



SARGO 31 EXPLORER AFT DOOR

Das Schiff, das keine Saison kennt

Finnland und der Sportbootbau gehören seit jeher zusammen, so wie Ebbe und Flut zur Nordsee oder die Ostfriesischen Inseln zum Wattenmeer. Im Umkehrschluss hier die optimale Harmonie einer Kooperation zweier gleichgesinnter Unternehmen, denn sowohl die Geburtsstätte der Sargo-Boote, die Werft „Sarins Båtar“ und Importeur „Harle Yachtbau“, beide blicken zurück auf eine rund fünf Jahrzehnte lange Tradition. Die Typenreihe umfasst Modelle von 25 bis 36 Fuß in normaler und Explorer-Ausführung. Dem Topseller, der neuen Sargo 31 Explorer, hat WasserSport im Turku Archipelago auf den Kiel gefühlt.

Text: Claus D. Breitenfeld / Fotos: Breitenfeld / Werft

Harle Yachtbau-Chef Frank van Delden, der das bereits 1969 gegründete Unternehmen knapp zehn Jahre später übernahm, stellte in den Folgejahren den Bau kleiner GfK-Boote ein, in der vorausschauenden Erkenntnis, dem Sektor

Dienstleistung eine stetig steigende Bedeutung zukommen zu lassen. Heute präsentiert sich auf dem nur sechs Kilometer vom nächsten Hafen in Bengersiel entfernten, 5.000 m² großen Betriebsgelände, eine 1.100 m² umfassende Win-

terlagerhalle mit angegliederter, moderner Werkstatt, in der sämtliche Reparatur-, Wartungs- und Pflegearbeiten rund ums Schiff erledigt werden. Schiffs-Landtransporte bewältigt Harle termingerecht mit einem Zehntonnen-Zugfahrzeug.

Im wohlsortierten Zubehörshop treffen Eigner auf ein umfangreiches Sortiment an ausgewählten Bootspflegemitteln, Farben, Schleifmaterialien und Bordutensilien namhafter Hersteller. Soweit die Kurzcharakteristik des hierzulande „verlängerten

Kokkola in der Region Ostrobothnia am Bottnischen Meerbusen, dort, wo sich die warmen Monate des Jahres auf kaum mehr als deren vier summieren, die Boote jedoch mitunter zwölf im Wasser liegen. Und dafür braucht's halt diese besondere Art von Boot, tief verwurzelt in einer starken Tradition und schon zuweilen fast arktischen Umgebung.

sches Flair wider, bewährte Ergonomie und eine Vielzahl praktischer Einzelheiten, im ersten Moment oftmals gar nicht so zu bemerken. Darunter fällt unter anderem die Salon-, Decks- und Badeplattformenebene auf einem Level, ohne Stolperfallen, willkommen bei problematischen Wasserverhältnissen. Je intensiver sich der Betrachter auf Details an Bord

1 Mit knapp 63 km/h (34 kn) durchaus sportliche Ambitionen an den Tag legend, bügelt die Sargo 31 Explorer so ziemlich jede Welle im Turku-Archipelago souverän platt.

2 Großes Glasschiebedach über dem Steuerstand und Teilen des Salons.

3 Zentrales Inspektionsluk in der Badeplattform mit Zugriff auf den Z-Antrieb.

4+5 Geräumiges, achterliches Cockpit mit Tisch und vier Staukästen.



Arms“ und Importeurs der Sarins Båtar-Werft.

Sargo-Boote, noch bis Mitte 2014 unter der Apostrophierung „Minor“ rangierend, wurde gegründet vom inzwischen legendären Edy Sarin. Heute, in dritter Generation, immer noch ein reinrassiges Familienunternehmen, repräsentiert es nach eigener Aussage eine völlig neue Bootsklasse, nämlich das sogenannte „All-Season-Boat“, ein Schiffstyp, das keine Saison kennt. Dafür spricht auch dessen Heimat,

Design, Konzept, Verarbeitung

Und so sehen sich die Macher von Sargo selbst: Stil ist etwas, das niemals aus der Mode kommt. Und Sargo steht für stilvolles, funktionierendes Design, entwickelt im Laufe von Jahrzehnten. Daraus resultierend die Erkenntnis, dass Form immer der Funktion folgt, und nicht umgekehrt, einhergehend mit höchster Qualität. Der Kabinenaufbau und das Cockpit dieser Sargo spiegeln unverkennbar skandinavien-

einlässt, umso mehr wird die Funktionalität dieses Schiffes deutlich, dessen Interieur nicht nur schön anzusehen ist, es soll auch sinnvollem Nutzen, Langlebigkeit und komfortablem Bootsleben gerecht werden. „Sargo-Style“ durch und durch.

Wir gehen an Bord – und wie die Typisierung „Aft Door“ bereits vermuten lässt, von achtern aus dem Cockpit in die Salon-Steuerhaus-Kombination mit an Stb. platzierter Pantry. Backbords gegenüber ein großes

L-Sofa, dessen achterliche Sitzfläche in hochgeklappter Position den Zugang zur verhältnismäßig geräumigen Unterflurkabine mit unerwartet üppigem Doppelbett freigibt. Elektrisch absenkbar der Tisch im Salon und je nach Kippstellung der Rückenlehne der Beifahrerbank, kann diese Sektion in die Schlafplätze „5 + 6“ umgewandelt werden. Auf Steuerstandhöhe beidseitige Schiebetüren auf die Gangbords und der Rudergänger-Schalensitz im



Offshoreformat, darunter ein Kühlschrank. Der Weg ins Vorschiff mit traditioneller V-Koje und an Stb. installiertem Toilettenraum samt Dusche, wird verschlossen von einem zweiteiligen Klappschapp und gleicher Flügeltür.

Sargotypisch das vertikal zu kippende Dashboard des Steuerstandes, flankiert vom Garmin XSV-Plotter, diversen Kippschaltern, Bugschrauben-Stick, Volvo-Einheberschaltung, Sicherungspaneel, Trimmklappenbedienung etc. Über der dreigeteilten Frontscheibe mit Parallelwischern unter anderem analoger Drehzahlmesser, Radio, Lautsprecher und nach achtern ein dreigeteiltes Glasschiebedach. Das Cockpit wird dominiert von einem stabilen Tisch, seitlichen, mit Flexiteak belegten Backskisten und einer Kühltruhe. Darunter der bequem zugängliche Maschinenraum, Platz bietend auch für zwei Motoren, in dem der spurtstarke 370er Volvo Penta D6-Diesel als Single seine 272 kW zur Entfaltung bringt. Steuerbords schließlich der Durchgang auf die riesige Badeplattform mit backbordseitigem Heckanker und Z-Antriebs-Inspektionsluk. Breite Gangbords führen aufs Vorschiff mit offener Bugreling, Ankerkasten und Einstiegshilfe. Ordentliche Festmacherbeschläge mit Springleinenfunktion, Fenderhalter, Suchscheinwerfer und Antennen-Sammelsurium auf dem Salondach komplettieren den Außenbereich.

Fahreigenschaften

Auf gut sechs Tonnen Testgewicht summierte sich die Masse bei fast gefüllten Kraftstoff- und Wassertanks während unseres Probeschlags im Schärengewässer vor Turku Gestaden, begleitet



1 Blick von achtern in den wohnlichen Decksaufbau, eine Kombination von Salon, Ruderhaus und Pantry.

2 Die Unterflurkabine mit Doppelbett unter dem Salonboden.

3 Hinter dem Steuerstand im Vorschiff, die Toiletten-Duschkombi.

4 Traditionelle V-Koje im Vorschiff.

5 Unter dem achterlichen Sitzpolster des Bb.-seitigen U-Sofas verbirgt sich der Niedergang in die Unterflurkabine.

6 Absolut saubere Installation des Volvo Penta-Dieselmotors D6-370 unter dem achterlichen Cockpitboden.



von Wind- und Wellenbedingungen der Stärke drei bis vier. Für einen auf 19,5° aufgeklimmten Sargo-Rumpf jedoch ein Klacks. Hebel auf den Tisch, Trimmklappen in Neutralstellung, der mit Duoprop „G4“ bestückte Z-Antrieb tief abgesenkt, 23 Sekunden verrinnen, vom Flatscreen kommt das Signal 33,9 kn (62,8 km/h) bei Vollast, 3.550 U/min. Das kann sich sehen lassen.

Unter diesen Vorzeichen das Ruder im Sportwagenmodus hart gelegt, lediglich drei Umdrehungen von Seite zu Seite, ohne einzuhaben, achterlich wegzudriften und schon gar nicht zu kavittieren, folgt die Sargo spurtreu dem vorgegebenen Kurs. Dass dabei die 5.500 cm³ Motor-Hubraum, verteilt in Reihe auf sechs Zylinder, um die 78 l/h fordern, kann durchaus als moderat angesehen werden, ein gleichstarker Außenborder würde sich damit sicherlich nicht begnügen. Auch an der Lautstärkeentwicklung von 78 dB(A) am Steuerstand gibt's nichts zu bemängeln. Liegt Marschfahrt von 24,3 kn (45,0 km/h) bei 2.800 U/min an, reduziert sich der Spritdurst deutlich auf 46,0 l/h und die dB(A)'s um vier Punkte.

Egal, ob bei Marschgeschwindigkeit oder Fullspeed, Glattwasser oder kreuzende Heckwellen Vorlaufahrender, in keiner Fahrstufe lässt diese Sargo 31 ein Gefühl von Unsicherheit aufkommen. Satt und sonor das Eintauchen nach dem Sprung über die Welle, kraftvoll der Anzug über den gesamten Drehzahlbereich von unten herauf. Souverän darüber hinaus jedwedes Einparkmanöver, dank Drehkreisen von einer bis 1,5 Bootslängen, mit Unterstützung der Bugschraube sowieso. Alles im grünen Bereich. 🌿

Kontakt

Importeur:
Harle Yachtbau GmbH

Emden Straße 5
D-26427 Esens

Tel.: 049 71-2136
Fax: 049 71-4411

Mail: info@harle-yachtbau.de

www.harle-yachtbau.de



SARGO 31 EXPLORER AFT DOOR

Herstellerland	Finnland
Motorisierung Test KW (PS)	Volvo Penta D6 370, 272 kW (370 PS)
Antriebsart	Z -Antrieb, Duoprop-Größe "G 4"
Preis Standard/Testschiff (€)	289.400,- ab Werft

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
Standgas eingekuppelt	750	2,50	4,63	1,00	0,40	0,22	59
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	1.200	6,50	12,04	5,90	0,91	0,49	63
Gleitfahrtgrenze	2.400	13,70	25,37	37,50	2,74	1,48	72
Marschfahrt	2.800	24,30	45,00	46,00	1,89	1,02	74
V-max.	3.550	33,90	62,78	78,00	2,30	1,24	78

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 23, Drehkreis in Bootslängen = 1-1,5, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 495 (918) / 238 (441)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

9,96 m 3,30 m 1,05 m 2,95 m 1x243-294kw (330-400PS) oder 2x165-221kw (225-300PS) GFK

500 l (700 l Twin-Motorisierung) 120 5100 kg B 12 4

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Turku-Archipelago, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 3 - 4/0,50-0,75, Personen an Bord: 4, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 400/100

Mein Fazit

Die Sargo 31 Explorer Aft Door, nicht nur eine knuffige, im Handling selbst von Einsteigern problemlos in den Griff zu bekommende Kompakt-Yacht die keine Saison kennt, hier haben wir es auch mit „einem Boot für alle Fälle“ zu tun. Sowohl als privates Reiseschiff, aber auch im professionellen Bereich ohne Wenn und Aber bei entsprechender Ausrüstung jederzeit zu Hause. Hochwertigster Materialeinsatz, Topverarbeitung, ansprechendes Design und ein Standard-Lieferpaket, das rundherum als fahrfertig zu bewerten ist. Realisierbare Optionswünsche logischerweise nicht ausgeschlossen.

Claus Breitenfeld - Testredakteur

