

käytetyt
veneet



NETTIVENE.COM

Finn Express 83

VAKA, VANHA VENONEN





Sopivan helppo ensimmäiseksi matkapurreksi, riittävän ripeä kisaamiseen: FE 83:n resepti on viehättänyt yli kolmen vuosikymmenen ajan. TEKSTI JA KUVAT PASI NUUTINEN

Kun Finn Express 83 tuli markkinoille vuoden 1980 venemessuilla, voitiin puhua komeetasta. Vene esiteltiin vasta suunnitelmiana, mutta valmistuksen alkuun mennessä niitä oli myyty jo kymmeniä.

Erinomainen suoritus, sillä FE 83 tuli tiukasti kilpailtuun veneluokkaan. Perheretkeilyyn sopivia, mutta samalla kisaamaan houkuttavia yksityyppipurssia oli tuolloin useita. H-vene oli voimissaan, ja kovia haastajia olivat esimerkiksi Albin Express sekä J-24.

Finn Expressin aseiksi oli valittu kollegoita parempi asuttavuus ja saman kokoluokan matkaveneitä selkeästi huokeampi hinta. Suunnittelijaksi oli tilattu kova nimi, **Eivind Still**. Rakentaja oli mm. Sunwindeillä hyvän maineen saanut pietarsaarelaisveistäjä Nykra.

Vaikka kova menekki jatkui, valmistus loppui saman vuosikymmenen puolivälissä. Ehkä hinta oli painettu kannattavuuden

kannalta liiankin alas, sillä itse vene sai kiitosta niin alan lehdistöltä kuin omistajiltaan. Kisatoimintakin oli jo päässyt hyvään alkuun sekä omana luokkana että kiitettävillä sijoituksilla tasoituskilpailuissa.

Lyhyestä valmistusajasta huolimatta Finn Expressiä ei voi nimittää tähdenlennoksi. Vuoteen 1986 mennessä reilut kaksisataa purtta oli päässyt vesille, pääosin Suomeen. Vaikka FE 83 ei enää kuulu käytettyjen markkinoiden kuumimpiin malleihin, niitä näkee yhä nettipalstoilla myytävänä melko säännöllisesti. Yleensä 14 000–18 000 euron haarukassa olevat veneet myös vaikuttavat tekevän kauppansa kohtalaisen ripeästi.

Näyttää siltä, että alkuperäinen konsepti toimii edelleen.

ENSIMMÄINEN OMA

Kun kävimme lyhyesti tutustumassa FE 83 *Charlottaan*, kyseessä ei ollut

lehtemme normaali testi- tai tutustumispurjehdus. Halusimme pikemminkin selvittää vanhan venemallin vakaana pysytelleen suosion salaisuutta kuin analysoida sen purjehdusominaisuuksia omakätisesti. Niinpä laitoimme purren omistajista toisen, **Harald Hanneliuksen**, puhumaan ja purjehdemaan. Itse kuuntelimme ja seurasimme vierestä.

Ensimmäiseksi selvisi, että *Charlotta*n hankintaan oli johtanut juuri tuo edellämainittu konsepti. Hanneliuksella perheineen oli takanaan useita retkiä vuokrapursilla, ja lisäksi Harald oli gastina kisannut muiden veneissä.

”Kerran sitten soitin ystävälleni **Pontus Klemetzille**, että mitäpä jos ostettaisiin oma vene”, Hannelius kertoo. ”Pontus vastasi, että ostetaan vain.”

Alkoi sopivien mallien kartoitus. FE 83 nousi melko nopeasti kärkeen. Merkittäväksi kimmokkeeksi Hannelius kertoo FE 83 *Entertainmentin*, jota

» veneen omistaja **Jukka Partinen** oli kehittänyt 1990-luvulla yhdessä WB-Sailsin kanssa. Työn hedelmistä julkaistiin paljon aineistoa WB-News-asiakaslehdessä, ja Hannelius innostui veneen mahdollisuuksista.

”Kävimme katsomassa paria, kolmea Finn Expressiä”, Hannelius kertoo vuodesta 1999. Oikea löytyi Lauttasaa-resta, HSK:n laiturista. Kun Hannelius ja Klemetz ostivat sen, kotisatama siirtyi saaren toiselle laidalle NJK:lle.

”Ensimmäiset kesät vain purjehditiin”, Hannelius muistelee. Klemetz nuorikkoineen ja Hannelius vaimonsa sekä parivuotiaan esikoisensa kanssa kiertelivät Saaristomerellä, Viron Saarenmaalla ja jopa Ruotsin Fårössä asti.

Kilpailuvietti nosti kuitenkin pian päätään. Kaudesta 2002 alkoi *Charlotta* virittäminen vauhdikkaammaksi.

RUNKO KUNTOON

Vielä 1980-luvulla oli tavallista, että veneitä myytiin myös puolivalmiina. Omin käsin tehtyjen viimeistelyjen taso on kirjava, niinpä aikakauden veneistä usein mainitaan myynti-ilmoituksissa erikseen, jos ne ovat ”veistämön tekemiä”.

Koska Finn Expressit luotiin yksityyppiluokaksi, ne kaikki tehtiin tehtaalla valmiiksi asti. Tämä on näkynyt veneiden tasalaatuisuutena. Tuotannon huokeudesta huolimatta selkeitä, suuria remontteja vaativia tyyppivikoja ei ole noussut esiin.

Tavanomaiset vanhan veneen vaivat on toki huomioitava: vedenalaiset osat on aina tarkastettava, ja kaikki liikkuvia osia sisältävät helat ja rikin osat ovat viime kädessä kulutustavaraa.

Ensimmäinen iso urakka *Charlotta*-sa olikin pohjan kunnostus.

”Se oli viikon loman kestävä urakka”, Harald Hannelius sanoo. Kaikki vanhat maalit poistettiin gelcoat-pintaan asti. Sitten seurasi paljon vesihiontaa ja peräti kahdeksan kerrosta epoksiprimeria ennen uutta pohjamaalia.

Kisälähtöisempi tehtävä oli köli-profilin uusiminen. FE 83:n kölit valmistettiin lappeellaan, joten ne eivät alunperin ole aivan täysin symmetrisiä. Ilmiö ei ole harvinainen muissa-kaan veneissä, ei tänäkään päivänä.

Uuden profilin malli saatiin edellä mainitun FE 83 *Entertainmentin* ja WB-Sailsin yhteistyön hedelmistä. Ohjeita löytyi myös FE 83 -yhdistyksen kautta.

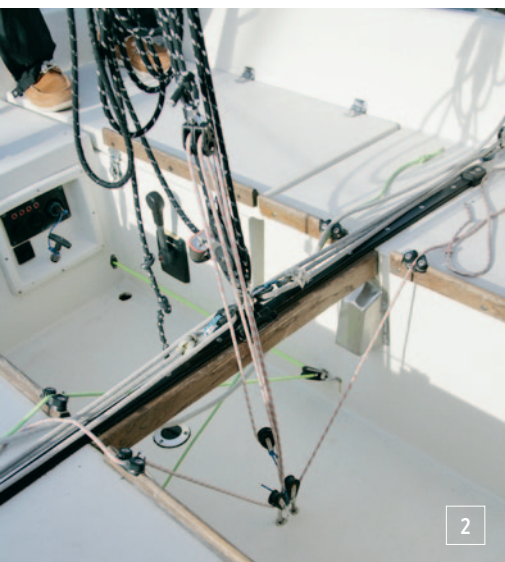
FE83 on
aikalaisekseen
suhteellisen
leveäperäisenä
veneenä
käytökseltään
rauhallinen
avotuulilla.



**”KAUDESTA
2002 ALKOI
CHARLOTAN
VIRITTÄMI-
NEN VAUH-
DIKKAAM-
MAKSI.”**



1



2



3

Hanneliuksen korostaa ja alleviivaa aktiivisen yhdistyksen merkitystä uudelle purjehtijalle tuen ja tiedon lähteenä. Hän on itse ollut FE83.org-sivuston aktiivinen käyttäjä alusta alkaen, ja on nykyisin yhdistyksen puheenjohtaja.

”Myös muutama reikä tulpattiin pohjasta”, Hanneliuksen kertoo. Septitan-kin tyhjennys on nyt pelkästään kannelle. Pentterissä ei ole enää meriveden ottoa eikä tyhjennystä vesistöön. Myös lokianturi siirtyi kölön vierestä sen eteen niin, että se näyttää oikeaa lukemaa kummallakin halssilla.

Kun vielä moottori vaihdettiin uudempaan sekä vanha S-vetolaite suoraan akseliin ja taittolapapotkuriin, oli Charlottan runko liukkaassa kuosissa.

”Sen jälkeen on vain vahattu ja puoleerattu. Myrkyt maalataan periaatteessa muutaman vuoden välein.”

RIKISTÄ VOIMAA

Vauhti syntyy purjeista. Niihin, juoksemaan rikkiin sekä heloitukseen Charlottassa on panostettu paljon enemmän kuin puhtaasti matkailuun tarkoitetuissa veneissä on tapana.

FE 83:n purjeala on maltillinen. 7/8-osa takiloitu masto sijaitsee verrattain edessä, jolloin itsejalustuva fokka on pienekkö. Masto on matalahko, mutta pitkä puomi kasvattaa isopurjeen alaa.

Tällä yhdistelmällä vene on ollut selkeä ja helppo käsiteltävä, mutta ke-

TEKNISET TIEDOT

FINN EXPRESS 83

PITUUS	8,30 m
VESILINJA	6,90 m
LEVEYS	2,80 m
SYVÄYS	1,40 m
UPPOUMA	2 150 kg
KÖLIPAINO	880 kg
ISOPURJE	17,0 m ²
FOKKA (ST)	10,0 m ²
GENUA	18,0 m ²
SPINAAKKERI	46,0 m ² (LYS 37,0 m ²)
MOOTTORI	7,5 hv Yanmar
SUUNNITTELIJA	Eivind Stroll
VALMISTAJA	Oy Nykra Ab (1981–1986)
LUOKKALIITON SIVUT	www.fe83.org

veillä tuulilla on nopeasti kaivattu lisää voimaa. Retkikäytössäänkin genua on hankittu aika äkkiä.

Tarinan tässä vaiheessa ei liene yllätys, että Charlotta käyttää WB-Sailsin purjeita. Nykyiseen valikoimaan kuuluvat D4-laminoitu isopurje, aramid-kevlar-vahvisteinen genua, kaksi dacron-fokkaa ja kaksi spinaakkeria.

Nostimet, jalukset ja reiviköydet vaihdettiin dyneemaan ja kaikki vantit uusittiin. Maston kallistus Charlottaan säädettiin WB-Sailsin ohjeiden mukaan ja Hanneliuksen mukaan se paransi luoviominaisuuksia huomattavasti.

”Meidän taktiikkanamme on muutenkin ollut, että kannattaa aina panostaa kryssiin. Niin varustuksessa kuin miehistön osaamisessa.”

Samaan on tähdätty myös heloituksen uusimisessa. Kuluneita vanhoja vinssejä sekä lukkoja on luonnollisesti vaihdettu uudempiin ja modernimpiin, mutta alkuperäisten rinnalle on tuotu uusia säätöjä. Merkittävä on esimerkiksi fokaan sisäänvetäjä, jolla jaluskulmaa voidaan luovilla siirtää jaluskiskon salilimaa lähemmäksi veneen keskilinjaa.

Toinen tehokas apu on peräharuksen säädön välityksen kaksinkertaistaminen. Samalla sen säätököydet johdettiin niin, että ne ovat nyt käytettävissä molemmilta laidoilta käsin.

LOMIA UNOHTAMATTA

Charlotta on ajanut viime vuosina jopa yli 30 kisalähtöä kaudessa, Hanneliuksen arvioi. Silti, ja varustukseen panostuksesta huolimatta, se ei ole puhdas kisavene. Edelleen se viettää joka kesä useita viikkoja lomaveneenä.

Hanneliuksen oma perhekunta käsittelee nykyään vaimon, kaksi teini-ikäistä kaksikoppa, kaksikoppa ja kaksikoppa. Joukko viihtyy veneessä mainiosti, vaikka sisustukseen mukavuuteen on panostettu vähemmän kuin purjehdusominaisuuksiin.

Monessa sisarveneessä on toisinpäin. Vaikka perusjärjestely sai toimivuudestaan kiitosta jo ensimmäisissä lehtiartikkelissa, etenkin pentterin yksityiskohdissa oli parantamisen varaa.

Aivan ensimmäiset pentterit olivat jokseenkin suoria kopioita saman veistämön valmistamista Sunwind 26 -veneistä. Veistämö kohensi penttereiden toimivuutta, mutta kun veneet ovat olleet pitkään käytössä, myös omistajat ovat kehittäneet lukuisia parannuksia. Monia niistä esitellään työohjeineen

- 1 Itse tehdyssä telineessä mittarit ovat koko miehistön luettavissa.
- 2 Isopurjeen jalukseen on lisätty ”turboväilytys” hienosäätöä varten.
- 3 Genuan jaluspisteen säätö on tuotu rapulokolle avotilaan.



Kajuuttarakenne ulottuu eteen, joten keulagasti työskentelee sen päällä seisten.

» yhdistyksen nettifoorumissa. Osa on niin oivaltavia, että niitä kannattaa vilkaista muidenkin veneiden omistajien.

Keittimet ovat kulutustavaraa, ja *Charlotassakin* se on vaihdettu uuteen, kaasukäyttöiseen. Kaasupullolle Hannelius rakensi tuulettuvan lokeron avotilan paapuurin puoleisen penkin sisään.

Myös pentterin tasot on uusittu, ja samassa yhteydessä rakennettiin paikka 55-litraiselle jääkaapille.

Lämmitin on vaihdettu Webastoksi ja patjojen sisustat on uusittu, ja lomailun ruorivuoroja jakamaan on hankittu autopilotti, mutta muuten *Charlotta* on pysynyt mukavuustasoltaan alkuperäisenä.

Sitä tasoa voi hyvällä syyllä luonnehtia riittäväksi, niin *Charlotan* kuin sen sisarveneidensä edesottamuksia seurataksessa. Finn Expressseillä menee ilmeisen hyvin, ja niiden omistajien aika kuluu vesillä, kuten kuuluukin.

FE83.org-sivustoa selaamalla selviää, että ranking-sarja on aktiivinen: parikymmentä venettä mukana vuosittain jo pitkään. Foorumin cruising-sivuilla keskustellaan kohteista ja matkasuunnitelmista kohtalaisen aktiivisesti.

Finn Expressin alkuperäinen idea kantaa yhä purjeensa kunnialla. ©

- 1 Salongin pöydässä on taottuvat jalat ja se nousee laipiota vasten pois tieltä.
- 2 Styyrpuurin puolella pistopunkka jatkuu avotilan alle. Paapuurissa vastaavalla kohdalla on suuri säilytystila.
- 3 Pentteri on päivitetty alkuperäisestä mm. kaasuliedellä ja jääkaapilla. Sanko on altaan poistovedelle, läpivienti pohjasta on poistettu.
- 4 Wc-istuin on päälaipion etupuolessa.

