

Tilaaajapalvelu

(Osoitteenmuutokset
ja laskutusasiat)
Puhelin 03 4246 5313
ma-pe 8-16
venemestari@atex.com

Päätoimittaja

Jan Sjölund
jan.sjolund@venemestari.fi

Toimitussihteeri

Tuija Soikkeli
tuija.soikkeli@venemestari.fi

Ulkoasu ja taitto

Fokus Media Finland

Venemestari toimitus

Hämeentie 135 A, 4. krs
00560 Helsinki
toimitus@venemestari.fi
venemestari.fi

Avustajat tässä numerossa

Otto Aalto, Fredrik Eriksson, Robin
Hulden, Lars H Linden, Johannes
Nordemar, Henrietta Pitkänen,
Pekka Säilä, Jari Tenhunen

Suomennokset

Fredrik Eriksson

Ilmoitukset

Kari Lallukka
Puhelin 0400 408 740
kari.lallukka@venemestari.fi

Mika Heino

Puhelin 0400 596 659
mika.heino@venemestari.fi

Julkaisija

Dominova Oy
Hämeentie 135, 4. krs.
00560 Helsinki

ISSN 1795-3243

Paino

SIA Poligrāfijas grupa
MŪKUSALA

Venemestari tarkistaa kaikkien
artikkeleidensa oikeellisuuden,
mutta ei voi vastata teksteihin
mahdollisesti jääneistä virheistä
aiheutuvista vahingoista.



Perämoottorimuotia

Moni uuden auton ostoa harkitseva pätkäilee eri käyttövoimavaihtoehtojen kanssa. Yliverotettua dieseliä ei halua enää juuri kukaan, mutta pitäisikö valita täyssähkö, jonkinlainen hybridi vai tyytyä perus-bensavaihtoehtoon?

Veneissä tilanne on vaihtoehtojen määrältä selkeämpi, vaikka muutama veneluokka murroksessa onkin. Valintaa tehdään kuitenkin hieman eri lähtökohdista kuin autoissa, sillä kyse on myös moottorityypistä.

Ensinnäkin, kun puhutaan liukuvista moottoriveneistä, joita valtaosa uutena myytävistä moottoriveneistä on, ei sähkö ole vielä kovinkaan konkreettinen vaihtoehto. Ominaisuuksiltaan nykyisiä moottoriveneille vastaavia ja kohtuuhintaisia täyssähköveneitä ei yksinkertaisesti ole olemassa, eikä ihan heti tulossa.

Siksi on helppo ennustaa, että pienemmät, luokkaa alle kahdeksanmetriset moottoriveneet liikkuvat vielä pitkään bensiiniperämootoreilla. Melko selvää on myös, että suuria, yli 15-metrisiä moottoriveneitä liikuttavat jatkossakin pääosin dieselmoottorit. Se, mitä mainittujen kokoluokkien väliin jäävässä segmentissä tapahtuu ja miksi, onkin sitten jo epäselvempää.

Aiemmin 8–15-metriset moottoriveneet varustettiin Euroopassa järjestäen koon mukaan joko yhdellä tai kahdella dieselmoottorilla. Yhdysvalloista alkanut suurten perämoottorien

ja niiden myötä yhä suurempien perämoottoriveneiden buumi on kuitenkin levinnyt myös Eurooppaan. Se sataa suoraan sekä perämoottori- että perämoottorivenevalmistajien laariin. Yhtälö rakentuu niin, että vene, johon aiemmin asennettiin yksi dieselsisäperämoottori, myydään nyt kahdella perämoottorilla, ja aiemmin kahden dieselkoneen veneet kolmella perämoottorilla.

Tässä Venemestarissa on Grandezza 30:n ja Finnmaster F11:n koeajot. Eri nimistä huolimatta ne ovat saman venemallin sisäperä- ja perämoottoriversiot. Vaikka perämoottori-Finnmaster ei kokoonsa ja tehoonsa nähden ole mitenkään erityisen perso bensiinille, on se kuitenkin selvästi janoisempi kuin dieselsisäperämoottorilla varustettu Grandezza.

On melko erikoista, että veneiteollisuudessa parhaillaan kenties voimakkaimmin jylläävä trendi on entistä suurempien veneiden varustaminen perämoottoreilla, mikä ohjaa kuluttajia polttoainetaloudellisuuden ja sen myötä myös päästöjen osalta väärään suuntaan.

Paljon pienempi, mutta yhtä hämmästyttävä harha on perämoottorien uusi muotiväri, valkoinen. Se on useimmissa automalleissa yksi harvoista vakioväreistä, mutta useimmissa perämoottoreissa 1 000–2 000 euron hintainen erikoisväri. Muodin kai tarvitsee olla kallista. ●

jan.sjolund@venemestari.fi