

Ganzjahresschiff für alle Fä

WasserSport An Bord

Ein großes Ereignis steht der finnischen Sarins Boat Ltd-Werft ins Haus: "Minor Offshore 36 has been nominated for the European Powerboat of the Year 2013 in the category under 45ft".

So auf der aktuellen Webseite nachzulesen. Das derzeit größte Schiff dieses Bootsbauers aus dem hohen Norden ist in die engere Auswahl für den sogenannten „Wassersport-Oscar“ einbezogen worden, der wieder auf der „boot“ 2013 im Januar in Düsseldorf vergeben wird. Claus D. Breitenfeld hat den 740-PS-Boliden schon `mal vorab durch den finnischen Schären Garten vor Turkus Gestaden gescheucht.



Minor 36 Off

Es ist bereits das sechste Schiff aus der Range der Sarins-Werft, das „WasserSport“ unter seine Fittiche nahm. Und wie all die anderen, so überzeugte auch dieses Boot durch Perfektionismus, Belastbarkeit, Qualität und pfiffige Ideen. Letztere wiederum treten den Beweis dafür an, was ein reinrassiges, flexibles Familienunternehmen in der Lage ist zu leisten und das bereits in dritter Generation – seit 1967 – beheimatet in Kokkola, im rauen Westen Finnlands.

Wer weiter auf der Minor-Webseite stöbert, der wird auf den Button „All Season“ stoßen. Dahinter verbirgt sich, wenn man so will,

die Philosophie der Werft. Für Minor-Boote – und deren Eigner – endet die Saison nämlich nicht dann, wenn alle anderen sich mit dem Gedanken tragen, ihr Schiff aus dem Wasser zu nehmen, es einzuwintern. Wer sich mit den Grundsätzen dieser Werft anfreunden kann, für den dauert die Saison zwölf Monate im Jahr. Und das selbst unter Bedingungen, mit denen wir in Mitteleuropa wohl nur höchst selten konfrontiert werden.

Dem zuweilen recht rauen Klima der nördlichen Ostsee die Stirn bietend, dort wo die Wiege der Minor-Boote steht, diesem Anspruch gerecht werdend, das haben sich die „Minor-Macher“ Thomas, David und Johan-

nes Sarin auf ihre Fahnen geschrieben, was schlussendlich in absoluter Seetüchtigkeit resultiert, ohne dabei jedoch ein gerüttelt Maß an Komfort und praxisorientierter Ausstattung aus den Augen zu verlieren. Hinzu kommt die Flexibilität der Werft. Zwar liegen den einzelnen Modellen Basiskonzepte zugrunde, dennoch ist die Realisierung ausgefallener Sonderwünsche bei einer Minor kein Thema, solange diese sich nicht nachteilig auf das Fahrverhalten und die Sicherheit des Schiffes auswirken.

Etwa 40 hochqualifizierte Mitarbeiter produzieren derzeit rund 60 Schiffe im Jahr. Nicht eingerechnet die Sondermodelle der Professional-Range für Behörden, Feuerwehr,

alle - und jede Welle



40 kn unter Volllast bei einem Testgewicht von knapp 9,5 Tonnen, das kann sich sehen lassen.
Fotos: Wilén, Breitenfeld, Werft



Ein Steuerstand, der Technikfreaks das Herz höher schlagen lässt.

shore

Polizei, Zoll und Rettungsdienste. Summa summarum haben im Laufe der zurückliegenden viereinhalb Jahrzehnte rund 2.000 Boote die Werfthallen verlassen.

Fahreigenschaften

Egal, welchen Einsatzzwecken eine Minor dienen soll, allein der Profillook lässt Rückschlüsse darauf zu, dass dieses Boot nicht dazu gemacht ist, um am Steg als schwimmende Gartenhütte zu versauern. Minors wollen bewegt werden, egal wo und wie. Maximal 588 kW (800 PS), verteilt auf zwei Maschinen, packt die Werft in diesen Rumpf. Das ist für

einen 36-Füßer schon eine ganze Menge. Nur unwesentlich bescheidener, dabei aber in keiner Weise weniger vehement, fiel die Testmotorisierung unseres Probanden aus, der mit der Baunummer „1“ quasi als „Erlkönig“ präsentiert wurde.

Zwei Volvo Penta D6-370 Diesel, die es zusammen immerhin auch auf stolze 544 kW (740 PS) bringen und ihre Power über Z-Antriebe ins Wasser quirlen, bestückt mit Nibral-Duoprops der Größe „G6“, machten aus dem lammfromm am Steg dahindümpelnden Boot einen Offshorer per excellence, für den es schon ganz dick kommen müsste, damit dieses Schiff das Handtuch wirft. Unter Volllast

bei 3.500 U/min und einem Testgewicht von annähernd neuneinhalb Tonnen, überzeugte die Minor mit Spurtqualitäten, die wir selbst bei dieser Motorisierung nicht unbedingt erwartet hatten.

Nach lediglich 5,5 Sekunden aus ruhender Position, die Hebel der elektronischen Schaltung auf voll voraus gelegt, sind wir „über Berg“ in Gleitfahrt, die sich bei 28,3 km/h (15,3 kn) und 2.000 U/min einpendelt.



Perfekt und hochwertig ausgestatteter Salon.

Eine Fahrstufe, die bei ruhigem Wasser soeben gehalten werden kann, sich aber dennoch am Rande des Praktikablen bewegt, vor allem dann, gilt es Wind und Wellen zu trotzen. Ergo, eine Schippe drauflegen und als ökonomische Marschfahrt die Marke von 2.700 U/min anliegen lassen. Die GPS-Anzeige schnellst dabei auf bemerkenswerte 52,2 km/h (28,2 kn) hoch, die von den Volvos ausgehende Kraft entwickelt sich zu einer angenehmen Symbiose aus Fahrspaß und Feeling, der Geräuschpegel pendelte sich um den moderaten Wert von 73 Phon am Steuerstand ein, was für die hervorragende Dämmung des Schiffes spricht.

Doch damit ist noch längst nicht das Ende der Fahnenstange erreicht. Wer sich's wirklich geben will, ohne vor kurzer, kabbelliger See zu Kreuze zu kriechen, der muss dann schon die Hebel komplett auf den Tisch legen. 3.500 U/min sind dabei angesagt und herauskommen unter diesen Vorzeichen stolze 74,1



Reichlich Stauraum in Backskisten im Cockpit.

km/h, auf den Punkt 40 Knoten, erreicht nach etwa 17 Sekunden. Chapeau! Und selbst in dieser Fahrstufe kann über den Geräuschpegel nicht gemekert werden: 77 dB(A).

Jetzt zeigt sich – und das ist das irre an diesem Schiff – was konstruktive Steifigkeit und Bausubstanz ausmachen. Es gibt nicht allzu



Doppelbett in der Vorschiffskabine.

viele Boote in dieser Größenklasse, die es sich leisten können, auch `mal in das so genannte „Loch“, sprich Wellental, volle Kanne rein zu donnern, ohne das Gefühl zu haben, hoffentlich ist nicht zu Bruch gegangen. Für diese Minor ein Klacks, sie steckt so etwas problemlos weg, schnurgerade, kursstabil und aufrecht. Dafür steht unter anderem die automatische Trimmfunktion, eine feine Einrichtung, die in Gleitfahrt Schräglagen, zum Beispiel verursacht durch heftige Dwarswinde, problemlos korrigiert.

Positives Fazit der Fahrchecks schließlich bei hart gelegtem Ruder, 5,5 Umdrehungen von Seite zu Seite unter Volllast, ein Kreisbogen von ca. 2,5 Bootslängen, ohne dabei Kavitation an den Propellern zu produzieren. Dass schlussendlich die Manöviereigenschaften bei niedrigsten U/min und gegenläufigen Antrieben sich als Drehen auf dem Teller herausstellen, muss nicht besonders betont werden.



Heckankergeschirr auf der Badeplattform.

➔ Ausstattung & Verarbeitung

Die Basis in Sachen Qualität beginnt beim Aufbau der Rumpfe, deren sprichwörtlich zu nehmenden, inneren Werte, die aus einem Gitterwerk ähnlichem Verstreibungs-



Die kleine, jedoch voll funktionsfähige Pantry an Bb. im Salon.

System bestehen, was wiederum für enorm hohe Steifheit und Belastbarkeit bürgt. Darüber hinaus wird hier nicht im „durchsichtigen“ Millimeterbereich gewerkelt, das von Hand aufgebaute Laminat ist im Kiel- und Unterwasserbereich locker satte drei Zentimeter stark, reduziert sich darüber auf zweieinhalb bis zwei Zentimeter und gipfelt in der kompletten Ausschäumung des relativ hohen Schanzkleides von knapp 80 Zentimetern. Die daraus resultierenden, sich an professionellen Erfordernissen orientierenden Fahreigenschaften, wie im Kapitel zuvor bereits eingehend gewürdigt, werden damit zusätzlich untermauert.

Unter dem Aspekt Sicherheit zudem erwähnenswert, das Bauprinzip der zwei Kammern. Havarieschäden mit Wassereintrich haben nicht zwangsläufig das Sinken des Schiffes zur Folge, die Motorsektion ist vom übrigen Teil des Rumpfes hermetisch getrennt.

Zur Innenaufteilung: Steuerstand, Salon und Pantry sind im geräumigen Pilothouse untergebracht. Im Vorschiff die übliche V-Kabine, allerdings mit freistehendem Doppelbett und separater Nasszelle. Der „geheime“ Zugang zur Gästekabine, die sich komplett unter dem Salonboden erstreckt, mit eigener Toilette und getrennten Betten, verbirgt sich unter dem kurzen Querteil des L-Sofas vor der Rückwand des Decksaufbaues mit Tür und Ausstellfenster.

Professionell bestückt der Minor typische, in vertikaler Ausrichtung zu kippende Steuerstand mit bester Rundumsicht. Hervorragenden Seitenhalt bieten die in Offshoreposition umzustellenden Schalensitze für Rudergänger und Co. Schnelles Erreichen der bequem zu begehenden Gangbords garantieren die seitlichen Schiebetüren. Und wem das nicht genug an Frischluft liefert, dem steht es frei, sich des Schiebedaches zu bedienen.

Werden Aufenthalt an Deck bevorzugt, dem sei das geräumige Cockpit emp-



Aufgeräumter Cockpitbereich.



Achterlicher Eingang in den Salon.



Grätings-Durchbruch auf der Badeplattform mit Zugang zu den Z-Antrieben.

fohlen, mit großer Backskisten-Sitzbank und Tisch über dem geräumigen, aufgeräumten Motorraum. Auf Knopfdruck wird die gesamte achterliche Sektion hydraulisch angehoben, der Weg „in den Keller“ ist frei. Einfach in der Handhabung, jedoch durchaus wirkungsvoll, die Verlängerungsmöglichkeit des achterlichen Hardtop-Dachüberstandes. Ohne Stolperfalle der Weg auf die üppige, mit Teak belegte Badeplattform. Zwei dort integrierte Inspektionsluks, die den Zugriff auf die Z-Antriebe erleichtern.

Klappbare Ausstiegshilfen im Schanzkleid, Stauraum wo immer nur möglich, feinste Verarbeitung des Holzinnenausbauens in Walnuss und aufwändige Polsterungen, die stabile,

vier Zentimeter starke VA-Seereling, zusätzlicher Heckanker auf der Badeplattform, Fenderhalter und Bugschraube, stehen für praxisgerechtes Handling und angenehmes Bordleben.

Zusammenfassung

Mit dieser Minor Offshore 36 ist der Sarins-Werft wieder einmal ein perfekter Wurf gelungen. Ein Schiff mit vorzüglichen Fahreigenschaften und pfiffigen Details. Dieses Boot lechzt förmlich danach gefordert zu werden, egal, unter welchen Witterungsbedingungen auch immer. Lieferung in fahrfertiger Standardausstattung, die kaum Wünsche offen lässt.

Claus D. Breitenfeld



Saubere, servicefreundliche Installation der beiden Volvo Penta D6-370 Diesel-Boliden.

Technische Daten

Herstellerland: Finnland
Werk: Sarins Boat Ltd., Kokkola
Importeur: Harle Yachtbau GmbH, Frank van Delden, Emdor Str. 5, D-26427 Esens, Tel.: 04971-2136, www.harle-yachtbau.de

Boot: CE-Zertifizierungs-Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)

Länge ü. A. (m): 11,80
 Rumpflänge (m): 10,67
 Länge WL ca. (m): 9,10
 Breite ü. A. (m): 3,60
 Tiefgang ca. (m): 1,10
 Freibord ca. (m): 1,50
 Höhe ü. WL ca. (m): 3,19
 Kabinenhöhe (m): 2,10
 Gewicht leer ca. (kg): 8.000
 Testgewicht ca. (kg): 9.400
 Baumaterial: GfK
 Rumpfform/Aufkimmung: V
 Motorisierung Test kW (PS): 2 x 272 (2 x 370)
 Motorisierung von – bis kW (PS): 294 - 588 (400 – 800)
 Motorenart: Diesel
 Antriebsart: Z, Duoprop
 Kraftstofftank (l): 860
 Frischwassertank (l): 330
 Fäkalientank (l): 80

Zuladung/Nutzlast (kg): 2.000
 Personen, zul. max.: 12
 Schlafplätze: 2 + 3
 Sitzplätze: Kabine 8, Deck 10
 Kabinen: 2 + Salon
 Preis Testboot €: 390.800,-
 Preis ab €: 325.000,- (Preise ab Werft)

Testmotorisierung:
 Hersteller/Typ: Volvo Penta / D6-370 Diesel
 Bauart/Zylinder: Reihensechszylinder
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 272 (370)
 Leistung Propeller kW(PS): 261(355)
 Hubraum (cm³): 5.500
 Bohrung/Hub (mm): 103 x 110
 Ventile: 4 pro Zylinder mit hydraulischen Stößeln
 Arbeitsweise: 4-Takt
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 3.500
 Kraftstoffart: Diesel
 Kraftstoffsystem: Common Rail
 Verdichtung: 17,5 : 1
 Getriebeuntersetzung: 1,63 : 1
 Kühlkreise: 2
 Generator (A): 115
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 770
 Steuerung: EVC
 Propeller: Duoprop, Nibral G6

Motorendetails: Zwei oben liegende Nockenwellen, Turbolader, Kompressor, Ladeluftkühlung, Zylinderkopf und –block aus Gusseisen, Spritzöl gekühlte Kolben, integrierte Zylinderlaufbuchsen, 7-fach gelagerte Kurbelwelle, Seewasser gekühlter Röhrenkühler, vorbereiteter Warmwasseranschluss, komplette Instrumentierung.

Messwerte:
Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A) ⁶
600 ¹	7,6	(4,1)	62
1.000	12,6	(6,8)	68
1.500	17,4	(9,4)	70
2.000 ²	28,3	(15,3)	71
2.500	43,9	(23,7)	72
2.700 ³	52,2	(28,2)	73
3.000	59,4	(32,1)	75
3.500 ⁴	74,1	(40,0)	77

(1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; (5 = gemessen im Salon, Türen geschlossen, inkl. Wind- und Wassergeräusch; aus ruhender Position ins Gleiten ca. 5,5 sec., bis Vollast ca. 17 sec.; Drehkreise mit gegenläufigen Maschinen auf dem Teller, unter Vmax bei vollem Ru-

dereinschlag, 5,5 Umdrehungen von Seite zu Seite, ca. 2,5 Bootslängen.

- Kraftstoffverbrauch 2,6 l für 1,852 km (Nm) bei 52,2 km/h = ca. 73 l/h für beide Maschinen als ökonomischer Verbrauch. Volllast ca. 1,9 Liter pro Maschine und nautische Meile.

Standardausstattung: (Auszug aus Liste)
 – Bugstrahlruder, Raymarine 12“ Hybrid Plotter mit Echolot, automatische Trimmklappen, Volvo-Powertrimm- Assistent, Radio/CD-USB, Wechselrichter 12V/220 V, 2000 Watt mit Steckdosen in allen Kabinen, Landanschluss/Ladegerät 80AH, 80 l-Kühlschrank, Mikrowelle, Gas/Cerankocher, elektr. Toilette, Dieselheizung, separate Dusche, Schiebedach teilverglast, Schanzkleid teilweise ausgeschäumt, 40mm VA-Reling, Rumpf in 2 wasserdichte Sektionen abgeschottet.

Mögliche Extras: Unter anderem Teakdeck, Wetbar mit Grill, Generator, farbiger Rumpf, extra Scheuerleisten, Flutlichtstrahler, elektr. Ankerwinde, Bugspriet mit Teak, Sonnenpolster, Polster für Cockpit, LED-TV 21“, WC in Gästekabine.