jatkuu myös siellä, minne katse tai käsi ei heti ensimmäiseksi osu.

Tekniset asennukset vaikuttavat ensiluokkaisilta. Konehuoneen siisteys on esimerkillistä ja huoltokohteisiin pääsee hyvin käsiksi. Pienenä varauksena voidaan mainita veneen massiivinen akkupatteristo, joka on sijoitettu omaan "hylllynsä" moottorin viereen styyrpuurin puolelle. Tarpeen vaatiessa raskaiden akkujen nostaminen paikaltaan voi osoittautua hankalaksi. Tosin akkujen mainitaan olevan "huoltovapaita" tyyppiä ja testiveneessä niistä huolehti Mastervoltin hallintapaneelilla varustettu automaattinen akkuvaraaja/invertterijärjestelmä. Konehuoneessa möyriessä huomio kiinnittyy äänieristysmateriaalien puuttumiseen. Oikeastaan kyse on niiden puuttumisesta näkösalta, sillä eriste on lisätty konehuoneen laipoiden ja salongin turkkilevyjen väliin. Lopputulos on erinomainen, sillä moottorimelun osalta Linszen on äärimmäisen hiljainen vene.

Hollantilaisveneissä aivan oma lukunsa on teräsrungon peittävä maalaus. Useimmilla valmistajilla jälki on silmiä hivelevää, eikä Linszen tee poikkeusta. Selvästi maalipinnan läpi erottuvia hitsisaumoja tai kraateripintaa on Linszenin rungosta turha etsiä. Rungon pintaa normaalietäisyyksiltä katselemalla ei valmistusmateriaalia pysty päättämään.

Maalipinnan sävynä Linszen käyttää niin rungossa kuin kansirakenteissa hyvin vaaleaa beigeä. Lähellä vesirajaa kulkee



Ulkosäilytystilat puuttuvat Linszenistä täysin. Köysibokseja ei ole sen enempää keulassa kuin perässäkään.

ryhtiä tuomassa raita, jonka väri on aristokraattisista englantilais-autoista tuttu tumman vihreä, British Racing Green.

Ulkonäöllisesti kokonaisuuden kruunaa korkean ylväästi nousevan keulan lisäksi keulakannella sojottava, alas taitettavissa oleva masto ja vanttiruuvilla paikalleen kiristettävä, synteettisestä materiaalista lyöty köysi, joka toimii venettä kiertävänä törmäyslistana.

Hyvää yötä

Grand Sturdy 33.9 AC:ssä on kiinteät makuupaikat neljälle. Lisäksi salongin sohvasta on helpolla mekanismilla sijattavissa kolmas parivuode, joten kaikkiaan nukkumapaikka järjestyy kuudelle. Monesta suuremmastakin veneestä poiketen makuupaikkojen mitoituksessa on käytetty "oikeita" ihmisten mittoja, ovathan hollan-



Uimataso on peräkannelta katsottuna kaukana alhaalla. Itse taso saisi saman tien olla reilusti pidempikin.

tilaiset yksi maailman pisimmistä kansoista.

Keulakajuutan parivuode on sijoitettu keskelle venettä, ollen molemmilta sivuiltaan avoin. Vuoteen molemmille puolille sijoittuvat hyllyt, yöpöytien tapaiset tasot sekä kunnolliset vaatekaapit. Muhkean patjan alla on BedFlex-rimapohja huolehtimassa mukavuudesta ja ilman kierrosta.

Vuoteen jalkopään alle avautuu suuri vetokaappi esimerkiksi vuodevaatteille. Vaihtoehtoisesti vetolaatikkoon sijoitettavaksi voi ruksata lisävarustelistalta kylmäboksin, jolloin kylmäsäilytystila riittää varmasta pidemmällekin lomareissulle.

Vuoteen ja kajuutan oven väliin muodostuu eräänlainen eteistila, josta on järjestetty kulku myös paapuurin puolella olevaan toilettiin ja styyrpuurin puolella sijaitsevaan erilliseen suihkuti-



Keula on korkea, joten irrotettavat keulaportaat tulevat tarpeeseen.

laan. Toiletti toimii myös yleisvessana, jonne pääsee myös makuukajuutan ulkopuolelta.

Erillinen wc- ja suihkutila on toteutuksena loistava, varsinkin kun Linsenin tapauksessa molempiin on riittänyt senttejä käyttökelpoisen paljon. Haittapuolena voidaan pitää melkoista ovihässäkkää loppujen lopuksi pienessä tilassa, sillä nyt keulan makuukajuutan yhteydessä on neljä ovea, joista kaksi (wc-tilan "yleinen" ovi ja itse keulakajuutan ovi) aukeavat keulakajuutasta salonkiin johtavaa portaikkoon ja kaksi (wc- ja suihkutilojen ovet) keulakajuutetaan.

Luonnonvaloa ja ilmanvaihtoa keulakannen alaisiin tiloihin tuo neljä avattavaa runkoikkunaa sekä vuoteen yläpuolella sijaitseva kansiluukku.

Takakajuutta ei juurikaan jää häviölle vertailussa keulakajuutetaan. Styyrpuurin puolelle pitkittäin sijoitettu parivuode on 20 senttiä keulavuodetta kapeampi. Paapuurin laita on varattu peränurkkaan sijoitetulle wc-tilalle. Toilettin vieressä on hieman orvoksi jäävä pöytätaaso, jonka ääreen saa mahdutettua pienen jakkaran.

Säilytystiloja löytyy takakajuutastakin hyvin, sillä peräseinustalla on vaatekaappi jota täydentävät vuoteen alle ja laipioon upotetut kaapistot. Runkoikkunoita on täälläkin neljä, mutta monesta takakajuutallisesta veneestä tutut takanäkymät Linssenistä puuttu-



Yksi salongin etuikkunaruuduista on avattavissa.

vat, sillä kaikki ikkunat avautuvat sivuille.

Kokonaisuutena Linsenin makuukajuutat toimivat erinomaisesti. Yksityisyyttä on tarjolla poikkeuksellisen hyvin, sillä molemmat kajuutat on varustettu omilla toileteilla, eriytetty oleskelutiloista ovilla ja laipioilla sekä sijaitsevat jo lähtökohtaisesti mahdollisimman kaukana toisistaan. Samaan ei päästä monessa reilusti suuremmassakaan moottoriveneessä.

Olohuone ja keittiö merinäkymin

Muutaman askelman makuukajuuttoja ylempänä sijaitseva kansisalonki muodostaa veneen oleskelu- ja matkustustilan. Styyrpuurin puolella olevalle L-sohvalle mahtuu neljän hengen seurue ruokailemaan ja hyvänhahtoisesti tiivistämällä jopa kuuden hengen seurue kahvittelemaan.

Keulan puolella sohvän jatkeena on karttapöytä, jonka yhteyteen on koottu myös sähkökeskus sekä eri laitteiden hallintapane-

leja. Lisävarustelistalta kalustusta voi täydentää irrallisella nojatuolilla, jollainen testiveneessäkin oli.

Koko paapuurin laita on pyhitetty pitkälle kaapistoriville, jonka päälle muodostuu perään päin portaattain kapeneva taso. Karkeasti jakaen keulapääty toimii tason alta ja kaapeista paljastuvine liesineen, pesuallaineen, astiakaappeineen ja roskakoreineen keittiönä. Osuvasti sohva vastapäätä sijaitseva keskikohta soveltuu tarjolla olevine pistorasioineen vaikkapa viihde-elektronikan keskukseksi: taulu-tv tasolle ja dvd-soitin alakaappiin. Viimeisempänä, muttei suinkaan vähäisimpänä kaapistorivin peräpästä löytyy baarikaappi.

Reilu seisomakorkeus ja runsas lattiapinta-ala tekee salongissa ja siitä eteenpäin muualle veneeseen liikkumisen helpoksi ja laajat ikkunapinnat puolestaan tunnelman avaraksi. Kaikki oleellisen tärkeitä seikkoja veneessä, joka on tarkoitettu myös pidempiaikaiseen oleskeluun. Salongissa matkustamisen kannalta

ainoa negatiivinen asia on korkean keulan rajoittama näkyvyys eteenpäin.

Toinen, Linsenin sisävesipermään viittaava puute on sisätilojen tartuntakahvojen puute. Ajonaikaista veneessä liikkumista ajatellen ainakin salongin kattoon sekä makuukajuuttoihin ja vessoihin johtavien kulkuväylien lähettyville kaipaisi jonkinlaisia kädensijojia. Salongista ulos peräkannelle johtavasta portaikosta yksi sellainen löytyy, mutta varsinkin takakannelta sisään päin kuljettaessa kahva ei täysin luontevasti osu käsille.

Makuukajuuttojen ja salongin kaapistorivin säilytystilojen lisäksi Linssenistä löytyy vielä runsaasti säilytystilaa. Veneen viides vaatekaappi on sijoitettu salongin etuosaan. Luontevampi paikka ulkovaatekaapille olisi peräkannelle johtavan portaikon läheisyydessä, mutta hyvä näinkin.



Olohuone keittonurkkauksella. Salonki on avara ja valoisa joskaan ei erityisen tunnelmallinen. Paapuurin pitkän kaapiston keulapäähän kätkeytyy pentteri ja peräpäähän baarikaappi.

"Käytännössä monin paikoin Linssenin lisävarustelista on välttämättömien varusteiden lisähintalista."

Varsinainen monitoimitila onkin sitten salongin turkin alla. Nimittäin konehuoneen etupuolelta löytyy ruuma, jonka laidoilla on esiin nostettavia muovilaatikoita ja seinustalla esiin taitettava ruuvipenkki, jonka ääreen jää miehenmentävä tila. Vaihtoehtoisesti ruumaan mahtuu esimerkiksi koontaitettava fillari tai vaikkapa varmasti koko kauden tarpeet kattava viinikellari.

Ohjaamo ulkona

Linssenin ainoa ohjauspiste on ulkona peräkannella. Ohjauspiste on korkealla ja veneen ääripisteiden hahmottaminen kipparin paikalta on helppoa. Suurikehäinen ruori on asennettu pystysuoraan salongin takaseinään ja kojelauta mittaristoineen ja hallintalaitteineen vastaavasti salongin katolle tuuli- ja sivulasien suojaan. Mittariston lisäksi tuulilasien suojaan salongin katolle jää ylenpalttisesti tilaa navigointielektronikalle sekä merikortille.

Pari metriä pitkä ja lähemmäs kolme metriä leveä peräkansi on vakioasussaan täysin kalustamaton, lukuun ottamatta yhtä irrallista

listaa ja kokoon taitettavaa kansi-tuolia. Kiinteä kipparin istuin ja peränurkkien istuinlaatikot ovat saatavilla lisävarusteina. Peräkannen reunoja kiertää asiallisen korkuinen kaide, jota täydentää kangasseinämät.

Vakiovarusteisiin kuuluu peräkannen noin puolittain kattava kaarellinen ajokuomu. Koko peräkannen kattava kuomu on saatavilla lisävarusteena. Vakiokuomun saa parin hengen miehistöllä hieman vaivaa näkemällä taiteltua siististi alas tuuli- ja sivulasien sisäpuolelle. Operaatio edellyttää alas taittuvien tuuli- ja sivulasien raottamista kaarien tieltä.

Uimatasolle laskeudutaan peräkannelta pystysuoria tikkaita pitkin neljän askelman verran. Uimatason laajuudessa on jostain kumman syystä säästely. Pituutta saisi olla helposti 30 senttiä nykyistä enemmän. Nyt uimatason vaikuttaa kapoiselta, varsinkin kun negatiivinen peräpeili ja kahdeksan sentin paksuinen törmäyslista pakottavat seisomaan uimatason ulkoreunalla.

Peräkannelta kohti keulaa kuljetaan riittävän leveitä sivukan-sia pitkin. Kaiteistus on hyvää ja kulku sitä myötä helppoa sekä turvallisen tuntuista, lukuun ottamatta metrin mittaista pätkää ohjaamon sivuikkunoiden kohdalla. Tähänkin valmistaja on maahantuojaan edustajan mukaan luvannut löytää ratkaisun.

Keulakannella on hyvin tilaa



Makuukajuutat ovat toteutukseltaan onnistuneita ja vuoteet reilusti mitoitettuja. Säilytystiloja on runsaasti niin kaapeissa kuin vuoteiden alla. Kuvissa näkyvät kolme lukulamppua ovat poiminta lisävarustelistalta hintaan 660 euroa.

rantaautumisvalmisteluihin ja keulakajuutan sekä salongin katoilla leppoisan kelin loikoiluun. Keula itsessään on massiivisen korkealla, joten Linsseniin keulasta kulkeminen on useimmilta meillä tavatuilta venelaitureilta haasteellista. Avuksi löytyy lisävarustelistalta irrotettavat keulaportaat.

Knaapeja löytyy kolme paria ja ne ovat kooltaan ja käytettävyydeltään asiallisella tasolla. Selkeä puute on sen sijaan ulkosäilytystilojen totaalinen puute. Köysien ja lepuuttimien viskely oviaukosta salonkiin kun ei oi-

kein kuulu tämän veneen tyyliin.

Ratkaisuksi tarjotaan kaikkien venevalmistajien rakastamaa lisävarustelistaa. Ruksataan sieltä peräkaiteeseen kiinnitettävät fendaritelineet ja istuinlaatikot peräkannelle sekä vielä keulaportaat keulaan. Tilanne toki paranee, mutta lasku on vaikeasti ymmärrettävissä: lähes 5 000 euroa!

Merivene?

Hollantilaisten teräsveneiden mainetta laadukkaina ja tilavina veneinä ei ole kiistäminen, mutta enemmän keskustelua sen sijaan



Keulan saniteettitiloissa riittää hyvin tilaa. Suihkuhuoneessa on seisomakorkeutta 180 sentin verran, mutta kukas nyt seisoskelemaan kun penkki on tarjolla.



Perätoiletti on keulan vastaavaa kompaktimpi mutta täysin käyttökelpoisen kokoinen. Toiletin oven ja takakajuutan oven ja laipion väliin puristuksiin jäävä tila jäänee nykyisellään hyödyntämättä. Ulkoa operoitavassa matkaveineessä tilalla voisi olla vaikka kunnan kuivauskaappi ulkovaatteille.

virkoaa niiden ominaisuuksista. Kuinka kanaville suunnitellut veneet sopivat merelle tai suu-remmille selille? Riittääkö monesti hämmästyttävän pienissä ensiasennusmoottoreissa potkua liikuttamaa tonneja painavaa venettä?

Linssen käyttää 9-sarjassa ensiasennusmoottoreina Volvo Pentoja. 33.9:n konehuoneessa työskentelee nelisylinterinen D2-75-diesel, jonka 75 hevosvoimaa välitetään ZF:n vaihteiston (ZF25-H, välitysuhde 2,8:1) ja halkaisijaltaan 30 millimetrinen, Duplex-teräksisen potkuriakselin kautta erityisesti juuri Linssenille suunnitellulle potkurille.

Komentoja koneelle välitetään Morsen mekaanisella, yksikahvaisella kaukohallintalaitteella ja ohjaus on hydraulisesti tehostettu. Näiden käytettävyydessä ei ole mitään huomautettavaa, vaan tuntuma on molemmissa tapauksissa hyvä, jopa erinomainen.

Käsiteltävyydeltään Linssen osoittautui yllättävänkin sutjakaksi. Eteen ajattaessa vene ohjautuu hyvin ja kääntyy varsin ketterästi ympäri. Tiukimmissa paikoissa luontevin kääntymissuunta on potkurin käisyys huomioiden styrppuuriin, sillä peruutettaessa perä hakeutuu luontaisesti paapuuriin.

Kokonaisuutena Linssenin käsiteltävyydessä yhdistyy veneen tyyppi huomioiden mukavalla tavalla liikkeen rauhallisuus

sekä selkeä reagointi ohjauksen ja kaasukahvan komentoihin. Tästä huolimatta keulapotkuri lienee itsestään selvä valinta tuomaan lisävarmuutta rantautumistilanteisiin. Keulapotkurin lisäksi myös perän ohjailupotkuri toisi epäilemättä Linssenin käsiteltävyyteen oman helpotuksensa. Näistä vain ensin mainittu varustelistasta löytyy ja sekin lisähintaisten puolelta.

Suorituskyvyn osalta jo 8,5 tonnin massa ja 75 hevosvoiman moottoriteho kertovan omaa kieltään. Samaa kertoo myös yhtiö markkinointi slogan "Slow down and start living" eli hiljennä vauhtia ja ala elää.

Eikä vesillä aina kiire tulisi olakaan. Nasakassa sivuvastaisessa mittasimme Linssenille sopivaksi matkavauhdiksi 6–6,5 solmua, moottorien kiertäessä 2 000–2 300 kierrosta minuutissa. Huippunopeus nousi 7,5 solmuun kierrosten ollessa 2 800 r/min. Näillä nopeuksilla maisemista, matkaseurasta ja elämästä ehtii nauttimaan eikä navigointi aiheuta turhaa stressiä.

Noin kuuden solmun matkanopeudella Linssenin voi odottaa taittavan matkaa noin meripeninkulman litralla polttoainetta. Kustannuksiltaan siis veneen koko huomioiden hyvinkin kohtuullista. Huippunopeudella kii-rehtimisessä ei Linsseninkään tapauksessa ole mitään järkeä, sillä se karkeasti arvioiden tuplaa



Linssenin käsiteltävyys on hyvällä tasolla, veneen kääntää ympäri yllättävänkin pienessä tilassa. Siltikin keulapotkurin soisi kuuluvan vakiovarusteisiin.



Linssen on profiililtaan melko matala huolimatta siitä, että tuulilasien yläreuna on 2,5 metrin korkeudella vedenpinnasta. Hieno maalipinta kätkee alleen pohjassa ja kyljissä viiden ja kansirakenteissa neljän millimetrin paksuisen teräsrungon.

polttoaineenkulutuksen matkanopeuksiin nähden.

Suurimman huomion Linssenillä ajamisessa vie kuitenkin melutaso – tai pikemminkin melun puute. Oheiset taulukossa esitetyt desibelilukemat on mitattu ohjauspisteessä, jonne moottorin ääni ei kuulu käytännössä lainkaan. Kuuden solmun nopeudella salongissa desibelejä on 65 ja takakajuutassa 67. Keulakajuutassa äänitaso vaihteli samalla nopeudella 60 ja 65 desibelin välillä. Kaikki lukemat ovat aivan erinomaisia ja myös korva vahvistaa asian.

Salongissa lisädesibelit tulevat lähinnä moottorin tasaisen vai-measta murinasta. Takakajuutassa erottuu lisäksi potkuriakselista kantautuvaa melua. Keulassa päällimmäisenä melulähteenä on puolestaan mittaushetkellä vallin-

neen aallokon ääntely runkoa vasten veneen puskiessa eteenpäin. Mitään ylimääräisiä sisustuksen rakenteista tai niiden elämisestä aiheutuvia nitinöitä tai natinöitä ei sisällä ollut havaittavissa.

...jo vain!

Testipäivänä Suomenlahdella puhaltehti lounaistuuli 10–14 sekuntimetrim voimalla. Espoon saariston ulkopuolelle kehittyneen noin metrin aallokko antoikin oivan mahdollisuuden Linssenin ominaisuuksien selvittämiseen.

Ennakoarvioihin nähden Linssenin voi todeta yllättäneen todella positiivisesti. Veneen liikehdintä aallokossa on selkeää, mutta rauhallista. Vasta-aallokoon etenemisessä on kaksi toisistaan hyvin erotettavissa olevaa ominaisuutta.



Sohva muuntuu varsin näppärästi tilavaksi parivuoteeksi.

Lyhyestä ja terävästä aallokosta Linssen puskee eleettömästi läpi. Loivemmassa ja pidemmässä aallokossa keula sen sijaan nousee varsin mukavasti aallon harjalle. Harjalta tullaan alas edelleen täysin sivistyneesti ilman mitään dramatiikkaa. Matka taittuu kuin olisi hidastetussa ja hyvin pehmeäkulkuisessa vuoristoradassa.

Myötä- ja sivuaallokossa tilanne säilyy pitkälti yhtä hyvänä. Suoraan kyljelle otettuna tai käänöksissä metrinen aallokko keinuttaa Linsseniä jo mainittavammin, minkä varsinkin korkealla takakannella matkaavat aistivat selvästi. Liikkeet säilyvät kuitenkin edelleen äärimmäisen rauhallisina ja niihin samaistuu nopeasti. Luottamus Linsseniin kasvaa jokaisen aallon myötä.

Myötäiseen kääntäminen saa aallokon vyörymää kuutta solmua etenevän Linssenin ali ja ohitse. Suoraan perästä tulevat aallot saavat perän ja keskiveeneen hieman nousemaan, muuta vaikutusta niille ei juurikaan ole. Ohjailukyky säilyy varsin hyvänä.

Sivumyötäiseen siirryttäessä kurssin säilyttäminen teettää selkeästi enemmän töitä, mutta muutoin tunnelma säilyy leppoisana. Erityistä taipumusta rullaukseen Linssenillä ei ole.

Hyvän käsityksen Linssenin liikehdinnästä (ja ehkä myös testiryhmän ennakoasenteista) aallokosta saa, kun kerrotaan, että koeajolenkillä saariston suojasta ulos suunnatessamme päätimme siirtää testiveeneen irrallisen taulu-TV:n pois paikaltaan salongista takakajuutan vuoteelle suojaan. TV:n viereen pentterin työtasolle jököttämään jääneet kahvitermos ja limupullo kuitenkin selvisivät reissusta kaatumatta tai lattialle tippumatta.

Rullaustaipumuksen lisäksi monilla uppoumarunkoisilla matkaveneillä on toinenkin epämiellyttävä taipumus, nimittäin märkyys. Linssenin tapauksessa rajat voisi määrittää koeajon perusteella seuraavasti: puolimetri-

TEKNISET TIEDOT

VENE	Merkki	Linssen		
	Malli	Grand Sturdy 33.9 AC		
	Valmistaja	Linssen Yachts B.V., Alankomaat		
	Valmistusmateriaali	Teräs		
	Hinta vakiovarust.	233 500 € (vapaasti tehtaalla Hollannissa, sis. ALV 22 %)		
	Hinta koeajovarust.	272 187 € (vapaasti tehtaalla Hollannissa, sis. ALV 22 %)		
	Kokonaispituus	10,35 m		
	Leveys	3,40 m		
	Syväys	1,00 m		
	Paino	8 300 kg		
Kantavuus	8 henkilöä			
CE-luokitus	C			
Pa-säiliön tilavuus	240 l			
Vesisäiliön tilavuus	220 l			
Septitankin tilavuus	235 l			
Akusto	2x90 Ah			
Makuupaikkoja	4+2 kpl			
Tehosuositus	75 hv			
MOOTTORI JA SUORITUSKYKY	Moottorityyppi	Sisämoottori, diesel		
	Vakiomoottori	75 hv Volvo Penta D2-75i		
	Huippunopeus ja melutaso	7,5 kn @ 2 800 r/min 67 dB(A)		
	Matkanopeus ja melutaso	6,8 kn @ 2 500 r/min 66 dB(A) 5,9 kn @ 2 000 r/min 60 dB(A) 4,6 kn @ 1 500 r/min 55 dB(A) 2,8 kn @ 900 r/min (tyhjäkäynti) 50 dB(A)	6,3 kn @ 2 250 r/min 63 dB(A) 5,3 kn @ 1 750 r/min 58 dB(A) 3,9 kn @ 1 250 r/min 53 dB(A)	
	Moottorivaihtoehdot	ei muita moottorivaihtoehtoja		
	MITTOJA	Seisomakorkeus	Salonki ja pentteri 195 cm, keulakajuutta 185 cm, keulan wc ja suihku 180 cm, takakajuutta 188 cm, perä-wc 158 cm	
		Vuoteiden mitat	Keulakajuutta 200 x 150 cm, takakajuutta 200 x 130 cm, salongin sohva 190 x 140 cm	
		Sivukansien leveys	32 cm	
		Avotila	205 x 290 cm	
	VARUSTEET	Vakiovarusteet mm.	Runkomaalaus, sävylasit, kansiluukku, uimataso ja -portaat, nahkasohva salongissa, verhot, vesi-wc (2), suihku, jääkaappi (80 l), kaasuliesi, tuulilasinyyhkijät (2), ankkuri (15 kg Bruce), kettinki, liina (30 m)manuaalinen ankkurivinssi, kiinnitymisvarusteet, varaosa-, veneenhoito- ja ensiapupakkaukset, käsisammutin, hydrauliohjaus, lämminvesijärjestelmä, 12 V virtapistokkeet (4), pilssipumput (man. ja sähkö.), kaiku, loki ja vedenlämpötilamittari (Raymarine Tridata), ohjaamon kuomu, alas taifettava masto ja tuulilasit, kansitioli	
Koeajoveeneen tehdaslisävarusteet		DeLuxe-varustepaketti (eliönestomaalaus, uimataso suihku, ilmalämmitin (Eberspächer D4), radio/cd-soitin ja kaiuttimet (4), keulapotkuri (Vetus 3 kW), lisäakku (90 Ah), maasähköjärjestelmä ja 3 240 V pistorasiaa) 11 956 €, lepuuttimien telineet 830 €, nojatuoli 360 €, lukuvalot makuukajuuttiin (3) 659 €, sähköinen ankkurivinssi 1 970 €, TV-antenni (Gomex) ja kaksi lisäpistorasiaa 708 €, sinkkianodit 323 €, Power Pack -varustepaketti (Mastervolt MC automaattinen akkuvaraaja/inverteri ja kaukohallintapaneeli sekä kaksi lisäakkua á 90 Ah) 4 496 €, takakannen tiikkisarja 10 992 €, autopilotti (Raymarine) 5 606 €, autopilotin kauko-ohjain 787 €, irrotettavat keulaportaat 598 €		
Muut tehdaslisävarusteet		Hyttysverkot avattaviin ikkunoihin ja luukkuihin 256–433 €/kpl, jolla- ja apumoottoriteline 1 806 €, erikoissisustus 2 501 €, kylmäboksi 2 062 €, hakuvalo 360 €, TV-valmius 414 €, kannenpesujärjestelmä 1 360 €, harmaavesien ohjaus septitankkiin 625 €, akkulaturi ja hallintapaneeli 1 617 €, tiikkisarja (taka-, sivu- ja keulakannet) 28 023 €, istuma/säilytystilalaatit takakannelle 3 416 €, pilottipenkki ohjaamoon 2 135 €, elektroniikkapaketti 1 (Raymarine autopilotti ja karttaplotteri) 7 534 €, elektroniikkapaketti 2 (Raymarine autopilotti, karttaplotteri ja 2 kW tutka) 12 109 €, avotilan oven peite 409 €, avotilan kokokuomu 4 294 €, avotilan biminikatos 2 830 €, ohjaamon peite 451 €, salongin ikkunoiden aurinkopeitteet 1 732 €		
YHTEYSTIEDOT	Valmistaja	www.linssenyachts.com		
	Maahantuojaja	Proficon Marine Keilasatama 3, 02150 Espoo Puh. 09 2510 8700, 040 844 3369 info@proficon.fi www.proficon.fi		

Parasta:
+ Hiljaisuus
+ Makuukajuutat
+ Erillinen suihkuhuone
+ Kohtuulliset käyttö-
kustannukset

Parannettavaa:
- Ulkosäilytystilat puuttuvat
- Kaiteita ja kahvoja sisätiloihin
- Vakio- ja lisävarusteiden
suhde ja hinnoittelu





Konehuone on siisteydeltään ja viimeistelyltään lähes kliinistä tasoa. Äänieristysmateriaali on sisällytetty laipoiden ja lattialevyjen väliin muodostaen tehokkaan sandwich-rakenteen.

nen aallokko nostaa säännöllisesti roiskeita keulakannelle, metrisen aallokon kastellessa jo säännöllisesti salongin etuikkunat, komeimpien roiskeiden noustessa tuulilasille asti.

Ajosuunnista veneeseen päätyville roiskeille alttein vaikuttava sivuvastainen. Koeajokelin puitteissa ohjaamossa ja peräkannella säilyttiin kuitenkin kaikissa tilanteissa kuivina, vaikka pariin otteeseen seisten ohjailut ruorimies ikään kuin "varmuuden vuoksi" nojautui eteenpäin kohti tuulilasin suoja.

Rahalla saa

Kallis hankintahinta on ollut yksi syy siihen, miksi unelmien hollantilainen teräsvene on jäänyt niin monelta suomalaiselta veneilijältä hankkimatta. Linsenin ei ole poikkeus, vaan tunnettuna ja menestyneenä merkinä se tuntee arvonsa.

Grand Sturdy 33.9:n lähtöhinnaksi ilmoitetaan 233 500 euroa. Summa pitää sisällään vakiovarustellun veneen ja Suomen verot, muttei rahtia tehtaalta Suomeen. Rahtikulut Hollannista Suomeen voidaan tässä tapauksessa arvioida noin 10 000 euroon. 9-sarjan

Sedan- ja AC-versiot ovat keskenään saman hintaisia.

Eräs huomionarvoinen seikka on se, että AC-malliin ei saa sisäohjaamoja. Luonteva paikka sille kyllä olisi karttapöydän yhteydessä. Sisäohjaamoja halajavan tuleekin ohjata katseensa Sedan-malliin, jossa sellainen on. Toinen vaihtoehto on varustaa AC-malli testiveneen tavoin kauko-ohjattavalla autopilotilla, jolloin sopivan väljillä väylillä ohjailu onnistuu vaikka salongin sohvalta.

33.9:n vakiovarustelu on pohjimmiltaan vain perustasoa. Matkavenekäyttöä ajatellen lisävarustelulle tulee väistämättä pitkä rivi välttämättömiä rulseja ja käytännössä veneen hinta nousee nopeasti 260 000 ja 280 000 euron välimaastoon. Kokonaan toinen asia on, kuinka mielekkäänä nykyistä hinnoittelumallia, jossa merkittävä osa lisävarustelistan sisällöstä on käytännössä välttämättömien varusteiden "lisähintalista", voidaan pitää.

Harkitusti varustellun testiveneen hinta nousee jo yli 270 000 euroon. Mikäli listaan lisättäisiin vielä navigointielektroniikkaa, takakannen istuinlaatikot, koko takakannen kattava kuomu ja kiinteä kipparin istuin, oltaisiin jo tuossa mainitussa 280 000 euron ilman rahtia Suomeen.

Kilpailijoihin rinnastaminen on Linsenin 33.9 AC:n tapauksessa melko vaikeaa, sillä noin kymmenen metrin kokoluokassa uppoumarunkoiset vaihtoehdot ovat vähissä. Hollantilaiskilpailijoista Boarncruiserilta, Pedrolta ja Thomaszilta löytyy hieman 33.9:ä suuremmat mallit.

Yksi tapa hahmottaa Linsenin hintaa on verrata sitä puhtaasti saman kokoisin matkaveneisiin. Nimbuksen mallistosta 33.9 AC:n kanssa samaan kokoluokkaan asettuu 330-hevosvoimaisella dieselillä varustettu 340 Commander (269 000 €). Saman moottorin vetolaitteversiolla varustettu kotimainen Tristan 345 Flybridge maksaa puolestaan 233 000 euroa.

Erikaisuutena esiin voidaan nostaa Fontaine-Pajotin Highland 35 -moottorikatamaraani, jonka kulkee kahden 75-hevosvoimaisen dieselin voimin ja on hinnoiteltu (Linsenin tavoin ilman rahtia) 268 000 euroon.

Näistä Tristan yltää esimerkiksi moottorilla noin 30:n, Nimbus 25:n ja Highland noin 15 solmun huippunopeuteen. Tristanissa moottorin osuus hinnasta on Suomen listahintoja soveltaen noin 45 000, Nimbuksessa 40 000 ja Highlandissa 30 000 euroa, Linsenin moottorin maksaessa 15 000 euroa.

Ominaisuuksia Linsenessä on kieltämättä yllin kyllin. Laa-

tuvaikutelma kestää vertailun alle 300 000 euron hintaluokassa hyvin. Sisätilat ovat noin kymmenmetristen moottoriveneiden kokoluokassa oikeastaan ainutlaatuiset ja alle 300 000 euron hintaluokassakin vähintäänkin kilpailukykyiset.

Merenkulkuominaisuudet ja tankkikapasiteetit riittävät Suomen isoille järville ja Itämeren rannikkovesille mainiosti, eivätkä käyttökustannukset nouse kohtuuttomiksi. Pienistä puutteistaan huolimatta Linsenessä on siis hyvät ainekset liikkuvaksi kesämökiksi, jos vain aika, maltti ja asenne riittää kuuden solmun leppoisaan krusailuun. □

1+3 Testivene ja kolme kilpailijaa

Suomen markkinoilta on Linsensille vaikea löytää aivan suoranaisia kilpailijoita. Nimbus edustakoon tässä eurooppalaista, nopeampikulkuista laatuvenettä, Pedro edullisemmän hintaluokan hollantilaiskilpailijaa ja Fontaine-Pajotin Trawlerkatamaraani Suomessa lähes kokonaan huomiotta jääneitä moottorikatamaraaneja.

Linseni Grand Sturdy 33.9 AC



Valmistusmaa	Alankomaat
Hinta	233 500 € (vap. teht. Hollannissa, sis. alv 22%)
Moottori	75 hv Volvo Penta D2-75i
Pituus	10,35 m
Leveys	3,40 m
Paino	8 300 kg
CE-luokitus	C

Nimbus 340 Commander



Valmistusmaa	Ruotsi
Hinta	269 000 €
Moottori	330 hv Volvo Penta D6-330i EVC
Pituus	10,30 m
Leveys	3,40 m
Paino	5 300 kg
CE-luokitus	B

Pedro Skiron 35



Valmistusmaa	Unkari/Hollanti
Hinta	173 400 € (vap. teht. Hollannissa, sis. alv 22%)
Moottori	86 hv Perkins Sabre M92B
Pituus	10,60 m
Leveys	3,50 m
Paino	8 500 kg
CE-luokitus	C

Trawler Highland 35



Valmistusmaa	Ranska
Hinta	268 400 € (vap. teht. Ranskassa, sis. alv 22%)
Moottori	2x75 hv Volvo Penta D2-75i
Pituus	10,35 m
Leveys	4,40 m
Paino	6 300 kg
CE-luokitus	B