

Nomen est omen – Weltpremie



Mit 70 km/h übers Wasser unter Vollast sieht die Minor 20 Offshore ebenso elegant aus wie in ruhender Position.
Fotos: Breitenfeld/Werft

Wer einen Blick in die Minor Broschüre oder auf die Web-Seite der Werft wirft, dem wird schnell klar, was mit dem Slogan „in any weather – since 1967“ gemeint ist. Nämlich wortwörtlich so, wie gedruckt. Egal, ob strahlender Sonnenschein, strömender Regen, Sturm, Eis oder Schnee, eine Minor ist immer einsatzbereit – und das seit mehr als vier Jahrzehnten.

Bootfahren nimmt in Finnland im täglichen Leben einen hohen, gesellschaftlichen Stellenwert ein. Über Jahrzehnte wurden robuste, alltagstaugliche Boote von der in Familienbesitz in dritter Generation geführten AB Sarins Båtar Oy Werft entwickelt, stets unter Berücksichtigung der in der Praxis gewonnenen Erfahrungen. Finnische Bootsbauer wissen, dass sie die See nicht beeinflussen können, also müssen sich die Boote den Elementen anpassen und Stärke in jeder Situation beweisen. Dazu bedarf es geschulter, erfahrener Bootsbauer, die in zwei modernen Betrieben derzeit zehn unterschied-

liche Modelle produzieren, begonnen beim 21er WR mit Wellenantrieb bis hinauf zum Paradeferd, der 37er Offshore mit Z-Antrieben. Dass sämtliche Rümpfe handlaminiert werden versteht sich eigentlich von selbst. Verantwortlich zeichnen dafür immer einzelne Teams. So ist permanent die Kontrolle sichergestellt, wer was wann gemacht hat.

Sarins Båtar hat sich jedoch nicht nur seinen hervorragenden Ruf in Sachen Pleasure-Boats geschaffen, die Werft zählt im Land der tausend Seen (in Wahrheit sind es sicherlich hundertmal so viele) auch zu den führenden Unternehmen, die professionelle Schiffe bis 40 Fuß auf Kiel legen. In fast alle europäischen Länder wurden bereits Patrouillenboote geliefert, eingesetzt bei Polizei, Militär, Feuerwehr, Rettungsdiensten, Wasser- und Schifffahrtsbehörden etc. Dabei spielt die konzeptionelle Sicherheit und das praktische Layout eine große Rolle.

Die Werft beharrt in solchen Fällen nicht nur auf vorgegebene Strukturen, die Umsetzung von Sonderwünschen gehört zum

Tagesgeschäft. Ja, sogar unterschiedliche Antriebssysteme, abweichend von der traditionellen Welle oder dem so genannten Stern-Drive (Z) bringt Sarins Båtar Oy nicht in Verlegenheit. Wer zum Beispiel einen Jet für Flachwasserfahrten installiert haben möchte, bitteschön, auch das ist möglich. Flexibilität und Qualität sind mit ein Grund, weshalb sich Frank von Delden, Geschäftsführer der Harle Yachtbau GmbH in D-26427 Esens, einen Steinwurf entfernt vom Fähr- und Fischerhafen Bensorsiel, gegenüber der Insel Langeoog, zum Vertrieb dieses Produktes als Generalimporteur für Deutschland, Österreich und Schweiz entschieden hat. Denn auch die Nordsee kann ganz schön ekelig werden und dann sind Schiff gefragt – keine Spielzeuge.

Fahreigenschaften

Nachdem es nicht die erste Minor ist, die der Chronist im Test würdigt und er noch nie ein Desaster mit diesem Schiffs-

re eines Bootes für alle Fälle

Weltpremiere auf der „Finnboat Floating Show 2010“ im Turku-Schärenpark in Nauvo. Diese Gelegenheit wollte sich Claus D. Breitenfeld nicht entgehen lassen und fühlte dem jüngsten Spross der „Sarins Båtar-Werft“, der „Minor 28 Offshore“ bei Starkwind einmal so richtig auf den Propeller. Thomas Sarin, Entwicklungs- und Marketing-Boss präsentierte die Baunummer „1“ nicht ganz ohne Stolz. Und das zu Recht, zumal es immer ein gewisses Risiko in sich birgt, das erste Schiff einer Serie der Öffentlichkeit vorzustellen. Dennoch auf den Punkt gebracht: Ein perfekter Wurf.



Minor 28 Offshore

typ erlebt hat, waren die Erwartungen logischerweise auch bei der 28er Offshore relativ hoch angesetzt. Das Fazit gleich vorweg genommen: Auch dieses Mal alles im grünen Bereich.

Aus der Reihe der Single-Motorisierungen war mit 272 kW (370 PS) an der Kurbelwelle der stärkste Volvo Penta-Diesel-Reihen-6-Zylinder installiert, den die Werft diesem Modell zubilligt. Auch wenn unterm Strich „nur“ 261 kW (355 PS) am Nibral G5 Duoprop (Nickel-Bronze-Alu-Mischung) ankommen, beide – Rumpf und Motorisierung – harmonieren bestens miteinander. Darüber hinaus stehen noch fünf weitere Powervarianten auf der Orderagenda: Einmotorig zweimal „D4“, je 191 oder 221 kW (260 bzw. 300 PS), ein weiterer „D6“ mit 243 kW (330 PS) und schließlich die beiden Doppelmotorisierungen aus der „D3“-Serie mit jeweils 125 oder 162 kW (zusammen 340 bzw. 440 PS). Dabei handelt es sich ausschließlich um die bewährten, grünen Volvo Penta-Boliden.

Die Warmlaufphase reichlich ausgekostet, juckt es in Daumen und Zeigefinger, denn mehr Kraftaufwand ist nicht erforderlich, um das Hebelchen der elektrohydraulischen Schaltung in Aktion zu versetzen. Von der niedrigsten mit Drehzahl 600 U/min, wir dampfen mit 7,6 km/h (4,1 kn) gemütlich vor uns hin, ist es ein gewaltiger Sprung im wahrsten Sinne des Wortes, wird der Beschleunigungs-Stick auf den Tisch gelegt. Das perfekte Zusammenspiel von Common Rail-Einspritzung, Kompressor, Turbolader und Ladeluftkühler holt alles aus den sechs hintereinander angeordneten Zylindern heraus, um nach lediglich fünf bis sechs Sekunden die ca. fünf Tonnen Testgewicht ins Gleiten zu befördern. Und das vehement, zügig ohne „Turboloch“.

Die kurzfristig erreichte Drehzahl jenseits der 3.000 U/min-Marke kann zum Ausloten der Gleitgrenze wenige Sekunden später bereits wieder reduziert werden und wir pendeln uns um die 2.000er Grenze ein, bei der die Minor noch so ge-

rade übers Wasser plant. Geschwindigkeit 25,9 km/h (14 kn), Phonwert am Steuerstand unter Deck bei geschlossenen Türen 68 dB(A). Das ist bestens. Doch diese Fahrstufe ist grenzwertig und wird sich bei voller Urlaubsbelastung nur schwer halten lassen. Daher eine Schippe bis 2.500 U/min draufgelegt und wir tönnen ökonomisch im grünen Bereich mit 39 km/h (21,1 kn). Diese Fahrstufe gestattet es, auch „dickeres Wasser“ souverän abzureiten, was sich in der Testpraxis bei Wind- und Wellenverhältnissen von 5 – 6 Beaufort realistisch präsentiert.

Doch damit ist noch lange nicht das Ende der Fahnenstange erreicht. Auf Volllast fehlen immerhin gut 1.000 Einheiten des drehfreudigen Schmiedeeisens im Bad der Ölwanne. Diese mobilisiert, geht noch einmal ein ordentlicher Ruck durchs Schiff. Bei exakt 3.550 U/min signalisiert das GPS ebenso präzise 70 km/h (37,8 kn) und der Ausschlag des Phonmessers quittiert dies mit moderaten 78 dB(A) bei voll überzeu-



Die Pantry.

gendem Fahrfeeling in Sachen Sicherheit und Souveränität. Über Wellen von einem bis eineinhalb Metern bügelt der Rumpf locker hinweg, setzt nach dem Sprung superweich ein, kein Scheppern, kein Dröhnen, einfach nur sattes Marschieren.

Abrupte Kurswechsel im Pulk von 20 und mehr Booten, deren Heckwellen zu kreuzen, das kann mitunter an den Nerven zerrn. Schließlich haben wir es hier nicht mit einer 28-Meter Yacht sondern mit einem 28-Fuß-Boot zu tun. Doch die 8,80 m über Alles machen sich auch davor nicht bange. Lässiges, seitliches Stb.-Bb.-Nicken des Aufbaus und die Dwarswelle ist abgeritten. In hart gefahrenen Kurven hält sich das Krängungsverlangen im üblichen Rahmen, kein Wegschmieren oder Einhaken des Rumpfes, spurtreuer Lauf und, wie nicht anders zu erwarten, auch keine Kavitationserscheinungen am Prop. Ebenso positiv zu bewerten sind die Manövriereigenschaften, deren Radien bei niedrigster Drehzahl zwischen einer und eineinhalb Bootslängen anzusetzen sind. Resümee: Alles gut, alles bestens.

➔ Ausstattung & Verarbeitung

Unverwechselbar Minor – sowohl unter, als auch an Deck. Vom Grundsatz her könnte man das Flaggschiff – die 37er – „schrumpfen“ und heraus käme dabei die 28er. Doch so einfach macht es sich Sarins Bâtar nun doch nicht. Worauf allerdings größter Wert gelegt wird ist der Qualitätsgrundsatz, der bei jeder Minor gleichem Standard entspricht, egal, welche Abmessung auch immer. Und dabei passt alles. Sauberste und solide Verarbeitung in Sachen GfK-Finish, Holz, Polsterung und jeglicher technischer Installation. Auch die Liste der Basisausstattung kann sich grundsätzlich sehen lassen, je nach Bedürfnis zu ergänzen durch eine sinnvolle und ausge-



Die Unterflurkabine.

wogene Optionsagenda. Dabei sei allerdings an die Werft die Empfehlung gerichtet: Flaggenstock mit Fuß, Leselampen im Ruderhaus, Gardinen und Kühlschranksollten eigentlich als Standardzubehör angeboten werden. Mal drüber nachdenken.

Im Vorschiff, der Bootsgröße gut angepasst, die Eignerkabine mit ausreichend Stauraum, einem bequemen Doppelbett



Badeplattform mit Inspektionsluk in der Grätung.

nach Stb. ausgerichtet und Toilettenraum. Wernach der Achter-, bzw. Unterflurschlafmöglichkeit sucht, der wird bei oberflächlicher Betrachtung des Salons zunächst ins Stützen kommen. Der Einstieg „in den Keller“ ist elegant an Bb. vom U-Sofa und der Polsterung kaschiert, bietet dennoch zwei Erwachsenen genügend Bewegungsfreiheit. Absolut festen Seitenhalt garantieren die Schalensitze für den Mann am Ruder und seinen Copiloten. Beide horizontal zu verschieben, in Offshoreposition zu verstellen, wobei der des Beifahrers auch noch eine Drehfunktion aufweist und den Kühlschrank unter sich beherbergt. Eine Minor typische Einrichtung: Je nach Bedarf kann das komplette Armaturenbrett samt Ruder in die für den Fahrer angenehmste Position gekippt werden.

Backbords in Höhe des Steuerstandes die kleine Pantry mit Spüle und Petro-

leumkocher, daneben eine Schiebetür aufs Gangbord und das Pendant gegenüber steuerbords. Und wem das nicht als Frischluftzufuhr ausreichen sollte, der kann sich zusätzlich über das riesige Schiebedach und achterliche Fenster belüften lassen.

Stufenlos der Rundgang um den Salon- Aufbau an Deck vom Vorschiff bis zum Cockpit. Von dort der übliche Durchgang auf die Badeplattform mit Inspektionsluk, flankiert von zwei seitlichen Backskisten, die gleichzeitig als Sitze zu nutzen sind und einer weiteren quer hinter dem Kabinenaufbau. Skandinavien like der Heckanker an Stb., eine sinnvolle Ergänzung zur traditionellen „Grundkralle“ auf dem Vorschiff. Die nach vorne offene Reling und Leiter sind ein Muss im hohen Norden, schließlich gehört es zum täglichen Schären-Einerlei an Steinen über Bug festzumachen. Willkommen auch die ins Vorschiffskabinendach einge-



Der Motorraum mit dem Volvo Penta D6 370 DP.

formte Ducht als Freisitz. Elektrisch verstellbare Suchscheinwerfer, die hohe Seereling auf dem Schanzkleid, der riesige Ankerkasten unter dem Bugspriet und die „van Delden-Kreation“, der ausklappbare Tritt in der Bordwand zum leichteren An- oder Vordorkommen für die etwas betagtere Klientel, komplettieren den positiven Eindruck.

➔ Zusammenfassung

Die 28er Offshore, eine Minor, wie sie typischer nicht ausfallen könnte. Knuffig im Handling, kompakt vom Erscheinungsbild und dennoch ausreichend Platz bietend für vier Personen auf längeren Törns. Überzeugend die saubere, solide Verarbeitung und beeindruckend das Fahrverhalten, das in dieser Bootskategorie wohl nur schwer zu toppen sein dürfte.

Claus D. Breitenfeld



Salonimpressionen



Technische Daten

Herstellerland: Finnland
Werft: Sarins Båtar, 67100 Kokkola

Importeur: Harle Yachtbau GmbH, Emden
 Straße 5, D-26427 Esens, Tel.: 04971-2136,
 www.harle-yachtbau.de

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

Länge ü. A. (m): 8,80
 Rumpflänge ca. (m): 7,95
 Länge WL ca. (m): 7,00
 Breite ü. A. (m): 2,98
 Tiefgang ca. (m): 1,00
 Freibord ca. (m): 1,25
 Höhe über WL (m): 2,70
 Gewicht ca. (kg): 4.200
 Testgewicht ca. (kg): 5.000
 Baumaterial: GfK
 Rumpfform und Konstruktion: V
 Motorisierung kW (PS): bis 324 (440),
 Einzel- und Doppelmotorisierung
 Test-Motorisierung kW (PS): 272 (370)
 Antriebsart: Z
 Kraftstofftank ca. (l): 375
 Wassertank ca. (l): 100
 Fäkalientank ca. (l): 40
 Max. Personen: 8
 Schlafplätze: 2 + 2
 Sitzplätze: 15

Kabinen: 2 + Salon
 Preis ab ca. €: 174.500,- mit Testmotorisierung
 Preis ab ca. €: 156.000,- mit Volvo Penta
 D4 191 kW (260 PS)
 (Die Preise verstehen sich 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 G5

Motorendetails: Zwei oben liegende Nockenwellen, Turbolader, Kompressor, Lade-

luftkühlung, Zylinderkopf und -block aus Gusseisen, Spritzöl gekühlte Kolben, integrierte Zylinderlaufbuchsen, 7-fach gelagerte Kurbelwelle, Seewasser gekühlter Röhrenkühler, vorbereiteter Warmwasseranschluss, komplette Instrumentierung.

Messwerte:
Geschwindigkeit / Geräusch

| U/min | km/h | (kn) | dB(A)Salon |
|--------------------|------|--------|------------|
| 600 ¹ | 7,6 | (4,1) | 59 |
| 1.000 | 11,3 | (6,1) | 64 |
| 1.500 | 15,2 | (8,2) | 66 |
| 2.000 ² | 25,9 | (14,0) | 68 |
| 2.200 | 31,5 | (17,0) | 69 |
| 2.500 ³ | 39,0 | (21,1) | 70 |
| 3.000 | 56,5 | (30,5) | 74 |
| 3.550 ⁴ | 70,0 | (37,8) | 78 |

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Volllast; Testcrew: 3 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 80%; Wind- und Wasserverhältnisse: 5 – 6; Beschleunigung aus dem Stand ins Gleiten: 5 – 6 Sekunden; Manövrieren / Drehkreise in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl: über Stb. voraus 1, nach achtern 1, über Bb. voraus 1,5, nach achtern 1.

Standardausrüstung:

Unter anderem Bugschraube, LED-Lichterführung, großes Schiebedach, achterliches Schiebefenster, Badeplattform mit Inspektionsschluk und Scheuerleiste, Sitzbank hinter der Kabine, drehbarer Beifahrersitz, Teakfußboden, Kompass, 3 Intervallparallelscheibenwischer, Petroleumkocher, 2 x 100 Ah-Batterien, Suchscheinwerfer elektrisch verstellbar, zu kippendes Armaturenbrett samt Ruder, Kartenplotter mit Kartenmaterial für Europa, automatische Trimmklappen, Scheibendefroster, VA-Kielschutz, Toilette, Pantry, hydraulisches Ruder, Powerrimm-Assistent.

Möglich Extras:

Unter anderem farbiger Rumpf, Decksbeleuchtung, Antifouling, elektrische oder manuelle Ankerwinde vorn und/oder achtern, Bugleiter, Scheibenwaschanlage, Fenderkörbe, Dieselheizung, Motorenvorwärmung, Warmwassersystem, Heckdusche, Kühlschranks, 2-flammiger Dieselherd, Teppichboden im Salon, Dachluke in der Vorderkabine, Glasdachluke im Salon mit Sonnenschutz, Teakbelag innen und außen, zusätzliche 100 Ah Batterie, Radar, Echolot, Fishfinder, VHF-Antenne, Receiver, Autopilot., Landanschluss, UKW-Funk.