

Venemestari

◆ HINTA 11,90 ◆ 5/2021 TOUKOKUU ◆ venemestari.fi

VENEPÖRSSI

**SÄÄ, OSA 1
TUULET**



**AKTIIVISEN
PERHEEN
LOMAVENE**

RANTAUTUMISTEEMA

- ▶ Luonnonsatamaan rantautuminen
- ▶ Vapaasti ankkuroituminen
- ▶ Laituriin kiinnittyminen

SARGO 28



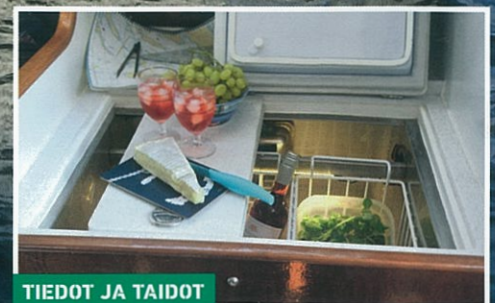
VENEET

KÄYTETTY ALBIN 82 MS



MONITORI

PIHLAJAVEDEN TUOHISTONSAARI



TIEDOT JA TAI DOT

TILAVAMPI KYLMÄBOKSI



Hienosti hiottu

SARGON SUOSIKKIMALLI 28 NÄYTTÄÄ TUTULTA, VAIKKA VENE ON LAITETTU RUNKOA MYÖTEN TÄYSIN UUSIKSI. MUUTOKSET OVAT HILLITTYJÄ JA OIKEAN SUUNTAISIA.

Sarinin perheen jälki Suomen kaupallisessa venevalmistuksessa alkaa olla jo mittava. Historia ulottuu yli 50 vuoden päähän, kun Edy Sarin aloitti Minorien valmistuksen vuonna 1967. Nykyisin veistämöä johtaa Edyn ja Lillemorin (joka toimi Sarins Båtarin toimitusjohtajana vuodet 2005–2011 Edyn jäätyä eläkkeelle) vanhin poika Thomas yhdessä sisarustensa Susannen, Johanneksen ja Davidin kanssa.

Tuhannes Minor valmistui vuonna 1998 ja tahti on vain kiihtynyt, vaikka veneiden koko on kasvanut. Kahden tuhat valmistuneen veneen raja rikkoutui jo viime vuosikymmenen alkupuolella. Vuonna 2014 Minor-tuotemerkki vaihdettiin vientimarkkinoilla vetävämpään Sargoon. Pohjoismaiden lisäksi Iso-Britannia on ollut jo pitkään Sargolle tärkeä vientimaa, mutta viime vuosina Yhdysvallat on kivunnut jo kolmanneksi suurimmaksi yksittäiseksi vientimaaksi.

Sargo 28 edustaa nykyisin malliston pienempää päätä. Sen alapuolella on vain aloituskoko 25. Ylöspäin mallisto jatkuu aina 36:een, mutta isompiakin lienee tulossa, sillä 36:n menekki on ollut hyvä.

28:n kantamalla voidaan pitää vuonna 2005 esiteltyä Minor 27 Rangea. Se oli Minorin ensimmäinen varta vasten sisäperämoottorille suunniteltu malli. Range korvattiin vuonna 2010 täysin uudella Minor Offshore 28:lla, joka nimettiin uudelleen Sargo 28:ksi vuoden 2014 brändimutoksen yhteydessä.

Reilun kymmenen vuoden jälkeen mallisukupolvi vaihtuu taas kokonaan, vaikka mallimerkintä pysyy ennallaan.

HYVÄSTÄ VIELÄKIN PAREMPI

Uusi 28 näyttää ensivilkaisulta erehdyttävästi vanhalta, vaikka sekä runko että kansi ovat uudet. Rungon pituus on kasvanut 20 ja kokonaispituus 40 senttimetriä. Myös rungon muoto on erilainen kuin ennen.

Runkomuotoon on kajottu useampi tavoite mielessä. Niistä tärkeimpinä kulkumukavuutta, trimmattavuutta ja perän kantavuutta on haluttu entisestäänkin parantaa. Tavoitteiden täyttymiseksi nousulistat ovat keulasta entistä lyhyemmät ja palteet muotoiltu pyöreämmiksi. Lisäksi pohjan keskivaiheille on lisätty uretaanivaahtoa, mikä ehkäisee tehokkaasti runkoäänien syntyä aallokkoajossa.

Jo edellinen Sargo 28 oli kokoluokassaan mukava vene, joten lähtökohtana on hyvän parantaminen. Mullistusta ei siis kannata edes odottaa, mutta kehitysaskelia kylläkin.

Ja niitä myös saatiin. Kokkolan edustan paikoin yli puolimetrisessä aallokossa eteneminen on oikein mukavaa kaikilla nopeuksilla. Vasta-, myötä- tai sivuaallokkoon

Uusi Sargo 28 on laadukas, suorituskykyinen ja merikelpoinen yhteys- ja matkavene, joka sopii käytettäväksi lähes kelissä.



1.



2.



3.



4.



5.



6.

ajettaessa aallot eivät lyö palteisiin lainkaan, ja sivuvastaisessa tai kaarrossissakin vain satunnaisesti.

Kulkuasento on hyvin hallittavissa, sillä 28 reagoi nöyrästi sekä moottoririmmin että trimmilevyjen säätöihin. Keulaa saa painettua tuntuvasti alas jo pelkästään moottoririmmillä, ja myös yöstrimmausvaraa on riittävästi, ilman että vene pyrkii lainkaan laukkaamaan.

Jos intoa ei ole, niin trimmaamista ei tarvitse ajatella lainkaan, vaan sen voi jättää automatiikan hoidettavaksi. Sargon tapaan sekä Mente Marinen automaattitrimmit että Volvo Pentan moottoririmmiavustin ovat 28:ssa vakiona.

Testiyksilön rungon ja laitojen lisävarustevaahdotuksen ansiosta runkoäänät ovat erittäin vaihteita. Melua ei ole muutenkaan häiriöksi asti, sillä äänenpaine saavuttaa 80 desibelin rajan vasta yli 36 solmuun nousevalla huippunopeudella. 25 solmun matkavauhdissa melumittari näyttää 77 desibelin lukemaa ja uppoumanopeudella 62 desibe-

1. Armeliaammin muotoiltujen nousulistojen ja palteiden ansiosta eteneminen on entistä pehmeämpää ja perän parempi kantavuus on kohentanut trimmattavuutta. Varsinaista moitittavaa on ajettavuudesta vaikea löytää.

2. Kojelaudan leveys riittää kahdella 12-tuumaiselle kosketusnäytölle. Vakiona on yksi, joka oli koeajoyksilössä päivitetty 16-tuumaiseen. Perinteiset mittarit on vilkaistava otsalaudasta.

3. Seisten tai penkin etureunaan nojautuen ajaminen onnistuu ihan yhtä luontevasti. Ratin urakkanappi on Sargoille tunnusomainen oivallus, jonka käyttämiseen tottuu ja tykätty nopeasti.

4. Ulkolämpötilamittari on veneissä hämmästyttävän harvinainen. Sargossa se on otsalautaan sijoitettuna kytkinpaneelissa. Päävirta-kytkin on samassa paneelissa helposti käytettävissä.

5. Sargo on lisännyt vakiovarusteisiin defrosterin portaattoman lämpötilasäädön sekä kaukohallintalaitteen ja ratin väliin sijoitetun monitoiminäytön kaukosäädinpaneelin. Se vähentää kosketusnäytölle kurottelun tarvetta sekä helpottaa käyttöä kovemmassa kelissä.

6. 380-hevosvoimainen D6 ja muut laitteet on asennettu sääntöjen mukaisesti konehuoneeseen. 28 kulkee hyvin ja kuluttaa kohtuullisesti.

7. Entistä leveämmistä ovista pujahdetaan joutuhammin sisään ja ulos.

8. Ajoasento on istuen mukava ja näkyvyys hyvä. Kojelaudan kallistuskulmalla on suuri vaikutus ergonomiaan.

9. Pöydän ääreen mahtuu luontevasti neljä, sovittaen viisi tai kuusikin. Pöytää voi tarpeen mukaan taitella pienemmäksi tai kääntää sivuun.

10. Takaikkunan saa avattua. Katon rajassa on tiikkien hattuhyly. Lukuvalaisimet on varustettu usb-pistokeilla, ledinauhavalistus kuuluu lisävalaisinpakettiin.



7.



8.

liä. Näissä lukemissa erottuvat jo satunnaiset ja hyvin lievät häiriötekijät, kuten testiyksilön vähäiset ovien kolinat ja potkurin värinat.

Käyttökelpoinen liukunopeusalue on laaja, sillä kulkuasento asettuu luontevaksi jo 16–17 solmun nopeudessa. Yläpäässä vielä hieman yli 30 solmun matkanopeudet ovat mahdollisia, jos valinta osuu testiveneen tavoin 380-hevosvoimaiseen Volvo Penta D6-380:een. Konevaihtoehtoja on 300 ja 440 hevosvoiman välillä.

Kulutus on varsin maltillista, oikeastaan Sargo 28:n paino- ja kokoluokan kärkipäättä. Uppoumanopeuksilla dieseliä palaa litra ja matka-ajoon soveltuvilla liukunopeuksilla noin 1,7–1,8 litraa meripeninkulmalla. Liukukynnyksellä ja huippunopeudella kulutuslukema nousee 2,3–2,4 litraa meripeninkulmalla.

Volvo Pentan uusimman sukupolven DPI-vetolaitteen hydraulikytkin takaa pehmeät vaihteen kytketymit suunnanmuutoksissa. Pakettiin kuuluu myös sähköinen ohjaus, joka on kevyt mutta silti tunnokas. Vene myös reagoi ohjausliikkeisiin napakasti, mikä mahdollistaa aktiivisen ajotavan aallokossakin.

Kaarroksiin Sargo taittuu halukkaasti. Alkukallistuminen tapahtuu kaikilla nopeuksilla rauhallisesti ja kaarroskäyttö säilyy reippaammassakin kurvailussa sivistyneenä. Seesteistä vaikutelmaa tukee luonteva kallistumisen määrä suhteessa nopeuteen. Tavarat ja matkustajat pysyvät paikallaan, vaikka suunta muuttuu vauhdikkaasti.



9.



10.

Suoraankin Sargo menee sujuvasti, vaikkakin melko korkea vene noteeraa kyllä tuulen suunnan ja puuskat sekä aallokon. Toisinaan tuulilasille nousee tirus roiskevettä, mutta harmiksi siitäkään ei ole.

LISÄSENTTIEN TASAJAKO

Runkopituuden lisäsentit on sijoitettu tasapuolisesti keulakajuutaan, ohjaushyttiin ja konehuoneeseen. Keulakajuutassa noteeraa etenkin entistä väljemmän eteistilan ja leveämmän vuoteen, ohjaushytissä puolestaan pidemmän pennterin ja karttapöydän, mutta myös u-sohva on kasvanut hiukan. Konehuoneeseen tarvitaan lisätilaa tulevaisuuden hybriditekniikkaa ja alati kasvavaa varustelua varten.

Ohjaamon uudessa, leveämmässä kojelaudassa on tilaa jopa kahdelle 12-tuumaiselle kosketusnäytölle. Vakiovarusteisiin on lisätty kosketusnäytön kaukosäädinpaneeli, joka on sijoitettu kaasukahvan viereen kojelaudan kallistussäädöllä varustettuun osaan.

Näin ollen kosketusnäyttöjä ei tarvitse istuessakaan kurotella, kun perustoiminnot hoituvat ratin ja kaasukahvan veroisesti käsillä olevalla kauko-ohjaimella. Ja onhan se vaan niin, että kelin yltyessä ja menon äityessä pomppuiseksi, on kaukokäyttimen perinteiset nappulat paljon kosketusnäyttöä helpompia käyttää.

Vaikka ohjaushytty on vähän aiempaa suurempi, ei 28:n pääluku ole oikeastaan kasvanut. Istumaan mahtuu mukavasti kuusi ja majoittumaan neljä henkilöä.



Miehistön pääasiallinen kulku sisään ja ulos tapahtuu paapurin ovesta. Koska apukuskin istuin sijaitsee kuskin penkin vieressä, on oven pielessä avaraa ja siirtyminen peremmälle veneeseen käy sujuvasti.

U-sohvan istumamukavuus on hyvä ja sohva sen verran korkealla, että ulos näkee sujuvasti. Tiikkipöytää saa käänneltä tarpeen mukaan eri asentoihin ja kokoihin. Kun apukuskin penkin vielä pyöryttää ympäri, on matkustamo muuttunut oleskelutilaksi.

Pentteri on tutulla paikalla ohjaushytin etunurkassa. Kansi kätkee alleen kaksiliekkisen liedin ja pesuallan, muttei juurikaan laskutilaa. Sen virkaa hoitaa kulkukaukon kannen muodostava karttapöytä, joka käytössä ollessaan rajoittaa keulakajuutusta ja toilitiin kulkemista. Niin tekee myös pentterin ääressä touhuava kokkailija.

Säilytystiloja on pitkänomaisessa yläkaapissa, korkeassa alakaapissa sekä lattialuukun alla olevassa tilavassa lokerossa. Alakaapin tilankäyttöä voisi tehostaa hyllyillä. Kaapin vieressä on kätevä roskakori.

Keskikajuutan sisäänkäyntiä ei ihan heti äkkää, ellei sen olemassaoloa tiedä. Kun tietää, niin väylä portaikkoon aukeaa näppärästi taittamalla u-sohvan paapurin sivun istuintyyny auki.

Kulkemaan mahtuu hyvin, mutta aukeava istuinosa voisi olla vähän suurempikin, mikä helpottaisi portaikon alapäässä toimimista, kuten petaamista, pukemista ja vuoteelle

kulkua. Vuoteen mitat riittävät mukavasti kahdelle aikuisel- lekin ja vuoteen yllä on myös ilmatilaa varsin runsaasti. Seinien tekstiiliverhoilu parantaa viihtyisyyttä.

Keulakajuutassa on keskikajuutaa huomattavasti parem- min säilytystilaa, sillä käytössä on vaatenaulakko, hyllylinen kaappi sekä vuoteen alla oleva tilava lokero. Säilytyslokeron myötä keulavuoteen koko on kasvanut täyteen leveyteen ja vuode kolmion muotoiseksi. Käytännössä kahden aikuisen väliin mahtuu nyt pikkulapsikin. Vuodetta ympäröivät seinustat kaipaivat tosin vastaavaa verhoilua kuin keskika- juutassa, sillä paljas lujitemuovi on aika kalsea vieruskaveri.

Toiletissa ei ole tuhlattu senttejä, mutta kokonaisuus on toimiva. Wc-istuin ja pesuallas ovat oikeasti käyttökelpoi- sen kokoisia ja tavaroille löytyy paikat allas- ja seinäkaa- peista. Seinäsuihku ja suihkuverho on saatavilla lisävarus- teena, minkä jälkeen perusteellisempi peseytyminenkin on mahdollista.

KULKEMISEEN TEHDYT KANNET

Ohjaushytin sivuliukuovet ovat aiempaa tuntuvasti leveäm- mät, joten sisään- ja uloskulku on sujuvaa. Ulkona uuden 28:n merkittävimmät muutokset ovat perässä, jota kattaa entistä pidempi kattolippa.

Takakannelta uimatasolle johtava kulkuportti on siirty- nyt keskeltä styyrpuurin laitaan, ja sen seurauksena paa- puurin puolelle jää enemmän tilaa oleskelulle. Vakiona ole-

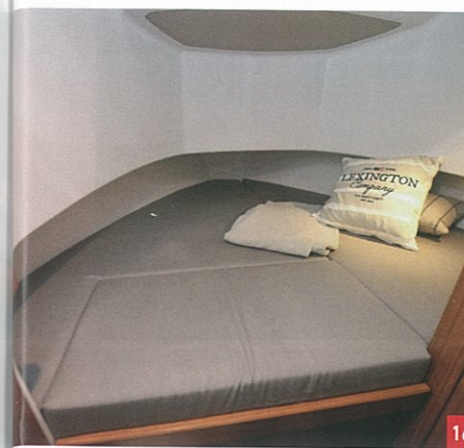
11. Pentteri on kom- pakti, mutta toimi- van puolella. Kaapit ovat yllättävän tila- vat ja erillinen ros- kakori tärkeä apu arkeen. Laskutilaa on käytännössä vain karttapöydällä, jon- ka käyttö jarruttaa keulakajuutassa ja toilitissa asiointia.

12. Toiletissa mah- tuu juuri ja juuri pyöryttämääkin. Suihkuvarustus tulee mukaan optio- listalta.

13. Keskikajuutan sisäänkäynnin löytää vain, jos tietää mitä etsiä. Sohva voisi aueta saman tien koko sivun mitalta.

14. Vakiovarustei- siin kuuluva kuuden hengen astiasto on pakattu kuskin penkin alla olevaan vetolaatikkoon. Kaikki tilat on otettu Sargossa hyötykäyt- töön.

15. Keskikajuutan vuodeala on suuri ja ilmatilaakin on vä- hintäänkin kohtuul- lisen mukavasti, mutta kaapitilaa on niukasti. Täytelevyä säilytetään patjan alla ja se liu'utetaan vetämällä paikal- leen. Näppärää.



via laitapenkkejä ja ohjaushytin takaseinustan penkkiä voi täydentää lisävarustelistalta löytyvillä peräpenkillä ja pöy- dällä, minkä jälkeen takakannella onkin jo varsin mittava seurustelutila.

Uimataso on venähtänyt mitta 20 sentillä, joten tilaa liikkumiseen ja toimimiseen on turvallisesti. Uutta on myös "tiikitön tiikkivaihtoehto", jossa ulkotilojen turkki- ja askel- pinnat verhotaan lisävarusteena massiivitiikin sijaan synteet- tisellä Flexiteekillä ja sisätiloissa aidon asian korvaa tekni- nen puuviilu. Valinnalle on sekä ympäristöllisiä että ylläpi- dollisia perusteita.

Keulasta veneeseen kulkua helpottaa lisävarusteena saa- tavan ankkuripelin toispuoleinen asennus sekä esiin taittuva keulaporras. Keulakaiteet ovat korkeat ja keulatasanne laaja.

Ohjaushytin kiertävä kulkukansi on molemmilta sivuilta yhtä leveä ja portaaton, joten kulkeminen on kutakuinkin niin helppoa ja turvallista kuin olla voi.



16. Keulakajuutassa styyrpuurin laita- mukaileva parivuode- den on vaihtunut täysleveys kolmio- vuoteeksi, johon ai- kuisten väliin mah- tuu pikkulapsikin.

17. Leveämmän vuoteen päätyyn on saatu entistä suu- rempi säilytystila.

18. Keulakajuutan nurkassa on tehokas kokonaisuus, joka muodostuu vaate- tangolla ja -koukui- la varustetusta avonaulakosta, kä- densijasta, puolikor- keasta kaapista ja sen päällä olevasta reunalisesta lasku- tasosta.

19. Leveillä ja koko matkalta yhdessä tasossa olevilla kul- kukansilla on turval- lista liikkua. Laita- kaiteissa on ovien kohdalla väli ja par- taalla astinlauta kulkemisen helpot- tamiseksi.

20. Uimataso alkaa olla hulpeen kokoi- nen. Luukku on juuri vetolaitteen yläpuo- lella, joten esimer- kiksi potkurin pystyy vaihtamaan uimata- solta käsin.

21. Uimatasolle joh- tava portti on siirty- nyt keskeltä lähem- mäs styyrpuurin lai- taa, joten lisävarus- teena mukaan tule- ville pöydälle ja perä- penkille on parem- min tilaa.

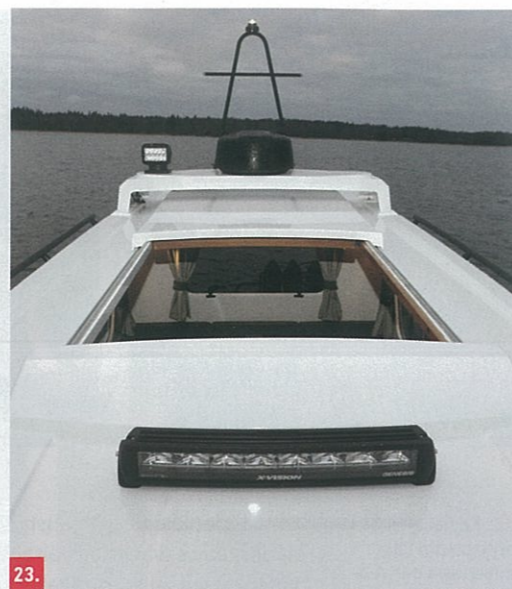
IDEOITA JA VÄLÄYKSIÄ

Uusi Sargo 28 ei ole vanhaan verrattuna mikään mullistus. Sitä sen ei tarvitse ollakaan, kun merkillä on vankka maine ja uskollinen asiakaskunta. Äkkiseltään muutokset saattavat tuntua silti jopa mitättömiltä.

Pienillä hienosäädöillä on silti vaikutuksensa. 28-jalkainen vene, jossa on yhdessä tasossa ympärikuljettavat kulkukan- net, ei voi olla sisätiloiltaan mikään tilaa ja materiaa imevä musta aukko, mutta yllättävän paljon ja yllättävän sujuvasti kaikki tarpeelliseksi katsottu on saatu pakattua mukaan.



22.



23.

Vaikka sisätilojen senteistä puuttuu isompien mallien väljyyttä, on 28 kotoisan toimiva. Kompakteihin ja helposti käsiteltäviin ulkomittoihin on saatu sovitettua poikkeuksellisen turvalliset ulkotilat ja käytännölliset sisätilat.

Sargo on laatutuote, siitä ei ole epäilystäkään. Sen tekijät ja suunnittelijat osaavat hommansa. Ratkaisut ovat järkeviä ja taitavasti toteutettuja. Esimerkiksi teknisen asennuksen työnjälki konehuoneessa on jopa erittäin korkealuokkaista. Sisustuksen viimeistelyssä Sargo on viime vuosina löytänyt oman, tyylikkään seesteisen yleisilmeensä.

Sargon ominaisuudet sopivat keliin kuin keliin.

28:n varustus on asemoitu vakiotasolla yhteysvenekäytön ehdoilla. Arvokkaammasta päästä esimerkiksi keulapotkuri ja 12-tuumainen plotteri ovat vakiovarusteita, samoin jo mainitut ajoavustimet. Varustevalinnoilla luodaan selvästi myös positiivista laatuvaikutelmaa: mukaan ei ole valittu tavarantoimittajien halvimpia vaihtoehtoja, vaan esimerkiksi karttaplotteri on Garminin malliston monipuolisinta 84-sarjaa.

Muita mainioita ja laajemmassakin mittakaavassa veneissä harvinaisia äläyksiä ovat portaattomalla lämpötilasäädöllä



24.



25.



26.



22. Palteet päästävät entistä enemmän vettä ilmaan, mutta satunnaisesti tuulen tuulilasille tuomat roiskeet eivät ole hyttiveneessä ongelma. Keulan muodot ovat isompaankin aallokkoon sopivan korkeat ja kaarevat.

23. Iso liukukattoluukku on kesän lämmössä mukava vakiovaruste.

24. Keula-ankkuri on sijoitettu sivulle, jotta köysilokero ja eteen taittuva porraskaide ovat helposti käytettävissä ja keulasta kulkeminen on mahdollisimman sujuvaa.

25. Ohjaushytin takaseinustalla oleva penkki on mukava paikka istuskella. Penkin uumenissa on tilaa tavaroille ja vaikka kylmälaukulle.

26. Peräkulmien penkeissä on köysilokerot. Korkeat kaiheet ovat hyvin käsiteltävissä. Mustan värin saa lisähintaa vastaan. Materiaali on tutusti haponkestävää terästä.

Veistämön kokemus näkyy detaljeissa.

HINNAT JA VARUSTEET

Pakettihinta 270 hv	207 927 € (Volvo Penta D4.270 DPI)
Pakettihinta 320 hv	217 981 € (Volvo Penta D4-320 DPI)
Pakettihinta 340 hv	222 591 € (Volvo Penra D6-340 DPI)
Pakettihinta 380 hv	230 964 € (Volvo Penta D6-380 DPI)
Pakettihinta 400 hv	240 751 € (Volvo Penta D6-400 DPI)
Explorer-malliversio	9 795 €
Ajotietokone	vakio (Volvo Penta TC)
Sähköinen ohjaus	vakio (Volvo Penta SBW)
Sähköinen kaukoohjaintalaitte	vakio (Volvo Penta EC)
Keulapotkuri	vakio
Ankkurivinssi, keula / perä	5 264 € / 7 126 € (sis. kauko-ohjain)
Automaattiset trimmitasot	vakio (Mente Marine)
Moottoritrimmiavustin	vakio (Volvo Penta PTA)
Tuulilasinyppöhyin / -pesin	vakio / 1 002 €
Karttaplotteri, 12"	vakio (Garmin 8412xsv)
Karttaplotteri, 16"	2 809 € (Garmin 8416xsv)
Karttaplotterin kauko-ohjain	vakio (Garmin GRID)
Kaikuluotain	590 € / 1 375 € (numeronyttö / DownVü + SideVü)
Tutka	2 644 € (Garmin Fantom 18")
Vhf	1 153 € (Garmin VHF 315i)
Ais vastaanotin / lähetin	707 € / 2 161 €
Autopilotti	5 964 € (Garmin GHC 20)
Peruutustutka	937 € (Garmin GC12)
Audiolaite	1 250 € (Fusion MS-RA70N ja 4 kaiutinta)
Hakuvalo	vakio (kauko-ohjattava)
Ajo- ja rantautumisvalot	1 307 € (ledivaloramppi)
Kansivalaistus	1 128 € (6 lattia- ja 2 kattovalaisinta)
Vedenalainen valaistus	-
Säädettävä veneistuin	vakio, 2 kpl (etäisyysäättö ja ylösnostettava etureuna)
Jousitetut erikoisistuintimet	3 567 € (Grammer)
Säädettävä ohjauspyörä	vakio (kojelaudan kallistuskulman säätö)
Defrosteri	vakio
Lämmityslaite	4 276 € (4 kW)
Ilmastointilaite	-
Generaattori	-
Maasähkö	2 502 €
Aurinkopaneeli	2 220 € (200 W)

varustettu ajolämmitin eli defroster ja niinkin yksinkertainen asia kuin ulkolämpötilamittari.

Ensin mainittu auttaa pitämään tuulilasin huurruttomana myös kesäsateissa ilman että hyttiin pukkaa liikaa lämpöä, ja jälkimmäinen kertoo vain yksinkertaisesti varsin mielenkiintoista tietoa. Voitko kuvitella uutta autoa, jossa ei olisi ulkolämpötilamittaria? Entä tuleeko mieleen yhtään venettä, jossa olisi? Niinpä.

Lisävarustelista on pitkä ja monipuolinen ja rukseja alkaa kertymään herkästi jos venettä mieli varustella yhtään retki- tai matkaveneikäyttöä ajatellen. Mukana on myös harvinaisempia eri käyttötarkoituksiin räätälöityjä varusteita, kuten konehuoneen lämmityselementti ja pienempiä nippeleitä, kuten toinen maasähköpistoke keulaan tai kattoluukun kattoikkunat.

Kaksiakkujärjestelmä	vakio
Virtapistoke, usb / 12 V	vakio / vakio
Painevesijärjestelmä	vakio
Lämminvesijärjestelmä	1 893 € (20 l)
Pesuallas ja hana	vakio, 2 kpl (pentterissä ja toiletissa)
Suihku, sisä / ulko	1 306 € / 879 €
Vesi-wc ja septitankki	vakio
Sähköinen wc:n huuhdeltu	557 €
Jääkaappi	1 466 €
Lisäjääkaappi	682 €
Liesi, 1- / 2-liekkinen	vakio (valopetroli) / 799 € (diesel)
Astiasto	vakio (6 henk.)
Kattoluukku	vakio
Kattoteline	-
Varustekaari	vakio (masto)
Kansiluukku	vakio
Avattava ohjaushytin ikkuna	vakio (takaikkuna)
Sisätilojen lattianpinnoite	vakio, tiikkilaminaatti
Ohjaushytin matot ja verhot	1 503 €
Makuukajuuttojen verhot	1 079 €
Pöytä, sisä / ulko	vakio / 2 230 € (sis. peräpenkin)
Perä- / laitaportti	vakio / -
Peräkannen penkit	vakio (3 kpl)
Istuinpehmusteet	1 489 €
Peräkannen kate / kuomu	3 765 € / 2 171 €
Ankannokka / keulaporras	- / 432 €
Harmaa turkki	1 105 €
Tiikkiturkki	8 345 €
Tiikkipinnoitus	3 245 € (penkit ja ankkurilaatikon luukku) / 2 380 € (uimataso)
Erikoisrunkoväri	1 698 €
Eliönestomaalaus	2 084 €
Kiinnittymisvarusteet	1 380 € (sis. lepuutintelineen)
Lipputanko	100 €
Ohjaushytin lisävalaistus	1 162 € (luku- ja tunnelmavalistus)
Mustat kaiheet	2 652 €
Rungon lisätörmäyslista	1 736 €
Rungon uretaanivaahdotus	3 167 €
Testivene	285 773 €

HYVÄLLÄ ON HINTANSA

Sargon hinnat alkavat 200 000 eurosta, mutta jos valinta kohdistuu tehokkaamman pään moottoriin ja vene varustellaan maukkaasti, ollaan jo lähellä 300 000 euroa. Ihan tarkalleen samoissa luvuissa liikkuvat Sargon ilmeiset pääkilpailukumppanit, Targa 27.2 ja Nord Star 28+ Patrol. Kolmikko on sen verran kova, ettei ihan samalla konseptilla haastajia ole jonoksi asti.

Kyseisen kolmikon jäsentenvälistä ei tässä edes yritetä ratkoa, mutta todettakoon Sargoon ja Nord Stariin puristetun vähän Targaa asuttavimmat sisätilat, kun Targassa on taas enemmän ulko- ja kansitilaa. Ainakin periaatteellinen ero on nähtävissä myös perämoottorivaihtoehtoihin suhtautumisessa. Sargo ei ole perämoottoreille vielä lämmennyt, mutta Targa ja Nord Star niiden kanssa jo flirttailee.



↑ Täydellisestä uusiutumisesta huolimatta ulkonäkö ei ole muuttunut juuri lainkaan. Ulkoisesti tunnistettavimmat erot ovat ohjaushytin liimalasit sekä entistä pidempi katon takalippa. Kasvanutta pituutta, saati muuttunutta runkumuotoa ei paljaalla silmällä havaitse.

PARASTA

- + Ajo- ja matkustusmukavuus
- + Ohjaamon ergonomia
- + Turvalliset kulkukannet
- + Tilojen asuttavuus
- + Varustelumahdollisuudet

PARANNETTAVAA

- Keulakajuutan eteistila on ahdas.
- Kokkaus rajoittaa keulakajuutassa ja toiletissa asiointia.
- Hyllä parantaisi pentterin alakaapin käytännöllisyyttä.

Jos on valmis tinkimään ainakin yhden makuukajuutan verran asuttavuudesta muttei ohjaushytin tasapuolisesta ympärikuljetavuudesta ja sivuliukuovista, on suunnilleen samassa koko- ja hintaluokassa vaihtoehtona myös Nimbus C9. Nimbuksen fokus on perämoottoriversiossa, vaikka C9:n saa myös sisäperäversiona ja dieselmoneella. Nimbuksen kanssa suunnilleen samalla statustasolla, mutta vain perämootorin tai parin voimin, liikkuu norjalaisen Nordkappin Gran Coupe 905.

Jos taas miettii käyttötarkoitusta sekä ulko- ja sisätilojen suhdetta, voi Sargo 28:n verrokiksi nostaa Suomen markkinoilla myös Jeanneau Merry Fisher 895 Marlinin ja Quicksilver Captur 905 Pilothousen. Sekä "J20" että "Q19" on kehitetty retkeiltäviksi ja matkailtaviksi kalaveneiksi, mutta kalastuspainotus laajenee Suomessa varsin luontevasti yhteysvenekäyttöön.

Jeanneausa ja Quicksilverissä on Sargoon nähden vertailukelpoiset sisä- ja ulkotilat, vaikkakin Nordkappin tavoin paapuurin sivukannesta ja sivuliukuovesta joutuu tinkimään. Vaatimuksissa pitää olla joustoa myös laatuvaikutelman ja viimeistelyn tasossa, mutta se näkyy kyllä jokseenkin täysimääräisesti hankintahinnassa. Dieselvaihtoa mannereurooppalaiset vaihtoehdot eivät tarjoa, mutta perämootoreita on ensisijaisesti kaksin kappalein.

Tällä katselmuksella lienee kuitenkin melko turvallista ennustaa, että ominaisuuksiltaan hioutunut Sargo 28 viehättää ostajia vähintään entiseen malliin, vaikka perämoottorivenevaihtoehdot hiipivät hiljalleen Sargon segmenttiin – tai ainakin lähelle. Sargon kohdalla kyse on pitkälti siitä, että Sargoon päätyvä tietää mitä haluaa ja saa sitä mitä tilaa. ▼

TEKNISET TIEDOT

Kokonaispituus	9,21 m
Runkopituus	8,25 m
Kokonaisleveys	3,10 m
Runkoleveys	2,99 m
Syväys	0,56–1,06 m
Korkeus	3,61 m (valomasto kaadettuna 2,66 m)
Paino	4 400 kg
Pohjakulma	17°
Polttoainesäiliö	500 l
Vesisäiliö	100 l
Septisäiliö	80 l
Harmaavesisäiliö	–
CE-luokitus	B
Kantavuus	8 henk.
Makuupaikkoja	4 kpl
Tehoalue	270–400 hv
Mootortyyppi	Sisäperämoottori
Voimansiirto	Perävetolaite
Testimoottori	380 hv Volvo Penta D6-380 DPI
Huippunopeus	37,1 kn @ 3 600 rpm
Kulutus @ 25 kn	1,7 l/mpk @ 2 700 r/min
Melutaso @ 25 kn	77 dB(A) @ 2 700 r/min



Sargon
pääkilpailijat on
helppo nimetä:
Targa ja Nord Star.

LISÄ- JA YHTEYSTIEDOT

Valmistusmateriaali	Lujitemuovi
Valmistusmaa	Suomi
Valmistaja	Sarins Båtar Oy Ab, Korkkola www.sargoboats.fi
Päämyyjä	Astrum Vene, Salo / Kasnäs / Helsinki www.astrum.fi

Tätä mieltä

SARGO 28 alkaa olla lähellä mestariteosta. Se on Suomen olosuhteisiin loistavasti sopiva pienen tai keski-

kokoisen perheen matkavene, joka on toteutettu kokeneen venevalmistajan huolellisuudella ja ajatuksella.