

Neuer Name – altbewährter,
international anerkannter Qualitätsstandard

SARGO 36 Fly

Aus „Minor“ wurde „Sargo“. Nur der Name hat sich geändert, nach wie vor exzellent, Fahreigenschaften und Qualitätslevel.

Fotos: Breitenfeld / Wilén



Edy Sarins Bootsbau-Karriere, Gründer der „Sarins Båtar Oy Ab-Werft“, seines Zeichens gelernter Schreiner, begann vor rund einem halben Jahrhundert mit der Innenausstattung von Yachten für fremde Werften. Bis – ja, bis er sich eines Tages dazu entschloss, sein erstes, eigenes Holzschiffchen zu bauen. Die Geburtsstunde der ehemaligen „Minor“-Boote. Heute präsentiert sich die in „SARGO“ umbenannte Flotte mit sechs Standard-Modellen, von 7,85 bis 11,80 Metern Länge, nebst diversen Spezialbauten für Profieinsätze. Claus D. Breitenfeld hat das Paradepony der Baureihe, die brandneue „36 Fly“, über die Wellen des finnischen Schärengebiets im Turku-Archipelago geritten.

Keine Frage, die Nachricht schlug ein wie eine Bombe, als der geschäftsführende Direktor der „Sarins Båtar Oy Ab“, Thomas Sarin, Edy's ältester Sohn, während der „Journalisten-Finnboat“ in Nauvo, Mitte Juni 2014, die Katze aus dem Sack ließ und dem nicht wenig überraschten Auditorium eröffnete, dass die seit annähernd 50 Jahren etablierte Werft-

marke und gleichnamige Bootstypisierung „Minor“, fortan in die Bezeichnung „SARGO“ umbenannt werden würde („WasserSport“ berichtete in der Ausgabe 09/2014). Ein neuer Name, von dem man sich international noch mehr Attraktivität verspricht, altbewährt und unbestritten hingegen der weltweit anerkannte Qualitätsstandard und dessen Reputation.

Nichts, aber auch gar nichts wird sich durch die Umbenennung am hohen Standard dieser finnischen Boote ändern. Sie sind und bleiben ohne Wenn und Aber, ohne Saisoneinschränkung „Ganzjahres-All-Wetter-Boote“ auf höchstem Niveau. So das Versprechen und die Botschaft der Traditions-Werft Sarin.

Fahreigenschaften

Intensive Leser dieses Magazins werden sich vielleicht noch erinnern, „WasserSport“ berichtete bereits im Januar 2013 über die damalige Minor 36. Gleicher Rumpf, allerdings ohne Flybridge, doch mit stärkerer Motorisierung. Zugegeben, beim Vergleich beider Fahrwerte waren wir allerdings einigermaßen erstaunt. Denn so gravierend wie erwartet, fällt der Unterschied nicht aus, obwohl beim seinerzeitigen Test die beiden Volvo Pentas vom Typ „D6-370“ ein Mehr von satten 103 kW (140 PS) an Power lieferten. Jetzt hatten wir uns mit den Selbstzündern „D4-300“ auseinander zu setzen, die es zusammen auf „nur“ 441 kW (600 PS) bringen.

Daher umso erstaunlicher bei gleicher Propellergröße, Duo-Prop „G6“, ca. 300 kg mehr Testgewicht mit Flybridge im Marschfahrtbereich von 2.600 U/min fast identische

Werte: 44,3 km/h (23,9 kn), ohne Fly bei 2.500 U/min 43,9 km/h (23,7 kn). Auch die Differenz unter

Vollast reist einen nicht gerade vom Hocker. Die neue Fly bringt's nach etwa 20 bis 22 Sekunden aus ruhender Position und 3.600 U/min auf 70,4 km/h (38 kn), das Modell „oben ohne“ brauchte damals bei 3.500 U/min zur Topspeed lediglich 17 Sekunden bei einem Spitzenwert von 74,1 km/h (40 kn). Und mit sieben Sekunden ist „die Neue“ gerade mal 1½ Sekunden langsamer aus dem Stand bis in die Gleitphase.

Darüber hinaus: Die sechs-zylindrigen Volvos bei der 36 „OF“ (ohne Fly) pressten im Geschwindigkeitsbereich um 52 km/h (28 kn) ca. 73 Liter Diesel pro Stunde durch die Einspritzpumpen, die D4er im Bauch der Fly begnügten sich bei 50 km/h (27 kn) mit etwa 68 Liter. Angesichts dieser Werte wird die Entscheidung nicht unbedingt leichter – oder gerade doch – für welche Art Motorisierung man sich entscheidet, summiert sich der Preisunterschied im ungünstigsten Fall vom „D4“ zum „D6“ pro Maschine auf rund 14.000,- Euro.

Den Fahreigenschaften hingegen bricht all das keinen Zacken aus der Krone. Leicht und locker, wie von einer SARGO nicht anders zu erwarten, tänzelt der Rumpf über die Wellenkämme bei Wind- und Wasserhältnissen der Kategorie drei bis vier, in

Böen fünf. Hart gefahrene, schnell wechselnde Rudereinschläge unter Vmax, fünf Umdrehungen von Seite zu Seite, malen einen souveränen Slalomkurs ins Heckwasser, ohne dabei auch nur die geringsten Anzeichen von Unsicherheit aufkommen zu lassen.



Und die am Spiegel zerrende Tortur, aus der Ruheposition und voll eingeschlagenen Antrieben, egal, in welche Richtung, bei sukzessiver Gaszufuhr bis zur Drehzahl-Obergrenze, steckt diese 36 Fly gelassen ohne Ausfallerscheinungen weg. Kein achterliches Wegschmieren, kein Ausbrechen oder Untersteuern, keine Kavitation.

Wurde auch schon immer das Fahrfeeling am Steuerstand unter Deck von Souveränität, Sicherheit und bester Rundumsicht geprägt, so haben sich die Verhältnisse bei diesem Schiff nicht nur von Betrachterseite aus optisch geändert. Die Position des Rudergängers (und seiner Crew) auf der Flybridge ist einfach eine durch und durch erhabene königliche, schon fast dem Gefühl erliegend, Huldigungen entgegen nehmen zu wollen. Ein Platz, um den sicherlich so manche Diskussion an Bord aufkommen wird, geht's darum, wer ab der Haspel drehen darf.

Wind-, Wasser- und Motorengeräusche der ohnehin bestens gedämmten Maschinen, werden dort oben nur noch marginal wahrgenommen. Der Spaß am Fahren, das Abreiten der Wellen, das satte, sanfte Wiedereintauchen nach dem Sprung ins Wasser, die seitlich vorbeistiebende Gischt, ohne auch nur ein Quäntchen überkommend, so stellt man sich Flybridge-Fahren in Reinkultur vor, so soll es sein. Und wer von hier aus seinen Liegeplatz ansteuert, dem sollte das Festmachen auch in engsten Boxen keine Mühe bereiten. Zentimetergenau lässt sich diese SARGO, selbst bei schwierigen Witterungsbedingungen, unterstützt von Querstrahlruder und zwei Maschinen, zum Festmachen dirigieren. Resümee: Alles gut, alles bestens.

Ausstattung und Verarbeitung

Langatmigges Zerpflücken dieses Schiffes in Sachen materieller Qualität, handwerklicher Solidität oder praxisorientiertem Handling, all das wollen und können wir dem geneigten Leser ersparen. Eine SARGO zu fahren, das allein zeugt davon, etwas vom Boating zu verstehen. Anders kann jeder . . . Konzentrieren wir uns daher aufs Wesentliche.

Wie unter Deck, so auch auf der Fly, ein kompletter Steuerstand, bequemer Rudergänger-Sitz mit hohem Seitenhalt und integrierter Kühlkiste, wirkungsvoller Windabweiser und nach Bb. ausgerichtetes U-Sofa mit variabler Rückenlehne auf gleicher Höhe des Fahrers, davor massiver Tisch. Stabile VA-Reling und der Geräteträger mit Radar und Antennen runden diesen Schiffsteil ab. Steuerbords der Niedergang nach unten über eine so genannte fünfstufige Spartreppe, abgesichert durch solide Handläufe. Seitliche, im Cockpit als Sitzbank fungierende Backskisten und ein zweiteiliger Tisch dominieren hier auf Salonebenen-Level. Nach Bb. ausgerichtet, der Durchgang auf die riesige Teak-Badeplattform mit zwei Inspektionsluken über den Antrieben und da-



Wichtigste Neuerung bei der „36“, die großzügige Flybridge.

neben ein sechser Fender-Steckkorb. Elektrohydraulisch, samt Backskiste und Tisch, wird das Bodenluk angehoben, zum Vorschein kommt der servicefreundliche, aufgeräumte Motorraum.

Breite Gangbords, vorbei an zu öffnenden Schanzkleiddurchbrüchen und seitlichen Salontüren, machen den Weg frei aufs Vorschiff mit offener Reling, Kettenkasten, elektrischer Aufbauwisch, nach Stb. versetztem Anker und Sitzmulde über der Vorschiffskabine.

Dominierend unter Deck die Salon-, Steuerstand- und Pantry-Kombination in matt glänzendem Teakholz. Am übersichtlichen, komplett ausgestatteten Steuerstand mit bewährter Kipptechnik hat sich nichts geändert, links daneben das vertikale Karten-Klappfach. Zwei Einzelschalensitze für Fahrer und Copilot werden ergänzt durch ein drittes Exemplar an Bb. Daran sich anschließend die verdeckte Pantry mit Spüle, E-Herd, Mikrowelle, Kühlschrank und TV unter der Salondecke.

Gegenüber ein L-Sofa, das es im wahren Sinne des Wortes „in sich“ hat, nämlich den Niedergang in den Unterflurbereich. Dazu wird der Teil der achterlichen Querbank neben dem Haupteingang hochgeklappt und ab geht's über drei Stufen in den Keller. Zwei Einzelbetten und der separate Toiletten- und Duschbereich machen das Gästezimmer autark.

Und schließlich ist da noch des Eigners Reich im Vorschiff. Die Sanitärkabine samt Dusche und Toilette wurde unter dem Steuerstand platziert, mittig das große, von beiden Seiten zugängliche Doppelbett mit Stauraum darunter, der mannigfaltig im gesamten Schiffsbereich genutzt wird, Schrank, Ablagen und zweitem Flachbild-TV.

Zusammenfassung

Viel Schiff auf kompaktem Raum, geschickte Einteilung mit pfiffigen Details, hoher Sicherheitsstandard, bewährte Sarin-Qualität, so präsentiert sich die SARGO 36 Fly als zuverlässiges „Ganzjahres-All-Wetter-Boot“. Bekannt überzeugende Fahreigenschaften werden noch getoppt vom „Fahrer-Freisitz“ in der ersten Etage, quasi dem Logensitz an Bord. Gratulation dem, der sich für diese SARGO entscheidet.

Claus D. Breitenfeld



Reichlich Platz auch im aufgeräumten Cockpit.



Komfortable Option, die seitlichen Durchgänge im Schanzkleid.



Bequemer Zugang von achtern.



Perfekter Steuerstand mit kippbarer Rudereinheit.



Der Salon



Im servicefreundlichen Motorraum, die beiden Volvo Penta D4 300 Diesel.



Offene Bugreling mit klappbarer Einstiegshilfe und seitlich versetztem Ankerschirr.



Unter dem L-Sofa im Salon, der Zugang zur Unterflurkabine.



Steuerbordseitiger Niedergang auf die Fly.



Vorschiffskabine mit Doppelbett.

Technische Daten

Herstellerland: Finnland
 Werft: Sarins Båtar Oy Ab, Kookkola, Finnland, www.sargoboats.fi
 Importeur: Harle Yachtbau GmbH, Emdener Straße 5, D-26427 Esens, Tel.: 04971-2136, www.harle-yachtbau.de

Boot: CE-Zertifizierungs-Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)
 Länge ü. A. (m): 11,80
 Rumpflänge (m): 10,67
 Länge WL ca. (m): 9,60
 Breite ü. A. (m): 3,60
 Tiefgang ca. (m): 1,10
 Freibord ca. (m): 1,30 - 170
 Höhe ü. WL ca. (m): 4,10 bis Radarbügel
 Kabinenhöhe (m): 2,10
 Gewicht leer ca. (kg): 8.400 mit Doppelmotorisierung
 Testgewicht ca. (kg): 9.700
 Baumaterial: GfK
 Rumpfform/Aufkimmung: tiefes V/ 19°
 Motorisierung Test kW (PS): 2 x 221 (2 x 300)
 Motorisierung von – bis kW (PS): 1 x 294 – 2 x 294 (400 – 800)
 Motorenart: Diesel-Innenborder
 Antriebsart: Z-Sterndrive
 Kraftstofftank (l): 860
 Frischwassertank (l): 300
 Fäkalientank (l): 100
 Zuladung/Nutzlast (kg): 2.000
 Personen, zul. max.: 12
 Schlafplätze: 4
 Kabinen: 2 + Salon
 Preis mit Testmotorisierung ab € 373.900,- mit einer Motorisierung 294 kW (400 PS), 331.900,-; Preise gelten ab Werft Finnland.

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: 2 x Volvo Penta-Diesel, D4-300
 Bauart/Zylinder: Reihen-4-Zylinder
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 221 (300)
 Leistung Propeller kW(PS): 212 (288)
 Drehmoment (Nm): 700
 Hubraum (cm³): 3.700
 Bohrung/Hub (mm): 103 x 110
 Ventile: 4 pro Zylinder
 Arbeitsweise: 4-Takt
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 3.500
 Kraftstoffart: Diesel
 Kraftstoffsystem: Common Rail, elektronisches Motormanagement
 Verdichtung: 17,5:1
 Getriebeuntersetzung: 1,56:1 bis 2,50:1
 Kühlkreise: 2
 Generator (A): 115
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 559
 Propeller / Größe: VA-Duoprop / G6

Motorendetails: Zylinderblock- und Kopf aus Gusseisen, zwei oben liegende Nockenwellen, Turbolader,

Ladeluftkühlung, EVC (Electronic Vessel Control – elektronisches Motormanagement), Ausgleichswellen, hydraulische Ventilstößel, Spritzöl gekühlte Kolben, austauschbare Ventilsitze, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, Seewasser gekühlter Röhrenkühler, Kühlsystem vorbereitet für Warmwasseranschluss.

Standardausstattung (Auszug aus Liste): 40 mm Ø VA-Reling, VA-Kielschutz, achterlicher 6-fach Fenderhalterkorb, Badeplattform mit Teak-Inspektionsluken, elektr. Motorluke, Backskisten, 2-fach abgeschotteter Rumpf mit separaten Lenzpumpen, Kabinen- und Salon-Isolierung, Teak-Innenausbau, 2 seitliche Türen in Steuerstandhöhe, Offshore-Sitze, komplette Pantry, Frontscheiben-Defroster, Dieselheizung, LED-Leuchtmittel, Radio/CD, Batterielader und Umformer, Landanschluss, automatische Trimmklappen, Powertrim-Assistent, Kartenplotter, Feuerlöschanlage Motorraum, Suchscheinwerfer, Flybridge mit 5 Sitzen.

Mögliche Extras (unter anderem): Farbiger Rumpf, Heckanker, Generator, Klimaanlage, Joystick-Rudersystem, Bugschraube, Radar, Autopilot, komplettes Teakdeck, Vorschiffs-Sonnenliege, seitliche Bordwand-Durchgänge, Wetbar mit Grill und Kühlschrank, Unterwasserbeleuchtung, Außendusche, TV.

Messwerte: Geschwindigkeit / Lautstärke / Verbrauch

U/min	km/h	(kn)	l/h	dB(A) ⁶
650 ¹	9,3	(5,0)	2,7	57
1.500	16,5	(8,9)	21,2	69
2.000 ²	25,6	(13,8)	38,5	71
2.200	31,5	(17,0)	48,8	70
2.400	38,3	(20,7)	56,0	72
2.600 ³	44,3	(23,9)	62,2	72
2.800	50,0	(27,0)	68,0	73
3.000	55,2	(29,8)	77,0	73
3.200	59,3	(32,0)	91,0	74
3.400	65,6	(35,4)	99,6	74
3.600 ⁴	70,4	(38,0)	117,2	75

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Volllast; (5 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; nach ca. 7 sec. aus ruhender Position in Gleitfahrt; Vmax nach 20 - 22 sec.; Wind- und Wasser: 3 - 4; Drehkreise in Bootslängen voraus und nach achtern über Stb. und Bb. auf dem Teller mit gegenläufigen Maschinen.