

Shogun 43 poikkeaa niin paljon valtavirrasta, että sen voi sanoa kulkevan ihan omassa uomassaan. Ja kovaa.

Shogun 43 SÄHLÄKKÄ SAMURAI



Lokikirja

18.10.2023

Port Ginesta, Espanja

Tuuli

6–7 m/s

Lämpötila

26 °C

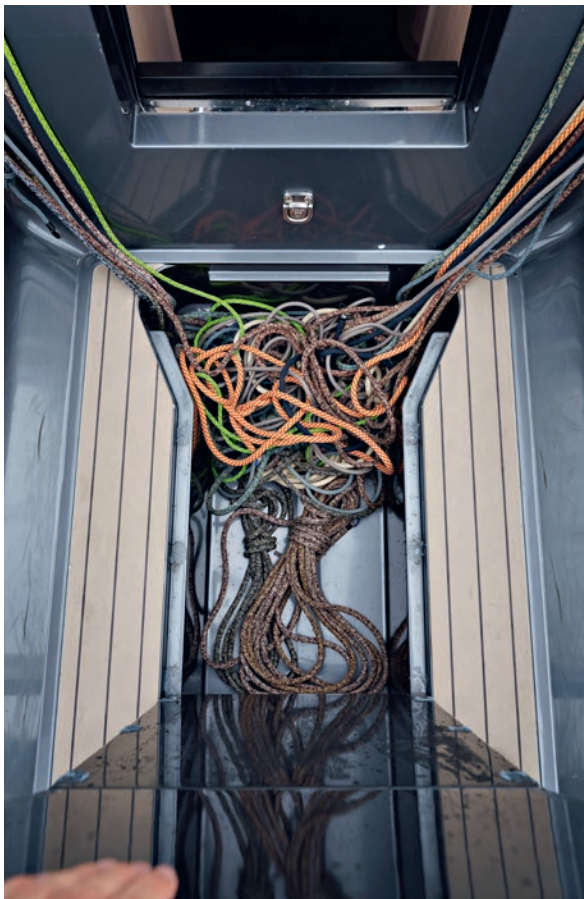
Aallonkorkeus

yli 1 m

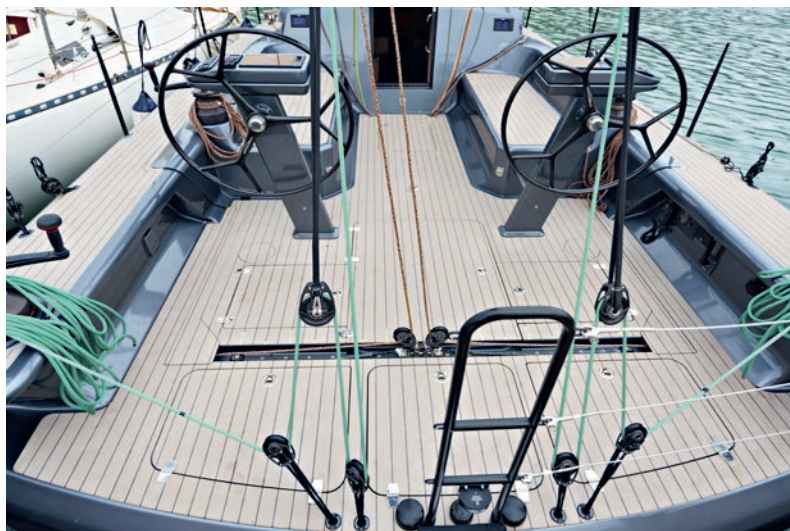
◀ Kun myötäiseen purjehditaan pysäytyssä, laakea perä nostaa Shogunin liukuun noin kymmenessä solmussa.

▼ Keulassa palteiden päällä on listat roiskeita kääntämissä ja runkoa jäykistämässä.





▲ Yksinkertainen, tilava ja toimiva paikka ruffin päällä olevien vinsien köysiboksille on turkin alla.



▲ Kipparin ei tarvitse kahvoille kurkotella, kun pedestaalissa on katkaisijat tärkeimpien trimmien sähkövinsseille plotterin ja valokatkaisinten lisäksi.

Ensin revittiin ohjekirja, virnistää suunnittelija **Oscar Södergren**. Sitten tehtiin vene tilaajan toiveisiin: erittäin nopea risteilijä, joka pysyy kahden harrastepurjehtijan käsissä ja kelpaa asumiseen Tukholman saaristossa.

Hydro- ja aerodynamiikan oppikirjoja ei revitty, vaan ulkoista ilmettä koskeva. Shogun 43 näyttää siltä, mihin se pystyy. *Form follows function*, muotoilun tunnuslause viime vuosisadan alusta kiteytyi mm. funktionalismiksi kutsutussa arkkitehtuurissa.

Keula kallistuu eteen ja perä taakse niin, että tehollinen vesilinja on veneen kantta pidempi. Suurin leveys (3,7 m) on pieni nykyveneeksi ja varalaidat kaartuvat koko kyljen mitaisten terävien palteiden alta sisään jyrkästi märkäpintaa kaventamaan (2,9 m).

Keulakolmanneksella palteen päällä on roiskelista runkoa jäykistämässä, perässä partaan alla on vastaava syvennys. Sama tehtävä on perälaudun poi-

kittaisella poimutuksella. Partaassa ei ole saamaa lainkaan.

Runko tyhjiölaminoidaan yhtenä kappaleena, joka muotista nostaessa painaa veistämön mukaan vain 150 kiloa. Materiaaleina ovat hiilikuitu, epoksihartsi ja divinycell. Samoin eri kappaleina tehdyissä ruffissa ja perälaudassa, jotka kiinnitetään infuusiolaminoimalla.

Vähän painoa ja paljon purjeita, oli Håkan Södergrenin resepti nopeita pursia luodessa. Isän ja pojan suunnittelutoimisto jatkaa samalla linjalla. Ero on siinä, että 3D-ohjelmilla voidaan mallintaa pohjan muotoja ja virtauksia eri kallistuskulmilla helpommin ja tarkemmin, kuin kokemukseen ja puolimalleihin tukeutuen.

Ei nykysuunnittelijat mitään luule, ne tietää.

Hallittua voimaa

Itsejalustava fokka näyttää oudolta ilmiselvän sporttisessa purressa. Mutta

▲ Avotila on selkeä ja helpokulkui- nen, vaikka säätököy- siä on paljon. Barduunat tulevat leveähuippuisen isopurjeen myötä, vakiona on tavallisen peräharus hydrauli- pupulla.

▲ Isoon boksiin mahtuu 3-5 keula- purjetta, mikä täl- laiseen veneeseen on järkevä määrä.

kun masto on viety noin puoliväliin veneen kokonaispituutta ja integroituun kiskoon skuutatun purjeen alaliesma tasan keulakolmion J-mitan pituinen, voimaa riittää. Ruotsin North Sails on osa suunnitteluryhmää, joten 3Di-purjeet ja Seldénin hiilikuituriki on sovitettu Shoguniin alusta alkaen.

Kun avataan purjeet ja otetaan halsi, Shogun paljastaa heti kaksi ominaispiirrettään: ensimmäinen on sen vakaa kulku niin suunnan kuin kallistuksen suhteen. Liikkeelle lähdetään hyvin pehmeästi ja ohjaus on kevyttä sekä helppoa. Haen vasta tuntumaa peräsimiin, asettelen virtauslankoja kohdilleen ja tähtäilen reittiä vastaan vyöryvien aallonharjojen välistä, kun vilkaisen mittareita. Ne paljastavat sen toisen piirteen, hyvän kiihtyvyyden.

Gps näyttää jo yli seitsemää solmua, vaikka ollaan keskittuulissa. Kovaa mennään, mutta mitään loikkaa ei tuntunut, vaan vauhti nousi aivan huomaamatta.



~~~~~

Shogun 43 näyttää siltä,  
mihin se pystyy. Form  
follows function.

~~~~~

◀ Itsejalustava fok-
ka riittää antamaan
kevyelle veneelle
huimasti voimaa,
kun masto on viety
taakse noin veneen
puoliväliin saakka.



Kulmien koettelua

Kauempana rannasta aallot pyörisivät mainingeiksi ja on aika koetella luovikulmia. Samalla alkaa uuden tyylin purjehduksen opiskelu. Kaksi kokenutta gastia trimmaa ja antaa neuvoja ratin taakse: aja kallistusta 19–20 astetta ja lankoja, unohda mitarit, me hoidamme loput.

Kulmanäyttö on ruffin laipiossa hyvin näkyvillä eikä ratin takaa tarvitse siirtyä edes laidalle istumaan keulaliesman nähdäkseen. Ruffin reunalla on kaksi paria vinssejä, joilla hoidetaan nostimet, reivit ja keulapurjeiden jalkukset. Toinen vinssipari on sähköinen.

Ykkösgasti istuu pedestaalin edessä laidalla, jonka vinssille tulee ison jalus ohjaajan taakse turkkiin upotetulta levangilta. Jalus kulkee kannen alle upotettuna molemmille laidoilille. Eräänlainen englantilais-saksalaisen järjestelmän ultramoderni hybridi, siis. Vinssit ovat sähköiset.

Levanki, outhaul, kiki ja leveähuipuisen isopurjeen vaatimat barduunat voi kiristää sähköisesti tai hydraulisesti,

tässä veneessä jälkimmäisiä tosin käytettiin neljännellä vinssiparilla aivan perässä. Kytkimet ovat pedestaaleissa erinomaisesti ohjaajan ulottuvilla.

Uusi kokemus on kaksoisperäsinten aurasukulman säätö purjehduksen aikana. Tiukalla luovilla (AWA 28–32, SOG 7–8 kn) peräsimet pidetään jyrkemmin toisiinsa nähden, mikä antaa lisää nostetta. Kun avaa tuulikulmaa, vaihdamme keulaan codeo:n ja laskemme kallistuksen 15 asteeseen, avataan myös peräsimiä, jolloin niiden jarrutus vähenee.

Aurasukulma on siis eri asia kuin peräsinkulma, joka sekin näkyy näytöllä.

Vauhti nousee 8–9 solmuun edelleen hyvin vähäeleisesti, satunnaisesti kaksinumeroisia lukuja väläytellen. Puus-

▲ Kun masto on pöydän peränpuolella, kulku sohville on helppo pöydän kaikilta sivuilta.

kia ei ole, tasapaino häiriintyy vain, kun aallonharjoja ylittäessä laidan noster katoaa hetkittäin. Silloin 2,7 metriä syvän ja 42 % uppoamasta painavalla bulbilla ja hiilikuituevällä varustetun kölin voima antaa Shogunille edelleen kruiserimaisen luotettavaa vakautta.

Myötäiseen laskemme sekä peräsinkulma että genaakkeri täysin avattuna. Liukukynnys ylittyy hieman ennen kymmentä solmua. Shogunin käytös on tässäkin niin luontevaa, että plaanin todetakseen pitää vilkaista taakse irtoavaa peräaaltoa. Ohjaustuntuma ei liukuun lähdössä muutu.

Parissa tunnissa ei Shogunin trimmauksen kaikista mahdollisuuksista saa täyttää käsitystä. Sen tärkeimmän kuitenkin: potentiaalain etsiminen on kiinnostavaa ja mieltä vievää, kun vene ei yritä tempoilla pois käsistä. Samurai ei säikyttele amatööriä.

Elegantisti radikaali

Sisällä Shogunin radikaalisuus on pii-levämpää. Portaikko laskeutuu paa-puurin puolella olevan L-pentterin ja

Samurai ei säikyttele amatööriä.



▲ Navigointipiste on lähinnä karttahylly, ei oikeastaan pöytää.



▲ Pentteri on asiallisen runsas varustelultaan ja tilaa riittää aitoon ruoanlaittoon.



▲ Katon ikkunat antavat upeasti luonnonvaloa ja lepovuorossa ollessa hyvän näkymän purjeisiin.



▲ Toiletti on suuri, mutta suihkumahdollisuus puuttuu.



▲ Kalusteiden komposiitissa hiilikuitu on vaihdettu pellavaan ja pinnoite on tammiviilua.



▲ Keulakajuutta on toimiva kooltaan ja tiloiltaan, koko veneen lailla laadukas viimeistelyltään.



▲ Peräkajuutoissa nukkuu hyvin ja pukeutuukin, vaikka sisäkorkuus on nykyveneelle vaatimaton alle kaksi metriä.

vastalaidan toletin väliin. Molemmat ovat kooltaan ja varustelultaan riittävät kuuden hengen miehistön mukavaan huoltoon saaristoloman aikana.

Majoitustilat keulassa ja kahdesa peräkajuutassa ovat sopivan väljät vuoteiltaan ja säilytystiloiltaan, jotta kussakin viihtyy yksi pariskunta. Satunnaiset yövierat voi sijoittaa salongin suorille sohville, joiden väliin jäävä klaffipöytä noudattaa samaa mitoitus-ta: aterioimaan mahtuu kuusi henkeä, sundownereille pari enemmän.

Näkyvä erikoisuus on kannen läpi tulevan maston sijoittuminen pöydän peränpuolelle. Niin kaukana keulasta se on ja seisoo itse asiassa kölin takareunan kohdalla. Detaljien tasosta kertoo se, että jopa turkin tarkistusluukut on varustettu kaasujousilla.

Toiseksi huomio kiinnittyy kattoon, jossa ikkunat kattavat koko salongin pituuden. Tämä on seurausta rakenteesta, jossa ruffin ei tarvitse kantaa mastoa eikä poikittaisia kuormia. Yhdeksi hylsyksi laminoitu runko ei myöskään vaadi laapiota, joten kokonaisuus voidaan pitää hyvin avoimena. Lisävarusteena keulakajuuttaan toki ovat saa.

Runkoon on laminoitu pitkittäiset jäykisteet, mutta myös kalusterungot tukevat sitä. Nekin on tehty hiilikuitusandwichistä. Kaikissa ei-kantavissa kalusteissa ydin on myös divynycell, mutta kuiduksi on vaihdettu ääntä paremmin vaimentava pellava ja pintaan on liimattu tammiviilu.

Isojen kalusteiden kulmat ovat erikoisesti viistetyt, ja ne laminoidaan erikseen. Painonsäästö pyöristettyihin umpipuisiin nähden on kuulemma 50 prosenttia.

Ei tuskaa valinnassa

Korkealaatuisten materiaalien ja viimeistelyn ansiosta Shogun 43 nousee ilman muuta siihen premiumluokkaan, johon korkea hintakin sen pakottaa. Veneen ominaisuuksissa on sisäänrakennettu ristiriita, joka tarkemmin miettiessä kiteytyy persoonallisuudeksi.

Shogunin potentiaali purjehdusnautinnon ja suorituskyvyn suhteen lieinee parhaita markkinoilta löytyviä tällä hetkellä, mitä tavallisen amatööriin kyvyille on tarjolla.



► Vaikka runko on laakea, se on nykyveneeksi kapeahko ja oikaisuvoima tulee enemmän painavasta kölistä kuin laitojen nosteesta.

Asumisen osalta ollaan luksuksen puolella laadun suhteen, mutta hoidon rungon ja vajaan kahden metrin sisäkorkeuden takia tilankäyttö vastaa kymmenisen jalkaa lyhyempää modernia venettä.

Noita puntaroidessa valinta kirkastuu. Jos reilulla miljoonalla haluaa ennen kaikkea purjehtia, Shogunille pitää antaa tilaisuus. Jos summan haluaa käyttää mökkeilyyn, voi hyvällä omatunnolla siirtyä suoraan muihin veneisiin. 

Jopa turkin tarkistusluukut on varustettu kaasujousilla.



▲ Puomi on kruiserimaisen korkealla, joten avotilassa on turvallista oleskella myös leppeissä tunnelmissa..



▲ Ratin takaa on erinomainen näkyvyys jo seisten, kun penkin puuttuessa pääsee tarpeeksi lähelle laitaa.

Shogun 43

Hinta alk. 945 000 € (ALV 0%), testi-vene 1250 000 € (ALV 0%)

Pituus 13,1 m, vesilinja 12,3 m, leveys 3,7 m

Syväys 2,4/2,7 m, uppouma 6 100 kg, kölipaino 2 660 kg

Maston korkeus 21,0 m vedestä

Isopurje 65,0 m², ST-fokka 49 m², genaakkeri 80 m²

Moottori Volvo Penta D1 20 kW (27 hv)

CE-luokka A (valtameri)

Suunnittelu Oscar ja Håkan Södergren, Ruotsi

Valmistaja Linjett Boatyard, Ruotsi, shogunyachts.com

Viisaat päät yhdessä

Historia Shogun Yachts ei ole veistämö, vaan rakennuttaja. Veneet tekee Linjett-brändistä tunnettu Rosättra Båttvarv. Rakenteita ja materiaaleja ovat kehittäneet Vaxholm Composit, Diab Group, Macromould ja Marstrom Composite, kaikki alojensa huippuyrityksiä Ruotsissa.

Lisäksi on tarvittu avokätinen sijoittaja. Hän tilasi ensin Shogun 50:n, jonka piti olla Club Swan 50:tä nopeampi ja ilman ammattilaisia käsiteltävissä. Suora yhteenotto on vielä näkemättä.

Shogun 43 syntyi, kun sama tilaaja halusi yhtä hyvin purjehtivan, mutta pienemmän ja helpomman veneen. Niitä on tietävästi tilattu jo muutama kappale, Shogun 50 on sekin jo saanut sisarveneen.

Taustatiedot



Hylsymäisen konstruktion takia päälaipiota ei tarvita, vaan sisätila on avoin keulasta portaitkoon saakka.



Jotta Shogun pysy kaksipurjehdittavana, vinsseistä neljä on sähköistetty ja niille on kytkimet peDESTAaleissa.

◀ Vaikka Shogun toimii kaksinkin, avotilassa mahtuu täysi kisamiehistö toimimaan törmäilemättä.