

BÅTENS VERDEN

HELE NORGES BÅTBLAD

NR. 1-2018



Siste nytt
fra verdens største
utstursmesse!

BESØKT: SARGO BOATS

**50 ÅR MED
FINSK HÅNDVERK**

BÅTFOLK: PER RONALD & KENNETH

**Forelsket seg
i samme båt**

BÅTEN MIN:

DE WRIES 68

SEILING

BESØKT: VINDØ MARIN

GODTEBUTIKKEN I LAS PALMAS

HVA SLAGS ANKER?

Praktisk: Forny landstrømanlegget | Stramme kalesjeknapper | Trådløs varmer

Nr. 1-2018 - kr. 95,- 0% mva
TIDSSAM 1354-01
9 771504 984059
0 1 >
RETURBUKE 10

EN AV MODELLENE som virkelig la grunnlaget for Sarins Båtar - Minor 700. Modellen er bygget av Thomas Sarin selv da han var tolv år gammel.





GRUNNLEGGER Edy Sarin i sin første mahogni-båt. (Foto: Privat)

En lidenskap i generasjoner

Midt i båtbyggerklosteret Österbotten i Finland, bygges solide og velkjente styrhusbåter med gamle og sikre ingredienser. Familien Sarin har gjort dette i femti år, og 2. generasjon Thomas, David og Johannes har våget å gjøre store endringer - men beholdt samme oppskrift.

TEKST: VETLE BØRRESEN, FOTO: JAKOB HØGH GJELLESTAD

Thomas Sarin, i slutten av førtiårene, sammen med sine to søsken, David og Johannes. En ny generasjon båtbyggere. Født med båtbyggerblod, har de evnet å bevare de viktigste genene til familiens båtfirma, og turt å tenke i nye baner. Da vi besøkte fabrikken hadde de tre guttene og de femti ansatte som jobber her lansert et nytt uttrykk, en ny modellrange og dermed også endret selve merkenavnet. Fra Minor til Sargo Boats, med styrhusbåter fra 28 til 36 fot i rangen.

– Jeg har alltid elsket å jobbe med hendene, så fra jeg var liten gutt var gutterommet på båtbyggerverkstedet. Alt fra å bygge små trebåter til å bygge sykkel der, stadig mer

avansert ettersom årene gikk. Jeg husker jeg laget Minor 700 i miniatyr da jeg var tolv år gammel – med plugg, form og det hele. Som femtenåring fikk jeg avansere og det ble sommerjobb i produksjonen, forteller Thomas Sarin.

Utover ungdomsårene tok han utdanning innen både reklame, design og formgivning. Syv år var han borte hjemmefra og fra båtbyggeriet. På den tiden rakk han å få jobb i et reklamebyrå, etablere sitt eget møbelforetak spesialisert på «kompakt livsstil» og arbeide en sesong som båtkaptein i Spania. Ikke rart Thomas vendte tilbake med en solid bagasje i 1997 og startet å jobbe i familiebedriften, som faren etablerte tilbake i 1967. Først som

Sarins Båtsnickeri, Sarins Båtvarv og dagens Sarins Båtar.

– Han jobbet i sin tid med innredningsarbeidet hos Nautor's Swan – som ønsket å outsource denne avdelingen. Det ble starten på firmaet, med to ansatte i en gammel låve. Parallelt startet de også produksjon av trebåter – så store som låven var lang, forteller eldstesønn Thomas.

FØRST MED AKTERHYTTE

Utover 70-årene satset Sarin på glassfiberbåter og Minor ble født, og allerede i 1976 lanserte de en båt med akterhytte.

– Det var også den første båten på markedet med slikt styrhus, i





HER ER VI PÅ DEN «GAMLE» – og første fabrikken. Sargo 28 under bygging til venstre.



SARINS BÅTAR driver serieproduksjon, men også «semi custom made», der kunden kan bestemme mye. Her ser vi styrhuset til en Sargo 36.

» Det var også den første båten på markedet med slik styrhus, i hvertfall i Europa. Tanken var rett og slett å gi beskyttelse for vær og vind, men folk lo.



PRODUKSJON FØLGER LEAN-metodikken for å gjøre produksjonen mer optimal og smartere, ble innført for fem år siden. Her er Sargo 36 under bygging.

hvertfall i Europa. Tanken var rett og slett å gi beskyttelse for vær og vind, men folk lo. Veldig få hadde tro på konseptet. Det ble imidlertid suksess da han fikk inn en ordre på fjorten båter. Det ble virkelig en milepæl. Den gang var verftet kun kapabel til å bygge fire – fem båter i året, og dermed var konseptet for fremtiden spikret, forteller Thomas, og fortsetter.

– Siden kom Minor 645 - samtidig med Targa 25. Vår med aksel og Targaen med drev. Vi bygde også seilbåter noen år til, men etter hvert tok styrhusbåtene over all kapasitet og produksjon. Minor 700 for eksempel, ble en av våre absolutt mest produserte båter gjennom tidene, med estimert 500 bygde eksemplarer, forteller Thomas Sarin stolt. På kontoret står en modell av denne båten, som virkelig skulle legge lista for videre utvikling. Båtbyggeriet vokste, man ansatte flere og bygget ut låven så langt det lot seg gjøre. Konseptet ble rendyrket til styrhus, walkaround-dekk og sidedører. I 2001 ble det

besluttet å bygge ny fabrikk ved sjøen på ny tomt like i nærheten – og her ble den siste fabrikkbygningen åpnet i februar i fjor.

FLERE ENHETER

I dag monteres de fem ulike modellene av Sargo på tre forskjellige fabrikker. All treinnredning, Sargo 25 og 28, produseres fortsatt på den opprinnelige tomten, Sargo 33 og 36 på den nye fabrikk noen kilometer unna, mens Sargo 31 er satt bort på leieproduksjon til et annet firma. Selve støpningen foregår hos to underleverandører. – Helt siden 80-tallet har vi hatt dyktige underleverandører som har montert sammen enkelte modeller for oss, støpt for oss og gjort treinnredning. Det tror jeg er en av grunnene til at firmaet vårt fortsatt eksisterer. Vi har vært nøkterne og gått forsiktig frem og ridd av flere tøffe kriser, påpeker han.

Thomas Sarin er VD, mens hans to brødre leder hver sin avdeling. Når Sarins Båtar i år fyller 51 år, er det som distriktets eldste

motorbåtprodusent. Til sammenlikning er seilbåtprodusenten Nautor's Swan ett år eldre.

– Det har vært litt av en reise. Også de siste tyve som jeg har fått være med på har hatt sine milepæler. Det har alltid vært rom for nye ideer her. Kom jeg med en idé måtte alltid pappa ha litt betenkningstid, men som han sa, «har du tro, gjør vi det». Han var veldig positiv til endring, nye modeller og at bedriften skulle gå videre. Da jeg kom inn på slutten av 90-tallet eksporterte vi stort sett kun til Sverige og Norge, men etter hvert fant vi også markeder i England, Tyskland – de engelskspråklige landene. Det ga utfordringer med Minor-navnet. I England endret vi navn til SB Offshore Boats, men å ha flere merkevarer er lite hensiktsmessig. Det satt langt inne, og etter en ett år lang prosess ble Sargo det nye navnet sommeren 2014, og en helt ny profil ble rullet ut. Det ble vellykket fra første kveld, kan Sarin konstatere.

– Vi hadde med mange navn i loopen over lang tid, men falt tilslutt ►►►



EN SARGO BLIR TIL. Her jobber det to personer med skroget samtidig.

på Sargo. Sargo er en fiskeart og henger jo også på greip med Sarin-navnet, og ikke minst klinger det godt.

MER BOKOMFORT

Ser vi på dagens range av Sargo-båter er styrhuskonseptet blitt langt mer bovennlig med tilhørende komfort, og båtene har blitt større. Nå skal ikke båtene bare brukes som transportmiddel i tøft vær. Den utviklingen har Sarins Båtar vært en åpenbar del av. Med årene – fra Minor 700 – skulle hytten bli både større og flyttes lenger forut i båten. Det var her Thomas skulle få bruk for sin kapiteinerfaring i Middelhavet og fra egen designvirksomhet med små møbler. – På den tiden tok vi frem voluminøse Minor 34, som jo ble en stor suksess for oss. Første båt vi gjorde med CNC og 3D var Minor 31 i 2007, som ble en gjennombrytter med helt andre muligheter i planlegging og produksjon enn å drive med papirtegninger, fortsetter Thomas.

I 2003 trappet gründer Edy Sarin ned, og hans kone Lillemor Sarin var VD frem til 2011, da Thomas overtok stolen. Fortsatt

er foreldrene begge mentorer og ivrige båtbrukere.

– Vi tester stadig vekk nytt utstyr og ny teknologi for hele tiden å ligge frempå. Noen ganger for mye, det er jo ikke alltid lønnsomt å være den første. Et eksempel er fjernstyrt hovedstrømsbryter som vi var tidlig ute med. Nå tester vi gjerne et år før vi slipper det på markedet, smiler Sarin. – I tillegg er vi ute i markedet. Jeg har reist rundt på messene siden 90-tallet, og er for eksempel alltid i Oslo under Sjøen for Alle og Båter i Sjøen. Vi legger mye i tilbakemeldinger fra både kundene og forhandlerne, og det er kanskje en av grunnene til at ingen av våre modeller, med hånden på hjertet, har vært fiasko, forteller han.

På spørsmål om hva båtprodusentens tanker er for fremtidens modellutvalg, ligger det nok i kortene at det er blant de største modellene fokuset vil ligge. – 25 fot tror jeg vil bli den minste modellen av Sargo, da vi har vanskeligheter med å gå lavere med den produksjonsteknologien vi benytter oss av i dag – med stor grad av håndverk. Selvsagt

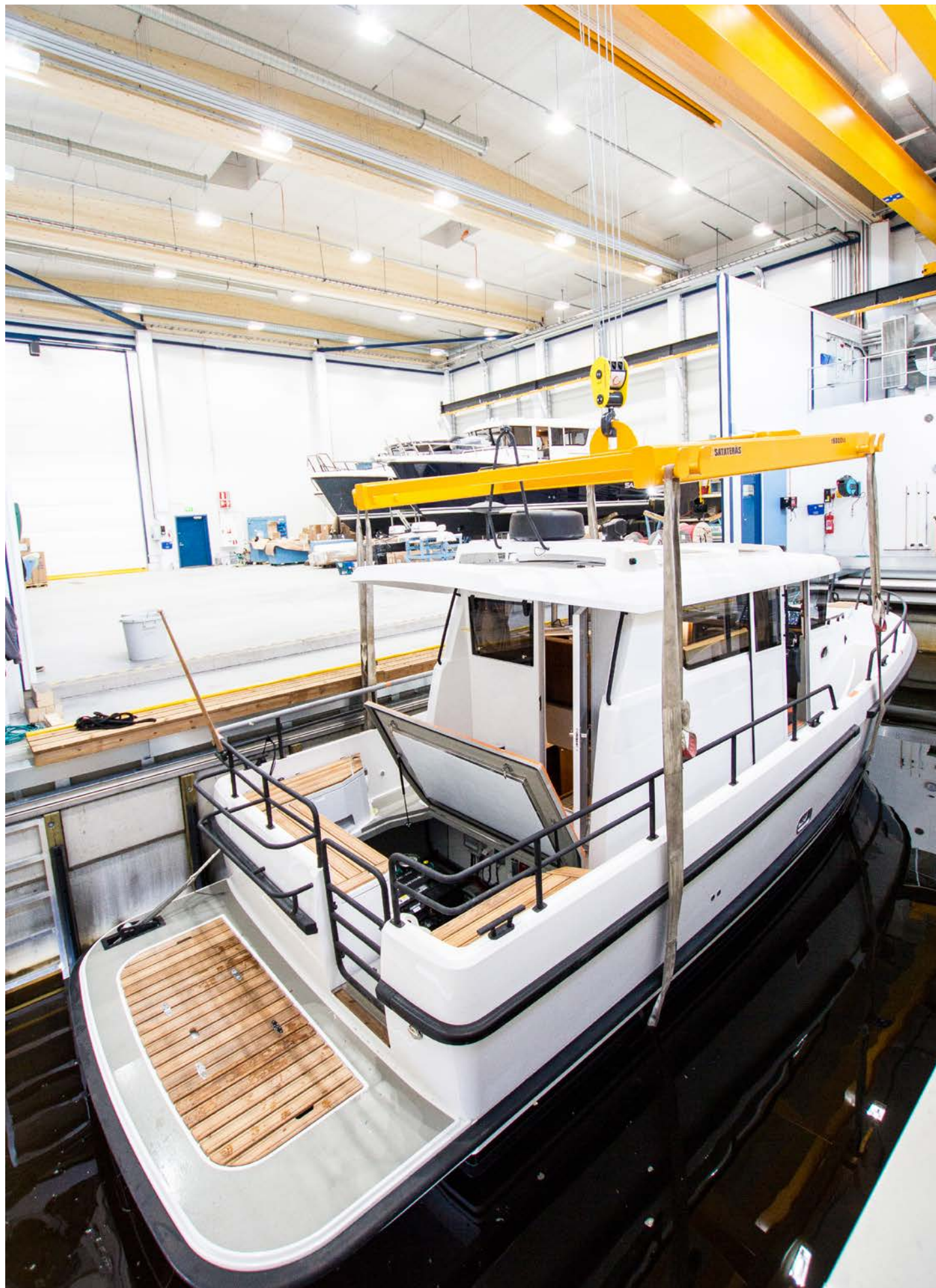
diskuterer vi derimot større modeller enn dagens flaggskip på 36 fot, også nå som vi har bygget ut nye fabrikkfasiliteter, røper Thomas, og fortsetter engasjert. Dette er åpenbart noe som engasjerer en kreativ sjel.

– Vi jobber hele tiden med nye ideer til modeller, men lar også hver modell leve tilstrekkelig lenge for å få det riktige volum og ikke ødelegge markedet. Vi bruker å si at en modell lever i fjorten år med en facelift midt i livsløpet. Vi har mange ideer til nye modeller, men er også forsiktige med når vi trykker på knappen. Det er jo viktig og ikke ha for mange retter på menyen heller, forteller han.

Nyeste tilskudd er Sargo 33 som ble premierevist i 2016 – og blant annet kåret til «Best Family Cruiser in Europe» av en jury bestående av 17 båtjournalister. En styrhusbåt med tilstrekkelig bokomfort – og volum – til å få anerkjennelse som en familiebåt.

Og når en ny Sargo virkelig er på trap-pene, er et sikkert tegn at Thomas Sarin har flyttet kontor fra den nye fabrikk tilbake til «hjemlige trakter», der det hele startet. – Jeg er aktivt med under





I «TESTHALLEN» OG BASSENGET kokes det vann, septiktankene fylles, maskinene kjøres og så videre. Alt for å kvalitetssikre. Her testes nye Sargo 33 før overlevering.



DEN NYE GENERASJON BÅTBYGGERE: F.v. David er den tekniske med fartøysingeniør-bakgrunn, Johannes er økonom og tar hånd om økonomien, mens Thomas er VD.

hele prosessen, også under byggingen av det første eksemplaret. Det skjer på den gamle fabrikken der vi også har snekkeriet. Men det tar lang tid før vi faktisk starter byggingen. Hele utviklingsprosessen tar gjerne opptil to år, og foregår fullt og helt i Finland. Til og med formene blir frest her, bare to hundre meter unna fabrikken, forteller Sarin stolt.

EKSPORT GIR STYRKE

Thomas sitter selv i styret i den finske båtbransjeorganisasjonen Finnboat og er tydelig stolt over den sterke, finske båtbransjen. – Setter vi passeren og slår 10 mil rundt oss produseres cirka åtti prosent av alle båter i Finland her. Targa, Nord Star, Finnmaster,

Grandezza, Flipper, Buster, Nautor's Swan og flere. Det er litt av et kluster med produsenter og underleverandører, og jeg føler samarbeidet mellom oss båtbyggere er veldig godt. For finsk båtbransje er eksport viktig, og da er det godt å kunne stå samlet, forteller Thomas.

For Sarins Båtar og Sargo er også eksport hele livsnerven. En rask telling viser hele 17 importører rundt om i verden. Norge er størst, og den første Minor-båten gikk trolig over grensa på 80-tallet. I dag er FG Racing importør, med avdeling på Lysaker og i Naustdal.

Det har også åpnet seg et marked i USA – og i flere andre land i Europa. Thomas kan gledelig fastslå at femtiårs-jubilanten gjør det

bra i et marked preget av tøff konkurranse.

– 2017 ble all time high for oss, over toppåret i 2007. Vi var nære å passere 2007-tallene i 2016, men først i fjor klarte vi det, og vi forventer en ytterligere vekst i 2018. Trenden er at folk etterspør de større båtene, forteller Sarin.

På kontoret hans står fortsatt en av modellene som la grunnlaget for den fremtidige veksten og suksessen – nemlig Minor 700. Bygget av Thomas Sarin som tolvåring.

– Jeg bygde og solgte modellene til kundene. Det har vært litt av en reise fra den gang.