



Klassikon paluu

Marino Mustang V-15/GT on lujitemuovinen puolikatettu tuulilasivene, josta on muodostumassa klassikko. Aikanaan myydyt veneet ovat pääosin pysyneet käytössä liki puoli vuosisataa, ja ne ovat uskollisesti palvelleet omistajiaan retki-, yhteys- ja kalaveneinä.

Nyt uusi veneilijäsukupolvi on havahtunut huomaamaan veneen arvon, ja myös käytöstä poistetut Mustangit kaivetaan esiin navettojen vinteilä ja kunnostetaan käyttöön. Alkuperäinen valmistaja, sipoolainen Marino Oy, on kohdannut kasvavan varaosien kysynnän.

Myös uusia veneitä kysytään siinä määrin, että Marino on kunnostanut alkuperäiset muottisarjat ja on käynnistämässä tuotantoa uudestaan.

Kuinka tämä on mahdollista? Pääosin siksi, että Marino Mustang on eräänlainen kehityskaaren huipentuma, kokoluokassaan uniikki yhdistelmä haluttavia ominaisuuksia, joita ei myöhemminkään ole ylitetty.

Marino Mustang on 1960-luvulla kehitetty, aikanaan suosittu ja merikelpoisuudestaan tunnettu tuulilasivene. Viime vuosina vanhoja Mustangeja on taas kunnostettu käyttöön ja valmistajalta on toivottu veneistä uutta sarjaa. Niinpä Marino Mustang tekee paluun Helsingin venemessuilla 2015.

HENRIK WECKSTRÖM
ARTTO WIIKARI, kuvat

Syvän v-pohjan ja kantavien nousulistojen yhdistelmä tekee veneestä kevytkulkuisen samalla kun se kulkee kovassakin aallokossa peh-

meästi ja hakkaamatta. Aallokossa runko myös roiskii poikkeuksellisen vähän.

Marino aloitti tuulilasiveneiden valmistuksen vuonna 1963 mallilla Sport 14. Se oli kelpo vene, joskin verraten tasapohjainen, eikä se soveltunut nopeaan ajoon aallokossa. Marinon perustaja **Tor-Björn Fagerström** oli perheineen kuitenkin voimakkaasti suuntautunut kilpaveneilyyn. Omia malleja kehitettiin kilpailemalla, kunnes ryhdyttiin saavuttamaan voittoja sen aikaisissa avomeri- ja saaristokilpailuissa. Kilpaileminen kehitti paitsi runkomuotoa myös rakennetta.

Jos jokin kohta alkoi kisassa antaa periksi, rakennetta muutettiin paremmaksi. Sen seurauksena Mustang kehittyi niin lujaksi ja kestäväksi, ettei rakennetta vielä ole tarvetta kehittää, vaan valmistus jatkuu samalla kaavalla kuin silloin ennen.

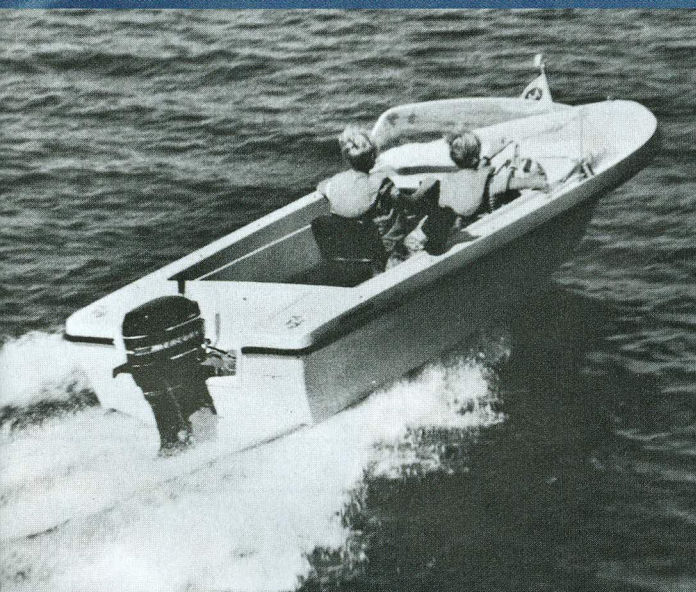
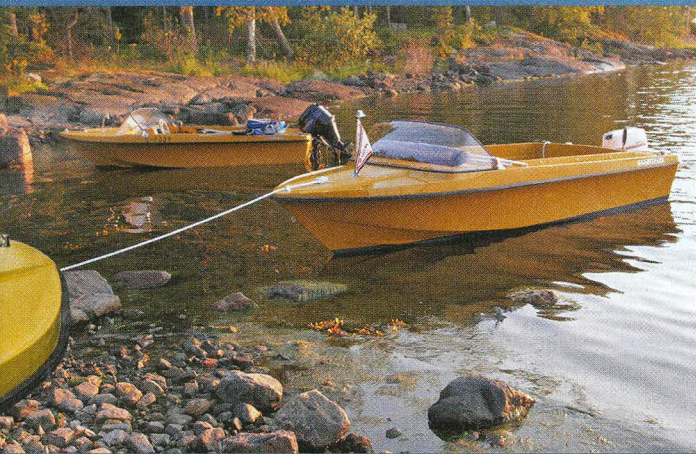
Vaikka Mustang painaa vain 210 kiloa, rakenteiden lujuudesta ja tur-

↑ ETUALALLA Mustang 1970-luvun alusta. Vene on kunnostettu puhdistamalla ja kiillottamalla, mutta muuten se on alkuperäiskunnossa. Taustalla uuustuotantomallin lujitemuoviosat.

vallisuudesta ei ole tingitty. Kölipalkki on järeä, ja pitkittäiset penkit toimivat paitsi kellukkeina myös runkoa jäykistävinä pitkittäispalkkeina. Runko on pitkäikäinen ja huoleton.

Jos Mustang 70-luvulla oli luokassaan hyvä vene, nykyään se on ainutlaatuinen. Se valmistetaan edelleen perinteisellä menetelmällä käsin laminoimalla käyttäen lasikuitukankaita lujitteena.

Menetelmä on varsin työvälinen, mutta lopputuloksena on painonsa nähden luja ja kestävä rakenne. Siksi Mustang on kokoisekseen näennäisen kallis. Rakenneluudeltaan se on silti aivan eri luokkaa kuin huokeat, massatuotetut pienet lujitemuoviveneet. Ne tehdään ruiskulaminoinnilla, jossa



Mustangilla ylitettiin Atlantti

■ MARINO Mustang on siitäkin ainutlaatuinen retkivene, että sellaisella on ylitetty Atlantin valtameri. Kesällä 1970 seikkailijat **Seppo Muraja** ja **Arto Kulmala** lähtivät Mustangilla Dakarista ja noin puolitoista kuukautta myöhemmin rantautuivat Brittiläiseen Guayanaan. Muraja kirjoitti matkasta kirjan *Psycopaatti yli Atlantin*. Alkupe-
räinen Psycopaatti on tallessa Marinon varastossa Sipoon Söderkullassa.

Nykyihmisen voi olla vaikea edes ymmärtää seikkailun luonnetta. Saa-
tavilla ei ollut satelliittinavigaattoreita eikä -puhelimia, vaan kun ranta jäi taakse, seikkailijat olivat täysin yksin. Pieneen avoveneeseen ei mahtunut paljoakaan polttoainetta tai edes muonaa, vaan miehet luottivat siihen, että matkalla varmaan kohdataan rahtilaivoja, joilta saa lainata kum-
paakin. Kovassa myrskyssä vene jopa kaatui, mutta kaverukset onnistuivat veden varassa kääntämään sen takaisin oikealle köllelle. Isommalla veneellä sekin olisi jäänyt tekemättä.

Mustang valittiin valtamerilyt-
seen, koska kilpailumenestysten pe-
rusteella se tiedettiin merikelpoiseksi ja kestäväksi. Seuraavalle, maailman ympäri suuntautuvalla matkalla Mari-
no ei kuitenkaan halunnut osalliseksi. Siltä matkalta Seppo Muraja ei enää elävänä palannutkaan.

↑ **KETTERÄNÄ** veneenä Mustang soveltuu erinomaisesti retkeilyyn saariston luonnonsatamissa. Sillä pääsee kaikkialle, mihin isommilla veneillä ei ole asiaa.

hartsin mukana muottiin ruiskute-
taan lujitteeksi lasikuidunpätkiä. Vertailukohdan voi hakea puule-
vyistä; jos käsin laminoitu on kuin vaneria, ruiskulaminointi tuottaa lastulevyä.

Moni pitkän linjan veneilijä on-
kin huomannut, että 20 vuotta vanha ruiskulaminoitu lujitemuo-
vivene on usein ”mätä”, eli lujite-
muovi on haurastunut rakenteel-
taan näkkileipää muistuttavaksi ja veneestä on vaivihkaa tullut vaa-
rallisen heikko. Sen sijaan 40 vuot-
ta vanha Mustang on rakenteeltaan yleensä täysin ehjä ja luja.

Mustangin konseptissa on edel-
leen paljon järkeä. Se on niin pie-
ni ja kevyt, että sitä on helppo kä-
sitellä ja kuljettaa jarruttomalla ve-
nekärryllä perheauton perässä. Ke-

↑ **VANHASSA** mainoskuvassa vuodelta 1969 Mustangia ajavat Fagerströmin veljekset Ben ja Jan. Samat miehet ovat edelleen Marinon ohjaimissa, Ben toimitusjohtajana.

veyden ansiosta ihmisen voima riit-
tää käsittelemään sitä kaikissa olo-
suhteissa niin laiturissa kuin luon-
nonsatamissa. Jos moottori sam-
muu, Mustang on melottavissa.

Moottorin tehoksi riittää 20 he-
vosvoimaa, jolloin venettä ei tar-
vitse rekisteröidä. Pieni moottori on myös taloudellinen, joten yhdel-
lä irtotankillisella ajelee lähes koko päivän. Syysnosto ja talvitelakoin-
ti sujuu paljon helpommin ja huo-
keammin kuin isommilla veneillä.

Mustang on silti merikelpoinen retkivene, jolla todistetusti pär-
jää kaikissa olosuhteissa, joita Itä-
meri tarjoaa - onhan se kehitetty avomerellä kilpaillen. Etuistu-
inten selkänöjat voi irrottaa, jolloin pitkittäisillä penkeillä kaksi erä-
henkistä retkeilijää voi jopa yöpyä

vakiovarusteisen kuomun suoja-
sa. Perän lukittavan säilytystilan ovi toimii myös kätevässä avoti-
lan pöytänä. Mustangissa kiteytyy eräänlainen moottoriveneilyn mi-
nimalismi: pienin mahdollinen ve-
ne, joka silti antaa kaikki mahdol-
lisuudet, joita huviveneily tarjoaa.

Mustangin rungon pohjalta syn-
tyi myös vuonna 1972 legendaari-
nen avovene Marino Swing, joka pitkän tauon jälkeen palasi tuotan-
toon 2006 ja jonka myynti jatkuu edelleen tasaisena. Mustang-mal-
lia valmistettiin vuodesta 1969 ai-
na vuoteen 1979 saakka, yhteensä noin 650 kappaletta. **TM**

MARINO MUSTANG V-15/GT

Valmistaja: Marino Oy

Hinta: noin 10 000 €

Pituus: 4,3 m

Leveys: 1,7 m

Paino: 210 kg

Sopiva moottoriteho: 15-55 hv



KAIKKI VAKIONA.

**Juhlavasti varustel-
luissa Volvo Classic
-malleissa on kaikki
vakiona. Esim.**

- Nahkaverhoilu
- Alumiinivanteet Rex 17"
- Pysäköintiapu taakse
- Sensus Audio High Performance
- Sähkötoiminen kuljetta-
jan istuin

ETUSI JOPA 6 100 €

Volvo Classic -mallisto:
V70, XC70, S80.



Lue lisää
VOLVOCARS.FI