

Lappeenrantalainen MV-Marin lähti rohkeasti toteuttamaan suunnitelmaa suomalaisen peruserheen matkaveneestä.



Suomalainen perhevene

Miten saada mahtumaan kohtuullisiin ulkomittoihin, sanotaan vaikka alle seitsemään metriin, nelihenken perheen nykyaikaiset vaatimukset täyttävä matkavene? Nyt puhutaan siis veneestä, jonka sisätiloihin kuuluu kaksi makuutilaa, ruokailutila, sisäohjaamo ja matkustamo, erillinen vessa, pentteri ja vaatekaappikin olisi hyvä olla.

Lisäksi tarvitaan tilat nykyaikaiselle mukavuusvarustelulle ja tekniikalle, kuten esimerkiksi makeavesi- ja kaksoisakkujärjestelmille, jääkaapille sekä vesivesaan liittyvälle septitankille. Kun lisätään listaan vielä pari perus-

elementtiä – edes hieman avotilaa ja välttämättömät säilytystilat – alkaa jo äkkiseltään toden teolla ahdistamaan.

MV-Marin päätti kuitenkin tehdä tällaisen veneen ja hyvä niin. Veneelle on osoittautunut olevan kysyntää, mikä ei sinänsä ole suuren suuri ihme, varsinkin kun veneen hinta on onnistuttu pitämään tavallisen palkansaajankin ymmärtämällä tasolla.

MV-Marinin ”esikuvina” voidaan pitää yhtä lailla vanhempia venemalleja, kuten omana aikanaan suosittua Finnsport 650 AC:ta, kuin myös luokkaa suurempia kotimaisia matkaveneitä, kuten vaikkapa MV-Marinin

kanssa samoihin aikoihin esiteltyä Marino Cobraa.

Tilasuunnittelua

Ulkonäöltään MV-Marin 6600 on hyvin tyyppillinen, nykyaikainen katettu matkavene: avotila on perässä ja suuri liukukattoluukku tuo kajuuttaan niin haluttaessa tuulahduksen kesää. Yhtä lailla nykyaikaa on veneen läpikuljetavuus: tuulilasin keskimmäinen ruutu on itse asiassa ovi kajuutetaan, ja kajuutan peräseinässä on liukuovi.

Rohkea veto valmistajalta on ollut jättää kajuutan laidoilta sivukannet kokonaan pois. Kaikki

sentit 2,6 metrin leveydestä on haluttu käyttää sisätilojen hyväksi. Ulkoisen tarkastelun perusteella voidaan nostaa esiin vielä yksi erikoisuus, ja se on moottori.

MV-Marinissa on päädytty käyttämään voimanlähteenä perämoottoria sisäperämoottorin sijaan. MV-Marinin kilpailijoista esimerkiksi Bella 652 ja Marino Rocca varustetaan lähes poikkeuksetta sisäperämoottorilla: Bellasta ei perämoottoriversiota ole edes saatavilla ja Marinon tapauksessa valtaosa valmistuneista veneistä on ollut sisäperämoottoriversioita.

Käytännössä moottorivalinta tarkoittaa myös sitä, että MV-



Ajo-ominaisuuksiltaan MV-Marin on yllätyksetön, turvallinen ja helppo. Perhevene.

Marin on suosiolla luopunut mahdollisuudesta varustaa 6600 dieselmoottorilla, mikä epäilemättä ohjaa joitakin potentiaalisia asiakkaita suoraan muiden merkkien pariin.

Siitä, että moottori on ripustettu veneen laitojen ulkopuolelle, on otettu kaikki tilankäytöllinen hyöty irti. Juuri moottoriratkaisu on mahdollistanut sen, että MV-Marinissa on kaksi erillistä, kiinteää kahden hengen makuutilaa.

Vaikka MV-Marinin ulkonäkö ei sitä kerrokaan, löytyy veneestä makuutila perän avotilan alta. Varsinaisesta takakajuutasta tuntuu liioitellulta puhua, mutta joka tapauksessa: poikittain ole-

valle vuoteelle mahtuu mainiosti kaksi lasta tai lämminhenkinen pariskunta.

Veneen toinen makuutila on totutusti keulassa. V-vuoteen mitat riittävät täällä hyvin kahdelle täysikasvuisellekin. Näiden makuutilojen väliin jää sitten vessa, pentteri, ohjaamo ja matkustamona sekä ruokailutilana toimiva dinetti veneen paapuurin laidalla.

Kuinka kaikki toimii käytännössä?

Lyhyt vastaus: ihan hyvin toimii. Mutta selvää on, että siinä kohtaa kun nelihenkinen perhe varustetun ja tavaroineen on veneessä majoittuneena, täytyy askelmerkkien olla melko tarkasti kohdillaan.

Kuten todettua, MV-Marinin kajuutetaan kuljetaan niin keulasta kuin perästäkin keskellä venettä olevasta ovesta. Niinpä onkin loogista, että myös kajuuttaa halkoo veneen pituussuunnassa käytävä.

Perän avotilasta kajuutetaan laskeudutaan varsin jyrkkiä portaita pitkin. Liukuoveen kuuluu myös pala kattoa, mikä helpottaa oleellisesti kulkua. Myös keulaovesta mahtuu kookaskin kulkemaan yllättävän hyvin. Asiallisista kaikeista ja kädensijoista saa portaisa kulkemiseen tarvittavaa apua niin keulassa kuin perässäkin.

Kajuutan käytävällä on hyvä seisomakorkeus ja sen leveys on riittävä yhden henkilön kulkemiseen. Mutta kun veneessä on useita henkilöitä tulee väistöliikeistä arkitodellisuutta.

Ohjaamo on totutusti styyrpuurin puolella. Mitoituksesta ei ole tingitty, vaan isokokoinen kipparikin tuntee olonsa simppeillä istuimella kohtuullisen kotoiseksi. Kipparin istuimen takana, tai paremmin sanottuna sen alla, on veneen pentteri.

Eteen taittuva istuin paljastaa altaan keittimen ja pesualtaan. Näiden alapuolella on puolestaan vetolaatikosto. Eteen taitettuna kipparin istuimen selkämys muodostaa pienen työtason ja seinustalta löytyy vielä avolokero tykötarpeille.

Käytännössä pentteriä vastapäätä oleva dinetti kuuluu osaksi pentteriä. Sen pöytä toimii työtasona ja sohvien päädyissä on paikka lisävarusteiselle jääkaapille sekä lisää kaappitilaa.

Dinetin leveys riittää juuri ja juuri neljälle lounastajalle. Matkanteon ajaksi etummaisesta sohvan selkänojan voi kääntää niin, että sohvalla istutaan katse menosuuntaan päin.

Vessa on omissa komerossaan kajuutan styyrpuurinpuoleisessa takanurkassa. Senttiäkään ylimääräistä sille ei ole uhrattu, mutta kyllä pytyllä asiansa mahtuu toimittamaan. Seisomakorkeutta on täydet 190 senttiä. Pöntön lisäksi vessan varustukseen kuuluu hylly pikkutavaroille, tuuletusventtiili, avarat merinäkyvät ikkunasta ja verho. Selkein puute on käsienspesuallas.

Vessaa vastapäätä on vaatekaappi ja matala pukeutumiskakara. Tämä vessan edusta on oikeastaan MV-Marinin tilojen suurin ongelmakohta. Sama puo-

lenneliön tila kun toimii kulkuväylänä vessaan, perän avotilaan ja sen alla olevaan makuutilaan.

Avainasemassa ovat avotilaan johtavat portaat. Käytännössä niitä tarvitaan jatkuvasti, mutta kun ne ovat käytössä, ei sen enempää vessaan kuin makuutilaan ole menemistä, vaan portaat on niputettava mekanisminsa mukaisesti kasaan, ennen kuin esimerkiksi vessan oven saa avattua.

Epäilemättä tilanteen kanssa oppii ajan mittaan elämään, kun sopivat manööverit käytön myötä iskostuvat veneilevän perheen rutiineihin.

Säilytystiloja MV-Marinin sisätiloista löytyy jo mainittujen kaappien lisäksi lähinnä lattiatasojen alta. Dinetin ja ohjaamon lattiatasojen alla on aivan käyttökelpoisen kokoiset lokerot. Samoin keulan vuoteen alla on pari lokeroa, vaikka suuren osan tilasta syökin 100 litran makeavesitankki. Suuremmille kasseille loogisin ja oikeastaan ainoa säilytyspaikka on joko keula- tai perävuode.

Pieni avotila

Avotilan alla olevasta makuutilasta johtuen MV-Marinin avotilan turkki on verrattain korkealla. Laitakorkeutta on kuitenkin kohtuullisesti ja lattiapinta-ala on riittävästi erilaiseen puuhasteluun.

Peräpenkin alta paljastuu kaksikerroksinen säilytystila. Alimpana on veneen akut ja niiden päällä välipohjalla toteutettuna esimerkiksi köysille sopiva loke-



Päältä katsoen on vaikea uskoa, että MV-Marinin avotilan alla on makuutila. Katon ja peräseinän muodoissa on nykyaikaista terävyyttä.

ro. Moottorikaivon molemmin puolin on uimatasot, joille kuljetaan avotilasta avautuvien porttien kautta.

Paapuurin puoleisen uimatason alta löytyy vielä köysiboksi, jollainen on luonnollisesti myös keulassa. Riittävän suurille fendarille ei oikein luontevaa säilytystilaa löydy, niinpä testivene oli varustettu lisävarusteena saatavilla, kaiteisiin kiinnitetyillä fendaritelineillä.

Keulakansi on toteutukseltaan esimerkillinen. Keulaovelle johdtaa leveä ja tasainen, syvennetty kulkuväylä. Kaiteet ovat riittävän korkeat ja niiden välinen aukko on keulassa riittävän leveä, jotta kulku on vaivatonta.

Niin keulakannen kulkuväylä kuin perän avotila ja uimatasot oli testiveneessä päällystetty tiikkilaminaattilevyillä. Se antaa veneelle kieltämättä näköä, mutta on märkänä jalan alla liukkaampi kuin hyvin karhennettu lujitemuovi, aidosta tai keinotiikistä nyt puhumattakaan.

Vuosimallin 2007 veneisiin materiaaliksi on vaihtunut Teakstyle-laminaatti, johon kuviot on tehty urina ja siten pyritty liukkaudesta eroon.

Yllätyksettömät ajo-ominaisuudet

Ajo-ominaisuuksiltaan MV-Marinin 6600 on perushyvä. Se ei tar-



Kajuutta on yhtä suurta tilaa vessaa lukuun ottamatta. Keulaportaata taitetaan ylös, kun vuode halutaan käyttöön koko leveydeltään. Dinetin pöytä on liu'utettavissa veneen pituussuunnassa ja etummaisien sohvien selkänojat taitettavissa niin, että penkillä voi matkustaa myös nenä menosuuntaan.

joa suuria yllätyksiä, sen enempää hyvässä kuin pahassakaan. Juuri tällainen kaiketi perusperheveneen tulee ollakin.

Vielä puolimetrisessä aallokossa kulku säilyy kohtuullisen mukavana ja matka taittuu marsisivauhilla ilman sen suurempaa sirkusta. Keula halkoo aaltoja sujuvasti ja roiskevedet ohjautuvat veneen sivuille.

Myötäiseen ja sivumyötäiseen ajettaessa MV-Marinin kaipaa melko reilulla kädellä trimmeillä annettua ”keula ylös” -komentoa. Muutoin veneen käyttäytyminen on positiivisella tavalla ”normaalia”.

Veneen reagointi niin powertrimmiin kuin vakiovarusteisiin kuuluvien trimmileyvien säätöihin on selkeää, ja niinpä niiden hyödyntäminen eri tilanteissa on vaivatonta. Myös tuntuma muihin hallintalaitteisiin on hyvä:

hydrauliohjaus on kevyt käännelä ja Mercuryn Veradojen mukana tuleva digitaalinen DTS-kaukohallintalaitte on miellyttävän tarkka käsitellä.

Kaarroksiin MV-Marinin taittuu rauhallisesti. Kallistelu on juuri sopivaa ja luontevaa. Potkurin pito säilyy kiihdytyksissä ja kaarrokissa hyvänä. Matkantaittoa ajatellen asetetuilla trimmisäädöillä marsisivauhista tehty äkkikäänös ei tuo eteen yllätyksiä: potkurin pito ja veneen hallittavuus säilyy, vaikka vauhti tippuukin.

Alhainen melutaso on yksi matkaveneeltä vaadittavia hyveitä. Veneet, joiden sisätilat ovat yhtä suurta ja yhtenäistä tilaa kuten MV-Marinin tapauksessa, ovat monesti ongelmallisia äänieristettäviä.

Moottoriäänien osalta MV-Marinissa matkustetaan kiitetävän hiljaisuuden vallitessa. Runkoäänien osalta tilanne ei ole aivan yhtä hyvä, muttei missään nimessä huonokaan. Aaltojen iskut vasten runkoa toki kuuluvat sisälle, mutteivät sävyltään niin pahoina paukauksina kuin monissa muissa vastaavissa veneissä. Ylimääräisiä kolinoita tai nitinöitä ei MV-Marinin äänimaailmassa havaittu.

Kipparilla on kohtuullinen näkyvyys ohjaamosta ulos. Osaltaan näkyvyyttä häiritsee keulakaitteisiin asennetut fendaritelineet, keulaoven leveät karmit ja vaalean kojelaudan heijastelu. Takänäkyvyyttä rajoittavat puolestaan vessan seinät, ei tosin niin pahasti

kuin alkuun voisi kuvitella.

Toisaalta vakiovarusteisiin kuuluvat kaksi tuulilasinpyyhintä ja lisävarusteena saatava tuulilasin puhallinjärjestelmä (defroster) pitävät huolta näkyvyyden säilymisestä kelissä kuin kelissä.

Sopivan ajoasennon löytämiseksi kipparille on järjestetty vain yksi säätömahdollisuus: penkin etäisyydensäätö. Tästä huolimatta ajoasennosta muodostuu kutakuinkin hyväksyttävä. Eniten jää kaipaamaan tukea jalkaterille, tilitirattia ja matkantaittoa ajatellen vaikkapa vasemman käden kynnärnojaa.

Kojelaudassa käyttökytkimet on koottu kojelaudan etureunaan ruorin molemmin puolin. Mittaristo on omassa paneelissaan edempänä. Väliin jää asiallinen karttataso, jonka reunaan oli asennettu pöytämallinen Navmanin plotteri. Perushyvä järjestely!

Moottorivalinta tarkkaan harkintaan

Testivene oli varustettu Mercuryn 150-hevosvoimaisella nelitahhti-Veradolla, joka työnsi veneen vaivatta liukuun neljän hengen ja puolillaan olevan bensatankin kanssa. Muutoinkin voimaa oli tarjolla vähintäänkin riittävästi joka tilanteeseen.

Mukavaksi matkavauhdiksi osoittautui 19–25 solmun nopeus, jolloin kierroksia koneessa on



Peräkannelta kajuuttaan johtavat portaat ovat melko jyrkät. Vessaan tai perävuoteelle pääsy edellyttää portaiden taittamista pois käytöstä. Kunnan vaatekaapista iso plussa.



Kipparin penkin alta paljastuu pesuallas ja lämpöpuhalluskannella varustettu keitin.



Ohjaamo ei näytä kummoiselta: istuin on mallia perus ja rattiin kaipaisi kaltevuussäättöä. Siltikin ajaminen onnistuu ilman sen suurempia nurinoita. Tähän ohjaamoon mahtuu sekä merikortti että pöytämallinen plotteri.

4 000–4 600 r/min. Matka taittuu mukavan joutuisasti bensalaskun silti pysyessä siedettävällä tasolla. Tarvittaessa vauhtireservejä löytyy aina 34 solmun huippunopeuteen asti, jolloin innokkaasti kiertävä Verado ahkeroi jo 6 100 r/min nopeudella.

150-hevosvoimaisella koneella saavutetun suorituskyvyn perusteella pienemmät, 115- ja 135-hevosvoimaiset moottorivaihtoehdot vaikuttaisivat järkiratkaisulta MV-Mariniin. 15- tai 35-hevosvoiman myötä arviolta menetettävät 2–5 solmua huippunopeudesta eivät tässä tapauksessa tunnu niinkään arvokkailta, varsinkin kun voidaan olettaa, ettei menetetyillä hevosvoimilla ole suurtakaan merkitystä matkavauhdeilla operointiin.

Tavaraksi muutettuna 1 100 euron hintaero esimerkiksi 135- ja 150-hevosvoimaisten Veradojen välillä tarkoittaa sitä, että pie-

nempään koneeseen päätyvä saa samaan rahaan poimittua veneeseen lisävarustelista vaikkapa jääkaapin. Ja molemmilla pääsee silti ”täysiä”, jos haluaa.

Vakiovarustelultaan MV-Marin on kohtuullisen valmis paketti. Tarkempi listaus on esitetty oheisessa taulukossa. Karkeasti voidaan todeta, että matkaveneikäytössä edellytettävät perusasiat tulevat vakiona, mutta lisämukavuuksista pyydetään myös lisähintaa.

Lähinnä jääkaapin, defrosterin ja olosuhteiden pakosta myös fendaritelineiden soisi kuuluvan vakiovarusteiksi.

Työn jälki MV-Marinessa on kohtuullisen siistiä. Missään kohtaa ei prameilla, vaan kaikki on tehty käytettäväksi.

Asettuessaan noin 50 000 euron hintaluokkaan MV-Marina on vaikea kehua erityisen halvaksi. Aiemmin mainituista kilpai-



Pieni mutta simpelli avotila, ja siksi toimiva. Styrpuurin laidassa oleva päävirtakatkaisimien boksi on käytön kannalta otollisessa paikassa.

ljoista esimerkiksi Bella 652:n hintalapussa on varsin samanlainen lukema.

Mutta vastinetta rahoille MV-Marin tarjoaa kyllä rutkasti. Samassa koko- ja hintaluokassa MV-Marinilla on kilpailijoina ka-

tettuja matkaveneitä, mutta niistä puuttuu toinen kiinteä makuutila ja/tai erillinen vessa.

MV-Marin 6600:sta ne löytyvät ja ne tekevät siitä ainakin vielä toistaiseksi luokassaan ainutlaatuisen veneen. □

TEKNISET TIEDOT

Merkki	MV-Marin
Malli	6600 Family Cruiser
Valmistaja	MV-Marin Oy, Suomi
Valmistusmateriaali	Lujitemuovi
Hinta vakiovarust.	45 900 €
Hinta koeajovarust.	Noin 58 000 €
Pituus	6,60 m
Leveys	2,60 m
Syväys	0,85 m
Paino (ilman moott.)	1 200 kg
Pohjan V-kulma	19°
Kantavuus	7 henkeä
CE-luokitus	C
PA-säiliön tilavuus	145 l
Vesisäiliön tilavuus	100 l
Septitankin tilavuus	40 l
Makuupaikkoja	4 kpl

MOOTTORI JA SUORITUSKYKY

Tehosuositus	115–150 hv
Moottorityyppi	perämoottori, erikoispitkä riki
Koeajomoottori	150 hv Mercury F150 XL Verado
Huippunopeus	34 kn (6 100 r/min)
Matkanopeus	19–25 kn (4 000–4 600 r/min)
Moottorivaihtoehdot ja hinnat	115 hv Mercury F115 EXLPT EFI 45 900 € 135 hv Mercury 135 XL OptiMax 47 500 € 135 hv Mercury F135 XL Verado 49 900 € 150 hv Mercury 150 XL OptiMax 49 500 € 150 hv Mercury F150 XL Verado 51 000 €

VARUSTEET

Vakiovarusteet mm.	Tuulilasinyppyhkimet (2 kpl), hydrauliohjaus, sammutin, 2-akkujärjestelmä, vesi-wc, kompassi, 12 V virtapistoke, trimmitasot, painevesijärjestelmä, liesi/lämmitin, pilssipumppu (man.), sivulasien ja vessan verhot.
Lisävarusteet mm.	Avotilan istuinpehmusteet 230 €, jääkaappi 1 055 €, kölirauta 265 €, lepuuttajanelineet 225 €, maasähköjärjestelmä 1 310 €, peräkuomu 875 €, radio/cd-soitin ja 2 kaiutinta 650 €, pilssipumppu (autom.) 205 €, tiikkilaminaatti 970 €, defroster 490 €, valonheitin 480 €, etu- ja takaverhot 560 €, keulapotkuri 2 910 €, äänimerkki 115 €.

YHTEYSTIEDOT

Valmistaja	MV-Marin Oy, Sepelkatu 2, 53810 Lappeenranta Puh. 0207 812 209, fax 010 820 6710 mv-marin@mv-marin.fi www.mv-marin.fi
Markkinoija	Vator Oy, Puuskarinne 8, 00850 Helsinki Puh. 0207 812 209, fax 09 698 0146 info@vator.fi www.vator.fi