



# VAATIMUKSIA VASTAAVA

PERUS-DAYCRUISERIEN KOOT HIIPIVÄT HILJALLEEN KUUESTA METRISTÄ KOHTI SEITSEMÄÄ. SILVER ON ASIALLA PYKÄLÄN SUOSIKKILUOKKAA SUUREMMALLA VIPER DCZ:LLA.

**K**eulakajuutalliset daycruiserit ovat Suomessa suosittu retkiveneluokka, jonka myynti keskittyy vahvasti hieman yli kuusimetristen ja 150-hevosvoimaisten mallien luokkaan. Silverin mallistosta suosikkiluokkaan osuu Tiger DCz. Se palkittiin tuoreeltaan lanseerauksen jälkeen sekä Best of Boats Awardilla että European Powerboat of the Year -pystyillä, joten ihan pieleen Silverin daycruiser-malliston avauskoko ei mennyt.

DC-sarjan uusin tulokas on Tigerin ja kahdeksan metrisen Raptorin väliin mallivuodelle 2020 esitelty 6,7-metrinen Viper. Se on konseptiltaan selvästi lähempänä pikkusisarta, mutta summaa kokonaisuuteen lisää senttejä, hevosvoimia, solmuja ja varusteita – sekä tietysti myös euroja.

**K**evyt kulkuista ja tarkasti hallittavaa Viperia on kiva ajaa, ja 250-hevosvoimaisella Hondalla suorituskyvyn ja kulutuksen suhde on poikkeuksellisen hyvä. Paikaltaan lähtö ei ole kuitenkaan erityisen rivakkaa ja ääritilannekäytös lipsahtaa levottoman puolelle.

Viper on pienintä Pumaa lukuun ottamatta muiden Z-sarjalaisten tavoin varsin laajan suunnittelutyön tulos. Silverin oman tiimin lisäksi osansa on ollut muotoilusta vastanneella norjalaisella Eker Designilla sekä patentoidun pohjamuodon kehittäneellä ruotsalaisella Petestepillä.

Viper onkin luokkansa ainoa vene, jossa hyödynnetään Petestep-runkomuotoa. Se ei ole varsinaisesti porrastettu, vaikka siinä portaita onkin. Petestep-rungoissa pohja on porrastettu v-kirjaimen muotoisiin alueisiin, joita kutsutaan deflektoreiksi eli virtausohjaimiksi.

Ne ohjaavat eri nopeuksilla veden virtauksia pohjan alle ja taakse, minkä tavoitteena on parantuneet suoritusarvot ja kulkumukavuus. Aiemmissa Petestep-pohjissa deflektoreita on ollut kolme, mutta Viperin rungossa niitä on neljä.





Viper on  
himpun  
suosituinta  
DC-  
kokoluokkaa  
suurempi.

Idea tuntuu toimivan myös käytännössä, sillä Viper ylittää aallot pääsääntöisesti pehmeästi ja runkoäänät ovat hyvin hillittyjä. Ensivaikutelma ajettavuudesta on laadukas ja myös mittaustulokset ovat numeroiden valossa päteviä.

#### TARKKA AJOTUNTUMA

Viperin eteneminen on koeajopäivän normaaleissa veneilyolosuhteissa mukavaa. Noin 30–40 cm korkea aallokko ei ajossa tunnu juuri missään ja satunnaiset isommat peräaalotkin ylittyvät tyylikkäästi. Kipparin iloksi ajofiiliksestä löytyy myös aimo ripaus urheilullisuutta, joka syntyy etenkin tarkasta hallittavuudesta ja reippaasta, kevytkulkuisuuden tunteen tuovasta suorituskyvystä.

Testiveneen sähköisellä tehostimella varustettu ohjaus on kevyt ja Viper reagoi ohjausliikkeisiin täsmällisesti. Sähkötehostin on kallis lisävaruste, mutta ehdottomasti harkinnan arvoinen, jos moottorivalinnassa päätyy testiveneen tavoin tehokkaimpaan eli 250-hevosvoimaiseen Hondaan. Tuplapotkurilla varustettu 300-hevosvoimainen Suzuki tai pienemmät konevaihtoehdot eivät sähkötehostinta niinkään kaipaa.

Ohjauksen lisäksi Viper on hyvällä tavalla herkkä myös trimmattavuudeltaan. Kun vene reagoi selkeästi sekä moottoririmmien että trimmitasojen säätämiseen, löytyy optimaalinen kulkuasento helposti ja Viperin ratin taakse kotiutuu nopeasti.

Ja mikäpä on kotiutuessa, sillä ohjaamon ergonomia on pääosin mallikasta. Ajoasento on mukava, istuin tukeva ja kojelaudan alla on kookas jalkatuki sekä kerrankin riittävästi jalkatilaa. Ratti, plotteri ja kaasukahva ovat sujuvasti käsillä, mutta kaasukäden kyynärtuki tulee mukaan vasta Comfort-varustepaketissa ja ainakin isokokoiselle ratti saisi olla inauksen ylempänä.

Tuulilasi antaa hyvän viimansuojan, mutta suhinoi suuremmissa nopeuksissa ja kojelaudan valkoiset pinnat peilaavat kirkkaana päivänä ajoittain häiritsevästi ikkunoihin. Korkeampi, istuimen ylös nostettava etureunaa hyödyntävä ajoasento, joka mahdollistaa havainnoinnin tuulilasin yli, ei ole ainakaan yli 185-senttiselle kuskille istuma-asennon veroinen.

#### HONDAN TEHOT RIITTÄÄ

Moottorivaihtoehdot alkavat 150-hevosvoimaisesta, maksimitehosuositus on tuplasti enemmän. Se on Viperiin jo ehkä turhankin paljon, mutta palataan siihen vähän myöhemmin.

Testiveneen 250-hevosvoimainen Honda tuottaa korkean, liki 48 solmun huippunopeuden. Hetken hurman sijaan kiinnostavampaa on poikkeuksellisen laaja, 18–35 solmun matkanopeusalue, jolloin kulutus pysyttelee varsin kohtuullisesti 1,0–1,2 litrassa meripeninkulmalla. Melutaso pysyy miellyttävästi alle 80 desibelissä aina 35 solmun nopeuteen saakka. Ajettavuus ja suorituskyky antaa ymmärtää, että Viperiä voi olla hauska ohjastaa reippaalla matkanopeudella vähän isommassakin aallokossa.

Paikaltaan lähtö ei ole ihan niin ripeää kuin korkean huippunopeuden perusteella voisi odottaa. Vähän samaa raskaslähtöisyyttä on ollut havaittavissa muissakin Petestepveneissä. Jyrkkä liukukynnys näkyy myös kulutuskäyrässä, joka käväisee yhdeksän solmun kohdalla samalla tasolla (1,9 l/mpk) kuin huippunopeudella. Käytännössä liukukynnys ylittyy kuitenkin 250-hevosvoimaisella Hondalla nopeasti ja vaivattomasti, vaikka se leikkaa alkukiihdytyksestä terävimmän tunteen pois.

Uppoumanopeuksilla Viper kulkee liikoja kiemurtelematta ja hakeutuu liukuun nousun jälkeen luontevaan ja tasapainoiseen asentoon. Sivutuulta tai miehistöä ei koeajopäivänä niin paljoa ollut, että trimmitasoihin olisi tarvinnut turvautua muuta kuin kokeilumielessä.

Moottoririmmien käyttö vaikuttaa kulkuasentoon kokonaisvaltaisesti. Moottorin ylöstrimmaaminen nostaa kokonaisuutena venettä ylös vedestä, ei vain keulaa. Trimmingalueen laajuus tuntuu vähintäänkin riittävältä.





1



2

Viimeisen viiden solmun nopeusalueella meno tuntuu jo tyynessäkin varsin lennokkaalta ja ohjausliikkeiden kanssa saa alkaa olla tarkkana. Väistö- ja kaarroskokeet sujuvat normaaleilla matkanopeuksilla mallikkaan rauhallisesti ja ilman odottamattomia kuvioita, mutta ääritilanteissa käytös muuttuu selvästi levottomammaksi ja liikkeet rajummiksi.

Etenkin tiukoissa kaarrosissa moottorin 250 hevosvoiman, pitävän teräspotkurin ja lyhyen vesilinjan yhdistelmä laittaa Viperin rungon kaarroskito-ominaisuudet koville, ilman tehosuosituksen sallimaa viimeistä 50 hevosvoimaakin.

### SUOJAISA AVOTILA

Kuten sanottua, Viper muistuttaa tilaratkaisultaan hyvin pitkälle Tigeria. Vaikka Viper on reilut 60 senttiä Tigeria pidempi, ei kokoero tiloissa ole mitenkään valtava. Se ei silti tarkoita, etteikö Viper olisi omassa segmentissään kilpailukykyinen.

Viperin tilankäytön priorisointi on tehty järjestyksessä avotila, uimatasot ja kajuutta. Aloitetaan tärkeimmästä.

Avotilan u-sohva on paitsi tilava myös asiallisen mukava. Jälkimmäiseen vaikuttaa riittävän pitkä istuinosa ja korkea selkänoja, joka on kulumista sopivasti pyörästetty. Sohvan keskelle saa tuttuun tapaan pöydän, jonka avulla sohvan saa pedattua myös aurinkotasoksi tai varavuteeksi.

Kuskin penkki kääntyy osaksi oleskeluryhmää. Sohvan pidempi paapuuriin sivu päättyy puolestaan ”heittoselkäno-

jaan”, jonka asento määrittää sen kumpaan suuntaan tuplaleveällä päätypaikalla istutaan.

Selkänojan etureunaan on muotoiltu sivutuet, jotka tukevoittavat istuma-asentoa, kun penkillä istutaan ajon aikana kasvot menosuuntaan. Selkänoja etuasennossa sohvaa päätyyn muodostuu puolestaan oleskeluryhmän istumapaikka, johon voi hakeutua luontevasti myös vähän rennompaan asentoon.

Avotila on suojaista syvä kaukalo, jossa perheen pienemmätkin pysyvät turvallisesti kyydissä. Suojaisuutta parantaa osaltaan pitkälle sivuille jatkuva tuulilasi, joka pitää ajoviiman ja tuulenpuuskat keskimääräistä paremmin poissa avotilasta.

### KULKU KEULAAN JA PERÄÄN

Kulkuhyteydet avotilasta keulakannelle ja uimatasolle ovat tavanomaisella tavalla toimivat. Keulakannelle siirrytään kolmiaskelmaista portaikkoa, joka Viperissä on kiinnitetty liukuoveen. Portaat ovat leveät, mutta liikkuvat siis oven mukana, joten oven tulee olla kiinni, kun portaita käytetään.

Pitkiksi venytetyille uimatasoille on jätetty kulkuväylä styyrpuurin peränurkkaan. Reitti on selkeästi merkitty askelmilla, mutta kulkee korkean selkänojan ja kuomutallin yli.

Perän uimatasokokonaisuus muodostuu kaksista kookkaista mutta selkeästi eri korkeudella olevista tasanteista, vaikka nykytrendi on jo tovin vienyt kohti yhdessä tasossa

**1** Petestep-rungolla varustetun Viperin kulkuasento on tasapainoinen, vaikka vene trimmaantuu korkealle. Sivuroiskeet ovat poikkeuksellisen pienet ja suoritusarvot hyvät, joten rungon virtausohjaimiin perustuva idea tuntuu toimivalta.

**2** Tuulilasi antaa ohjaamoon hyvän suojan, mutta kojelaudan valkoiset pinnat peilaavat kirkkaassa säässä ikkunoihin. Ajoasento istuen on mainio ja ergonomia miellyttävällä tavalla työkoistuvaa. Kojelaudan alla on hyvin jalkatila ja erinomainen jalkatuki. Selkeimmät puutteet ovat kaasukäden kynnärtuki ja pien-tavaralokero.



3



4

**3** Vain pöytä puutuu, mutta senkin saa lisävarusteena yhdessä u-sohvan aurinkotasoksi tai varavuoteeksi muut-tavan täytepatjan kanssa. Korkeat laidat ja pitkät sivu-ikkunat tekevät mukavasta avotilasta suojaisan.

**4** U-sohvan kätöksis-sä on runsaasti säilytystilaa. Lukoilla varustetut nuppi-salvat ovat erin-omaiset.

**5** Apukuskin puolel-le mahtuu kokoluok-ka huomioiden kes-kivertoa paremmin ja mukavammin kaksikin. Selkä-nojassa on muka-vasti muotoa ja poterot molemmille.

**6** Kajuutta tuntuu mukavammalta kuin näyttää, tosin patjat saisi olla yöpymistä ajatellen paksummat. Ikkunoista ja pleksiovesta tulee valoisana aikana paljon luonnonvaloa kajuuttaan. Vakio-varusteisiin kuuluva vesi-wc on sijoitettu vuoteen styyrpuurin päädyn alle. Tuuletus on ilmanvaihto-kanavien lisäksi vain oven varassa.

**7** Kuomutallin toteutus on sieltä sivistyneemmästä päästä. Kaaret piiloutuvat saranoitujen selkänöiden taakse ja itse kuomutalli on keskivertoa selvästi tilavampi. Kuomun operointi on vähintäänkin kohtuullisen sujuvaa.

**8** Apukuskin pulpetissa yhdistyy kannelliset säilytystilat ja pentterivalmius. Pienempi lokero toimii myös pesualtaana ja suurempi on mitoitettu irtolieden mukaan.



5



6

olevaa kokonaisuutta. Viperin toteutuksen hyvänä puolenä on, että ylempien askelmien uumeniin jää poikkeuksellisen tilavat ankkurilaatikat, joiden päällä mahtuu vaikka istahtamaan ja kuivattellemaan pulikoinnin jälkeen.

Kulku puolelta toiselle käy kohtuullisen sujuvasti moottorin etupuolelta, sillä moottorikaivon muoto kapenee eteenpäin, mikä lyhentää tarvittavaa harppausta. Lisävarustelistalta löytyy vesiurheilun vetokaari, joka nimellistehtävänsä lisäksi toimii myös uimatasoilla liikkuvalla kaiteena ja kädensijana.

## KAJUUTTA KAHDELLE

Harpotaan seuraavaksi avotilan poikki kohti kajuuttaa. Liu-kuoven lisäksi avattavana on pieni kansilippa, mutta sen jälkeenkin oviaukko on verrattain pieni, joten isolta ihmiseltä kajuuttaan siirtyminen vaatii alkuun sopivien askelmerkkien hakemista.



7



8

## TEKNISET TIEDOT

Pituus	6,72 m
Leveys	2,42 m
Syväys	0,45 m
Paino	1 350 kg
Pohjakulma	20°
Polttoainesäiliö	140 l
Makeavesisäiliö	45 l
Septisäiliö	30 l
CE-luokitus	C
Kantavuus	8 henk.
Tehoalue	150–300 hv
Moottorityyppi	Perämoottori, XL-riki
Koeajomoottori	250 hv Honda BF250 XDU
Huippunopeus	47,7 kn @ 6 200 r/min
Kulutus @ 25 kn	1,0 l/mpk @ 3 650 r/min
Toimintamatka @ 25 kn	125 mpk @ 3 650 r/min
Melutaso @ 25 kn	75 dB(A) @ 3 650 r/min
Valmistusmateriaali	Lujitemuovi
Valmistusmaa	Suomi
Valmistaja	TerhiTec Oy / Silver, Ähtäri www.silverboats.fi
Markkinoija	Oy Brandt Ab, Vantaa www.brandt.fi

Kajuutta on mitoitettu juuri ja juuri kahden aikuisen maat-tavaksi. Kajuutan pituus on käytännössä vuoteen pituus, joten yli 180-senttisten on luontevinta nukkua viistosti v-vuoteen pidempiä sivuja hyödyntäen. Väliin mahtuu tarvittaessa jälkikasvuakin, mutta ylimääräisiä senttejä ei voi sanoa olevan. Kajuutan verhoittomuus ja ohuenpuoleiset patjat kielivät osaltaan siitä, että yöpymisen oletetaan olevan satunnaista ja tilapäistä mallia.

Nukkumisen lisäksi kajuutassa voi myös lötkötellä vähän pystymässä asennossa, sillä vuodetta ympäröi käyttö-kelpoiset selkänöjat, vaikka täyttä, aikuiselle selkä suorana istumiseen riittävää 90 sentin istumakorkeutta ei olekaan.

Kenties oleellisin Viperin kajuutan ero Tigeriin ja myös muutamaan suoraan kilpailijaan on vakiovarusteisiin kuuluva vesi-wc. Se on piilotettu vuoteen styyrpuurin päädyn alle ja varustettu tilaa ja vaivaa säästävällä sähköisellä huuh-





9



10



12

Iso avotila on ykkösprioriteetti.

telulla. Pesuallasta ja hanaa kajuutassa ei ole, mutta ne saa lisävarusteena avotilaan.

Matalassa kajuutassa riisuutuminen on sen verran haastavaa, että ainakin isokokoisilta uroksilta wc:n hyödyntäminen rajoittunee todellisiin hätätapauksiin, mutta perheikätyössä wc parantaa veneilymukavuutta jo ihan päiväretkilläkin.

#### EROTTUVA SUKUNÄKÖ

Eker Designin kynästä syntynyt Viperin muotoilu on nykyaikaista ja sopivasti persoonallista. Viperin oppii erottamaan kilpailijoista, vaikka oman sarjan sisällä sukunäkö on ilmeinen.

Kilpailijoista erottumista tukee myös arkikäyttöön liittyvät omanlaisuudet, kuten peräkulmien kannelliset lepuutinlokerot sekä helppokäyttöiset lepuuttimien kiinnityshelat,



11



13

**9** Muotoilussa on aimo annos omaperäisyyttä. Varsinkin keulan pokkaukset ja pitkät sivulasit erottavat Viperin muista. Keulan ja perän ylitykset ovat vesilinjaan nähden pitkät.

**10** Kajuutan oviaukko on ahdas.

**11** Perän uimatasot ovat kookkaat mutta uimatasot on oppoasennettu ja sähköinen ohjaustehostin on mahdollista.

**12** Keulakansi on tasainen ja muotoilun ansiosta liikkuminen myös tiikkivälän ulkopuolella on mahdollista. Köysiboksin luukkaa kehystävä keulaporras on vakiovaruste.

**13** Perän laitoihin upotetuilla lepuutinlokeroilla on kookas kansi.

**14** Keulaan saa lisävarusteena pimeässä tapahtuvia rantautumisia helpottavan tehokkaan Zaurac-valonheittimen.

HINNAT JA VARUSTEET	
Hinta ilman moottoria	–
Pakettihinta 150 hv	59 990 € (Honda BF150 XU)
Pakettihinta 200 hv	61 990 € (Honda BF200 XRU)
Pakettihinta 200 hv	65 990 € (Honda BF200 XDU)
Pakettihinta 250 hv	62 990 € (Honda BF250 XRU)
Pakettihinta 250 hv	<b>67 990 €</b> (Honda BF250 XDU)
Pakettihinta 300 hv	73 990 € (Suzuki DF300 BTX)
Comfort Pack -varustepaketti	5 700 €
Premium Pack -varustepaketti	19 500 €
Ajotietokone	vakio (NMEA2000)
Hydrauliohjaus	vakio (Seastar)
Sähköinen ohjaustehostin	<b>3 850 €</b> (Seastar)
Sähköinen kaukohallintalaite	vakio (Honda XDU, Suzuki)
Trimmitasot	<b>1 450 €</b> , Comfort, Premium
Automaattiset trimmitasot	–
Moottoritrinmiavustin	–
Keulapotkuri	3 900 €, Premium
Ankkurivinssi, keula / perä	5 000 € / <b>4 400 €</b>
Tuulilasinyppihin, sp / pp	vakio / <b>450 €</b> , Premium
Tuulilasin puhallin	vakio
Pilssipumppu	vakio (sähkötoiminen)
Maasähköjärjestelmä	<b>2 600 €</b> , Premium
Kaksiakkujärjestelmä	vakio
Virtapistoke, USB / 12 V	vakio / vakio
Karttaplotteri ja kaikuluotain	vakio (Raymarine Axiom+ 9")
Suurempi karttaplotteri	<b>1 650 €</b> , Premium (Raymarine Axiom+ 12")
Tarkempi kaikuluotain	720 € (Raymarine RV-100)
Audiolaite	<b>1 050 €</b> , Comfort, Premium

joihin naru vain kietaistaan kiinni. Nämä löytyvät muistakin Z-sarjalaisista.

Muulle tavaroille on runsaasti tilaa u-sohvan alla, ja säilytystilojen hyödyntäminen on tehty helpoksi: reilusti avautuvat luukut on varustettu kaasujousilla ja erinomaisen helppokäyttöisillä vetonupeilla. Pientavaratiloja sen sijaan jää kaipaamaan vähän sinne tänne, etenkin ohjaamoon ja kajuutaan.

Vakiovarusteisiin kuuluva avotilan kattava ajokuomu on paketoitu tyylikkäästi tavanomaista tilavampaan kuomutalliin ja saranoitujen sivuselkänojen taakse.



[venemestari.fi/videoot](http://venemestari.fi/videoot)

#### PARASTA

- + Mukava, tilava ja suojaisa avotila
- + Erinomaiset pääsäilytystilat
- + Hyvä ajoasento ja ajotuntuma
- + Laaja taloudellinen nopeusalue
- + Kattava lisävarustetarjonta

#### PARANNETTAVAA

- Pieni kajuutan oviaukko
- Rajallisesti pientavaratiloja
- Kojelauta heijastelee tuulilasiin
- Ääritilannekäytös



14

Säädettävä veneistuin	vakio, 1 kpl (etäisyysäättö, kääntyy, ylösnostettava etureuna)
Säädettävä ohjauspyörä	–
Kyynärnoja	270 €, Comfort, Premium
Kajuutan kansiluukku	–
Kajuutan ikkunat	vakio, 2 kpl
Kajuutan matot / verhot	– / –
Lämmityslaitte	<b>3 500 €</b> , Premium (Webasto 2 kW)
Kemiallinen wc	–
Vesi-wc ja septitankki	vakio
Wc:n sähköhuuhtelu	vakio
Pesuallas	vakio
Painevesijärjestelmä ja hana	<b>750 €</b> , Premium
Uimatason suihku	–
Kylmälaukku	–
Jääkaappi	<b>1 900 €</b> , Comfort, Premium (30 l)
Keitin	170 €
Kansivalaistus	350 €
Avotilan pöytä ja aurinkotasot	<b>1 200 €</b> , Comfort, Premium
Vetokaari	880 €
Lukolliset säilytystilat	vakio, 3 kpl
Keulaporras	vakio
Keulavalvo	<b>900 €</b> , Premium
Ajokuomu	vakio
Satamapeite	<b>1 250 €</b> , Premium
Turkkipinnoite	vakio (WPC-komposiittiikki)
Erikoisrunkoväri	–
Moottorin erikoisväri	vakio (BF200/250 XDU)
Kiinnittymisvarusteet	380 €, Comfort, Premium
Eliönestomaalaus	–
Testivene	<b>92 940 €</b>

Ajokuomun ja sähkö-wc:n lisäksi muista kalliimmista yksittäisistä varusteista Viperiin on vakioitu Raymarinen Axiom+-karttaplotteri ja tiikkiturkki. Vakioplotteri on kooltaan 9 tuumaa ja tiikki aidolta näyttävää ja hyvän pidon tarjoavaa puuta ja muovia yhdistävää WPC-komposiittia.

Lisävarusteita jää ruksittavaksi silti aika reilusti, mikä osaltaan selittyy valikoiman monipuolisuudella. Tarjolla on myös yleensä vasta vähän suuremmista veneistä tuttuja varusteita, kuten keulapotkuri, sähköiset ankkurivinsit, maasähköjärjestelmä ja lämmityslaitte. Varusteita saa erikseen tai kootuna Comfort- tai Premium-paketteihin.

Viperin hinnat on painettu hyvin kilpailukykyisiksi. 250-hevosvoimaisella V6-Hondalla varustettuna hinnat alkavat 63 000 eurosta. Pääkilpailijoiden eli AMT 230 DC:n, Flipper 700 DC:n ja Yamarinin uuden 67 DC:n hinnat alkavat V6-koneilla varustettuna yli 70 000 eurosta. ▼

### Tätä mieltä <<<<<<<<<<<<<<<<

VIPERIN mukavassa avotilassa viihtyy sekä kuski että matkustajat. Pykälää pienempään Tigeriin verrattuna Viperissa on enemmän tilaa, mukavuuksia ja suorituskykyä, ja se tarjoaa ne kilpailijoihin verrattuna kilpailukykyiseen hintaan. Hyvä lisä Silverin daycruiserien sarjaan.