

KENELLE:

Ripeästä matkan-
teosta nauttivalle
kalastajalle, joka
etsii työkalumaista
avovenettä
pyöreästi
kuusimetristen
kokoluokasta.



Kotimaista käyttöhopeaa

Jopas jotain. Yksi jos toinenkin saattoi hieraista silmiään Helsingin vene-messuilla 2017, kun ähtäriiläismerkki esitteli ensimmäiset täysalumiiniset tuotantomallinsa, Eagle ja Shark BRX:n sulassa sovussa perus-Silverien kanssa. Siis niiden, jotka tutusti tunnisti lujitemuovisesta si-säosasta.

Kyseessä ei ollut suuri linjanmuutos, vaan harkittu veto vientimarkkinoille. Täyshopeisia malleja oli kaipaillu ennen kaikkea Ruotsissa ja Norjassa. Näissä maissa on tunnetus-

Silverin täysalumiininen X-mallisto on päivittynyt kahdella toisen sukupolven Sharkilla. Työkalumainen keskipulpettimalli vetoaa vahvimmin kalastajiin.

TIMO SARKKINEN

ti paljon ammatikseen veneileviä ja muita, jotka ajattelevat alumiinivenettä ennen kaikkea huolettomana työkaluna. Siihen ajatukseen ei sitten muovisisustus istu.

Kuten Busterin ja Fasterin suosioista tiedetään, potentiaalista ostajakuntaa uskoisi riittävän Suomessakin. BRX-mallien alkutaival olikin meillä lupaava, mutta parin viime vuoden ensirekisteritilastot näyttävät vaisuja lukuja sekä Sharkin että Eaglen kohdalla.

Nousua tavoitellaan nyt kahdella uudella X-mallisarjan veneellä. Keskipulpetilla varustettu

Shark CCX ehti jo viime vuoden Uivaan protona, ja lopullinen malli saatiin ihmeteltäväksi alkukesällä. Rinnalleen se sai odotetusti tuplapulpetillisen BRX:n, joka korvaa samaa mallinimeä kantaneen edeltäjänsä.

Molemmat perustuvat uuteen nousulistattomaan runkoon. Markkinoinnissa tultaneen painottamaan sen kasvanutta leveyttä ja volyyymia, minkä laiturilla helposti huomaakin. Muhkan ta ihmetellessä ei sen sijaan heillä arvaa, että uutuudet ovat kokonaispituudeltaan kolmekymmentä senttiä edeltäjänsä lyhempiä.

VAS.

Silver Shark CCX ei anna sporttista ajotuntumaa, mutta rungon tukevuus valaa luottamusta varmaan matkantekoon.

DIK.

Tukevilla kaiteilla varustettu keskipulpetti antaa kelpo suojan kahdelle. Tuulilasi on karkaistua lasia, joten pyyhkimen voi hankkia huoletta lisävarusteeksi.

TEKNISET TIEDOT

SILVER SHARK CCX

Pituus 5,85 m

Leveys 2,24 m

Paino 710 kg

Valmistusmateriaali alumiini

Henkilöluku 7

CE-luokka C

Tehosuositus 80–135 hv

Koeajomoottori

Honda BFI35, nelitahti

Polttoainesäiliö 130 l

Vakiovarustus mm. Raymarine Axiom 9" -monitoiminäyttö, hydrauliohjaus, perän klaffipenkit, käännettävät kaideporit/selkänöjat, automaattinen pilssipumppu, uistelunopeuden säätökäytin, uimaportaat, vesihiihtokaari, virran ulosotto 12 V, anturiteline

Lisävarusteet mm. 2-osainen peräkuomu, istuinlaatikko, trimmitasot, tuulilasinyyhin, pehmustetyyny (takasarja/etusarja), Raymarine Axiom 12", keulakoneen kiinnitysteline, keulakaide, korkeussäädettävä istuinjalja, varusteakaari, takilanalusta, vapaputki

Hinta pakettina koeajomoottorin kanssa 38 990 €

Valmistaja

TerhiTec Oy / Silver, silverboats.fi



Katso videot

kipparilehti.fi/videot/

Maistiaiset Silver Shark CCX:n liukuunlähdestä ja perän kalusteratkaisuista.

KOVAN KÄYTÖN LEIMAA ANTA- VAT HITSATUT KAITEET.

Tyyli ennallaan

Jos ollaan ihan totisen tarkkoja, näitäkään Silvereita ei ehkä pitäisi kutsua täysalumiiniksi. Pulpettien yläosat ja keulakan- net ovat nimittäin olleet malli- sarjan alusta asti harmaata luji- temuovia. Näin on epäilemättä haettu kilpailijoista, niistä ko- konaan täyshopeisista erottuvaa ilmettä.

Vahvasti hopeavoittoisia toki X-sarjan Silveritkin ovat. Turk- kimateriaalina on luotettu perin- teeseen kohokuvioituun alumii- nilevyyn, jollaista on käytetty linjakkaasti myös keula- ja pe- räkansiin sekä takapenkkeihin. Kaiteet ovat nykypäivän mitta- rilla karun näköistä eloksoitua alumiinia.

Kovan käytön leimaa antaa se, että kaiteet on kiinnitetty hitsaamalla – aivan kuten jä- reämmän pään ruotsalaisissa tai itäeurooppalaisissa alumii- niveneissä.

Kaikki mainitut elementit oli- vat jo ensimmäisen sukupolven malleissa. Ilmeisesti kentän pa- laute on ollut tältä osin positii- vistä. Ne jotka tykkäsivät edeltä- vän Sharkin tyylistä, tykkäävät melko varmasti uudestakin.

Enemmän uistelijan makuun

Keskipulpettimallia ei Silverillä ei ole aiemmin X-sarjassaan eli täysalumiinisenä ollut. Kiinnos- tuneita uskoi riittävän etenkin kalastajien keskuudessa. Monel- la vaihtoa mieltävällä saattaa olla vimpan päälle varustettu Silver ennestään.

Takavuosina Ähtärissä tehtiin paljon kalaveneitä asiakkaille räätelöitynäkin. Silloin valta- lajina oli vetouistelu, nyt pohinää on enemmän heittokalastuksen ympärillä.

No, Shark CCX:ssä voi harras- taa auttavasti kumpaakin lajia. Uistelija kaipaa tunnetusti laajaa touhutilaa perään. Kiitos eteen sijoitetun pulpetin, sitä on mo- neen kilpailijaankin verraten mainiosti. Mikä parasta, vavan kanssa pääsee esteittä avotilan peräkulmiin, missä on vakiona jo kaikista aiemmista BRX-mal- leista tutut klaffipenkit.

Heittokalastajalle ne ovat sit- ten tasotilaa yhdessä kiinteän ta- kakeskipenkin kanssa, ja perä- kansillekin pääsee käännettävien selkänöjen ansiosta helposti.

Keulan turkkitila ei ole niin suuri kuin liki kuusimetriseltä >>



1. Keula näyttää vähän lyhyeltä, koska pulpetti on sijoitettu huomattavan eteen. Heittokalastajan tasona auttavasti palveleva keulapenkki kuuluu vakiokalustukseen, pulpetin edessä oleva istuinlaatikko on puolestaan 320 euron lisävaruste.

2. Erillispenkkien taakse jää kivasti liikkumatilaa – ja vielä enemmän, jos peräkulmien klaffipenkit taittaa alas.

3. Käännettävä selkänoja ilahduttaa peräkannelle siirtyvää heittokalastajaa tai uimaria.

4. Säilytystilaa on peräkansien alla sekä takapenkin keskikörossä, jossa tekniset asennukset saisi erottaa jollain tavoin varustetilasta.

5. Apukaide on vedestä nousevalle oikealla paikalla. Uimaportaat vedetään käyttöön tason alta.





veneeltä voi odottaa – tämä on hinta, kun veneessä pitää olla keskipulpetti erillispenkkeineen ja vielä touhutannerta perässä. Tosin koeajoveneestä täytti pulpetin edestä lisävarusteisiin kuuluva istuinlaatikko, jota ilman turkkilataa olisi jo tuntuvasi enemmän.

Osa heittokalastajista jäänee kaipaamaan laajaa yhtenäistä kalastustasoa. Silverin edustajan mukaan on jo harkinnassa, miten sellainen CCX-malliin toteutettaisiin.

Ei olisi myöskään pahitteeksi, jos kalastustaso toisi tullessaan lisää lokerotilojakin. Vakiokalusteisessa Sharkissa haasteeksi muodostuvat etenkin kaikkein suurikokoisimmat ja pitkännäiset tavarat.

Tarkkana trimmin kanssa

Koeajopäivälle ei valitettavasti osunut haastavaa aallokkoa. Kookkaita peräaaltoja Helsingin vilkkailla vesillä kuitenkin riitti, ja niihin ajettaessa Shark tuntui vakuuttavan tukevalta ja vähäänin. Ensituntumalta matka taittunee pehmeästi sellaisissa oloissa, joihin kuusimetrisellä avoveneellä uskaltaa empimättä lähteä.

Jokusen aallon vene otti kovemmin enemmän palteellaan. Perusjuttu, trimmitasot kannat-

taa hankkia lisävarusteena, jotta kulkuasennon saa suoristettua haastaviinkin aallonsuuntiin painellessa.

Esittelyveneeseen voimanlähteenä oli tehosuosituksen uutta ylärajaa edustava 135 hevosvoiman Honda. Liukuun lähdössä sen voima puhui odotetusti. Yhdistelmän ongelmaksi ilmeni kuitenkin taipumus lievään laukkaamiseen moottoritrimeä nostettaessa. Niin yksin kuin kahdenkin hengen kuormilla oli siis ajettava melko alhaisilla trimmikulmilla.

Parempaan tasapainoon saattettaisiin päästä moottoriasenusta optimoimalla. Toisaalta olisi mielenkiintoista kokeilla, kuinka käytös muuttuisi jos peräpeiliin iskettäisiin pitkälti yli 200-kiloisen Hondan sijasta pakettihinnaston pienin tarjokas, tuntuvat viisikymmentä kiloa kevyempi BF100.

Kulutuskulmia katsomalla nyt koeajetun yhdistelmän pisteet tuskin laskevat. Moottoridata näytti esimerkiksi 24,5 solmun matkanopeudella 15,6 litran tuntikulutusta – vain 0,64 litraa meripeninkulmaa kohden.

Huippunopeuden hakemista häiritsi mainittu laukkaamistaipumus, mutta 39,5 solmua kahden hengen kuormalla on hyvä tulos sinänsä.

YLLÄ

Maksimitehon Honda antaa pyöreästi 40 solmun huippunopeuden. Sharkiin riittäisi epäilemättä pienempikin voimanlähte.

Siloteltu työkalu

Bowriderien hallitsemilla alumiiniveneemerkkinoilla on virkistävää nähdä silloin tällöin tuoreita keskipulpettimallejakin. Toisen polven täyshopeisessa Silverissä on paljon piirteitä, joihin etenkin kalastusta harrastavien on helppo tykättyä. Lisävarusteitakin on valittavissa melkoisesti.

Ei toki unohdeta, että myös yhteys- ja huviveneilijöiden joukossa keskipulpetille on varmasti kannattajansa.

Ulkonäköseikat nousivat puheenaiheeksi edellisen sukupolven kohdalla, ja ehkä taas. Se, että karun työvenekalumaista yleisilmettä on ”pehmennetty” siloisilla muoviosilla, vaikuttaa jotenkin teennäiseltä ja ristiriitaiselta. Siitä huolimatta, että harmoniaa on koetettu tavoitella toisiinsa sointuvilla väriainnoilla.

Silver tuntuu joka tapauksessa luottavan X-sarjan Sharkien vetovoimaan. Lujitemuovisustaista Sharkia ei tällä hetkellä mallistossa ole. Voi tosin veikata, että sellainen on korkealla seuraavaksi uudistettavien mallien listalla, ellei jo työn alla. Käypä runkohon on jo valmiiksi työstetty – samaa kuin X-sarjan veneissä hyödynnetään epäilemättä tulevissa uutuuksissa. ○

**SHARK TUNTUI
AJOSSA
VAKUUTTAVAN
TUKEVALTA.**