

# Hippisuvun järkiintynyt jälkeläinen

Kuski on selvästi erossa matksutajista, yksi sentään mahtuu seurata pitämään. Askemat keulakannelle ovat riittävän kookkaat.



**Glastron on värikkään taustan omaava venemerkki, ja tuttu myös vanhojen James Bond -elokuvien ystäville. Bondmaisia ominaisuuksia tai tunnelmia ei GS 269 tarjoa, mutta vastapainoksi on luvassa paljon venettä ja varustusta kohtuuhintaan.**

TEKSTI KAREL KAKKO ■ KUVAT VESA LEPPÄ

**G**lastronin värikkyyttä ja ennakkoluulottomuus kukoisti 1960- ja 70-luvuilla. Mallistossa oli silloin erilaisia, rohkeasti muotoiltuja urheiluveneitä. Värejä käytettiin kainostelematta ja hienompia malleja koristivat metallihoitoiset helmiäismaalit. Sisustuksissa oli samaa ylitiöpattua laiskanlinna-tyyliä kuin saman

aikakauden lotjamaisissa jenkki-autoissa.

Enää Glastronilla ei esiinny samaa halua erottua massasta. Ikävä kyllä, eipä tuota halua ei ole enää monella muullakaan valmistajalla. Tänään Glastron noudattaa samoja kaavoja kuin useimmat muutkin amerikkalaisvalmistajat.

Nykymalliston veneiden koot

**Glastron GS 269 on profiililtaan korkea ja massiivinen ilmestys. Ajettavuus on kunnossa, mutta polttoainetta jo kohtuullinenkin eteneminen vaatii melko runsaasti.**

vaihtelevat 17–27 jalan välillä. GS 269 on Glastronin Mid Cabin -sarjan keskimmäinen malli, ja samalla myös koko Glastron-perheen toiseksi suurin vene. Pituuksella sillä on uimataso mukaan lukien reilut kahdeksan metriä, eli juuri sen verran mitä on totuttu pitämään alarajana pienelle, mutta jo asuttavan kokoiselle perhecruiserille.

Rungon pituus on noin seitsemän ja puoli metriä, eli jaloissa noin 25 jalkaa. Leveys puolestaan on puristettu maagiseen 2,59 metriin. Luku juontaa amerikkalaisista standardeista: se on maksimileveys, jolla vene voidaan luokitella tavallisella traileerilla liikutettavaksi.

GS-mallien kohdalla valmistaja mainitsee eurooppalaisen maun

ja tyyliuuntauksen olevan yksi lähtökohdainen linjaus suunnitellulle. Mitä noilla sitten lienee tarkoitetaankin. Testaajan silmin tuota eurooppalaisuutta ei ainakaan pystynyt täsmällisesti havaitsemaan.

Rapakon takana on kuulemma ollut jo hetken aikaa menossa jonkinasteinen Eurooppa-villitys. Mieleen nousee väistämättä ko-



Ohjaamo ei ole tyylikkyyden mestariteos, mutta kokonaisuus toimii ja on asiallisen mukava. Kompassi, kaikuluotain ja säädettävä ohjauspyörä ovat vakiovarusteita ja pienelle navigointilaitteellekin löytyy paikka. Penkin etureuna on nostettavissa ylös.

## + Kiitämme:

- + Tilankäyttöä
- + Varustelua
- + Hintaa

## - Moitimme:

- Polttoaineen kulutust
- Kansitiloja



timainen Grandezza ja sen mainostettu välimerellisyyttä. Näin erilaisilla mielikuvilla yritetään vedota ostajiin eri puolilla maailmaa. Ruoho on sananlaskun mukaan vihreämpää aidan takana, ja taitaa merikin olla sinisempi vastarannalla.

## Tutun oloinen tilaihme

Kansien uumenista löytyy tuttuakin tutumpi tilanjako. Se perustuu Eivind Amblen jo 1960-luvulla Fjordille lanseeraamaan Weekenderiin, ja lienee kopioituimpia maailmassa.

Keulassa on V-punkka, joka tarpeen mukaan muuntuu dinetiksi tai parivuoteeksi. Keskiveneen kohdalla on suihkulla varustettu WC-tila ja sitä vastapäätä pentteri. Hiukan taempana ohjaamon alla on minikajuutta parivuoteella.

Tällaiset pienoisteilijät ovat venetyyppinä kautta maailman erittäin suosittuja. Toisin sanoen, venetyyppi on erittäin kilpailtu. Voittajat ja häviäjät jaetaan juuri tilankäytön ja hinnan suhteen: kuka saa niukkoihin mittoihin rakennettua parhaan tilan, hinnan ja laadun suhteen.

Kansirakenteen korkeus pistää silmään jo kauempaa katsoessa. Se selittyy sillä, että hyttilöihin on järjestetty reilu seisomakorkeus. Glastronissa on myös useimpiin kilpailijoihin nähden poikkeuksellisen reiluksi mitoitettu kulkutie avotilan alla olevaan makuutilaan. Tavanomaisestihan sinne pääsy on ollut melkoista ryömimistä.

Glastronin ratkaisu on ollut tehdä ohjaamon lähelle koroke, josta samalla lähtee portaikko



**Kun rungosta on tehty korkea ja täyteläinen, on keulahyttiin saatu hyvin tilaa joka suunnassa. Tunnelma on kalseista sävyistä huolimatta perin kodikas. Litteännäyttö-TV on lisävaruste.**

Minikajuutta on poikkeuksellisen korkea ja avara. Kulkeminen sinne on vaivatonta.

keulakannelle. Näin ohjaamoon meneminen edellyttää hieman enemmän jalkojen nostelua, mutta hyöty on vastaavasti saatu sisälle avaruutena.



**Pentteri ansaitsee veneen koko- ja hintaluokka huomioon ottaen melko hyvän arvosanan. Etenkin varusteita täyttää toiveet, mikrouunikin löytyy.**



Makuutila itsessään on avara ja valoisa. Yksityisyyttä saadaan tarvittaessa paksulla verholla. Lisää nukkumatilaa saadaan paritai V-vuoteeksi sijaamalla keulan ruokailuryhmästä. Kansien alle majoittuu siis mukavasti kaikkiin neljään aikuista.

Toiletti on varustettu ikkunalla ja lämpimän suihkunkin voi siellä päivän päätteeksi ottaa.

Kokkaamispuuhia ajatellen on työtasojen niukkuus edelleen pieni puute, mutta muuten pentterikokonaisuus on toimiva. Ruokapöytää voi toki käyttää apu-tasona.

**Toiletti on helppo hoitoinen ja valoisa kokonaisuus. Suihku on vakiovaruste ja lisävarusteena WC:n saa sähköisellä huuhtelulla.**



**Oleskelutila ohjaamon takana on hivenerkkö mutta ajaa täysin virkansa. Lattian matto on irrotettava.**



**Avotilan virkistyspiste on pelkistetyn näköinen mutta toimiva. Jääkaapilla näyttävän oven takana on kylmäloksi, jäähdytyskoneistollinen kaappi on lisävaruste. Kajuutasta löytyy oikea jääkaappi vakiovarusteena.**

## Tilaa myös ulkona

Koska matkustamo ja avotilat on nostettu niin ylös, että toinen makuutila ja moottoritila on saatu joutuu katselemaan miltei samojen pituus- ja leveysmittojen veneitä. Suuret hyttitilat eivät siis ole Glastronissa syöneet ulkoisia oleskelutiloja.

Ohjaamo on etummaisena omana loosisaan. Sinne mahtuu auttavasti kaksi, mutta mukavimmillaan penkki on yhdelle, ja hänelle tilat sitten ovatkin ruhtinaaliset.

Taampana on U:n muotoinen oleskeluryhmä viidelle pöydän

ääressä. Paapuurin puoleisella laidalla on "virkistyspiste", eli liipasto-kokonaisuus, johon kuuluu vesipiste, allas ja kylmäkaappi.

Urmataso on poikkeuksellisen korkealla. Ennenmin kuin uimatasoksi sitä voisi melkein kutsua kateettomaksi parvekkeeksi. Siellä köysiboksit ja suihku ovat vakiovarusteita, kuten uimatikkaatkin luonnollisesti.

Tason korkeudesta on toki hyötyäkin. Nämä veneet kuuluu pysäköidä perä edellä laituriin. Silloin korkeampi taso on monesti mukavampi kuin avian veden pinnassa oleva. Riippuu asia toki laituristakin.

Säilytystiloja löytyy sieltä, täältä erilaisina kätevinä lokeroina ja laatikoina niin köysille kuin muillekin varusteille.





Uimatasolta aukeavassa takakontissa on reilusti tilaa ankkurille, köysille ja lepuuttimille.

## Kattava varustelu vakiona

Glastronin vakiovarustelussa ei ole tingitty. Lista pitää sisällään esimerkiksi sellaiset mukavuudet kuin kylmän ja lämpimän paineveden, WC-tilan, suihkun, maasähköjärjestelmän, jääkaapin, liedin, mikroaaltouunin, CD-stereojärjestelmän sekä paljon muuta. Myös kompassi ja kaikuluotain on sisällytetty vakiovarusteiden joukkoon.

Lisävarustelusta löytyy sitten vaikka mitä, ilmastoinnista ja TV-DVD yhdistelmästä alkaen aina ankkurivinsin asti.

Puutteeksi jää silti se, että suomalaisia olosuhteita silmällä pitäen saisi kunnollinen, täydellinen kuomuvarustus olla vakiona mukana, vaikka se sitten hieman lähtöhintaa nostaisikin. Tai sitten edes satamapeite. Nyt hintaan sisältyvä bimini-tyyppinen aurinkokate on hieman puoltittainen ratkaisu.

Tämä on toive, jonka samalla voi kohdistaa lähestulkoon kaikille jenkkieneiden maahantuojille.

Pieni moitteiden sana tulee myös siitä, että kun oleskelutiloja venytetään äärimmillään, se tapahtuu kansitilojen toimivuuden kustannuksella. Keulakantta Glastronissa on, mutta korkealta kannelta ei paljon voi rantautumisen helpottamiseksi tehdä, ellei sitten saavuta johonkin laivasatamaan. Pöijihin esimerkiksi saa kurotelia tosissaan.

Sivukansia ei myöskään ole, vaan kulku keulaan tapahtuu keskilinjaa pitkin. Onneksi keskiveneen kohdalta löytyy springinaapit, ne ovat suureksi avuksi kiinnityksessä.

Jenkkieneiden knaapien mitoitus on myös kestoaihe pienelle nipottamiselle. Ei Glastronissaakaan kookkaammista pollareista haittaa olisi, mutta todellisuudessa ongelmia ei tule kuin puutteelliset solmimistaidot omaavilla merimiehillä.

## Ajettavaus kompromissit

Ajettavuudeltaan GS 269 on keuhkollista keskitasoa. Kysehän ei

ole urheiluveneestä, mutta riittävän ketterä se silti on ja tehostettu ohjaus mahdollistaa ohjauksen vaikka pikkusormella. Tuntuma puikoissa on kuin numeroa isommassa veneessä, koska ohjauspiste on melko korkealla.

Pohjan V-kulma on 20 astetta. Vastaavan tyyppisissä jenkkeissä on tavattu myös loivempia, 17–18 asteen pohjia. Käytännössä eroja ei ajamalla juuri pysty havaitsemaan.

Parinkymmenen solmun nopeuksilla ei vajaa metrinen aallokko vielä ole Glastronille ongelma. Roiskeetkaan eivät helpolla yllä korkealla sijaitsevaan matkustamoon.

Lajilleen tyyppisesti GS 269 on korkea vene, ja sellaiseen tuuli luonnollisesti tarttuu helposti. Tuulesta trimmitasoja saakin käyttää mukavan kulkuasennon säätämiseksi, mutta se sujuu ongelmitta.

Reilussa myötäaallokossa saa veneen keulaa nostaa reippaasti ylös. Muuten se täyteläisen maatoisena tyssä seuraavaan aaltoon ja meno muuttuu jatkuvaksi kiihdytykseksi ja hidastukseksi.

Kaarteissa Glastronin kallistuminen on johdonmukaista, eikä kielteisä taipumuksia tule esiin.

Äänitasokin on miellyttävän vaimea kautta linjan. Tavallisesti bensiinimoottorit horisevat joskus häiritsevän äreästi korkeilla kierroksilla, mutta nyt 270 hevosvoimaisen Volvo Penta GX:n desibelit pysyvät kurissa.

## Bensaa palaa

Liukukynnys ei ole raju, kunhan malttaa pitää silmät irti kulutuslukemista. Numerot paljastavat nimittäin melkoisen alkuvastuksen. Liukukynnksen kalvulla ajellen ei tällaisella veneellä pal-

jon kannata maisemista nautiskella, sillä meripeninkulmalla kuluu bensiiniä siinä tapauksessa jo yli kolme litraa.

Glastron on vene, jossa on tavoiteltu edullista hankintahintaa. Se onnistuu parhaiten bensiinimoottorilla. Maahantuojat tarjoaa kaikkiin Sport Cruiser -sarjan malleihin vakiona Volvo Pentan 5,0 GXi -moottorin yksiputkuisella SX-ventolaiteella varustettuna. Tehoa tuossa veekasissa on 270 hevosvoimaa tuotettuina polttoaineen suihkutuksen avulla.

Polttoaineiden hintaero on nykyisen lainsäädännön puitteissa pienentynyt jo miltei merkityksettömäksi ja tulevaisuudessa ero kaventuu entisestään. Juuri dieseleiden korkean hankintahinnan takia voi hyvällä syyllä olettaa bensiinimoottoreiden suosion kasvavan vain suhteellisen harvakeen veneilevien keskuudessa.

Huippunopeutta mittasimme Glastronille tasan 34 solmua, mikä ehkä hieman jäi alle odotetun. Lukema ei kuitenkaan ole huono.

On muistettava, että yhdistelmän kuivapainoksi ilmoitetaan 2 654 kiloa. Koko- ja painoluokka on siis sama kuin esimerkiksi Aquador 25C:llä, jolle olemme mitanneet 260 hevosvoiman dieselmoottorilla ja tuplapotkurivetoilaitteella 35,1 solmun huippunopeuden. Toiseksi, Glastronin pohja oli syksyyn ajoittuneessa koeajotilanteessa valitettavasti jo hieman likainen.

Taloudellisimmaksi matkanopeudeksi saimme 22,4 solmua, jolloin moottori kiertää 3 500 kierrosta minuutissa. Tuolloin tuntukulutus oli 41,5 litraa, mikä tekee meripeninkulmaa kohden lasketuna 1,85 litraa. Huippunopeudella luvut ovat tuntia kohden 86,7



## Yhteenveto

### Glastron GS 269

- ★ = Huono
- ★★ = Välttävä
- ★★★ = Tyydyttävä
- ★★★★ = Hyvä
- ★★★★★ = Erinomainen

### Rakenne

- Runko ★★★★★
- Sisustus ★★★★★
- Heloitus ★★★★★
- Vakiovarustus ★★★★★

### Tilat

- Kansitilat ★★★★★
- Avotilat ★★★★★
- Moottori- ja tekniset tilat ★★★★★
- Matkustamo ★★★★★
- Makuutilat ★★★★★
- Pentteri ★★★★★
- Ohjaamo ★★★★★
- Säilytystilat ★★★★★
- WC-tilat ★★★★★

### Ajettavaus

- Vasta-aallokko ★★★★★
- Myötäaallokko ★★★★★
- Sivuaallokko ★★★★★
- Kaarreajo ★★★★★
- Käsiteltävyys ★★★★★

### Muut ominaisuudet

- Suorituskyky ★★★★★
- Äänitaso ★★★★★
- Taloudellisuus ★★★★★
- Kiinnittyminen ★★★★★

Vastinetta rahalle ★★★★★  
★ Tähti yhteensä **81**

litraa ja meripeninkulmaa kohden 2,55 litraa.

Glastronin polttoainetankin vetoisuus on 273 litraa. Sen voi näin ollen laskea suotuisissa olosuhteissa riittävän noin 120 meripeninkulman eli 220 kilometrin matkalle. Kohtalainen, muttei mitenkään erinomainen toimintatase matkailua ajatellen.

## Vene tarpeita myöden

Polttoainekulut on laskettava osaksi veneilyn kokonaiskustannuksia. Vain osaksi kuitenkin, sillä kuluja kertyy monesta muustakin pakollisesta tekijästä: hankinnasta, laiturioinnista, telakoinnista ja niin edelleen.

Polttoainetta kuluu vain silloin kun veneellä ajetaan, joten sen osuus kuluista on suhteessa pienempi, jos venettä käytetään vain satunnaisesti, muutamia kertoja kesässä ja lyhyehköillä retkillä.

Sellaiseen käyttöön parasta kokonaistaloudellisuutta on oikeasti se, että minimoi itse veneeseen kiinnitettävän rahasumman. Silloin Glastron nousee hyvin harkinnan arvoiseksi vaihtoehdoksi, varsinkin nyt, kun dollarin kurssi euroon nähden suosii muutenkin jenkkituotteita.

Vertailun vuoksi, Glastronin eväät tarjoaa euroalueen vaihtoehdoista kutakuinkin tuplahinnalla esimerkiksi kotimainen, dieselmoottorilla varustettu Aquador 26DC tai kolminkertaisella hinnalla Norjan kruunuilla rakennettu Askeladden Z8.

Dollariveneistä Glastron GS 269 kilpaillee samoista ostajista kuin esimerkiksi Bayliner 245 Cruiser ja aavistuksen verran kalliimpi Sea Ray 255 Sundancer. Tuossa teho- ja hintaluokassa

## Mittaustulokset Glastron GS269 ja Volvo Penta 5.0 GXi 270 hv

Kierrosiuku r/min	Nopeus solmua	Kulutus litraa/h	Kulutus litraa/mpk	Äänitaso db(A)
600	2,9	3,3	1,15	55
1 000	4,3	5,4	1,25	64
1 500	6,2	9,4	1,52	63
2 000	7,7	17,6	2,29	73
2 500	9,4	29,6	3,15	81
3 000	16,5	36,3	2,20	80
3 500	22,4	41,5	1,85	77
4 000	27,0	54,0	2,00	80
4 500	31,7	74,6	2,35	83
4 800	34,0	86,7	2,55	86

Mittaukset on tehty kahden hengen ja testilaitteiston kuormalla (n. 250 kg).

ei tällä hetkellä yksinkertaisesti ole saatavilla enemmän tai yhtä paljon kuin jenkkieneet tarjoavat sekä mukavuuksilla varustettuina asumistiloina että väljinä, avonaisina ulkotiloina. Tällaisen veneen ostaja halunnee juuri yhdistelmän päivärastelijän avotiloista

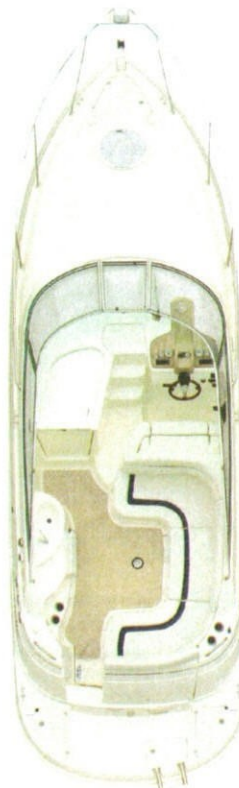
sekä asuttavasta majoituksesta perheelle.

Työn laatu Glasussa on asiallista. Kaikkia yksityiskohtia ei ole tehty aivan tinkimättömästi, mutta vähintään siististi ja tarkoituksenmukaisesti. Keskiertoveneilijälle se riittää. □

## Tekniset tiedot

### Glastron GS 269

- Pituus 8,20 m
- Leveys 2,59 m.
- Paino 2 654 kg
- Pohjakulma 20 astetta
- Valmistusmateriaali lujitemuovi
- Vakio- ja koeajomoottori Volvo Penta GXi / SX 270 hv
- Polttoainesäiliö 273 litraa
- Makeavesisäiliö 70 litraa
- Vakiovarusteet mm. trimmitasot, kompassi, kaikuluotain, häkävaroitin, uimatikkaat, maasähköjärjestelmä ja akkulaturi, autom. pilssipumppu, kylmäboksi, jääkaappi, CD-soitin, tiliträtti, sisä- ja avotilan valaistus, lämminvesivaraaja, mikroaaltouuni
- Lisävarusteet mm. ilmastointi, TV/DVD-laitteet, erilaisia kuormuja
- CE-kategoria B
- Hinta 64 688 euroa
- Valmistaja Glastron, USA, www.glastron.com
- Lisätiedot Etuvene/Leisure Tech Finland Oy, Vantaa, puh: 050 912 6543, www.etuvene.fi



Glastronissa on paljon lokeroita pikkutavaroille.

