



# Hittituotteen

NAAMIOTEIPPAUKSEEN KÄÄRÄISTY UUSI AXOPAR 37 XC HUUTAA REVOLUUTIOTA, MUTTA PINNAN ALTA PALJASTUU PIKEMMINKIN HALLITTU MALLISUKUPOLVENVAIHDOS JA MUUTAMA UUSI IDEA.

**S**yyskuussa 2015 paljastettu Axopar 37 -mallisto oli jotain uutta ja ihmeellistä. Etenkin muotoilu erotti sen muista, mutta myös koko perämoottorien ehdoilla luotu konsepti oli ainutlaatuinen. Kokonaisuudesta muodostui haluttava ja 37:sta maailmanlaajuinen menestys. Viiden vuoden aikana ensimmäisen sukupolven 37:a ehdittiin valmistaa ja myydä yli tuhat kappaletta.

**Lokinsiipiovet  
keräävät  
huomiota.**

Axopar kuvaa uutta toisen sukupolven mallia mullistavaksi uudistumiseksi. Se on ihan pötyä, vahvasti liioittelevaa markkinointijargonia. Vaikka uusi 37 on runkoa myöten täysin uusi venemalli ja sen mitat ovat kasvaneet joka suuntaan vähän, ei peruskonsepti ole muuttunut mihinkään.

Runko on pituuteensa nähden yhä solakka ja matala. Pohjassa on kaksi voimakkaasti muotoiltua porrasta ja keula on äärimmäisen terävä. Hydrodynamiikkaan ja sen edel-



# hienosäätö

leen kehittämiseen kerrotaan panostetun uudistuksen yhteydessä paljon.

Myös tilaratkaisu on pääpiirteiltään ennallaan. Keulasta perää kohti johtaa molemmilla laidoilla yhdenveroiset kulkukannet, joiden väliin jää keulakajuutta, ohjaamo sekä oleskelu- ja matkustustilat. Taka-avotilaan on tarjolla modulaarisia ratkaisuja, mutta voimanlähteinä on aina kaksi perämootoria.

Alkuperäinen 37 esiteltiin kahtena perusmallina, jotka olivat avo-ohjaamollinen T-Top ja ohjaushyttillinen Cabin. Myöhemmin valikoima kasvoi pidemmällä katoksella varustetulla Sun-Topilla ja eteen kallistetulla tuulilasilla varustetusta vakio-Cabinista poiketen virtaviivaisemmin taakse kallistetulla tuulilasilla varustetulla Sport Cabinilla. Kaikki

**📌 Vaikka koko konsepti on pitkälti ennallaan, on kaikki runkoa myöten uutta. Ajo-ominaisuudet ovat sanalla sanoen erinomaiset.**

mallit sai vaihtoehtoisesti joko tyhjällä taka-avotilalla, taka-avotilan wet barilla eli ulkopentterillä tai kahden hengen makuutilan tarjoavalla takakajuutalla varustettuina malliversioina.

Uuden sukupolven paletti muodostuu kolmelle perustalle, jotka ovat täysin yläosaton avomalli Spyder (S), Sun-Top (ST) ja Cross Cabin (XC). Suomessa avo-ohjaamolliset S ja ST jäänevät entiseen tapana marginaaliin, joten keskitytään uudelleen ristittyyn Cross Cabiniin.

## **OVIRATKAISU KERÄÄ HUOMION**

Ulkonäöllisesti uusi XC ei poikkea vanhasta Cabinista oikeastaan lainkaan. Se ei sinänsä haittaa, sillä muodot ovat yhä tuoreet.

Kulkukannet ja -väylät ovat kuta-kuinkin ennallaan eli sujuvat ja turvalliset. Helpoiten veneeseen astuu perästä, jossa liikkuminen on isojen uimatasojen ja avoimen peräpeilin ansiosta vaivatonta. Vakioversiossa takakannella on tilaa vaikka tanssia, eikä ohjaushytin seinustalle tuleva wet bar tilaa paljon verota. Takakajuutta tekee sitä sitten jo selvästi enemmän.

Varalaita on uudessa 37:ssä ehkä himpun korkeampi kuin vanhassa, mutta yhä sen verran matala, ettei lisävarusteena hankittavat laitakaiteet ole huono valinta, vaikka niiden tieltä poistuukin yksi pari kiinnitysknaapeja. Kattokaiteita uudessa XC:ssä ei ole, mutta niiden sijaan lisävarustelistalta löytyy kattoteline, josta saanee tarvittaessa myös tukea.

Keula on tutun kapea mutta kärjestään tylppä, minkä ansiosta keulakan- si muodostaa hyvän kulkutason. Matalat kaiteet ovat entiseen tapaan mukana oikeastaan vain näön vuoksi. Pystyssä kulkemisen tueksi ja turvaksi niistä ei ole.

Keulan oleskelutilaa on hiukan muokattu. Ison aurinkotasoa sijaan kajuutan etureunassa on nyt penkki, jota voi täydentää lisävarustelistalta pöydällä ja keulatasoa istuinpatjalla. Toinen vaihtoehto on keulakannelle tuleva säilytystilalaatikko, joka patjalla varustettuna täydentää penkin enemmän aurinkotasomaiseen muotoon. Molemmat, eli sekä aurinkotaso että pöytä, eivät mahdu mukaan yhtä aikaa.

Ohjaushyttiin kuljetaan entiseen tapaan molemmilla laidoilla olevista liukuovista. Ne ovat aiempaa paljon leveämmät, joten sisään- ja uloskulku on sujuvaa. Täysin uusi ja uniikki idea on 50-luvun Mercedes-Benz 300 SL -autoklassikon inspiroimat keulakajuutan lokinsiipiovet. Ne ovat näyttävä ja huomiota herättävä ratkaisu, mutta ihan kuten tieliikenteen vastineissa, myös Axoparissa niiden käytännöllisyydestä ja toimivuudesta voi olla montaa mieltä.

Kiistatonta on, että Axoparissa lokinsiipiovet tuovat uudenlaisen ja toimivan kulkumahdollisuuden keulakajuutan ja ulkotilojen välille. Oviin integroitujen ikkunoiden ansiosta ovet avartavat suljettuinakin kajuuttaa, ja avattuina ne yhdistävät kajuutan ja ulkotilat uudella tavalla toisiinsa.



1.



2.

**1. Axopar 37 on suunniteltu vain ja ainoastaan perämooottoreita varten. Sen ansiosta ajettavuudessa ei ole kompromisseja, ja suorituskyvyn ja kulutuksen suhde on erinomainen.**

**2. Keulakajuutan molemmilla sivuilla olevat lokinsiipiovet ovat näyttävät mutta eivät kovin käytännölliset.**

Ovien käyttäminen vaan on sitten vähän vaikeampaa. Niiden aukeaminen vaatii paljon tilaa, eikä ovia voi pitää ajon aikana auki. Avaaminen tapahtuu tyylikkäästi nappia painamalla, jolloin oven pitäisi ponnahtaa kaasujousen avustamana ylös. Joissakin lanseeraustilaisuudessa ja talven venemessuilla näytetyissä yksilöissä näin kävikin, kaikissa ei.

Myös sulkeminen osoittautui haastavaksi, sillä ovi tapaa lukittua kiinnivasta useamman yrityksen jälkeen sopivaa voimaa käyttämällä. Myös sisäpuolen vetolenkillä on taipumusta jäädä oven väliin, kun ovea yrittää sulkea ulkopuolelta.

Ehkä hiukan yllättäen lokinsiipiovil- la saattaa olla vaikutus myös ajotun-

tumaan, sillä niiden rakenne lähes katkaisee kansimuotin ja vähentää sen jäykkyyttä. XC:n koeajo tehtiin Helsingin edustalla noin metrin aallokossa, joka on Axopar 37:n ajo-ominaisuuksille leikkiä. Mutta kuskin edessä avautuvan keulakannen saattoi silti tuntea ja silmin nähden havaita elävän.

Monissa veneissä esimerkiksi pystytien sisälaitojen voi nähdä aallokkoajossa tärisevän, mutta vaakasuorassa olevan kannen tai katon vavahtelu on harvinaisempaa. Ehkä juuri elämisen takia koeajoyksilön lokinsiipiovet olivat herkkiä avautumaan kesken ajon omia aikojaan.

Oven toiminnassa on varmasti pitkälti myös kyse sopivien komponenttien ja säätöjen valinnoista, jotka Axo-



**3.** Keulakajuutan etureunassa on istumapaikka, jota voi täydentää lisävarusteena saatavalla pöydällä ja ankkuri-boksin pehmusteella. Matalista kaiteista on vain nimellistä hyötyä keulasta kulkiessa.



**4.** Avoin peräpeili ja pitkät, moottorien sivuille ulottuvat uimatasot tekevät perästä kulkemisen helpoksi sekä kylkiettä peräparkkitilanteissa. Leveiden perälaitojen sisällä on syvät säilytystilat.

**5.** Axopar37 XC näyttää ilman naamioiteppausta huomattavasti sirommalta. Peräkansi on vakioasussa tyhjä. Turkkiuukkujen alla on isot tavaratilat. Ulkopentteri tai takakajuutta ovat noin 5 500 euron optioita.

parin tasoinen toimija pystyy varmasti varsinaisiin tuotantoveneisiin löytämään ja tekemään.

Varsinaisilta ajo-ominaisuuksiltaan 37 XC on aivan huippuluokkaa. Sitä oli jo edeltäjä, mutta uusi on vielä piirun verran parempi. Etenkin sivuallokossa ja äärimmäisen vauhdikkaissa kaaroksissa uuden rungon käytös on kehittynyt rauhallisemmaksi ja mukavammaksi.

Terävä ja vähän isompikin aallokko tasoittuu uuden 37:n alle aivan loistavasti, joten matkustusmukavuus on kovemmassakin vauhdissa huippuluokkaa. Eikä vauhtia tahdo edes tuntea. Hiljaisessa ohjaushytissä ratin takana istuessa täytyy välillä hieraista silmiään ja kerätä ajatuksia uskoakseen, että lokin näyttämä 45 solmua pitää paikkansa.

Ajaminen on myös äärimmäisen helppoa, sillä veneen tasapaino on huikean hyvä. Kulkuasento asettuu luonnostaan hyväksi, joten trimmaustarpeet jäävät vähäisiksi. Moottoripakettiin kuuluva Mercury ActiveTrim-moottori-

trimmiavustin osaa hoitaa homman kuskin puolesta, mutta automaattiset trimmitasot ovat yllättäen tippuneet vakiovarustelistalta pois, eikä niitä ole hinnoiteltu enää edes tehdaslisävarusteiden listalle.

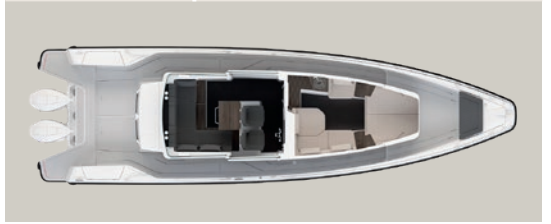
Koeajoveneessä oli kahdesta moottorivaihtoehdosta tehokkaammat eli 350-hevosvoimaiset Mercury mekaanisesti ohjattavat kuusisylinteriset Veradot. Perusvaihtoehtona on uudempi moottorisivunpolvea edustavat 4,6-litraiset V8:t, jotka tuottavat 300 hevosvoimaa vapaasti hengittäen.

Alhaisen sisämelun ohella myös muut suorituskyvyn numeroarvot ovat huippuluokkaa. Koeajoveneellä saavutettiin peräti 52 solmun huippunopeus, mikä tarkoittaa moottorien 80 prosentin kuormitussäännöllä matkanopeusalueen ylätämistä jopa 40 solmuun. Matka taittuu tarvittaessa siis vauhdilla.

Taloudellisin matkanopeus löytyy hieman alemmasta, 25–30 solmun alueelta, jolloin polttoainetta kuluu maltilliset 2,7

#### TEKNISET TIEDOT • AXOPAR 37 CROSS CABIN

Pituus	11,50 m
Leveys	3,35 m
Syväys	0,85 m
Paino	3 770 kg (ilman moottoreita)
Pohjakulma	20°
Polttoainesäiliö	730 l
Vesisäiliö	100 l
Septisäiliö	70 l
CE-luokitus	C tai B
Kantavuus	10 henkilöä
Makuupaikkoja	2 + 2 kpl
Tehoalue	2 x 300–350 hv
Moottorityyppi	Perämoottori, XL-riki
Koeajomoottori	2 x 350 hv Mercury V350 XL L6SC
Huippunopeus	52,0 kn @ 6 400 r/min
Kulutus @ 25 kn	2,7 l/mpk @ 3 700 r/min
Äänitaso @ 25 kn	77 dB(A) @ 3 700 r/min
Valmistusmateriaali	Lujitemuovi
Valmistusmaa	Puola (J.W. Slepski)
Valmistaja	Axopar Boats Oy, Helsinki   www.axopar.fi
Myyjä	Hydrolink Boatcenter, Vaasa/Turku/Helsinki   www.boatcenter.fi





PARASTA

- + Ajo-ominaisuudet
- + Suorituskyky ja taloudellisuus
- + Matkustusmukavuus
- + Modulaariset tilaratkaisut
- + Ohjaushytin isot ovet ja kattoluukku

PARANNETTAVAA

- Tilaratkaisun kompromissit
- Rakenteiden eläminen

litraa meripeninkulmalla. Mainitulla 40 solmun matkanopeudella kulutus on yhä kohtuulliset 3,1 litraa meripeninkulmalla. Jos haluaa siis esimerkiksi suhahdtaa nopeasti noin 220 meripeninkul-

man etapin Helsingistä Tukholman ulkosaariston Sandhamniin, käy se 37 XC:llä 40 solmua marssien 5,5 tunnissa ja ilman välitankausta.

Axoparin nopeuden voi asettaa juurikin halutuksi, sillä kulkuasennossa ei ole erityisen havaittavaa liukukynnystä, vaikka kulutuskäyrästä kaksi harjaa löytyykin. Ensimmäinen, 3,5 litraan meripeninkulmalla nouseva on näennäisen liukukynnyksen kohdalla 10–12 solmun nopeudessa, jälkimmäinen huippunopeudella, jolloin kulutus nousee 4,5 litraa meripeninkulmalla. Viimeisten 10 solmun kiristäminen loikiin käy siis kalliiksi.

Mutta kuten todettua, on uudella 37 XC:llä saavutetut nopeus-, kulutus- ja melulukemat veneen suorituskykyyn, moottorityyppiin ja -tehoon, kokoluokkaan ja ominaisuuksiin suhteutettuna kiitettäviä, mutta valmistajan markkinointikoneiston hehkutus entisestään oleellisesti parantuneista numeroarvoista ei ainakaan kokeillun yhdistelmän osalta toteudu.

Käytännössä aivan yhtä hyvään käytännön suorituskykyyn ja taloudellisuuteen yllettiin jo samoilla moottoreilla varustetun edellisen sukupolven 37 SC:n testissä, joka löytyy Venemestarin numerosta 10/2017.



TILAT KÄYTTÖTARKOITUKSEN MUKAAN

Sisällä etenkin kojelauta on saanut pienillä muotoilu- ja materiaalmuutoksilla uuden ilmeen.

Kokonaisuus on selkeä ja tyylikäs, ja kuskin istuma-asento entisestään kehittynyt. Pientä parantamisen varaa on silti jäänytkin, sillä ratti on yhä istumalinjasta vähän sivussa eikä penkkiä saa säädettyä jalkatilarajoitteiden takia ihan niin eteen kuin ehkä haluaisi. Kojelautaan lisätty kosketusnäyttöjen kauko-ohjain tosin vähentää kurottelun tarvetta.

Tilaratkaisu on ennallaan eli kahta ohjaamon erillisistuinta täydentää ohjaushytin styyrpuurin laidalta takaseinustalle kiertyvä kulmasohva, jonka keskellä on pöytä. Ohjaamon istuimet ovat käännettävissä ympäri pöydän ääreen seurusteluasentoon. Isot ovet ja laajasti aukeava haitarikattoluukku pitävät huolen, että kauniista kesäkelistä saa osansa myös ohjaushytissä istuskellessa.

6. 360-asteen näkyyden tarjoavat ikkunat, suuri kattoluukku ja poikkeuksellisen leveät liukuovet tekevät ohjaushytistä avaran ja ilmavan. Matkustusmukavuus on kaikin puolin huippuluokkaa. Ohjaamon erillisistuimet saa käännettyä ympäri, jolloin matkustamosta muodostuu oleskelutila.

7. Tuulilasin a-pilarit ovat ohuet, minkä ansiosta näkyyvyys on erinomainen. Kojelaudassa on kaikki tyylikkäästi kohdallaan mutta istumiasennossa olisi vielä hiomisen varaa.

8. Keulakajuutta on selvästi aiempaa avarampi, vaikka seisomakorkeutta ei olekaan. Kulmasohvan istumamukavuus paranee Comfort-pakettiin kuuluvien selkänöjätynnyjen myötä. Vakiovarusteisiin kuuluva sähkökäyttöinen vesi-wc on piilossa sohvalla. Sen käyttäminen on varsin julkista ja käsienpesuallas tulee vasta lisävarusteena.

9. Keulavuoteen koko riittää hyvin kahdelle. Saranoituid askelmalevyt saa taitettua nukkumisen tieltä ylös. Keulasopessa Comfort-paketti tuntuu kattavampana verhoiluna. Katossa ja lokinsiipioissa on kookkaat ikkunat.



**10. Toilettioptio poistaa lipaston ja pienentää sohvaa kahdeksi penkiksi. Laipio ja wc-istuimen piilottava tai toiletin sulkeva ovi ovat läpikuultavaa maitopleksiä.**

**11. Wc-pyty istumasuunta vaihtuu toilettioptiossa poikkitaissuuntaiseksi. Toiletin toiselle sivulle saa lisävarusteena suihkuvarustuksen. Sekin piiloutuu pienen pleksi-oven taakse, kun toiletin vapautetaan läpikulkuväyläksi.**

Verhoilun vakioväri on harmaa, mutta lisämaksusta tarjolla on kolme muuta, joista koeajoveneeseen oli valittu samppanja. Materiaali- ja muotoviilauksilla ohjaushytin sisäilme on saatu freesattua. Oleskelumukavuutta parantaa isojen ikkunoiden tuoma loistava näkyvyys ulos.

Keulahytin laskeudutaan kojelaudan viereen paapuurin laidalle avautuvasta oviaukosta, joka muodostuu pienestä liukuovesta ja luukusta. Jälkimmäinen avautuu sen verran rajoitetusti, ettei portaikkoon kulkeminen ole pitkille henkilöille aivan suoraviivaista. Toisaalta kajuutassakaan ei ole täyttä seisomakorkeutta, joten sisään kulku ei lupaa liikoja.

Keulakajuutan takaosa on vakiona kalustettu oleskelutilaksi, joka koostuu stuurpuurin puolen suuremmasta kulmasohvasta ja paapuurissa olevasta lipastosta ja penkistä. Kulmasohvan keskelle venettä taittuvan divaaniosan alla on vakiovarusteisiin kuuluva sähkökäyttöinen wc. Käsiapesumahdollisuutta ei vakiona ole, mutta lisävarustelista saa lipaston päälle tulevan pesualtaan ja hanan. Keulapiikkiin on pedattu entiseen tapaan parivuode.

Vuoteen ja sohvien väliin jää askelmat lokinsiipioville, jos ne on lisävarustelista mukaan ruksinut. Kokonaisuutena keulakajuutta tuntuu huomattavasti entistä avarammalta ja monikäyttöisemmältä. Oleellisin ero on lokinsiipiovien, ikkunoiden ja sohvien myötä parantunut oleskeltavuus, mikä tosin on tapahtunut edeltäjässä wc-istuimen vieressä olleen kaapin ja sen suomien säilytystilojen kustannuksella.

Edeltäjän yksi eniten kritiikkiä kerännyt seikka oli erillisen wc-tilan puute. Uuteen 37:n erillisen toiletin saa lisävarusteena. Sen myötä wc-istuimien siirtyä paapuurin laidalle poikittain, ja stuurpuurin sohva lyhenee penkiksi. Myös paapuurin lipasto jää pois.

Kalusteiden tilalle tulee maitopleksilaipio ja -ovi, joiden tarjoama yksityisyys voisi olla parempikin. Avattuna ovi kääntyy wc-istuimen eteen, vapauttaen toiletin läpikulkukäyttöön, jota tarvitaan keulakajuutasta ohjaushytin kulkemiseen. Toiletin toteutus ajaa asiansa, mutta on sen verran erikoinen, että jakanee käytännössä tehokkaasti mielipiteitä.

Toiletin lisäksi 37 XC:n asuttavuuteen oleellisesti vaikuttavia tilaratkaisuja ovat pentteri- ja takakajuuttapaketit. Ensin mainittu poistaa ohjaushytin kulmasohvasta stuurpuurin sivun, mutta tuo sen tilalle pöytään integroidun veto-laatikoston, liedien ja pesualtaan sekä apukuskin penkin alle jääkaapin, jonka saa myös irtolisävarusteena. Takakajuuttaoptio kasvattaa asuttavuutta kahdella mukavalla makuupaikalla.

Kaiken kaikkiaan 37 XC:n asuttavuudessa on kompromisseja, jotka syntyvät jo kapean ja matalan rungon tilavyymin rajallisuudesta. Axopar on 37-jalkaiseksi veneeksi tiloiltaan pieni, ja luonteeltaan enemmän yhteysvene, jonka voi varustella myös päivä- ja viikonloppuretkiveneeksi, kuin matkavene, joka sopii myös yhteysajoon.



