



PLOVILO ZA VSE LETNE ČASE

besedilo Julijan Višnjevčec • foto Kari Wilén, Oy Sea-Kari Ab

Sargo 33

Plovila Sargo so tako kot številna druga finska plovila s svojim dizajnom in uporabnostjo brezčasna. To velja tudi za sargo 33; čeprav modelno star že dve leti, s svojo obliko spominja na delovna plovila, četudi ga sami lastniki predstavijo kot športni, varen in čvrst čoln za vsa morja. In tukaj je veliko resnice, saj globok V-trup kot za šalo razbija valove in obenem nudi udobno ter hitro plovbo tudi pri razgibanem morju. Najvišja hitrost preko 40 vozlov je dokaz o izjemnem trupu s kombinacijo pogona in razkriva uporabo, za katero je projektiran: varen in hiter prevoz oseb v vseh vremenskih pogojih, kar je tudi del njihovega slogana »the allseason boat«.

Zaradi večne stiske s prostorom, s katero se v Valu soočamo, so finska plovila nekoliko zapostavljena, čeprav so izredno kakovostna in uporabna. A prav tukaj je še en razlog zakaj jih ne predstavljamo tako pogosto: uporabna so namreč bolj za skandinavske morjeplovce kot sredozemski način preživljanja časa na morju, kot ga dejansko najboljše sami poznamo. Zaradi številnih večjih in manjših otokov ter izredno razčlenjena obale, kjer imajo denimo Finci svoje vikende, so le-ti nekako primorani uporabljati plovilo tudi za prevoz do svojih nepremičnin. Sami podatki



1



2



3



4

o številu plovil na število prebivalcev so že dovolj zgovorni, saj ima vsak tretji državljan finske svoje lastno plovilo. Tukaj tista na vesla niso všteta. Če se vrnem k Sargo boats, je potrebno pogledati v zgodovino, ko je bila to še blagovna znamka Minor. O tem, zakaj so spremenili ime, smo že pisali, vendar je ta sprememba nedvomno prinesla nov veter in zagon v podjetje, ki je po tej spremembi skoraj v celoti pomladila svojo floto. Sargo 33 v tem smislu spada med 31 in 36-čveljsko različico, a so kljub majhnim razlikam v čevljih, razlike na plovilih zelo očitne.

Od zunaj

Na prvi pogled sargo 33 spominja na delovno plovilo, morda t. i. »pilotino veloce« ali kaj podobnega. Zaradi privzdignjenega premca in nazaj zašiljenih vetrobranskih stekel je ta predstava kar upravi-

čena. A kljub temu prav velik kabinski del, torej pred vremenskimi vplivi zaščiten del za potnike, trden in globok V-trup dajejo prednosti, ki jih tako opevamo. Prehodi od krme do premca so v eni ravnini in dobro zaščiteni z delom trupa in čvrsto ograjo. V kokpitu nas bo v tistih lepih in sončnih dneh razvajalo oblazinjeno sedišče v obliki črke L, z mizo v sredini. Pod sediščem so skladišni prostori, še dva sedeža, bolj oddaljena od mize, pa bomo našli ob kabinskem delu in na desni strani tik ob vhodu s krmne strani. Prekinjena oplata omogoča dostop iz krmne ploščadi, kjer so bili z zanimivim patentom na zunanji strani krmnega zrcala nameščeni vsi bokobrani. Uporabna in enostavna rešitev za med plovbo, v pristanu pa bodo tako ali tako na svojih mestih ob boku plovila. Za izhod iz vode je predvidena izvlečna lestev, kot skoraj vsa večja fin-

foto 1: Kokpit z mizo v sredini je prvi korak k sredozemski uporabi plovila. Za ograjo so pritrjeni bokobrani med plovbo.

foto 2: Na premcu je speljan izhod s plovila z ojačanimi držali za roke.

foto 3: Sargo 33 vas ne bo nikoli pustil na cedilu. Globok V-trup kot za šalo razbija valove in obenem nudi udobno ter hitro plovbo tudi pri razgibanem morju.

foto 4: Krmarjevo mesto je ergonomsko zasnovano, na prvi pogled spominja na delovno plovilo.

ska plovila pa ima tudi sargo 33 na krmi sidro. Glede na finsko obalo je to kar uporabna zadeva, saj so zaradi plitkega morja večkrat primorani privezati čoln s premcem na obalo. Tako je izhod s premca širok, oporo za roke pa omogoča dokaj visoka in čvrsta ograja. Spoj palube in trupa štiti debela guma, ki se od polovice proti krmi podvoji še na spodnjem delu trupa. Tako plovilo štiti pred udarci ob pomole pri številnih pristanjih v vseh vremenskih pogojih. Strešni del je bil v našem primeru opremljen z velikim oknom, ki daje naravno svetlobo, po želji pa tudi svež zrak. Preizkus na Finskem je bil sicer v poletnem času, a pretirane vročine ni bilo; vseeno je glede na izvedbo zrak lepo krožil po kabinskem delu, zato je bila rešitev hvale vredna. Podaljšek strehe malo zaščiti kokpit, vendar bi bilo za razmere na Jadranu zagotovo



1



4



2



3



5

potrebno dodati še kakšno drugo zaščito pred soncem. Na strehi najdemo še radarski lok: mesto za radar, antene in konzolo za navigacijske luči. Na premcu je še manjša površina za sončenje, na katero je mogoče namestiti blazino, vendar v tem primeru pokrijemo okno v sprednji kabini. Glede na velikost in izvedbo ne bi mogli ravno dejati, da so to ležalne površine, a vendarle. Nadgradnjo na desni bočni strani prekinjajo vrata do krmarjevega mesta.

Notranjost

Ker smo s krmarjevim dostopom končali, bomo sedaj tudi začeli z najpomembnejšo pozicijo v notranjosti. Krmarjevo delovno mesto je izjemno dobro zasnovano. Iz rešitev je videti, da brata Sarin prebije ta veliko ur za krmilom in v razvoj

vnašata vselej nove rešitve. Po nklonu nastavljen krmilni obroč in po globini sedež za maksimalno udobje so le začetek prednosti na sargo 33. Ročica za plin, tokrat dveh Volvo Penta motorjev, je bila točno na svojem mestu. Krmilna palica je nekoliko skrita pod volanski obroč in bi morda morala najti drugo mesto, a v resnici ni motila, tudi takrat ne, ko smo delali hitre in hipne zavoje. Ko je joystick v uporabi, se krmilo tako ali tako samodejno blokira. Do zmogljivosti motorjev še pridemo, prej pa je potrebno dodati še nekaj besed o krmarski konzoli, kjer je mogoče namestiti dva velika navigacijska ploterja. Če ste že kdaj pluli po severnih morjih, potem veste, da ne gre le za bahanje pred prijatelji, temveč resno uporabo navigacijskih naprav, ki jo predvsem

foto 1: Salon ima številna okna in je svetel ter prijeten prostor za druženje tudi v mrzlih dneh.

foto 2: Miza v sredini je imela možnost spuščanja, kar z dodatnimi blazinami omogoča še dodatno ležišče za nenapovedane goste.

foto 3: Kabina v osrednjem prostoru je imela dva enojna ležišča, glave so obrnjene tako, da najnižji del kabine ne povzroča občutka utesenjenosti.

foto 4: Sprednja kabina je namenjena lastniku in ima dve ležišči, ki ju lahko z dodatnim elementom spojimo v eno zakonsko.

foto 5: Toaletni prostor s prho.

narekujejo vremenski pogoji (tudi v poletnih mesecih). Inštrumenti, ki niso dobili svojega mesta na za 45 stopinj privzdignjeni konzoli, se namestijo pod streho, kjer smo našli še nekaj stikal, kontrolne luči in radio. VHF postaja je nameščena tako, da omogoča hitro in nenehno uporabo, pravzaprav je vse kot v nekakšnem delovnem čolnu. Vidljivost je zagotovljena preko manjših oken in skozi v negativni kot obrnjeno vetrobransko steklo, kjer nimamo nikoli odseva morja in težav z vidljivostjo. Za konec opisa krmarskega mesta naj omenim še naslon za noge in oprijemalo za primer razgibanega morja ter obvezno držalo za pijačo.

Notranjost je zasnovana s pomočjo 3D programa in zato je izrabljen sleherni kotiček. Salon ima številna okna in je svetel ter

prijeten prostor za druženje tudi v mrzlih dneh. Seveda je gretje na severu Evrope samoumevno, predvsem pa je natančno zasnovan prehod med vzdolžno kuhinjsko nišo in nekoliko privzdignjeno sedežno garnituro v obliki črke C. V času obedovanja bomo ob daljšem delu mize lahko namestili še barski stolček. Vzdolžni kuhinjski blok je postavljen tik za krmarskim mestom in se s štedilnikom (s tremi gorilniki), izplakovalnim koritom ter omarico razteza vse do vhoda v salon na krmu. Ko ne bomo kuhali, je predviden lesen pokrov, tako da je kuhinjska niša nevidna, nastane pa tudi ravna delovna površina za pravo prigrizkov in pijače.

Miza v salonu se lahko spusti in tako dobimo še dodatno ležišče, denimo za občasne goste. Sargo 33 je pripravljen tako za krajša kot večdnevna potovanja, saj bo lahko kabina v premcu s posteljo v obliki črke V sprejela dve osebi, še dve osebi bosta našli svoje mesto v kabini proti krmu, umeščeni pod zofo v salonu. Toaletni prostor in ločeno prho z umivalnikom si bodo delili vsi gostje na krovu, razen če se ne boste namesto sedeža še za drugo kabino odločili za različico z mornarskim straniščem.

Na plovbi

Sargo 33 si je na izboru za Best of Boats, katerega ekskluzivni član za Slovenijo je prav revija Val, pridobil naziv zmagovalca med najboljšimi plovili za družine (razred: best for family). Podeljena nagrada pa ni bila le naključje iz takrat še 17-članske evropske žirije, ki ocenjuje plovila predvsem na osnovi uporabniške izkušnje, temveč dejanski odmik od povprečja ponudbe. Do praktičnih spoznanj smo prišli na bienalnem srečanju v okviru organizacije Finnboat, kjer novinarjem omogočajo teste na Finskem zgrajenih plovilih, med katere spada tudi ladjedelnica Sarin Oy. Tisto poletje leta 2016 je ponudilo prav vse, kar premore tipično finsko poletje, od sonca do megle in dežja.



Zato se je preizkus sargo 33 ujema s sloganom in navedbami, da gre za plovilo za vse letne čase. Preizkusili smo najbolj zmogljivo različico z dvema motorjema D6 po 400 konjskih moči in prenosom moči preko stern drive sistema pete. Pospeševanje je bilo za tovrstno plovilo izjemno, končna hitrost pa več kakor 40 vozlov. A najbolj prijetna se mi je zdela vožnja okoli 30 vozlov. Pravzaprav je trup ubogljiv in odziven vse od 20 vozlov naprej, ko plovba postane prijetna in bomo o tem, koliko časa se bomo vozili do našega cilja, odločali sami. Ostre zavoje lahko opravljamo pri potovalni hitrosti, saj je na račun pogona in trupa odzivnost zelo hitra.

Dva Volvo Penta motorja D6-370 sta pognala sargo 33 do 41 vozlov hitrosti. Potovalna hitrost je bila 31,3 vozla, ko je bila poraba goriva 90 l/h. Pri 8,2 vozla je bila poraba goriva za oba motorja le še 22 litrov na uro.

Sargo 33 premaguje valove mehko, pri tem pa ni slišati nobenih »čričkov« ali udarcev. Čvrsta gradnja in kvalitetno pohištvo so pri Sarin Oy standard in ne nadstandard. Maneviranje je enostavno, še posebej, če si bomo omislili dodatno opremo, krmilno ročko joystick in premčni potisnik. Če bi že moral zapisati kakšen minus, je to na račun premalo ležalnih površin, sicer pa gredo sargo 33 vse pohvale tako v dizajnu kakor v izdelavi. Nenazadnje le pridemo do cene, ki odseva vse zgoraj napisano in se začne pri 262.298 evrov brez DDV. □



TEHNIČNI PODATKI

DOLŽINA Č. V.:	10,99 m
ŠIRINA:	3,45 m
UGREZ:	1,10 m
IZPODRIV (EN MOTOR):	6.700 kg
REZERVOAR GORIVA:	800l
REZERVOAR VODE:	260 l
ŠTEVILO LEŽIŠČ:	5
CE KATEGORIJA:	B-Offshore
MOČ MOTORJA:	1 x 400 KM
	2 x 300-400 KM
CENA (Z DDV):	262.298 € brez ddv

www.sargoboats.fi