

Kappale suomalaista suviunelmaa. Silverin tehtailta Ähtäristä valmistuu vuosittain noin 1 700 venettä.



Näin syntyy Silver Fox!

Viisi kettua katselivat häntä kainalossa alumiinivenettä ja miettivät yhdessä, miltä lujitemuovin ja merialumiinin liitto voisi näyttää. Miehet olivat töissä toisessa alumiiniveneitä valmistavassa yrityksessä, samalla kylällä. He ajattelivat, voisiko hyvää vielä jotenkin parantaa.

Ideana oli rohjeta ensimmäisenä maailmassa yhdistää kaksi kaikille veneilijöille tuttua asiaa: kestäväksi koettuun jäykkään alumiinirunkoon asennettiin lasikuituveneistä tutuksi tullut, silmää miellyttävä lujitemuovinen sisäkuori.

Ja mikäs siinä, suomalainen on aina osannut pitkällisen teoria-

Silver lienee edelleen maailman ainoa venevalmistaja, jonka sarjatuotetuissa veneissä yhdistyy alumiinirunko ja lujitemuovinen sisäkuori.

pohdinnan sijasta pistää toimeksi ja pukata menemään ihan oman päänsä mukaan. Viisikko laitto pystyyn yrityksen, joka ryhtyi valmistamaan Silver-veneitä.

Ja siitähän syntyi sitten koko eläintarha, kuten Ähtäriin hyvin sopii. Haukka (Hawk), kettu (Fox) ja majava (Beaver) alkuun, sitten kotka (Eagle), kolibri (Colibri), hai (Shark) ja pari eksotista kalaa, mureena (Moreno) ja kultamakrilli (Dorado). Nyky-

mallistoon kuuluu kaikkiaan 17 eri malliversiota.

Silverit syntyvät tekemällä

Hopeat valmistetaan tehtaassa, jossa on ripaus konepajaa, veneveistämöä ja nykyaikaista tuotantolaitosta, kaikkea yhdessä. Pojat tykkäävät roboteista ja aina sellaisten perään tehdaskäynneillä tulee tuijotelleeksi, ikään kuin se

olisi todiste jostakin. Silverin siistillä tehtaalla ei tarvitse katsella robotteja, vaan siellä näkee aitoja ihmisiä.

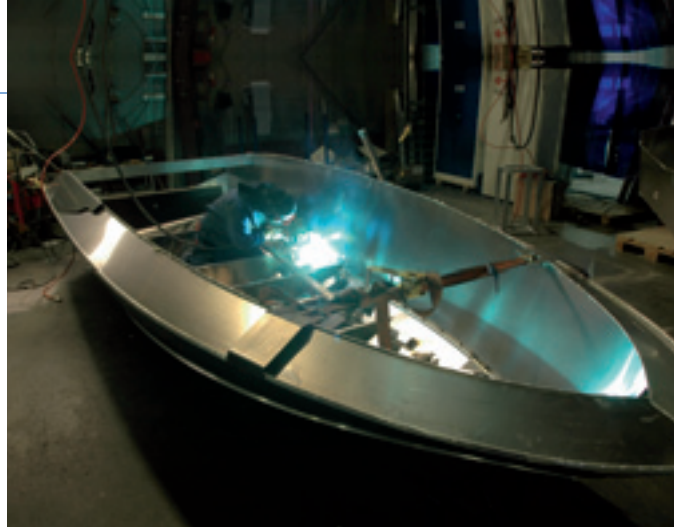
Työtahti on tiukanlainen ja tekijöiden liikkeet ovat yhtä harkittuja kuin roboteillakin. Mutta tämä ei johdu siitä, että joku pakottaisi, vaan täällä eteläisellä Pohjanmaalla väki tekee käsipelillä, pilke silmissään hopeakylkisiä veneitä vesillemme ja vientiin.

Ja vieläpä sellaisella vauhdilla, että tekee mieli jäädä tuijottamaan tekijöitä samasta syystä kuin sirkuksessa akrobaatteja. Ihmetellä silmät tapilla, kuinka kaikki osuu kohdalleen vauhdilla ja hyvä virne pysyy naamalla vaikka kuinka kieputtaisi. Kiva

oli kävellä läpi linjaa, jossa ihmiset osaavat asiansa ja pitävät työstään.

Fox- ja Hawk-linjat auki ympäri vuoden

Silverin malliston suosituimpia malleja Foxia ja Hawkia valmistetaan tasaista tahtia ympäri vuoden. Niiden kokoonpanolinjat ovat ammattikielellä kuvattuna jatkuvasti auki. Kun kyseessä on pienemmät sarjat, Silverillä, ku-



Ammattitaitoinen työväki on paras tae laadulle. Silverin pohjaan hitsataan käsityönä vankka tukirakenne.

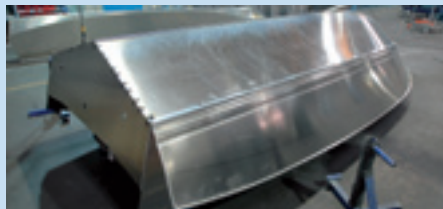
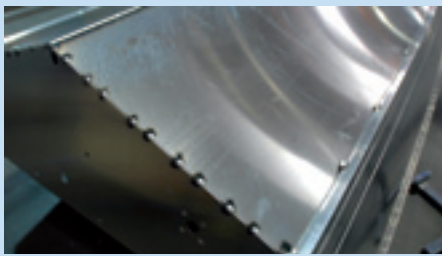
ten muillakin venetehtailla toimitaan niin, että esimerkiksi kahden kuukauden ajan linjalta valmistuu tiettyä mallia tarvittava määrä, jonka jälkeen linja muuntuu seuraavan venemallin mukaiseen valmistukseen.

Me tutustuimme Silver Foxin tuotantolinjaan eräänä tavallisenä torstaina. Foxien kohdalla työtapana on sellainen, että veneet valmistetaan pariurakkana. Kaksi sälliä, jotka ovat oppineet toistensa tavoille, tekevät venettä yhdes-

Askel askeleelta – Silver Fox



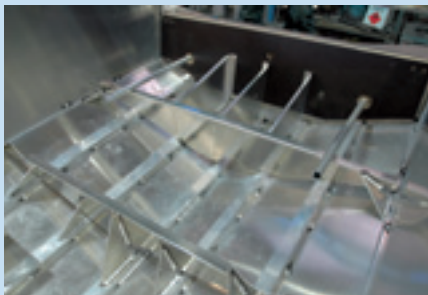
1 Laitakoteloiden ainevahvuus on 1,5 millimetriä. Muotoon leikatut levyt hitsataan koteloksi, jolle jigi antaa oikean muodon. Seuraavaksi ne asetetaan betonista tai teräksestä tehtyyn lujaan muottiin, joka kestää kotelon sisään nesteinä ruiskutettavan polyuretaanin laajenemisen paineen. Koteloiden sisäsaumoja kiertää tiiviste, laitakotelot toimivat samalla veneen pääkellukkeina.



2 Valmiit laitakotelot asetetaan jigiin ylösalaisin, jossa pohjalevyt ja perälevy sovitetaan toisiinsa, tässä ne on vasta pistohitsattu kohdalleen. Materiaalipaksuus pohjassa ja perässä on 3,5 millimetriä. Ja sitten vain leijutetaan kokoneella kädellä migiä. Näin saadaan aikaan lujaa ja kaunistaa hitsausseamaa metritolkulla pitkin pohjaa ja palteiden reunoja.

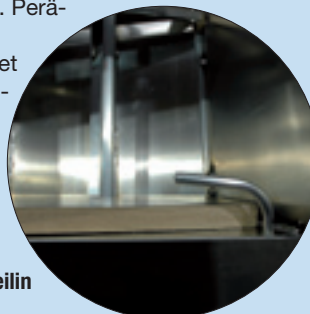


Näistäkö linjakas vene? Alumiinirunko koostuu jäykistä laitakeloista, jotka hitsataan alareunoistaan kahteen pohjalevyyn ja perälevyyn kiinni. Näistä pulkista syntyy Silver Fox.



3 Peräpeili jäykistetään runkoon kolmella pitkittäisellä tuella, näin moottorin voimat välittyvät hyvin runkorankaan. Veneen vankka tukiranka jää piiloon turkin alle, työn jälki on siistiä ja kaikki osat on huolella kokoon hitsattu. 36 millimetriä paksu vanerilevy muodostaa yhdessä perälevyn kanssa peräpeilin, johon pitkittäistuet on läpipultattu. Peräpeilistä eteen työntyvät putket ovat itsetyhjentyvän avotilan juoksuputket.

Tässä näkyy pilssipumpun läpivienti peräpeilin lävitse.



4 "Kölipuu" sitoo kaikkia veneitä pohjan sisäpuolelta, ja sen molemmilla puolilla pohjaa tukee lisäksi kaksi pitkittäispalkkia. Pitkittäispalkkien päälle kiinnittyvät pohjan poikittaiset jäykkääjät lukuisilla kolmiovahvikkeilla. Näin syntyneen jäykän rungon päälle voidaan nostaa vapaasti kelluva sisäkuori.



Alumiinin ja lujitemuovin liitto, vakka saa tutustua kanteensa. Lujitemuovisia sisäkuoria, tuttavallisesti ammeita, tuodaan laminoitilinjalta kokoonpanolinjalle.



5 Fox R:n runko-osa on saanut kuppi-istuinten runkokiinnikkeiden taakse kiinteän polttoainesäiliön ja letkutukset, lisäksi kepalat takakulmiin, sekä tyhjennysputket alumiiniputkien jatkeeksi, joita pitkin avotila tyhjenee itsekseen. Runkorakenteiden päälle liimataan solumuovi pehmikkeeksi sisäkuorelle.

sä urakoiden tietyn vaiheen, ja siirtävät aihion tai osavalmisteen siitä seuraavalle parille.

Ja kuten tiedetään, laatu syntyy tekemällä eikä valvomalla. Joten kun vene siirtyy seuraavalle parille, se ei otta osavalmistetta vastaan, jos työssä on jotain huomauttamista. Työpari tekee ruudussaan oman työnsä kerralla sellaiseksi, että sen kelpaa seuraavien käsiin työntää. Ei tule kokkpuheita.

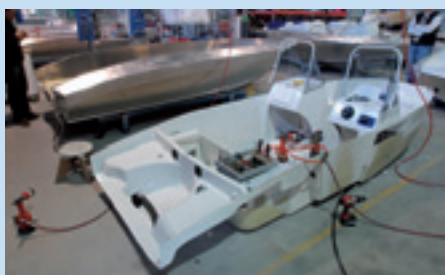
Valmistustahdissa on pieniä eroja, mallista riippuen. Yksi



Neljä valmista kappaletta sekä perälevy hitsataan yhteen, vene saa muotonsa.

urakkapari ehtii tehdä päivässä parhaimmillaan 2,5 kettua, eli toistakymmentä venettä viikossa. Ja mikäs siinä on tehdessä, kun pihan varastohyllyistä lastataan jatkuvasti kuljetusrekkoja, jotka toimittavat veneet jälleenmyyjille ja sieltä edelleen lopullisille omistajilleen.

Se, että tekee haluttuja ja suosittuja veneitä, motivoi tekijöitä, joista huokuu oikeanlaista ammattilypeyttä. □



6 Morsmaikku on vielä hieman vaiheessa: sisäkuori muuntuu lujitemuoviammeesta varustelluksi veneeksi. Laadukkuus näkyy jo, osat sopivat toisiinsa ja varustelu etenee vauhdilla.



7 Tässä Silver Foxia varten tehty valmis sähköpaketti. Navix valmistaa asennusvalmiin johtosarjan kytkinpaneeliseen ja automaattisulakkeineen, joten veneen sähköistys on toimintavarmaksi tehty kokonaisuus.

8 Liitto lujittuu, kaunotar ja hirviö sopivat hyvin yhteen kun hieman mallaa, kuten tehtaan väki sanoo. Varusteluvaihe etenee vauhdilla, eivätkä monitaitoiset urakkaparit paljolla tulise tehdessään, koska ei tarvitse. Veneen laatu on selvästi henkilökysymys, käsityön jälki näkyy hyvässä mielessä koko veneessä.



9 Valmiiksi varusteltu vene matkalla maalaukseen. Veneestä on sovittamisen jälkeen kuljetuksessa tilan säästön vuoksi purettu pois korkeat rakenteet. Maalaukseen kuuluu aina haastava rasvanpoisto, muuten maali ei tartu. Maalattava osa vapaalaitaa on karhennettu aiemmin. Ensin maalataan happopohjaväri eli primeri, ja päälle pintamaali. Väri riippuu tilaajasta, siniset jäävät Suomeen, mustat ketut menevät Ruotsiin.



10 Maalauksen jälkeen vene saa jäähtyä, se teipataan, törmäyslista asennetaan paikoilleen ja vene puhdistetaan vielä kertaalleen ennen suojaöljyä ja huputtamista.

11 Valmiita Silvereita odottamassa kuljetusta jälleenmyyjille. Toukokuun alussa pihavarasto oli vielä täynnä, mutta vilkas rekkaralli tyhjentää varaston nopeasti ennen kesää.



Kettukaksikko järven rannalla.
Edessä Silver Fox DC, takana
Fox R.

Foxin toinen sukupolvi

Kotimainen Silver on viime vuosina ollut rekisteröintitilastojen mukaan Suomen toiseksi suosituin venemerkki. Suosituin Silver-malli on puolestaan Fox, jonka kahteen versioon tutustumme keväisenä päivänä Ähtärijärvellä.

Silver on sikäli mielenkiintoinen venemerkki, että sen syntymä perustuu selkeään ”innovaatioon”, haluan tehdä muista poikkeava vene. Tuo keksintö oli yhdistää alumiininen runko- ja lujitemuovinen kansirakenne.

Tämä hybridirakenne on ollut Silverien kantava voima alusta alkaen, ja on sitä yhä edelleen. Onpa Silverin markkinointiasian antanut sille oman nimenkin, alufibre, eli alukuitu.

Ensimmäinen Silver-malli oli vuonna 1990 esitelty, 5,2-metrinen Hawk. Pari vuotta myöhemmin mallisto laajeni 4,7-metrillä Foxilla. Vuosien mittaan mallisto on laajentunut siten, että nykyisin perusrunkoja on mallistossa kahdeksan, joille rakentuu kaikkiaan lähes 20 eri malliversiota.

Toiseen mallisukupolveen Silvereistä ovat ehtineet Hawk, Fox

ja Beaver. ”Haukka” kasvoi pituutta uudistuksen yhteydessä 20 sentillä, Fox puolestaan 15 sentillä. Nykyinen Fox näki DC-versiona päivänvalon vuonna 2002, ja viime vuonna sen rinnalle esiteltiin R-versio.

DC ja R -Foxit

Voisi kuvitella, että kun puhutaan alle viisimetrisistä avoveneistä, ei sisätilaratkaisuissa juuri eroja ole. Käytännössä tilanne on kuitenkin aivan toinen. Pulpetti- ja istuinjärjestelyt voivat eri veneiden välillä poiketa suurestikin toisistaan.

Yksinkertaisimmillaan tilajärjestely voi olla toteutettu vaikkapa niin, että veneessä on vain perä- ja keulapenkki ja pieni ohjauspulpetti styypuuriin laidalla. Toista ääripäätä voi sitten edustaa vaikkapa Foxin R-versio, joka

on ulkomitoiltaan yksi markkinoiden pienimpiä tuplapulpettivenheitä, jota ajetaan peräpenkin sijaan erillisillä ohjaamon kuppistuimilla istuen.

Foxin ”perusversiona” voidaan pitää DC-mallia, joka sekun on tosin jo varustettu mallimerkintänsä (Double Console) mukaisesti kahdella laitapulpetilla. R-malliin verrattuna DC Foxin pulpetit vain sijaitsevat taaempaan, niin että venettä ajetaan peräpenkiltä käsin.

Äkkiseltään tuntuisikin, että Foxit ovat yllättävänkin lähellä toisiaan. Toisessa on vain hieman enemmän tilaa pulpettien etupuolella, toisessa niiden takana. Onko sillä sitten loppujen lopuksi merkitystä?

Käytännössä on, ainakin jos itsellään on yhtään ambitioita löytää juuri se parhaiten omaan käyttöön soveltuva vene. Joten käydään tässä tiukkaan Foxien ”jäsentenväliseen” taistoon!

Tavaraa vai kyytiläisiä?

Tilajärjestelyn kannalta peruslähtökohtana Foxien väliltä valittaessa voidaan pitää sitä, kulkeeko

mukana yleensä enemmän rompetta vaiko matkustajia. Matkustamisen kannalta molemmissa Foxeissa parhaat paikat ovat pulpettien takana.

Tällöin tuulilasit antavat auttavaa suojaa viimalta sekä roiskeilta ja muutoinkin peräosa on pienissä avoveneissä luontevampi matkustuspaikka kuin keula. DC:n tapauksessa tilaa on pulpettien takana peräpenkillä kolmelle, R:ssä puolestaan ohjaamon erillistuimien ansiosta viidelle.

”Ärrä” nokittaa vielä hemmottelemalla kuskia ja apuskusia pituussäädöllä varustetuilla kuppistuimilla, jotka mukavuudeltaan ovat jo lähtökohtaisesti toista kuin DC:n lähes selkänojaton peräpenkki. Jos liikkeellä ollaan kahden hengen miehistöllä, mahtuu Ärrän peräosassa vähän jo puuhastelemaan. Samalla myös peräpenkin alla olevan säilytystilan käyttö helpottuu, sillä kipparin ja kartturin ei aina tarvitse nousta penkiltä ylös, kun säilytystilasta halutaan kaivaa jotain esiin.

Sekä DC:ssä että R:ssä on pulpettien takana melko tiivis tunnelma. Ajoasento sinällään on molemmissa ihan mukiinnene-

vä. Jalkaterille on asiallisesti tilaa pulpetin alla, mutta kojelaudan etureuna työntyy molemmissa ainakin pitkäjalkaiselle turhan lähelle polvia. R:n kuppipenkeillä istutaan hieman korkeammalla kuin DC:n peräpenkillä, mikä saattaa joissakin tapauksissa edesauttaa sopivamman ajoasennon löytymistä.

Kaikkiaan R:n takaosan tilajärjestely on varsin helppo todeta DC:n vastaavaa etevämmäksi: se on toimivampi sekä ennen kaikkea monipuolisempi ja mukavampi.

Itse pulpetit ovat molemmissa veneissä identtiset ja niiden väliin jää yhtä leveä kulkuaukko. Paapuurin pulpetissa on kannellinen hansikaslokeron. Ärrästä löytyy hansikalokeron lisäksi kaksi avolokeroa styyrpuurin laidalta, joita DC:ssä ei ole. Kaikille Silvereille ominaisesti sisälevyyttä verottaa varsin leveät laitakotelot.

Pulpettien etupuolella järjestelyt ovat molemmissa Foxeissa samanlaiset, paitsi että DC:ssä on tilaa selvästi enemmän. Paapuurin pulpetin edessä oleva penkki on mallia ”lyhyt”, kun vastaavasti kipparin pulpetin edessä on aina keulaan asti jatkuva pitkäntäinen penkki, joka siis Ärrässä on selkeästi lyhyempi kuin DC:ssä. Keulassa on perinteinen poikittainen keulatuhto.

Näiden istumapaikkojen lisäksi keulaan jää vapaata turkkilataa kulkuväyläksi ja vaikkapa kalasteluun tai kappalevaran kuljetukseen. R:n keulaosastoa voi luonnehtia kompaktiksi mutta toimivaksi ja DC:n vastaavaa Ärrään verrattuna avaraksi.

Kaikkien keulaosaston penkkien – kuten myös peräpenkin – alla on säilytystiloja. Niitä onkin molemmissa riittämiin, kokoluokka huomioon ottaen jopa runsaasti. DC:n peräpenkin alla olevasta säilytystilasta osansa nappaavat irtotankit, kun taas Ärrän varustukseen kuuluu kiinteä polttoainesäiliö. Toisaalta DC tasoittaa pelin styyrpuurin suuremmalla ja ennen kaikkea pidemmällä säilytystilalla.

Kun tilajärjestelyjä arvioidaan kokonaisuutena on lopputulos selvä: 1–0 Ärrälle. Molemmista löytyy paikat kantavuuden mukaiselle viidelle matkustajalle ja tilojen puolesta mukaan mahtuu vielä paljon sitä ”rompettakin”. Matkustajien kannalta Ärrä tekee kaiken vain mukavammin.

Hyvä runko

Kuten todettua, Foxit ovat rungoiltaan identtiset. Tästä huolimatta mallien ajettavuus poikkeaa toisistaan selvästi.

Painoeroa DC:n ja R:n välillä kertyy paljon, peräti 60 kiloa, mikä tuntuu yllättävältä kun ajatellaan, että eroina on oikeastaan vain R:n kuppipenkit ja kiintotankki. Osittain varmasti myös tästä syystä veneiden tehosuositukset poikkeavat toisistaan: DC:n tehoalue on 40–50 hevosvoimaa, R:n 50–60 heppaa. Koeajoveneet oli varustettu nelitahti-Yammuilta. DC:n perässä oli 50- ja R:ssä 60-hevosvoimainen kone.

Testipäivän keli oli mielenkiintoinen. 10–15 metriä sekunnissa puhaltanut tuuli nostatti Ähtärijärven selille komean, korkeimmillaan jo metriä lähentelevän vaahtopäisen järviaallokon. Tässä kelissä molemmilla Foxeilla pärjäsi vallan mainiosti.

Ehdottomasti veneiden parasta antia on hyvin onnistunut runko. Veneet käyttäytyvät kerrassaan mallikkaasti, oli kulkusuunta aaltoihin nähden sitten mikä hyvänsä. Rungon keulaosa leikkaa

aaltoja tehokkaasti ja peräosassakin riittää v-kulmaa siinä määrin, että kulku säilyy kohtuullisen pehmeänä ja mukavana, kun keiliin otollinen ajonopeus löytyy.

Lisää uskottavuutta ja luottoa veneeseen tuo sen jyrkkyys. Runko tuntuu erittäin jäykältä, mitään elämistä rakenteissa ei tunnu. Samoin kaikki ylimääräiset räminät ja kolinat loistavat poissaolollaan ja runkoäännetkin ovat miellyttävän vaimat.

Moottoriäänienkään kohdalla ei kritiikkiin ole aihetta. Nelitahti-Yamahat käyvät sivistyneesti aina huippukierroksille asti. R:ssä melutason aistii vielä pykälää DC:tä alhaisemmaksi, mikä sinällään on aivan luonnollista, istuahan kippari siinä hyvän matkaa kauempana moottorista kuin DC:ssä. Kynnyskysymykseksi tämä ero ei kuitenkaan nouse.

Tämän kokoluokan veneille tyypillisesti molemmat Foxit ovat jossain määrin herkkiä kuormalle. Kun venettä ajaa yksin, tuppaa vene kulkemaan hieman kallellaan. Paljon yksin veneilevälle, vaikkapa kalassa käyvälle, keskipulpettivaihtoehto voisikin olla ominaisuuksien kannalta paras vaihtoehto, mutta sellainen Silverin mallistosta löytyy vasta askelta suuremmasta Hawkista.

Toisaalta kuorman sijoittelullakin voi asiaa parantaa, ja vakiovarustelun osalta asia on otettu huomioon jo tehtaalla: painavammista varusteista akku ja sammutin on sijoitettu Foxeissa veneen paapuurin puolelle.

Eläväinen DC, R niin kuin rauhallinen

Kettu-kaksosista kuppipenkeillä ja isommalla koneella varustettu R oli helppo mieltää ennakkoon ajo-ominaisuuksiltaan urheilullisemmaksi ja haluttavammaksi. Koeajon aikana selvisi kuitenkin nopeasti, että tästä kaksikosta DC on se ”eläväisempi” ajettava.

Vasta-aalokkoon ajettaessa molempien keula pysyy hyvin powertrimmillä hallussa ja menosen myötä rauhallisena ja turvalisena. Vastaavasti myötäiseen ajettaessa keulalla ei ole pyrkimyksiä sukeltaa aaltojen väliin, vaikka kaasun käytön kanssa vähän empisikin. Tosin terävä ja lyhyt järviaallokko ei keulan ”sukeltamiseen” suuria mahdollisuuksia antanutkaan.

Sivuttaiseen kulkeminen on pienellä veneellä yleensä se haasteellisin paikka, ja niin myös Foxilla. Mitään varsinaisia ongelmia, kuten vaikkapa keulan leikkaamista ja siitä johtuvaa äkillistä tempoilua, ominaisuuksissa ei esiintynyt.

Trimmattavuudessa DC tarjoaa Ärrää välittömämmän reagoinnin. Ärrän kohdalla joissakin tapauksissa jäi kaipaamaan mahdollisuutta trimmata keulaa vielä ylemmäs, mutta tällöin potkuri menettää jo otteensa vedestä. Kaaroksissa DC:n potkurin pito säilyi paremmin, R:n vaatiessa hanakammin powertrimmin laskeamista nolnaan.

Kaaroksiin molemmat taittu-



Fox R kulkee painojakaumansa vuoksi luonnostaan DC:tä pidemmällä vesilinjalla. Joissain tilanteissa keula ylös -trimmausvaraa toivoisi vielä enemmän, mutta potkurin pito ei sitä mahdollista. Tämä ”ärrä” on pikemminkin rauhallinen kuin racing.

Fox DC on R-versiota viriilimpi vesillä. Se reagoi herkästi ja täsmällisesti trimmiin ja tarjoaa 60 kiloa kevyempänä saman suorituskyvyn kuin R-versio 10-hevosvoimaa pienemmällä moottorilla.

vat hallitusti. Nopeasti tehdyissä äkkikäänöksissä kallistelu on jo varsin voimakasta, mikä on hyvä tiedostaa vaikkapa äkillisten väistöliikkeiden varalle.

Myös kulun kuivuudessa on pieni, mutta selkeä ero DC:n hyväksi. Myötä- ja vasta-aalokkoon ajettaessa eroa ei ole, molemmissa roiskeet pysyvät pois veneestä. Sivuaalokossa ja kaarroksissa R:llä on sen sijaan taipumus nostattaa roiskeita hieman enemmän ja hanakammin veneeseen. Eriytyisen ”märkänä” tosin ei kumpaakaan Foxia voi pitää, käytös on pikemminkin tyyppillinen tässä kokoluokassa.

Eniten syyttävää sormeaa voi osoittaa pulpettien tuulilasien suuntaan. Ne eivät ole aivan tehtävänsä tasalla, mutta toki parempi näinkin kuin vallan ilman. Paremmen suojan kyytiläisille suovia toteutuksia on kuitenkin tässäkin kokoluokassa olemassa.

Kattavampaa suojaa kaipaille lisävarustelistalla on tarjolla pulpettien välisen kulkuaukon sulkeva tuulisuoja ja peräkuomu. R:n tapauksessa näistä hankinnoista on selvästi suurempi hyöty, kattavathan ne siinä suuremman osan venettä kuin DC:ssä.

Mutta entä se valinta pelkästään ajo-ominaisuuksien perusteella? Yllättäen tilanne tasoittuu arviointien kääntyessä DC:n eduksi. Se on kaksikosta se hausempi ja helpompi ajettava. R on



Ohjauspulpetit ovat molemmissa Foxeissa käytännössä identtiset. Ajoasento on DC:ssä ihan kohtuullinen ja jalkaterille on pulpetin alla tilaa, mutta polvet työntyvät turhan lähelle kojelaudan alareunaa. Matala selkänoja verottaa istumamukavuutta.



Ärrän ohjaamossa istutaan DC:tä ryhdikkäämmin ja herraskaisesti erillisillä kuppi-istuimilla. Kuvan malliset istuimet tulevat vakioiksi 2008 vuosimallin R-foxeihin.

painonsa ja painonjakaumansa myötä rauhallisempi ja jonkin verran roiskivampi. Tilanne siis 1-1.

Suorituskyky ja varusteet

Nopeasti todettuna Foxit osoittautuivat suorituskyvyiltään identtisiksi. Tosin sillä erolla, että DC:n peräpeilissä potki ne 10 hevosvoimaa vähemmän. Tarkkoja ja täydellisiä mittauksia ei keliolosuhteista johtuen nyt tehty, mutta tilanne kävi selväksi: molempien veneiden tehosuosituksukset ovat kohdallaan.

Ärrän kohdalla huippuja saavutettiin noin 31 solmua, DC:n jäädessä tasan 30 solmun lukemaan. Otollisissa olosuhteis-

sa molempien kohdalla lukemaan voi lisätä hyvinkin 3-4 solmua. Vastaavasti matkanopeudeksi mitattiin molempien Foxien kohdalla 20 solmua, moottorin kiertäessä 4 000 r/min.

Liukuunousu oli kummallakin veneellä kevyellä kuormalla sutjakkaa, DC:n pyrkiessä nostamaan keulaansa hieman Ärrää enemmän. Raskaasti kuormattuna veneitä ei nyt päästy kokeilemaan, mutta mitään epäilystä asiasta ei jäänyt, etteivätkö molemmat paketit olisi näin koneistettuina toimivia myös täydellä kuormalla. Tehoreserviä oli molemmissa aivan riittävästi.

Kiihdytyskokeessa Foxit kelsivat vauhtia rinta rinnan. Vasta aivan huippunopeuden lähetyvillä 60-heppaisella varustettu

Ärrä pääsi hieman niskan päälle. Kaasuun reagointi liukunopeuksilla oli molemmissa varsin yhdenmukaista.

Vakiovarustelultaan molemmat Foxit ovat asialinjalla. Kaksi pulpettia tuulilaseineen, itsetyhjentävä avotila, kulkuvalot, sammutin, virtapistoke, NFB-ohjaus ja sähköinen pilssipumppu kuuluvat molempien mallien vakiovarusteluun. Ärrässä on lisäksi jo esille tulleet avolokerot ohjaamon laidalla, kuppipenkit ja kiinteä polttoainesäiliö.

Istuinpehmusteet joutuu molempiin veneisiin ruksaamaan lisävarustelistalta. Silverin tapaan listalta löytyy myös monipuolinen valikoima kalastukseen tarkoitettuja lisävarusteita aina irrotettavaa targakaarta myöten.



Molemmat Foxit pysyvät kaarroksissa hyvin kipparin hallussa, vaikka jyrkissä äkkikurvissa kallistelu onkin voimakasta. Kummassakin veneessä pulpettien tuulilasi antaa vain näennäisen suojan viimalta.



R-Foxilla on taipumus sisarversiota herkemmin töksäyttää kaarroksissa ja sivuttaiseen aalokkoon ajettaessa aaltoon, jolloin roiskeita tuppaa löytämään tiensä veneeseenkin.

Yleinen työnjälki oli molemmissa koeajokysilyissä moitteetonta. Alumiinikaiteiden ja muoviknaapien käyttö rosteristen sijaan saattavat joidenkin mielestä vaikuttaa köyhäilyltä, mutta alumiiniveneessä ne puolustavat paikkaansa.

Sisustuksen muovityö on siistiä, alumiinia on esillä vain keulatasanteella. Ainoa seikka, joka jäi rikkomaan huoliteltua vaikutelmaa, oli molemmissa veneissä terävän keulan jyrkässä mutkassa irvistävä törmäyslista.

DC:n lähtöhinnaksi ilmoitetaan 8 750 euroa, Ärrä puolestaan maksaa satasen yli tasarahana, eli 10 100 euroa. Eroa hinnoissa on siis 1 350 euroa. Varustepoikkeaa

vuudet huomioon ottaen ero ei tunnu kovinkaan pahalta.

Pitää tosin muistaa, että mikäli Ärrän haluaa yhtä ripeäliikkeisenä kuin DC:n, tulee varautua vielä suuremmasta koneesta tulevaan lisälaskuun. Koeajo-Yamamujen tapauksessa ero on 1 200 euron luokkaa.

DC sulle, Ärrä mulle

Mutta mihin sitten päädytään tässä Foxien jäsentenvälisessä? Suorituskyvyssä eroja ei saatu, pisteet tasan. Hinnaltaan DC on edullisempi, mutta Ärrästä on helppo osoittaa, mihin eurot kuluvat. Toisaalta Ärrä vaatii vertailumielessä myös isomman koneen,



Ärrän peräosan styyrpuurin laidasta löytyy pari tervetullutta avolokeroa pikkutavaroille.

mikä Yamahan tapauksessa nostaa hintaeron jo melko suureksi.

Kylmästi ajateltuna DC vie tässä voiton, 10-hevosvoiman säästöillä. Käytännössä kuitenkin tilanne on se, että kunkin käyttäjän lopulliset tarpeet ja mieltymykset ratkaisevat valinnan.

Näin kävisi myös testimiehistömme kesken. Itse päätyisin R-versioon, mukana ollut Jusulan Jukka taas viehti DC-versioon, erityisesti sen sutjakampien ajominaisuuksien vuoksi. Molemmilla Foxeilla on omat avunsa, kuten edeltä on käynyt varmasti selväksi.

Ja kun tilannetta voidaan vielä hämmäntää, niin tehdään se, ja luodaan pikavilkaisu muiden merkkien tarjontaan. Kun Foxeille etsii kilpailijoita, huomaa että alle viiden metrin kokoluokassa tuplapulpettveneet ovat vielä

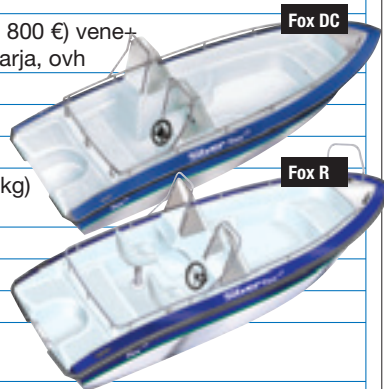
vähissä. Lujitemuoviveneiden puolelta Yamarinilta löytyy peräpenkiltä ajettavat 47 TC (4,70 x 2,01 m) ja 50 TC (4,95 x 2,04 m) hintaan 8 990 ja 9 990 euroa. Samoin AMT:n 170 BR (5,02 x 2,05 m) osuu samaan ryhmään 10 200 euron hinnallaan.

Ei liene mikään yllätys, että kuitenkin kenties selkein kilpailija löytyy samalta kylältä, Ähtäristä: Buster L (4,90 x 1,97 m) varustettuna kahdella pulpetilla maksaa 9 860 euroa. Tilajaltaan edellisten kanssa vastaava Silver Fox DC on siis hinnoittelultaan lähtökohtaisesti hyvissä asemissa.

Fox R on puolestaan edellä mainituista ainoa, jossa on ohjaamossa erilliset kuppipenkit ja kiinteä polttoainesäiliökin löytyy Ärrän lisäksi vain AMT:stä. Ei siis lainkaan paha asetelma näiden hopeakettujen kannalta. □

TEKNISET TIEDOT

Merkki	Silver
Malli	Fox DC 485 (Fox R 485)
Valmistaja	Silver-Veneet Oy, Suomi
Valmistusmateriaali	Alumiini ja lujitemuovi
Hinta vakiovarusteilla	8 750 € (10 100 €) ilman moottoria
Hinta koeajovarus-teilla	16 138 € (18 800 €) vene+kone+patjasarja, ovh
Pituus	4,85 m
Leveys	1,95 m
Syväys	0,25 m
Paino (ilman moottoria)	370 kg (430 kg)
Pohjan V-kulma	18°
Kantavuus	5 henkeä
CE-luokitus	C
Polttoainesäiliön tilavuus	– (55 l)
Tehosuositus	40–50 hv (50–60 hv)
Moottorityyppi	perämoottori, pitkä riki
Koeajomoottori	50 hv Yamaha F50 FETL EFI (60 hv Yamaha F60 CETL EFI)
Vakiovarusteet mm.	Kulkuvalot, NFB-ohjaus, päävirtakytkin, sammutin, sähköinen pilssipumppu, uimataso ja -portaat, 12 V virtapistoke, itsetyhjentyvä avotila, kaksi pulpettia tuulilaseineen, kytkinpaneeli ja automaattisulakkeet, (kaksi pyörivää ja pituussäädöllä varustettua kuppi-istuinta ja kiinteä pa-säiliö)
Lisävarusteet mm.	Kokokuomu 1 005 € (ei R), peräkuomu 865 € (1 005 €), keulakaide 69 €, tuulisuoja pulpettien väliin 134,50 €, istuinpehmustesarja 538 € (680 €), irrotettava targakaari 390 €, takilanalusta 94 €, vapaputki 41 €, anturiteline 54,50 €
Yhteystiedot	Silver-Veneet Oy Sorvie 4, 63700 Ähtäri Puh. 0207 510 200, fax 06 533 1338 silverveneet@silverboats.fi www.silverboats.fi



DC:n keulaosastossa on väljyyttä. Pitkä säilytystila styyrpuurin penkin alla on monesti hyödyllinen. Ärrän keulaosastossa on vastaavat kalusteet kuin DC-versiossa. Styyrpuurin penkki on vain lyhyempi ja tilaa muutoin vähemmän. Mitenkään erityisen ahtaaksi tai epäkäytännölliseksi tilaa ei kuitenkaan koettu.