

**Kippari**  
esittelee



Hydroliftin yksityiskohtiin paneutuminen ja viimeistelyn taso hakevat kokoluokassaan vertaistaan

## Hydrolift C-31



# Harvoille

Norja on kotimaisen veneteollisuutemme tärkeä vientikohde, mutta norjalaisia veneitä tuodaan Suomeen niukasti. Maassa on useita korkealuokkaisia valmistajia, joiden tuotteita ajoittain ilmantuu nähtäville. **Hydrolift C-31** edustaa muotoilua ja suorituskykyä veneilijälle, joka tietää mitä haluaa harrastukseltaan.

■ TEKSTI JA KUVAT JAAKKO PITKÄJÄRVI

Kuljettajan työskentelytila on tyyliään puhdasverisen jenkkimuskelin ja skandinaavisen suuntauksen keskiväliltä. Ergonomia toimii ja mittariston lukeminen onnistui hyvin rivakassakin ajossa.

**H**ydrolift on tuotemerkkinä tuttu monille veneilijöille, vaikka harvalla on valmistajasta syvällisempää kokemusta. Telakan veneitä on tuotu maahan jo toistakymmentä vuotta ja vakituksena venemiesujen osallistujana linjakas ja nopea Hydrolift on jäänyt monien mieliin. Pienistä myyntimääristä johtuen laajempi tietämys siitä on jäänyt kuitenkin vähäiseksi.

Hydroliftin toiminta alkoi vuon-



# ja valikoiville

na. 1985. Tehtaat sijaitsevat Os-  
lon lähistöllä Etelä-Norjassa. His-  
toria ei ole juuri hellinyt telakkaa  
ja menevistä tuotteista huolimatta  
toiminta oli pitkään taloudellisesti  
vaakalaudalla huipentuen  
vuonna 2001 tapahtuneeseen  
konkurssiin. Sen jälkeen veistä-  
mö siirtyi teollisesta muotoilusta  
tunnetun Eker Groupin haltuun.  
Konsernijohtaja, muotoilija Bård  
Eker on ollut aikaansaapa mies  
ja ehtinyt sivussa hankkimaan tel-  
akan ohessa mm. 53 prosenttia

ruotsalaisesta Koenigsegg-urhei-  
luautotehtaasta.

Omaa venetehdasta pitää main-  
ostaa ja parhaiten se onnistuu  
kilpailemalla Offshore-1 -luokassa,  
josta vuonna 2005 irtosi maailman-  
mestaruus. Vauhtia ei siis  
Hydroliftin taustalta puutu, eikä  
tahtia paljoa hidastanut syksyllä  
2005 maan tasalle palanut tehdas.  
Se rakennettiin uusiksi vielä  
samana vuonna. Kokemusta veneis-  
tä tai veneilystä ei Bård Ekerin  
llä ennen Hydroliftiä juuri ollut,

sillä vauhdinnalkää oli tyydytetty  
aikaisemmin lähinnä road racin-  
gin parissa kuivalla maalla.

## Mallistossa kolme

Venemalleja Hydroliftillä on nykyisin kolme: 24, 27 ja 31 jalkaa.  
Näistä rakennetaan eri versioita,  
moottorivaihtoehtot ovat kaikki  
sisäperämootoreita bensalla tai  
dieselillä. Muotoilu ja suunnittele  
ovat luonnollisesti Bård Ekerin  
omaa jälkeä.

24-jalkaista mallia valmistetaan  
myös avoversiona, mutta muu-  
toin konsepti on perinteinen keu-  
lakajuutta. Kaikkiin malleihin saa  
myös hiilikuiturungon, jonka kier-  
tojäykkyys on tavanomaista lujite-  
muovia parempi. Suuriin nopeuksiin  
on telakalla runkoteknologian  
ohella perehdytty tosissaan, sillä  
Hydrolift on ainoa venevalmistaja  
Yhdysvaltain ulkopuolella, jolla on  
kelpuutus asentaa Mercury Marine  
kilpamoottoreita sarjatuotantoveneisiin.





## Urheiluveneen olemus

Hydrolift C-31 ei ole tilaihme. Pituutta veneellä on 9,7 metriä eli suomalaisittain jo melko paljon, mutta tilajärjestely on kuin parimetriä lyhyemmässä daycruiserissa. Avotilassa on sohva ja kolme teräsrunkoista istuinta, joista kuskin ja navigaattorin yhteenpultattu paripenkki kääntyy saranamekanismin avulla ympäri. Näin avotilan pöydän ympärille saadaan istuinryhmä, johon mahtuu väljästi kuusi ihmistä istuskelemaan. Jääkaappi on pöydän reunassa telakan omana toteutuksena, jolloin kylmät juomat saa helposti nostettua suoraan esille.

Hydroliftissa on harrastettu saranoilla taituvia mekaniismeja, kuten avotilan pöydän varastoisissa. Se taittuu sohvan istuinosan alle. Mekanismit ovat helppokäyttöisiä.

Moottoritila on takakanen auringonottotason alla. Takaosan patjasto sopii lähinnä satamassa istuskeiluun, ajon aikana siinä ei pysty oleskelemaan ainakaan lukunopeudessa. Perässä on vielä näyttävä rosterinen uimataso, joka helpottaa köysitöitä rantautuessa.

## Sisätilat asialliset

Sisätiloiltaan Hydrolift C-31 ei tarjoa suuria yllätyksiä. Keulakajuutassa on nukkumatilaa parille aikuiselle ja ehkä yhdelle lapselle. Veneen luonne huomioiden sitä tuskin käytetään perheveneenä, joten kajuutassa voi tilanteen tullen nukkua käytännössä 2-3 aikuista. Avotilan sohvilla voi lisäksi nukkua yön yli tiukan paikan tullen. Keulakabiinin uudet runkoikkunat ovat tervetullut lisä. Niiden avulla tilaan saadaan lisää luonnonvaloa ja avaruutta. Ikkunoista ei näe sisälle, joten verhoja ei tarvita.

Saniteettipuoli on kohtalaisen hyvin hoidettu erillisen WC-syvennyksen avulla. Se aukeaa keulakajuuttaan suljetun oven takaa. Suihku on käytössä vain takakanella. Säilytystiloja veneessä on jonkin verran. Keulakajuuttaan mahtuu varastoimaan paljon tavaraa, mutta sohvien ja patjojen alla on myös tilaa kohtalaisesti. Keittomahdollisuutta ei ole.



**Avotila on perinteinen, eikä suurten valmistajien pitkälle vietyjä ja moderneja tilaratkaisuja ole jäljitelty. Kuljettajan pari-istuin kallistuu saranoilla 90 astetta taaksepäin, jolloin penkeillä voi istua pöytäryhmän ympärillä.**

► **Toiletissa on asianmukainen varustus, varsinkin veneen käyttötarve huomioiden.**



**Konetilan päällä on auringonottotaso, jossa voi oleilla veneen ollessa paikallaan. Ajon aikana matkustajien on istuttava sohvilla tai istuimilla. Tilaa on 3-5 henkilön seurueelle väljästi, lyhyellä keikalla mukaan mahtuu suurempi seurue.**

Tehokkaiden moottorien avulla vakiomalleilla on saavutettu helposti 70-80 solmun vauhteja. Hitaimmatkin versiot saavuttavat yli 45 solmun nopeuden, joten Hydroliftiä voi hyvällä syyllä pitää urheiluvenevalmistajana.

Keulasta lähtevän yksityiskohdat, kuten upotetut rantautumisvalot, muodostavat perää päin edetessä runkoikkunoiden ja porraspohjan kynnyksen kautta jatkumon päättyen uimatason rosterirakenteisiin. Nopeasti katsottuna Hydrolift C-31 on vain vene muiden joukossa, mutta tarkemmin siihen paneuduttua huomaa veneessä olevan kokonaisidea, jota näppärästi muotoillut yksityiskohdat vetävät taidokkaasti yhteen ja miellyttävät silmää.

## Viimeisteltyä muotoilua

Hydroliftin maahantuojan vaihtuessa tarjoutui mahdollisuus tarkastella kotimaisessa ympäristössä lujitemuovirunkoista C-31-mallia. Veneen muotoilua on päivitetty äskettäin.

Vaikka Hydroliftin taustasta ei tietäisi mitään, yleistarkastelussa ei voi olla kiinnittämättä huomiota C-31:n harmonisiin linjoihin ja sulavaan muotoiluun. Vene on ikään kuin käsitelty kokonaisuutena keulasta perään asti, jolloin runkolinjat ja avotila muodostaa dynaamisen kokonaisuuden.



**Sisätilat ovat valoisat, sillä runkoikkunoista tulee yllättävän paljon kirkkautta keulakajuuttaan pilviselläkin säällä. Tilajärjestely muistuttaa pienempien daycruiserien tyyliä.**



◀ **Jääkaappi on yksinkertainen. Kylmälaite on kiinnitetty sivukotelon seinään ja eristetty ympäriltä. Tavallinen jääkaappi ei tähän olisi mahtunut, mutta nyt viileitä juomia voi nostaa pöydälle suoraan penkillä istuen.**



**Keulan LED-rantautumisvalot ovat erittäin kirkkaat. Ne ovat tervetullut ja hyötyynsä nähden edullinen varuste, joiden toivoisi yleistyvän myös muissa veneissä.**

**Toisin kuin monissa muissa veneissä, Hydroliftin viimeistely ulottuu myös paikkoihin, mitkä eivät ole koko ajan näkyvissä. Hyvinä esimerkkinä toimii säilytyskotelo design.**

## Porraspohja

Hydrolifteissa on 24 asteen V-pohja ja kaksi porrasta keventämässä kulkua. Yli 50 solmun nopeuksissa tarvitaan yleensä erikoistoimenpiteitä, kuten Hydroliftin tapauksessa portaita. Kokonaisuutena pohjamuoto on silti melko maltillinen, eikä äärimmäis-

siä kilpaveneratkaisuja ole käytetty.

Hydrolift C-31:een on saatavilla eri moottoreita ja vetolaitteita, joko yksittäis- tai pariasennuksena. Koeajetussa veneessä oli kaksi Yanmar 6LP-STZP -dieselmoottoria MerCruiser Bravo 1X -vetolaitteilla. Tehoa näistä irtaa yhteensä 574 hevosvoimaa.

Jos todellista huippusuorituskykyä halutaan, silloin valintana lieenee Mercury Racingin ahdettu bensamoottori. Silloin tehoalue ulottuu 1 200 hevosvoimaan asti pelkästään yksikoneasennuksena.

Suomessa on tällä hetkellä jo 31-jalkainen, hiilikuiturunkoinen Hydrolift, jonka yhdellä 750 hevosvoiman bensamoottorilla päästään yli 70 solmun huippunopeuteen. Jos se ei riitä, tehdas

avustaa suuremman moottorin tarkemmassa valinnassa.

## Nopeus riittää

Koeajossa kaksi 287 hevosvoiman Yanmaria olivat vaivattomat ja pienestä värinästä pystyi haitsemaan, ettei tällä kertaa kahvan alla ollut bensakoneita käymässä. Olo oli hitusen absurdi, kun dieselien tuttu hurina kuului konekopan alta.



## Tyylikäs Uttern-mallisto

# Erinomainen varustelutaso vakiona

Veneilyn on ennen kaikkea oltava nautinnollista. Rauhallinen luonto, kevyt tuulenhenkäys ja ehkäpä kastautuminen virkistävään veteen. Veneily on nautinnollista kun tunnet itsesi turvalliseksi.

Uttern tarjoaa etsimääsi nautintoa ja turvallisuutta. Jykevä runko, vakaat ajo-ominaisuudet ja erinomainen vakiovarustelutaso takaavat sinun ja perheesi turvallisuudentunteen joka kelissä.

Tutustu Uttern-mallistoon ja löydä lähin jälleenmyyjäsi osoitteessa [www.brunswickmarine.fi](http://www.brunswickmarine.fi).

D68 & MerCruiser 4.3 MPI  
svh. 56 290 € + toimituskulut

D55 & Mercury 90 Optimax  
svh. 30 680 € + toimituskulut

C56 & Mercury 250  
svh. 18 870 € + toimituskulut

S64 & MerCruiser 4.3 MPI  
svh. 44 290 € + toimituskulut

[www.brunswickmarine.fi](http://www.brunswickmarine.fi)

**BRUNSWICK**

Marine in Finland and The Baltic States





**Maisema vaihtuu 55 solmun nopeudella nopeasti. Kovin paljon nopeammin ei huvivenettä saa liikkumaan dieselillä koosta riippumatta, mikäli ei mennä äärimmäisiin kilpavenerakenteisiin ja erikoisvetolaitteisiin.**

Käsiteitävyys on kahdella koneella hyvä ja ohjaamon ergonomia toimiva. Kiihdytys sujuu dieselhevosista huolimatta kohtalaisen räväkästi, eikä turbovii-vettä esiinny ainakaan häiritsevän selvänä. Nopeus kiihtyy pian 40–50 solmun tasolle ja runko nielee aaltoja hyvin. Kyseessä on jo kohtalaisen kokoinen vene, joten nopeuden nosto yli 50 solmun ei ole niin selvästi havaittavissa kuin vielä pari metriä lyhyemmissä daycruisereissa.

Merenkulkuominaisuuksia ei päästy testaamaan rajussa kelissä, mutta noin metrinen aallok-



**Kaksi Yanmarin 286 hevosvoiman dieselmoottoria täyttävät konehuoneen. Huoltotilaa jää, vaikka kehumista ei ole.**

ko hävisi veneen alle ilman ongelmaa nopeudesta riippumatta.

Runko tuntui koeajon perusteella toimivan odotetusti ja matka tait-

tuu hyvää tahtia.

Kuljettajan ajoasento on hyvä seisotissa ja myös istuen onnistui näkyvyyden säilyessä eteen riittävänä. Kädensijat ovat ohjaamossa erinomaiset. Istuimet olisivat voineet ehkä tukea paremmin seisovassa ajoasennossa, mutta veneen koko huomioiden pelivaraa ei valtavasti tässä suhteessa ole.

Suurin nopeus koeajossa oli GPS:n mukaan 57–58 solmua kahden henkilön ja puolikkaan polttoainetankin kuormalla, joka on kiitettävä suoritus dieselmoottoriselle veneelle. Rungon pito kaikissa nopeuksissa oli hyvä ja täysin selväksi tuli, ettei vielä lähes 60 solmun nopeus ollut lähelläkään C-31:n huippunopeuskapasiteettia. Täyskäännökset 45 solmun nopeudessa onnistuivat hyvin, joskin rajut g-voimat puristivat sivulle siinä vaiheessa jo rajusti. Dieselmoottorit aiheuttivat peräpainoisuutta hitusen, mutta ilmiö oli odotettua pienempi, eikä trimmiä ollut tarvetta käyttää tavanomaista veneellä ajonempää.

# Teleflex®

# BENNETT

Trim Tabs

# SOLAS®

Where Speed Begins

**Uudistettu BayStar hydrauliohjaussarja NYT 669.00**

*BayStar*



Teleflex hydrauliohjaukset tunnetaan yllyrtäisestä ajomukavuudestaan ja luotettavuudestaan. Valikoima on erittäin laaja ja tarjoaa ratkaisuja myös vaativiin kohteisiin. Nautit ajamisesta sillä BayStar on kevyt, täsmällinen, kestävä ja luotettava

**Huippusuositettu M-80 trimmilevysarja tarjoushintaan 495.00**



Tehokasta ja turvallista venelyä Bennett trimmilevyillä. Valikoimassa myös kulkvautomaatiikka, kulmamittarit ja luukunnostimet. Bennett trimmilevyt parantavat suorituskykyä ja tehokkuutta sekä lisäävät turvallisuutta.

- Amita 3 & 4
- New Saturn
- Titan
- HR Titan 3 & 4
- Scorpion
- Lexor
- Rubex



Jättivalikoima laadukkaita potkureita perä- ja sisäperämoottoreihin. Uutuus! RUBEX alumiini- ja teräspotkurit nyt varastossa. Tarkista hinnat ja saatavuus kotisivuiltamme.

# nfb



Perinteisiä ja NFB (No-FeedBack) kaapeli-ohjauslaitteita ja tarvikkeita alan johtavalta valmistajalta. Löydä käyttöösi sopiva malli kotisivuiltamme.

Kysytyimmät huolto- ja varaosat yleisimpiin perä- ja sisäperämoottoreihin. Sähköjärjestelmä, polttoainejärjestelmä, jäähdytysjärjestelmä, moottorinosat, voimansiirto, ym.



# Sierra

Pakosarjat alk. 245.00



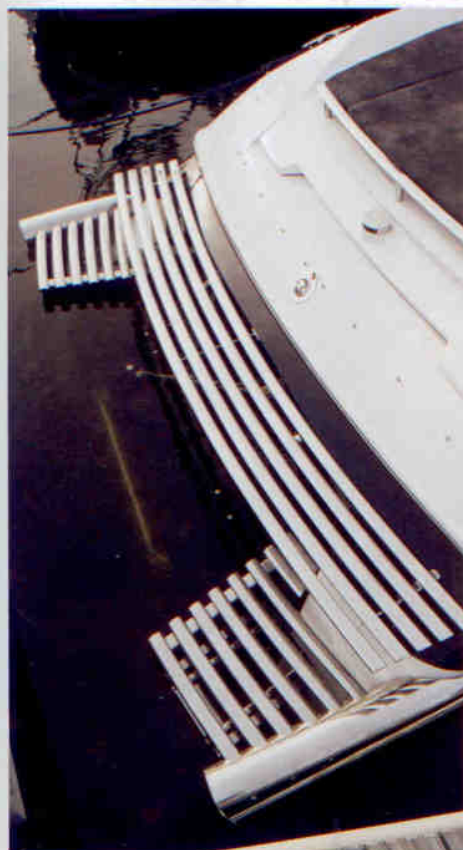
Teleflexillä on nykyaikainen ja erittäin monipuolinen valikoima hallintalaitteita ja laadukkaita kaapeleita moottori- ja purjeverneisiin.



# US-PARTS

WWW.USPARTS.FI

Hollinkitie 10 00880 HELSINKI (09) 25 131 880  
marine@usparts.fi  
Akselintie 7 20200 TURKU (02) 279 1400  
turku@usparts.fi



**Rosteriuimataso on hieno, mutta hieman liukkaan tuntuinen kengät jalassa. Karhenuksille olisi tilausta, mutta samalla häviäisi hieno ulkonäkö.**

kealaatuisten komponenttien ja monimutkaisten yksityiskohtien varjopuolena on hinta, joka runsaasti varustetulla esittelyveneellä kohoaa 389 890 euroon. Samalla rahalla saa noin 40-jalkaisen urheiluveneen tai flybridge-jahdin usealta valmistajalta. Yhdellä 425 hevosvoiman bensakoneella lähtöhinta on aika tarkkaan 100 000 euroa halvempi dieseleihin verrattuna, vaikka toisaalta 1 000 he-

## Ei jokaveneilijälle

Norjalaisia veneitä on pidetty laadukkaina. Hydrolift ei tee tässä suhteessa poikkeusta: kyseessä on korkeatasoinen vene. Huomautettavaa ei suuresti ole, lähinnä ajossa kuuluu natinää ja kitinää kääntyvistä penkeistä ja karttalaatikon salpa oli turhan kevyttä tekoa valuen ajossa auki itsekseen. Ongelmat saa ratkaistua vartiitunnin työllä muutamat kumitiivistet kritisiin kohtiin lisäämällä.

Kotimaiset veistämöt eivät tarjoa vastaaventyypisiä veneitä tässä kokoluokassa, joten vertailupohjaksi on otettava rapakon takaiset valmistajat. Niihin verrattuna Hydrolift on selvästi skandinaavisempi tyyliiltään, joka on merkin vahvuus ja heikkous. Oranssia keinoahkaa ja karvalankaa ei veneestä löydy, jonka moni kuitenkin tulkitsee positiiviseksi ilmiöksi. Ajo-ominaisuuksien suhteen Hydroliftin ei tarvitse hävetä kilpailijoitaan, eikä mahdollinen pieni ero rungon toimivuudessa puoleen tai toiseen ole seikka, joka tämän veneen kohdalla on lopullisesti ratkaiseva.

Viimeistelyn muotoilun, kor-

vosvoiman bensaversion kohdalla puhutaan jo puolen miljoonan euron hintaluokasta.

On selvää, että 31-jalkainen Hydrolift tulee olemaan Suomessa harvinainen, yksittäiskappalein myytävä vene. Sen ostajan pitää selvästi haluta juuri tällainen päivävene, ja arvostaa Hydroliftin kokonaisvaltaista tinkimättömyyttä. Tavalliselle urheiluveneilijälle se ei ensimmäinen vaihtoehto – paitsi jos omistaa yli 400 km/h kulkevan Koenigsegg CCXR -urheiluauton ja haluaa nauttia saman suunnittelijan muotoilusta myös vesillä liikkeessään... □

## Tekniset tiedot

### Hydrolift C-31

**Pituus** 9,7 m  
**Leveys** 2,35 m  
**Syväys** 0,8 m  
**Kuivapaino** alk. 2 650 kg (moottorivaihtoehdosta riippuen)  
**Kantavuus** 7 henkilöä  
**Koneteho** 425–1 200 hv  
**Polttoainetilavuus:** 490 litraa  
**Maahantuoja:** Norcap Marine, www.norcap.fi

# Paras tosipaikan tullen

Edullisen vakuutusmaksun lisäksi saat

- parhaat vakuutusehdot
- hyvän palvelun
- merivakuuttajan asiantuntemuksen
- tutustumistarjous<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Lisäetuna saat veloituksetta vuodeksi uutuustuotteemme seisonta-ajan vakuutuksen. Vakuutus korvaa mikäli vene on vakuutuskorvaukseen oikeuttavan vahingon seurauksena kesä – elokuun aikana käytöstä pidempään kuin 15 työpäivää. Kysy lisää!

**Pyydä tarjous!**

**ALANDIA**  
**VENEVAKUUTUS**

Veneentekijäntie 7,  
 FIN-00 210 Helsinki  
 Puh. 09-677 170,  
 helsinki@alandia.com