

FERIEBÅT HE



LE ÅRET



Minor heter nå Sargo. Og 36-foteren har blitt enda litt bedre.

TEKST: **BENGT-ERIK IVERSEN**
FOTO: **VERFT**

Ijuni byttet Sarin-familien navnet på hele sin modellflåte. Et velkjent båtmerke var dermed over i historien og arbeidet med å markedsføre det nye navnet står nå for tur.

Det hører med til sjeldenhetene at en produsent bytter navn. I de fleste tilfellene skjer det i forbindelse med restrukturering eller salg til andre. Som for eksempel den gangen Fjord ble navnet på både Selco, Herwa, Norcem-båter og flere andre. For oss i Norge er det både litt underlig og vemodig at Minor-navnet er ute. Et godt innarbeidet merkenavn og alle Minor-båtene langs kysten vil jo fortsatt hete Minor så lenge de flyter. Men på engelsk har ikke «minor» samme strategiske betydning og det er hovedgrunnen til et navnebytte. Sargo sier ikke så mye. Det er navnet på en fisk som lever under varmere himmelstrøk og betegnelsen på en klasse atomubåter i US Navy. Bortsett fra det sier ikke navnet stort og søker man «sargo» på internett, vil «sargo» blant annet føre deg til et belgisk kjemikaliefirma. Den riktige adressen er www.sargobots.fi

36 Offshore ble lansert for rundt to år siden og vi ble den gangen fascinert av det barske utseendet. Med et kraftig forskip og en høyreist baug, var det ingen tvil om at dette var en tøff båt som uten trøbbel ville leve opp til navnet «offshore». Diverse testkjøringer har vist at denne båten takler røffe forhold. Enda mer maskulin fremstår skuta når den støpes i marinegrå farge matchet med vindusrammer, beslag og håndrekkere i svart. Da løftes den barske imagen enda noen hakk og en båt i denne fargekombinasjonen suser allerede av gårde et sted på norskekysten.

STILLE. Det var mer som imponerte på Minor – unnskyld Sargo – 36 Offshore. Med to Volvo Penta D6 på 370 hk målte vi toppfarten på 40 knop under den første prøvekjøringen. Flotte dekkflater med brede sidedekk, praktiske sittebenker på akterdekk, soltak som kunne trekkes ut og heldigvis stige i den høye baugen, er blant detaljene vi merket oss den gang. Designet på styrehuset eller dekkssalong følger den designlinjen Sarin har holdt seg til på de nyeste modellene. Pent og greit. Men en smule småklassisk uten de store sprellene, selv om man hele tiden moderniserer forsiktig på detaljene. ➤



På interiørsiden har båten som tidligere en stor og behagelig skipperlugar forut. Med en senterplassert dobbeltseng og like aktenfor et stort badrom med en fiks plassering av dusjkabinetet. Allerede på byggenummer en bemerket vi at kombinasjonen hvit gelcoat, treverk, speil og belysning ga et luksuspreg på badet. Det forsterkes ytterligere når vi nå går igjennom 2014-modellen og to års produktpleie.

FLOTT FINISH OG SMARTE DETALJER.

I dekkسالongen er det kort fortalt en skyvedør i hver side og en egen dør direkte ut til akterdekket. I babord side er et langsgående og velutstyrt pantry. Sittegruppen er plassert over mot styrbord og byr på både plass, god sittekomfort og fin sikt ut. Skipperen har flott sikt gjennom de fremoverliggende vinduene med kraftige vinduspusser. Kartplotter, instrumenter og annet utstyr sitter praktisk plassert. Rattet kan justeres, men hele «kassa» under blir med på justeringen. I praksis betyr det at motorkontrollen blir med på justeringen og beholder samme posisjon i forhold til rattet. En smart og praktisk løsning som produsenten

visstnok har kopiert fra førerplassen i et helikopter. Skipper og to passasjerer sitter i komfortable stoler og det justerbare rattet gir en perfekt stilling enten man står eller setter seg mer avslappet tilbake i skipperstolen.

Der vi virkelig ble imponert over 36 Offshore, var den gedigne midtkabinen. Den ligger midt i båten, har riktignok en litt kronglete nedgang integrert i sittegruppen. Men vel nede blir man bare imponert over den gode plassen. I styrbord side er det full ståhøyde og her nede finner man en enkeltkøye og en god dobbeltkøye. Eget toalettrom med wc og vask kan man få forrest i kabinen. Høyden over køyene er upåklagelig og her er full bokomfort med både garderobeskap og diverse stuerom. Gjester som inviteres på tur vil ganske sikkert bli rimelig imponert over «gjestelugaren». Det blir forresten de fleste, for når man ser båten fra utsiden og fra dekkسالongen, ligger den store midtkabinen godt skjult og innpakket i designet. En klar «høyde» på denne båten.

Fly er inn. For noen få år siden spådde mange at flybride var «ut». Det viser seg å være helt feil, for nå kommer flere og flere

produsenter av båter mellom 35 og 40 fot med fly-versjoner. Blant de finske produsentene har Targa hatt flybride på 42 og 44-foterne helt fra starten. Nå kan man få dette også på Nord Star Patrol, Grandezza 39 og på båten vi prøvekjører – Sargo 36 Offshore. Det er gode trinn opp til overetasjen og flybriden byr på det man forventer å finne: Seter i fartsretningen, mulighet for sittegruppe og solseng. 36 Offshore er i utgangspunktet ganske høy både i skrog og overbygg. Derfor har man valgt å legge den støpte delen forholdsvis lavt og heller montere en høyere vindskjerm rundt flybriden. Det fungerer, men rent designmessig er det ærlig talt på grensen til å være mindre pent sett utenfra. Vel på plass i øverste etasje glemmer man fort det. Man sitter fint, har super sikt i alle retninger og får full dose frisk luft. Vi cruiser rundt i den finske skjærgården og tar oss selv i at vi faktisk sitter der og ser ned på alle de andre båtene vi møter.

Flybride på denne størrelse båt har sine positive sider, men man skal være bevisst hvor mye folk man har der oppe. En støpt



PASSE STOR: Flybridgen er ikke av de største for denne båtklassen. Da minsker faren for overbelastning.

FORUT: Her ligger skipperlugaren, men båten har også en rommelig midtkabin.



flybridge med alt av utstyr veier ubønnhørlig sine kilo. Fyller man så opp alle sitteplassene med gjester, kan båten fort få problemer med stabiliteten. Det kan gå greit helt til man legger litt for krapp sving eller får en større bølge på siden. Da kan mye skje. I sommer fikk vi en skikkelig påminnelse om det. Vi så en flybridgebåt i 40-fots klassen med altfor mange oppe på flybridgen. Plutselig fikk den en større bølge på siden og båten la seg dramatisk ned med vann helt opp til salongvindue. Flybridge på store 50 og 60-fotere er en ting. Har man det på båter under 40 fot skal man hele tiden være våken på hvor mye vekt man har der oppe og tenke seg om før man tar de mest spennende svingmanøvre.

VIKTIG VALG. Sargo 36 med flybridge gir enda større frihet og enda mer komfort på fine sommerdager. En del kroner ekstra må man legge i potten for å få denne løsningen, men vi vil anta at det er overkommelig for dem som investerer i en båt på denne størrelsen. Fly-bridgeløsningen er fin den,

bare man tenker seg litt om. Den første Sargoen jeg kjører, er altså den flunk nye 36 Offshore Fly. Et flott bekjentskap med gjennomført kvalitet og finish. Det som er aller mest imponerende på hele testturen, er støynivået om bord. Båten har twin D6-motorer. Ikke de aller største, men 330-hestene. Det holder for de fleste. Om man sitter på flybridgen hører man ikke noe fra maskinrommet. Ved førerplassen inne er det også et svært behagelig støynivå. Vi sitter avslappet i en cruisingfart på 30 knop og snakker uten å heve stemmen. Det er ikke en eneste lyd å høre fra innredningen, men jeg irriterer meg litt over et par glass som klirrer litt når vi møter større bølger. Selv ute på akterdekket er det et lavt støynivå fra motorene og alt tyder på en effektiv lydisolering.

Interessen for de nye modellene fra Sarin har økt betydelig her hjemme. Når sant skal sies, tror vi neppe det tar lang tid før folk flest er vant til det nye Sargonavnet. For modellserien består av mange flotte modeller og de er godt tilpasset bruk i all slags vær langs vår værharde kyst. ■

PLUSS

Fin plassutnyttelse, råbarskt design, støynivå

MINUS

Flybridge er topp bare man tenker på vekten

TEKNISKE DATA

Lengde:	11,80 m
Bredde:	3,60 m
Dyppgang:	1,10 m
Vekt:	ca. 8 tonn
Dieseltank:	860 l
Antall køyer:	5
CE: kategori:	B Offshore
Motorer:	standard 2x Volvo Penta D6 – ulike effekter
Pris testbåt:	Avhengig av motor og utstyr. Fra ca. 3,5 mill
Produsent:	Sarins Boats LTD, Finland www.sargoboats.fi / fg racing.no Norsk importør er bl.a. FG Racing