

Parannettu painos

Porvoolaisella TG:llä on pitkät perinteet takaja keskihytillisten yhteysveneiden valmistajana. Uusi 5.9 jatkaa perinteitä kunnialla.

VEINEET





TG 5.9:n muotoiluun on lainattu yksityiskohtia veistämön lippulaivasta Alfa. Omassa luokassaan 5.9 profiloituu erityisesti yhteysveneeksi.

Mallivuodelle 2012 esitelty ”viisysi” on jatkoa TG:n mallistouudistukselle, jonka lähtökohta on oikeastaan veistämöllä vuonna 2006 tapahtunut sukupolvenvaihdos. Ensimmäinen uuden sukupolven TG oli vuonna 2009 malliston huipulle lisätty Alfa, jonka koeajoraportti löytyy Venemestarin numerosta 1–2/2010.

Uusi 5.9 puolestaan ottaa paikkansa malliston pienemmästä päästä korvaten aiemman aloitusmallin, TG-5900:n. Edeltäjäänsä nähden viisysin runko on säilynyt ennallaan, mutta muilta osin muutoksia on tehty siinä määrin paljon, että voidaan perustellusti puhua uudesta venemallista.

Ensivilkaisun perusteella malliuudistuksen merkitystä on vaikea sisäistää, sillä 5.9:n yleisilme on hyvin pitkälle edeltäjän kaltainen, vaikka kansirakenteessa kaikki on uutta. Muotoiluun on tuotu viitteitä Alfasta, kuten esimerkiksi keulaa ja perää kohden kohoava varalaita.

Rungon lisäksi myös tilankäytön perusteet ovat ennallaan, mutta paremmalla suunnittelulla ja toteutuksella rungon tilavolyymista on saatu enemmän senttejä irti. Kajuutta on entistä pidempi ja taka-avotila aiempaa tilavampi, ilman että pidettyä ja hyväksi havaittua peruskonseptia on juurikaan muutettu.

Tuttu leiska

TG:t ovat profiloituneet erityisesti saariston asukkaiden yhteysveneiksi, joilla toki luonnistuu satunnainen retkeily ja kalastelu. Viisysi jatkaa samoilla linoilla.

Läpikuljettavan hytin suojassa siirtymä mantereelta mökkisaareen sujuu mukavasti ja suojaisesti epäsuotuisissakin olosuhteissa. Keulan iso avotila tuo mukanaan eri käyttötarkoituksissa tarvittavaa kuljetuskapasiteettia.

Veneeseen nouseminen ja siellä liikkuminen on tehty esimerkillisen helpoksi. Hyvä lopputulos muodostuu yksinkertaisista asioista, kuten sopivasti käsillä olevista kaiteista, kulkuväyliä karhennuksista ja riittävän kokoisista oviaukoista. 5.9:ssä nämä ovat luokkansa parhaimmistoa.

Veneeseen johtaa kuusi mietittyä kulkuväyliä: keulasta, perästä ja molemmilta sivuilta joko keulan tai perän avotilaan. Valitsee sitten minikä reitin tahansa, on jalan alle aina tarjolla pitävä karhennus ja käsiin sopivasti osuva kaide.

Kajuutan oviratkaisut poikkeavat toisistaan. Keulan puolella on perinteinen avotilaan avautuva saranaovi, joka on yläosastaan muotoiltu siten, että korkeutta on saavutettu mahdollisimman paljon.

Takaovi on puolestaan toteutettu paapuurista styypuurin puolelle avautuvana liukuovena, joka on muodoltaan leveämpi mutta matalampi kuin etuovi. Etuovesta kulkemisessa huomionarvoista on oviaukon kapeus ja korkeahko kynnyks, takana puolestaan varsinkin ulkoa sisään tultaessa matalalla vaaniva yläkarmi.

Käytännössä kulkeminen on kuitenkin sujuvaa, kun sopivat liikeradat oppii. Kilpailijoihin nähden lopputulosta voidaan pitää onnistuneena ja 5.9:ä näiltä osin luokkansa mittapuuna.

Ovien lisäksi myös kajuutan läpikuljettavuus on kunnossa.

Siinä auttavat kohtuullinen seisomakorkeus ja oviaukkojen luontevat askelmat. Keulan ja perän välillä tapahtuvan liikenteen suhteen TG on kaksineuvoinen, sillä veneessä on myös sivukannet. Leveyttä niissä ei ole senttiäkään ylimääräistä, mutta asialliset kiinnipitokaiteet kajuutan katolla mahdollistavat kulkemisen.

Sentit hyötykäyttöön

Kajuutta on aiempaa pidempi, leveämpi ja korkeampi, mutta sisätiloja on onnistuttu kasvattamaan myös tilankäyttöä tehostamalla. Aiempaa pystymät seinät ja laidat ovat olleet tässä avainasemassa.

Kipparilla ja apukuskilla on omat istuimensa, ja niiden jatkeena pitkittäiset penkit kahdelle. Tiiviisti asettuen hytin suojaan mahtuu siis kuusikin henkilöä, tosin CE-luokituksen mukainen henkilömäärä rajoittaa pääluvun viiteen.

Molemmilla laidoilla on penkkien alla säilytystiloja. Styyrpuurin puolella ne ovat

avolokeromallisia, joihin tavarat on helppo laittaa tai ottaa, vaikka tupa olisi täynnä porukkaa.

Näkyvyys on kaikilta istumapaikoilta suurien ikkunoiden ansiosta hyvä. Kauniilla kelillä iso liukukattoluukku on mukava lisä tuoden ilmapuutta kajuuttaan.



Vaikka TG 5.9 rakentuu samalle rungolle kuin edeltäjänsä, on tiloja onnistuttu parantamaan.



Ohjaamossa on poikkeuksellisen hyvä ajoasento. Sen salaisuus on riittävä jalkatila, jossa on useita eri tasoja, joita vasten jalkaterät voi asettaa. Myös ratti ja kaukohallintalaitte osuvat varsin mallikkaasti käsille.

Kojelauta on varsin kompakti. Ratin vasemmalla puo-

lella on kytkinpaneeli, mittarit sen sijaan löytyvät tuulilasin yläpuolelta otsalaudasta. Vakiovarusteisiin kuuluvien trimmivien käyttökylkimet ovat luontevasti laitapaneelissa kaukohallintalaitteen vieressä. Nykytyylin mukaista uppasennuspaikkaa elektroniikalle kojelaudassa ei ole, vaan plot-



teri asennetaan omaan telineeseensä kojelaudan päälle.

Apukuskilla on edessään hieman kojelautaa muistuttava kiinteä pulpetti, jossa on näppäriä säilytystiloja ja asiallinen kiinnipitokaide. Myös kartturin puolella tuulilasin yläpuolella on otsalauta, jonka takana on lisää säilytystilaa pientavaroille.

Käyttökelpoinen taka-avotila

Tehokas tilankäyttö jatkuu myös taka-avotilassa, joka on selvästi toimivampi kuin edeltäjässä. Muutos on saatu aikaan luopumalla uimatasoista ja jatkamalla avotilan pinta-alaa aivan peräkulmiin saakka ja osittain moottorikaivon päälle.

Keulan tilavaan avotilaan on helppo astua sekä sivuilta että keulasta. Ovi on muotoiltu mahdollisimman korkeaksi (124 cm). Avoin köysiboksi on helppokäyttöinen.



Vaikka 5.9:n avotila ei suuren suuri olekaan, on se kaikin puolin toimiva. Styyrpuurin puolella avotilan peränurkassa on istuinlaatikko, jonka alla on säilytystilaa. Paapuurin puoli on puolestaan avoin muodostaen luontevan kulkuväylän uimaportaille tai maihinnou-suun peräparkkitilanteissa.

Korkeat laidat ja niiden jatkeena olevat peräkaiteet tuovat tarvittavaa turvaa avotilassa toimimiseen. Akku on sijoitettu paapuurin styyrpuuria paksumpaan laitaan upotettuun kannelliseen tilaan, jonne mahtuu akun lisäksi myös muuta tavaraa.

Asiallinen ajettava

Kulkuominaisuuksiltaan TG:t ovat kohtuullisen hyvässä maineessa. Maineen taustalla on paitsi itse veneet, varmasti osaltaan myös veistämön perustajan Tage Gustafsonin ja nykyisiin omistajiin kuuluvan Tegen pojan Frese Gustafsonin meriitit kilpaveneilyssä.

Ajettavuudeltaan 5.9 on omassa luokassaan kaikin puolin pätevä. Koska runkoa ei ole lähdetty edeltävään 5900-malliin verrattuna muuttamaan, ovat ominaisuudet pääpiirteittäin tutut, vaikkakin muutoksia on havaittavissa.

Ajossa 5.9 tuntuu pituussuunnassa varsin tasapainoiselta. Kulkuasento on mallikas ja reagointi moottorin säätämiseen selkeää.

Vastaiseen ajettaessa keulan saa pidettyä jo pelkästään moottorin avulla riittävän alhaalla, jotta aaltojen leikkaaminen sujuu mahdollisimman mukavasti. Vastavasti suotuisissa ja myötäisissä olosuhteissa ajettaessa keulan ylöstrimmausvara on juurikin



riittävä, joskaan ei ylenpalttinen.

Sivuttaiseen ajettaessa jo mainituille trimmitasoille tulee käyttöä, sillä tuulen suhteellisen korkea 5.9 noteeraa varsin selvästi kallistamalla tuulen puolelle. Myös kaaroksissa kallistelu on melko reipasta, muttei millään tavalla yllättävää tai epämiellyttävää.

Tahmean ja raskaan väli-maastoon asettava ohjaus hillitsee osaltaan tiukimpien kaarosten toteuttamista, mutta hankaloittaa myös veneen käsittelyä kaikkein haastavimmissa ajo-olosuhteissa.

Maltillisesti tehoa

TG:n moottoripartnerina on nykyisin Yamaha, jonka valikoimista 5.9:iin voi valita joko 50-, 60- tai 70-hevosvoimaisen nelitahtikoneen. Tehosuositusalue on varsin maltillinen, joten katseet kohdistuvat lähinnä kahteen suurimpaan

vaihtoehtoon. Koeajoveneen perälautaan oli pultattu 70-hevosvoimainen kone.

Tehoonsa nähden kevyessä ja iskutilavuudeltaan pienessä Yamaha F70:ssa on hieman kierroskoneen vikaa. Alavääntö on melko ohutta, mistä johtuen kiihtyvyys ja liukuunousu jäi verkkaiseksi.

Taloudellisimmaksi matkanopeudeksi osoittautui 20–23 solmua, jolloin polttoainekulutus pysytteli alle 0,7 litran meripeninkulmakohteisissa lukemissa. 20 solmun rajapyykki rikkoutuu vasta melko korkealla 4 500 r/min pyörintänopeudella.

Myös huippunopeus jäi odotettua alhaisemmaksi ja 30 solmun rajapyykki saavuttamatta, mutta käytännössä hieman yli 27 solmun huippunopeus riittänee useimmille.

Melutasoltaan 5.9 on omassa luokassaan vähintäänkin hyvällä tasolla, vaikka desibelimittarin mukaan kiitettäviin, seiskalla alkaviin lukemiin

Isot ikkunat ja kattoluukku tuovat tilan tuntua ja hyvän näkyvyyden kajuuttaan. Hytti on edeltävään 5900-malliin verrattuna pidempi, leveämpi ja korkeampi. Avotilojen toimivuudesta ei kuitenkaan ole tarvinnut tinkiä, päinvastoin.

matkanopeuksilla ei päästäkään. Liukunopeuksilla mittari rekisteröi 82–85 desibelin lukemia, mutta äänimaailma on sävyiltään varsin pehmeä eikä mikään yksittäinen melunlähde nouse esiin erityisen häiritsevä.

Tarkka kohde-ryhmä

TG 5.9 profiloituu pienten, ohjaushytilisten moottoriveneiden luokassa hyvin vahvasti yhteysveneeksi. Jo ylipäättään kilpailijoita ei TG:n koko- ja hintaluokassa ole montaa, jos jokaiselta sivulta suljettua ohjaushyttiä pidetään perusedellytyksenä.

Oheiseen kilpailijataulukoon on nostettu kolme ilmeisintä vaihtoehtoa. Niistä Bella 580 C on konseptiltaan lähimpänä TG:tä. Myös Yamarin 59 C:ssä ohjaushytti on keskellä venettä, mutta avotilojen suhde toisin päin keulatilalla ollessa pienempi ja takatilan suurempi. Quicksilver edustaa puolestaan Euroopassa vallalla olevaa tyyliisuuntaa, jossa ohjaushytti on hyötyveneissä niin keulassa kuin mahdollista, jotta perään jää mahdollisimman suuri avotila.

TG:n vahvuudet ovat tilavassa hytissä sekä käytön ja kuormattavuuden helppouudessa. Toteutuksesta paistaa läpi veistämön pitkä kokemus ja valitun kohderyhmän toiveiden ja vaatimusten tarkka tuntemus. Yksityiskohtat ovat hioutuneet sen mukaisiksi.

Viimeistelyltään ja laatuvaikutelmaltaan 5.9 jatkaa asialinjalla, pääpainon ollessa toimivuudessa ja käytännöllisyydessä. Muotivirtaukset saavat mennä ja tulla, mutta TG jatkaa tavallaan.

Vakiovarustelussa ei ole mukana mitään ylimääräistä, ellei sellaiseksi lueta tarpeellisia, mutta yleensä lisävarusteena tarjottavia trimmitasoja. Myös varustelun osalta TG on hyvin uskollinen tärkeimmälle kohderyhmälle, eikä

retkivarusteita kuten keitintä, vesijärjestelmää, pesuallasta tai kemiallista wc:tä ole edes yritetty maaduttaa mukaan. Oikeastaan ainoa myönnytys on petauspatja, jonka avul-

la hytin takaosaan saadaan muodostettua poikittainen parivuode.

Tehdasasenteisten lisävarusteiden saatavuus on ylipäätään hyvin niukka, joten esi-

merkiksi lämmitin, hakuvalo, elektroniikka ja ainakin omalla listalla kärkipäässä oleva hydrauliohjaus jäävät jälkiasennusvarusteiksi.



PARASTA

- Hyvät kulkuväylät veneeseen ja veneestä
- Tilojen toimivuus

PARANNETTAVAA

- Suorituskyky varauksin
- Tehdaslisävarusteiden saatavuus

1 Pienen hyttiveneen tilaratkaisussa ei ole varaa kikkailuun. **2** Kartturin pulpetissa on syvä avokaukalo sekä näppärä karttalo. **3** Styyrpuurin puolella penkkien alla on helppokäyttöisiä avolokeroita. Lämmittimen ja soittimen asennuksessa on vahvaa jälkiasennushenkeä. **4** Ohjaamossa on poikkeuksellisen hyvä ergonomia, vaikka moottorin mittarit on asennettu tuulilasin yläpuolelle otsalautaan. > **Kojelaudan** alla on runsaasti jalkatilaa ja useita tasoja, joihin jalkaterät voi tukea.



TEKNISET TIEDOT

Pituus	6,01 m
Leveys	2,12 m
Syväys	0,35 m
Paino	640 kg
Pohjan v-kulma	19°
Polttoainesäiliö	70 l
CE-luokitus	C/Rannikko
Kantavuus	5 henkilöä
Makuupaikkoja	2 kpl (lisävaruste)
Tehosuositus	50-70 hv
Moottorityyppi	Perämoottori, pitkä riki
Valmistusmateriaali	Lujitemuovi
Valmistusmaa	Suomi
Valmistaja	Freja Marine Oy Ltd, Porvoo www.tgboats.fi

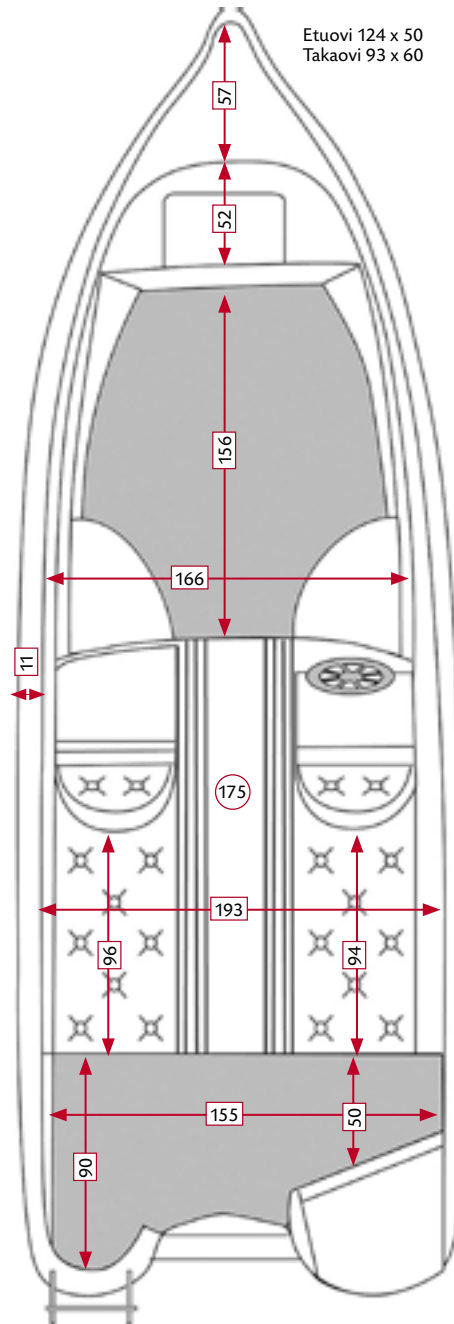
Hinnat ja moottorivaihtoehdot

TG 5.9 ilman moottoria	22 790 €
+ Yamaha F50 FETL	29 980 €
+ Yamaha F60 CETL	30 980 €
+ Yamaha F70 AETL	32 180 €

Vakio- ja lisävarusteet (tehdasasenteiset)

Ajotietokone	vakio (Yamaha F70)
NFB-kaapeliohjaus	vakio
Hydrauliohjaus	-
Trimmitasot	vakio
Tuulilasinyppihin	vakio, 2 kpl
Pilssipumppu	vakio
Virtapistoke, 12 V	vakio
Kompassi	-
Karttaplotteri	-
Kaikuluotain	-
Kattoluukku	vakio
Varusteakaari	vakio
Radio/cd-soitin	-
Kemiallinen wc	-
Jääkaappi	-
Pesuallas	-
Makeavesijärjestelmä	-
Pöytä	-
Lämmityslaite	-
Sisävalaistus	vakio
Sisämattosarja	vakio
Verhosarja	-
Ulkovalaistus	-
Hakuvalo	-
Runkoväri	-
Tiikiturkki	-
Uimaportaati	vakio
Moottorin esiasennuspaketti	vakio
Eliönestomaalaus	-
Kiinnittimisvarusteet	-

Etuovi 124 x 50
Takaovi 93 x 60



Suorituskyky, kulutus ja melu

TG 5.9 + Yamaha F70

Nopeus	Kulutus	Kulutus	Melu	Käyntinopeus
kn	l/h	l/mpk	dBA(A)	r/min
27,6	21,6	0,78	85	5 700
23,4	16,4	0,70	84	5 000
20,7	14,0	0,68	82	4 500
15,6	11,4	0,73	82	4 000
12,0	10,0	0,83	85	3 500
8,7	7,5	0,88	80	3 000
6,5	5,2	0,80	69	2 500
5,7	3,5	0,61	67	2 000
4,6	2,1	0,46	61	1 500
3,7	1,2	0,32	61	1 000

Testikuorma noin 250 kg, alumiinipotkuri 15", moottorin asennuskorkeus 2. reikä

1+3 TESTIVENE + KOLME KILPAILIJAA

TG 5.9



Pituus	6,01 m
Leveys	2,12 m
Paino	640 kg
CE/Henkilöluku	C/5
Tehosuositus	50-70 hv
Hinta ilman moottoria	22 790 €
Pakettihinta	32 180 € (Yamaha F70)
Valmistusmaa	Suomi

Bella 580 C



Pituus	5,80 m
Leveys	2,09 m
Paino	890 kg
CE/Henkilöluku	C/6
Tehosuositus	75-115 hv
Hinta ilman moottoria	21 600 €
Pakettihinta	33 100 € (Mercury F80)
Valmistusmaa	Suomi

Quicksilver Captur 580 Pilothouse



Pituus	5,95 m
Leveys	2,54 m
Paino	1 010 kg
CE/Henkilöluku	C/6
Tehosuositus	Enintään 125 hv
Hinta ilman moottoria	Ei hinnoiteltu
Pakettihinta	26 925 € (Mercury F100)
Valmistusmaa	Puola

Yamarin 59 C



Pituus	5,81 m
Leveys	2,26 m
Paino	780 kg
CE/Henkilöluku	C/6
Tehosuositus	80-115 hv
Hinta ilman moottoria	23 390 €
Pakettihinta	33 500 € (Yamaha F80)
Valmistusmaa	Suomi