

Kompaktes Allzweckschiff mit formidablen **Sargo 25 Offshore**



Zwar kommt der Name „Sargo“ noch fast „jungfräulich“ über die Lippen, das sich dahinter verbergende Know-how und die Tradition der finnischen Sarins Båtar-Werft hingegen kann einen Erfahrungsschatz von annähernd einem halben Jahrhundert in den Ring werfen. Vormals unter dem Label „Minor“ auf eine hervorragende Reputation zurückblickend, wird auch „Sargo“ künftig in gleicher Weise jenen Qualitätslevel liefern, den tausende Eigner weltweit von diesem Unternehmen gewohnt sind. Claus D. Breitenfeld hat sich an Bord des Typs „25“ davon überzeugt.

Eigentlich sind sie beide (fast) gleich alt: Die Harle Yachtbau GmbH in Esens, deren Firmenname seit 1969 existent und die Wiege der ehemaligen Minor-Werft – 2014 in „Sargo“ umbenannt – seinerzeit 1967 von Edy Sarin aus der Taufe gehoben. Als der heutige Harle-Chef, Frank

van Delden, den Bootsbaubetrieb 1978 übernahm, wurden bis dahin lediglich kleine GFK-Schalen gebaut. Van Deldens Geschäftsphilosophie war jedoch eine andere, und er konzentrierte sich auf Dienstleistung, Import und Vertrieb hochwertiger Schiffe, sowie den Handel mit Gebrauchtbooten. Eine richtige Entscheidung.

1998 knüpfte van Delden den Kontakt zur renommierten Sarins Båtar Oy Ab-Werft und fungiert bis heute als Alleinimporteur für die nun in „Sargo“ umbenannte Bootsmarke in Deutschland. Die komplette Range rekrutiert sich aus zehn Exponaten, inklusive vier Explorer-Modellen. An der Spitze das ebenso brandneue Flaggschiff

„Steherqualitäten“

Hinterlässt nicht nur optisch besten Eindruck, überzeugt auch mit herausragenden Fahreigenschaften, die Sargo 25.

Fotos: Breitenfeld / Wilén



Gut sortierter, vertikal verstellbarer Steuerstand an Stb.

Fahreigenschaften

schiff „Sargo 36 Fly“ (siehe Test in „WasserSport 11/2014). Abgerundet wird die Baupalette durch diverse „Professionals“, Sonderanfertigungen für Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste.

Auf dem mehr als 5.000 m² großen Betriebsgelände in Esens, nur etwa sechs Kilometer vom nächstgelegenen, bekannten Hafen Bensorsiel entfernt, bietet Harle Yachtbau Eignern in einer 1.100 m² großen, gepflegten Winterlagerhalle mit angegliederter Werkstatt, jeglichen Service, Reparatur und Pflege rund ums Schiff, ausgeführt von Fachleuten, versiert im Umgang mit GfK- und Holzarbeiten, Elektronik und Maschine, nebst der Logistik des Landtransportes vom Wasser zur Werft.

Auch wenn die „25“ sich als der kleinste Vertreter aus der Sargo-Baureihe präsentiert, so muss sie beileibe ihr Licht nicht unter den Scheffel stellen. Zwar sind auf der Spezifikationsagenda dieser Sargo „nur“ drei Motorisierungsvarianten gelistet, doch die können sich sehen lassen. Samt und sonders „D4'ler-Diesel“ der Marke Volvo Penta, begonnen bei 225 PS, über 260 PS (unser Testproband) und 300 PS als Maximum. Und dass die von der Werft avisierten Geschwindigkeiten keine Mondwerte widerspiegeln, davon konnte sich der Chronist anlässlich der 2014er Finnboat Floating Show im Turku Archipelago vor den Gestaden Nauvos überzeugen.

Für die von uns gefahrene Testversion wurden 34 bis 36 Knoten (63 bis 67 km/h) vorausgesagt. Handgestoppt signalisierte uns das GPS 63,7 km/h (34,4 kn) und das bei wahrlich nicht „Ententeich-Konditionen“. Okay, keine schwere See, dennoch 4 – 5 Beaufort Wind lassen im offenen Was-

ser die Wellen mitunter auch ordentlich kabbeln.

Sei's drum, Hebel auf den Tisch und ab die Post. Knapp sechs Sekunden verstreichen bei neutraler Trimmklappenposition und komplett runtergezogenem Z-Antrieb, bis annähernd vier Tonnen Testgewicht vom G6-VA-Duoprop ins Gleiten befördert werden. 2.000 U/min, 21,1 km/h, (11,4 kn), Geräuschlevel am Steuerstand 72 dB(A). Da kann man nicht meckern, dennoch grenzwertig, angesichts stark wechselnder Wasserverhältnisse. Also eine Schippe drauflegen. 2.500 U/min, 38,3 km/h, (20,7 kn), dB(A) 74. Das kann so stehen bleiben, dauerhaft, auch bei 4 – 5 Bft. Die Sargo reitet dabei leichtfüßig Wellenkamm für Wellenkamm ab, ohne nerviges Schlagen oder etwaigen Gierbestrebungen nachzugeben, gefordert von im Pulk parallel laufender Heckwellen anderer Boote.

Zeit, für einen ersten Versuch, das Ruder abrupt hart zu legen bei lediglich drei (!) Umdrehungen von Seite zu Seite. Krängungswinkel um die 35°, egal ob über Bb.



1 Aufgeräumte Frontpartie im Salon.

2 Blick achteraus aufs gemütliche, große Sitz-U.

3 Blitzsauberer, servicefreundlicher Motorraum.

4 Großer Ankerkasten zwischen der durchbrochenen Reling.



oder Stb., ohne Einhaken bzw. achterlichem Wegschmieren. Der vorgegebene Kurs wird souverän beibehalten. Auch kein Thema: Das locker, kaum Kraft erfordernde Umsteuern in Gegenrichtung, dank der leichtgängigen, elektronischen Schaltung.

Derart positiv animiert vom Fahrverhalten wollen wir's jetzt genau wissen und legen aus ruhender Position erneut den Hebel komplett auf den imaginären Tisch. Nach ca. 20 sec. liegt Volllast mit 63,7 km/h (34,4 kn) bei 3.450 U/min an. Und wieder das gleiche Manöver. Bei Geradeausfahrt sind's eh' nur eineinhalb Ruder-schwenks zur Seite, dann der Anschlag. Vielleicht 10° Grad mehr Krängung als zuvor? Egal, die „25“ geht `rum wie auf Schienen, legt sich ordentlich auf die Backe, keine Spur nerviger Kavitation am Propeller. Und ein Gefühl von Unsicherheit – niemals! Logisch, mit anhaltender Dauer des Kreiselkurses bleiben einige Drehzahl-Einheiten auf der Strecke und somit auch Speed. Aber darauf kommt es bei diesen Checks schließlich nicht an. Sehr viel wichtiger ist das allgemeine Fahrverhalten. Und daran gibt es nichts, aber auch gar nichts zu kritisieren.

Ausstattung und Verarbeitung

Sargo ist heute, Minor war gestern. Versprochen, wir werden uns auch nach und nach sowohl rhetorisch wie orthographisch von der alten Liebe verabschieden, obwohl's nicht so ganz leicht fällt. Nicht auf der Strecke bleiben wird dabei allerdings die Erkenntnis, dass Sarins Båtar Oy Ab eine jener Werften ist – und das nicht nur in der skandinavischen Region – die zu den absoluten Spitzenproduzenten im motorisierten Wassersport zählt. Qualita-tiv, innovativ und in Bezug auf die allgemeine Sicherheit. Daher konzentriert und ohne Ausschweifungen das Kapitel „Stuben-durchgang“ abgehandelt.

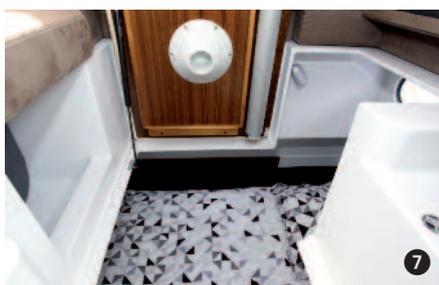
Einhergehend mit der Namensänderung, wurde der aktuellen „25“ gleichzeitig ein allgemeines Design-Lifting verpasst. Neu unter anderem auch die achterliche Kabine, Zugang unter dem Fußbe-reich zwischen dem Sitz-U im Ruderhaus und größer um 30 cm das Motorraumluk achtern. Ebenso neu das Glasschiebedach über dem Steuerstand und bequemer die verbreiterte Badeplattform.

Unverändert die V-Kabine im Vorschiff mit Dusche und Toilette hinter der Abschottung zum Steuerstand. Für den kleinen Hun-ger zwischendurch neben der Bb.-Seitentür die Minipantry, gut durchlüftet dank des Pendants gegenüber. Bewährt der aufge-räumte, bestens einsehbare Steuerstand, vertikal zu kippen und die seitenhaltstabilen Frontschalensitze mit Offshorefunktion. Siche-ren Stand mit viel Bewegungsfreiheit garantieren die breiten Gang-bords und das geräumige Cockpit. Für Ordnung sorgen zudem seit-liche und ins Ruderhaus achtern integrierte Backskisten

Zusammenfassung

Die neue Sargo „25 Offshore“ ist ein kompaktes, knuffiges Allzweckschiffchen mit hervorragenden „Steherqualitäten“, sauberst verarbeitet, das auch bei widrigen Wasser- und Windbedin-gungen so schnell nicht an seine Grenzen stößt. Unproblematisches Handling in jeder Hinsicht, „noch“ trailerbar mit dem ent-sprechenden Zugfahrzeug. Fahrspaß pur für die kleine Familie auch auf längere Törns.

Claus D. Breitenfeld



- 5 Minipantry an Bb.
- 6 Großes Schiebedach im Salonaufbau.
- 7 Unterm achterlichen Sitz-U im Salon versteckt, der Eingang in die Unterflurkabine.
- 8 Die Vorschiffskabine.
- 9 Seitliche Schiebetür direkt aufs breite Gangbord.
- 10 Vorschiff mit Sitzmulde im Kabinenaufbau.
- 11 Ins Vorschiff integriert, die Nasszelle.

Technische Daten

Herstellerland: Finnland
 Werft: Sarins Båtar Oy Ab, FI-67900 Kokola
 Importeur: Harle Yachtbau GmbH, Emdor Straße 5, D-26427 Esens, Tel.: 04971-2136, www.harle-yachtbau.de

Boot:

Länge ü. A. (m): 7,85
 Rumpflänge (m): 7,12
 Länge WL ca. (m): 6,40
 Breite ü. A. (m): 2,70
 Tiefgang ca. (m): 1,05
 Freibord ca. (m): 0,80
 Höhe ü. WL ca. (m): 2,45 (bis Geräteträger)
 Kabinenhöhe (m): bis 1,93
 Gewicht leer ca. (kg): 3.200
 Testgewicht ca. (kg): 3.900
 Baumaterial: GfK
 Rumpfform/Aufkimmung (°): 19
 Motorisierung Test kW (PS): 191 (260)
 Volvo Penta D4 260
 Motorisierung von – bis kW (PS): 165 – 220 (224 – 229)
 Motorenart: Diesel
 Antriebsart: Z
 Propellergröße: „G6“ Duoprop
 Kraftstofftank (l): 300 (Standard), Testboot 400
 Frischwassertank (l): 30
 Fäkalientank (l): 40 (mit Anzeige)
 Zuladung/Nutzlast (kg): 800
 Personen, zul. max.: 6
 Schlafplätze: 2 + 2
 Sitzplätze: 6 - 8
 Kabinen: 2 + Salon
 CE-Kat.: B

Preis Testboot €(ab Werft): 131.500,-
 Preis ab €(ab Werft): 125.800,-

Messwerte:

Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A) ⁵
700 ¹	8,0	(4,3)	56
1.000	10,9	(5,9)	61
1.500	13,9	(7,5)	65
2.000 ²	21,1	(11,4)	72
2.300	30,0	(16,2)	72
2.500(3)	38,3	(20,7)	74
2.700	41,9	(22,6)	77
3.000	50,4	(27,2)	81
3.450 ⁴	63,7	(34,4)	84

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Volllast; (5 = gemessen am Steuerstand; nach ca. 6 sec. aus ruhender Position in Gleitfahrt; Vmax nach ca. 20 Sekunden aus dem Stand; Wind- und Wasser: 4 – 5; Drehkreise in Bootslängen voraus und nach achtern über Stb. und Bb.: 1,5 – 2.

Standardausstattung (unter anderem): VA-Doppeltür zur Badeplattform, 30 mm VA-Reling, VA-Kielschiene, Badeplattform mit Inspektionsluk, Sicherheitsglasfenster, Schiebedach, Laufdeck ohne Stufen, isolierter Kabinenaufbau, Teak-Innenausbau, seitliche Schiebetüren, U-Sofa und drehbare Sitze, Teaktisch, Frontscheiben-Defroster, verstellbare Steuerkonsole, Doppelbett mit Einlegepolster Vorschiff, separate Nasszelle, Doppelbett achtern, Hydraulikrunder, Trimmklappen, Kartenplotter, Automatik-Feuerlöschanlage.