

Asiallisesti ylellinen

SARGO 45 EI OLE VARSINAISESTI SUURIN EIKÄ UUSIN SUOMALAISEN HUVIVENEVALMISTAJAN MOOTTORIVENEMALLI, MUTTA KOEAJON JÄLKEEN SITÄ ON HELPPO PITÄÄ ERÄÄNLAISENA SUOMALAISEN MOOTTORIVENETEOLLISUUDEN LIPPULAIVANA.

Suomessa osataan tunnetusti tehdä veneitä. Esimerkiksi Balticin ja Swanin asemaa pursimaailman huipulla ei kiistä kukaan, ja molemmat ovatkin valloittaneet maailmanmarkkinat omilla vahvuuksillaan. Sitä tehdessä Baltic aloittivat noin 35 jalan kokoluokasta, mutta nykyisin mallistojen painopiste on 50–150 jalan miljoonajahdeissa. Myös moottoriveneissä suomalaismerkit erottuvat edukseen, mutta päämarkkinat ovat löytyneet pääsääntöisesti lähempää, etenkin Ruotsista ja Norjasta. Samalla veneiden koko on pysynyt kansainvälisesti katsottuna pienenä. Suomalaisen moottoriveneimerkkien mallistot ovat keskittyneet korostuneesti noin 5–10 metrin eli selvästi alle 35 jalan kokoluokkaan. Se on tavallaan vähän jarruttanut kansainvälistymistä. Kokkolalainen Sargo on eittämättä suomalaisten moottoriveneimerkkien kärkeä. Venevalmistaja Sargo on toiseen sukupolveen siirtynyt Sarinien perheyhtiö, jonka historia ulottuu yli 50 vuoden päähän. Moottoriveneilykansan tietoisuuteen se nousi 1970-luvun puolivälissä markkinoille

4 Sargo 45:een on helppo tykästyä. Sen ajettavuus ja mukavuus on huippuluokkaa, ja ajotuntuman ulottuvuuksia voi kuvaila monilla eri adjektiiveilla urheilullisesta turvalliseen.

tuoduilla Minor-veneillä. Tuhannes Minor valmistui vuonna 1998. Minor-mallisto kehittyi ja kasvoi vuosikymmenten aikana tasaisen varmasti mutta maltilla, pikemminkin evoluution kuin revoluution kautta. Minor 650:tä seurasi Minor 700 ja sitä Minor 800. Kymmenen metrin raja rikkoutui vuonna 2001 esitellyllä Minor 34:lla. Vuonna 2014 Minor-nimi vaihdettiin vientimarkkinoilla vetävämmäksi Sargoksi. Samaan aikaan malliston kokoluokka oli jo vakiintunut 25–36 jalkaan, millä on jatkettu näihin päiviin saakka. Viime vuosina malliston lippulaiva Sargo 36 on ollut myös malliston myydyin, ei suinkaan pienemmän pääm mallit. Tätä taustaa vasten Sargon viimeisimmät peliliikkeet ovat aika luonteavia: se esitteli mallivuodelle 2023 täysin uuden lippulaivan, Sargo 45:n ja lopetti pienimmän Sargo 25:n valmistuksen. Täysin uuden, yli 40-jalkaisen venemallin kehittäminen ja tuotantoon saattaminen on mille tahansa venevalmistajalle merkittävä panostus, joka vaatii useamman vuoden aikaa ja vähintään seitsemännumeroisen summan pääomaa. Pie-nelle perheyhtiölle se on huomattavasti suurempi riski kuin

vaikkapa pörssilistatulle ranskalaiskonsernille tai kiinalaisen tai arabialaisen sijoitusyhtiön pääomalla pönkitetylle englantilaiselle tai italialaiselle valmistajalle. Silloin on parempi onnistua, ja jo tässä vaiheessa voidaan paljastaa, että Sargo 45:n kohdalla niin on totisesti käynyt.

RÖNSYILYSTÄ VAPAA

Sargo on keskittynyt täysin yhden tyypin veneisiin. Kaikki mallit ovat ympärikuljettavalla ohjaushytillä ja dieselmoottorilla varustettuja jokasään veneitä, joita valmistaja markkinoi etenkin perheen matkavenekäyttöön. Perämoottorit, avattavat laitaportit, suuret runkoikkunat ja radikaali keulamuoilu ovat esimerkkejä viimeaikaisista muoti-ilmiöistä, jotka eivät Sargoa eivätkä Sargon ostajia tunnu liikuttavan. Uusi 45 onkin oitis tunnistettavissa Sargoksi, vaikka ennennäkemättömät mittasuhteet tuovat mukanaan uudenlaista linjakkuutta: niiden ansiosta Sargo 45 näyttää matalammalta ja solakammalta kuin pienemmät mallit. Sekin on tosin vähän epämuodikasta aikana, jolloin varsinkin isommissa veneissä sisätilojen maksimointi on monesti ulkomuotoa tärkeämpää.



4 4 Terävä ja korkea keula leikkaa aaltoja pehmeästi ja ohjaa roiskeet tehokkaasti sivuille. Näkyvyys komentosillalta on hyvä.

4 IPS-versio asettuu luonnostaan erittäin tehokkaaseen kulkuasentoon. Suoritusarvot ovat mittaustulosten valossa erinomaiset.

Sargon tietynlainen ehdottomuus on kuitenkin hyvin palkitsevaa. Sargo kun osaa kerrassaan vakuuttavasti sen mitä tekee, minkä ansiosta konsepti on erittäin hyvässä tasapainossa. Esimerkiksi tilojen osalta voi hyvin sanoa, että 45 jalan kokoluokassa on sisätiloiltaan avarampia ja tilavampia tai ulkotiloiltaan mittavampia veneitä, mutta mikään niistä ei tarjoa samanlaista, saati yhtä käytännöllistä kokonaisuutta kuin Sargo 45. Vastaavanlaiseen päätelmään on helppo päätyä myös muiden ominaisuuksien kohdalla.

KÄYTÄNNÖLLISYYDESTÄ TINKIMÄTTÄ

Moni Sargon bravuuri on silmältä piilosta pintojen alla. Kuten esimerkiksi klinisen siistiksi viimeistely ja hyvin jäsen- nelty konehuone, jossa riittää tilaa sekä huoltotöiden tekemiseksi että tilaa vieville lisävarusteille kuten generaattorille ja gyrovakaimelle. Käytännöllisyys korostuu myös ehtymättömissä säilytystilaratkaisuissa sekä veneessä liikkumisen helppoudessa ja turvallisuudessa. Helpoiten isoa Sargoa lähestyy perästä kookkaan uimataso- n kautta, jonka saa lisävarusteena hydraulisena. Uimatasolta siirrytään takakannelle styrypuurin peräkulman portin kautta. Sivukannet ovat hytin molemmilla puolilla yhtä leveät ja kauttaaltaan portaattomat. Kulkeminen ei voi helppompaa ja turvallisempaa olla. Hyttiin pääsee kolmesta ovesta, joten oville ei ihan hel- posti muodostu ruuhkaa. Ohjaamon sivuliukuoven koh- dalla on avattava laitaportti helpottamassa kulkua laiturille. Keulaan saa luonnollisesti esiin taittuvan keulaportaan, jotta vierailut myös luonnonsatamiin luonnistuvat. Uimataso- n pinnassa on iso luukku, jonka kautta pääsee perävetolaitteversiossa käsiksi potkureihin. IPS-vetolaitte- versiossa potkurit ovat pohjan alla, joten uimataso- n luukun

50 vuoden venevalmis- tushistoria näkyy loppu- tuloksessa, joka on erinomainen.



1 Peräkannella on tiikkipöytä ja kiinteä kulmasohva, mutta mukavat pehmusteet joutuu ruksaamaan lisävarustelistalta. Tilaa riittää hyvin myös pehmustesaran mukana tulevalla kansi-uoliparille.

2 Avattavan takaikkunan alla olevan kookkaan luukun takaa löytyy peräkannen ulkokalusteiden ja pehmusteiden säilytystila.

3 Erimuotoisille lepuuttimille on omat säilytystilansa.

4 Kulmasohvan taivoin myös paapuuriin laitapenkin uumenista löytyy säilytystiloja sekä niiden lisäksi tilava, eristetty ja koneistettu kylmäboksi.

5 Tilavaan konehuoneeseen on kaksi luukua. Isompi aukeaa sähkötoimisesti ja käytännöllisesti sivulle, pienemmän kautta hoituvat rutiinikastukset.

6 Konehuoneen siisteys ja asennustyön viimeistelytaso on kerrassaan huippuluokkaa.

7 Portaattomilla sivukansilla kulkeminen on äärimmäisen helppoa ja turvallista.



alta paljastuu syvä säilytystila perä edellä kiinnittymisissä hyödyllisille pallolepuuttimille. Tavallisille lepuuttimille Sargoissa on perinteisesti teline peräpeilissä, mutta 45:ssä se on "siivottu" katseilta piiloon peräpeilin sisään. Muitakin ulkosäilytystiloja on runsain mitoin.

Peräkannella on kattolipan suojassa kookas kulmasohva ja tiikkipöytä, joiden lisäksi tilaa riittää parille kolmelle kansi-uolille. Lisävarusteena kattolipan jatkeeksi saa pidennyksen, jonka yhteyteen saa taka-avotilan kattavat kuomuseinämät. Keulakannen voi halutessaan hyödyntää myös oleskelussa, sinne saa lisävarusteena aurinkopatjat, istuinpehmusteet ja pöydän.

Sisään astuessa on mukavaa, kun ulkovaatteille on paikansa heti takaoven pielessä. Takin saa täyskorkeaan vaa-

tekaappiin, päähineet ja käsiineet hattuhyllylle ja kengät voi sujauttaa kaapiston alle. Kolmen oven lisäksi avattavissa ovat takaikkuna ja kookas sähkökattoluukku. Kattoikkunat kuuluvat lisävarusteisiin.

Ohjaushytin muodostuu paapuuriin puolelle viihtyisä kansisalonki kahdeksan hengen U-sohvasta ja sitä vastapäätä olevasta pitkittäisestä pentteristä. Pentteristä löytyy kaikki tarvittava kolmiliekkisestä liedestä, uunista ja jääkaapista astianpesukoneeseen. Viimeksi mainittu on toki lisävaruste. Lasku- ja kaappitilaa on kerran runsaasti, ja sekä astioille että viinipulloille ja -laseille on omat asianmukaiset kabinettinsa.

Oleskelutilan etupuolella on komentosilta, joka koostuu ohjaamosta ja kolmen istuttavasta apukuskin sohvasta, jota



jaottavat selkänojasta esiin taittavat kyynärnojat ja jalkatuet. Kuskin penkiksi voi valita lisävarustelistalta ammattitason jousitetun ja säädettävillä kyynärnojilla ja niskatuella varustetun Grammerin.

Ajoasento on luonteva sekä istuen että seisten. Tämä edellyttää penkin etäisyyssäädön ja tilitratin lisäksi Sargoille tyypillistä kojelaudan kallistuskulman säätöä, jonka mukana liikkuvat ratin lisäksi myös kaukohallintalaite ja kytkinpaneeli.

Monitoiminäyttö on vakiona 16-tuumainen, mutta sen voi päivittää 22-tuumaiseksi tai tuplat kahteen 16- tai 22-tuumaiseen. Koeajoyksilöön oli valittu suurin mahdollinen pari, mikä tarkoittaa vajaan 25 000 euron investointia.

KAKSI TAI KOLME KAJUUTTA

Sargo 45:n voi toistaiseksi valita neljänä eri versiona, joita voi jatkotuunata lisävarusteilla oman maun mukaiseksi.

Vakiomalli on valkoinen ja varustettu kiiltävillä rosterikaiteilla ja -heloilla. Explorer-versio muuttaa rungon laidat, katon reunat ja varustekaaren antrasiitin harmaaksi, kulukannet ja uimatasen vaalean harmaiksi, kaiteet ja knaapit mustaksi pulverimaalatuiksi sekä tuo ohjauspulpettiin Soft Paint -maalatun pinnan ja sisäkahvoihin nahkaverhoilun.

Tilaratkaisuksi voi valita kahden tai kolmen makuukajuutan version, joka muuttaa vain keulan majoituskannen layoutia, muilta osin tilat ovat vakiot. Lähtökohta on kahden kajuutan versio, jossa keulan omistajan kajuutassa on täysikokoisen parivuoteen lisäksi sohva ja huppeasti vapaata lattiapinta-alaa, muttei privaattiovea toilleen.

Kolmen kajuutan versiossa etutoiletti on pienempi, mutta yhä varustettu erillisellä suihkukomerolla, ja käytävälle avautuvan oven lisäksi myös suoraan keulakajuutaan avautuvalla ovella. Keulakajuutassa joutuu tinkimään lähinnä lattia-alasta.

Valinnainen kolmas makuukajuutta on styypuuriin laidalla. Tämän keskikajuutan parivuode on pitkittäin ja laidassa kiinni, mikä joissakin tilanteissa saattaa hankaloittaa vuoteelle tai vuoteesta kulkua, varsinkin kun vuoteen avoin sivu ei ole koko vuoteen mittainen. Vuoteen mitat ja mukavuus sekä kajuutan eteis- ja kaappitilat ovat sinänsä riittävät, joten muutoin kyse on aikuisillekin aivan käyttökelpoisesta vieraskajuutasta.

Sargon takakajuuttaa, tai niin sanottua vip-vieraskajuutaa, ei ihan hevillä löydä ellei sen olemassaoloa tiedä, sillä sisäänkäynti on piilotettu saumattomasti komentosillan kolmen istuttavan sohvän laidanpuoleiseen pätyyn. Sisään-

8 Laitaportti ja sivuovi tekevät kuljetajan osallistumisen rantautumisiin nopeaksi ja helpoksi ja käytännössä mahdollistavat Sargon operoimisen varsin sujuvasti jopa yksin.

9 Keulakannella saa aurinkopatjan, pöydän ja istuinpehmusteet. Uimatasen, penkkien pintojen ja myös keulatasen tiikit ovat lisävarusteita. Ostaja päättää, käytetäänkö aitoa massiivitiikkää vai synteettistä Flexi-teekkiä.

10 Myös keulan pöydälle ja istuinpehmusteille on oma säilytystilansa.

11 Kattoluukku on vakiona sähkötoiminen, mutta umpilaminaattia. Lasikattoluukun ja kiinteät kattoikkunat saa lisävarusteena yhdessä tai erikseen.

käynnin paikka on kuitenkin luontevasti sivuoven vieressä ja keulan majoituskannella johtavaa kulkuväylää vastapäätä.

Alas takakajuutaaan johtava portaikko on suhteellisen jyrkkä ja tiivis, mutta perillä odottaa erinomaisen mukava kajuutta, jossa on runsaasti säilytystilaa ja liukuoven myötä hyvä yksityisyys. Kalustukseen kuuluu kaksi erillisvuodetta, jotka voidaan yhdistää myös parivuoteeksi. Toinen vuoteista on peräti 220 senttiä pitkä.

Takakajuuttakompleksiin kuuluu myös oma toiletti. Se ei ole erityisen suuri, mutta ajaa aivan hyvin asiansa, vaikkei erillistä suihkukomeroa olekaan.

PITKÄN MATKAN TAITTAJA

Kun malliversio ja tilaratkaisu on valittu, voidaan siirtyä pohtimaan millä konehuone täytetään. Moottorivaihtoehtoja on kaksi, molemmissa tapauksissa koneina on kaksi Volvo Pentan 5,5-litraista D6-dieseliä. Perävetolaitteversiossa





moottorien jatkeena on DPI-vetolaitteet ja moottorien viritysasteena 440 hevosvoimaa. Toinen ja testiveneisiin valittu vaihtoehto on pohjan läpi asennetut pod-vetolaitteet eli IPS:t ja D6:sten 480-hevosvoimaiset versiot.

IPS-versiona Sargo 45 ylittää liki 37 solmun huippunopeuteen, mitä enempiään on vaikea kuvitella todellista tarvetta. Varsinkin kun matkanopeusalue ylittää hyvän matkaa yli 30 solmuun. Paitsi laaja, käytökelpoinen liukunopeusalue on Sargo 45:ssä myös taloudellinen: 20 solmun tuntumassa meripeninkulmalla kuluu alle neljä litraa, ja Sargolle luontevan reippaalla 25–30 solmun nopeudella vain hiukan yli. Arvot ovat kokoluokan huippua, etenkin veneen tilavolyymi huomioiden.

Dieselmoottorien ansiosta kulutus putoaa uppoumanopeuksilla oleellisesti, joten jos kiirettä ei ole, on uppoumanopeuksilla etenemisessä järkeä. Esimerkiksi 6,5 solmun nopeudella kulutus on vain 1,3 litraa ja kahdeksan solmun nopeudessa kaksi litraa meripeninkulmalla. Sargon 1600 litran polttoainekapasiteetti takaa siis teoriassa jopa yli tuhannen meripeninkulman toimintamatkan.

Myöskään melutaso ei muodosta estettä pitkienkään taipaleiden ”tappamiselle”. Uppoumanopeuksilla ollaan erinomaisesti alle 60 desibelissä ja 20–30 solmun alueella 67–70 desibelissä. Nämäkin luvut ovat kokoluokan kärkeä.

PARASTA

- + Ajettavuus ja käsiteltävyys
- + Taloudellisuus ja hiljaisuus
- + Säilytystilat ja käytännöllisyys
- + Asuttavuus ja mukavuus
- + Ohjaamo
- + Kulkukannet

PARANNETTAVAA

- Laaja kääntösäde (IPS-versio)
- Keskikajuutan vuoteelle käynti
- Muutama kitsastelu varustelussa

MAHTAVA AJAA

Sargon lippulaivalla ajaminen on kirjaimellisesti yhtä juhlaa. Mutta pelkkä koko ei tätä autuutta tuo, sillä isotkaan veneet eivät ole automaattisesti hyviä saati varsinkaan innostavia ajettavia. Sargo 45 istuu kuitenkin kuskin käteen kuin hyvä hansikas.

Veneen luonteelle sopivasti koeajoa päästiin tekemään eri olosuhteissa: lokaan kylmää märkää vihmovassa viimassa ja metrisessä aallokossa Kokkolassa sekä juhannuksen alla Saaristomeren sydämessä liki täysin tyynessä Suomen suven pistaessa parastaan.

Kokkolan kylmässä aallokossa iso Sargo uhkuu luottamusta. Runko halkoo aaltoja tehokkaan eleettömästi ja moitteettoman mukavasti kaikkiin aallonsuuntiin ajattaessa. Liimatut tuplasit, eristetyt seinät ja uretanivaahdotettu runko tuntuvat vuoraavan sisällä olevat kyytiläiset pumpuliin, vaikka ulkona pärskii ja jyskyy intensiivisesti, kun vesi väistyy 30 solmua etenevän Sargon tieltä. Tuntuu, että menoa voisi jatkaa vaikka keli vielä huomattavasti kovenisi ja kylmenisikin. Lämpöä ainakin riittää, sillä vakiovarustukseen kuuluu kaksi viiden kilowatin lämmityslaitetta ja lisävarustelistalta voi ruksia lisäksi lisälämpöpatterit sekä kajuuttoihin että konehuoneeseen.

Kesähelteellä ohjaushytin kolmen oven, takaikkunan ja sähkötoimisen kattoluukun avaaminen päästää ilman virtaa-

12 Kansisalonki on mukava, tilava ja valoisa. Kookkaan pöydän ääressä on tilaa kuudesta kahdeksaan henkilölle.

13 Pentterin koko ja varustus on jo vakiona kattava. Taka-oven pielessä oleva vaatekaappi ja sen yläpuolella oleva hattuhyly ovat ulkovaatteiden kannalta kätevät.

14 Astian- ja pyykinpesukoneet parantavat asumismukavuutta ja omavaraisuutta. Keskuspölynimurikin löytyy.

15 Viinipulloille ja -laseille sekä vakiovarustukseen kuuluvalla kuuden hengen astiastolle on omat tarkoituksenmukaiset paikkansa.

Sargo 45 kulkee hyvin ja kuluttaa kohtuullisesti.

HINTA- JA VARUSTETIEDOT

Pakettihinta 880 hv	932 660 € (2 x Volvo Penta D6-440 DPI)
Pakettihinta 960 hv	987 070 € (2 x Volvo Penta D6-IPS650)
Explorer-malliversio	18 600 €
Kolmen makuukajuutan versio	10 250 €
Sähköinen kaukohallintalaite	vakio
Sähköinen ohjaus	vakio
Joystick-hallintalaite	16 400 € (D6-440 DPI) vakio (D6-IPS650)
DPS-satelliittiankkuri	13 490 € (vaatii joystickin)
Assisted Docking -avustin	4 610 € (vain D6-IPS650, vaatii DPS:n)
Automaattitrimmit	vakio (Humphree List & Trim)
Moottoritrimmiavustin	vakio (vain D6-440 DPI)
Autopilotti	7 010 €
Autopilotti ja Joystick Driving	14 720 € (vaatii joystickin ja DPS:n)
Keulapotkuri	vakio 3 680 € (portaaton)
Peräpotkuri	–
Peruutuskamera	1 110 €
Monitoiminäyttö	vakio (16" Garmin)
Suurempi monitoiminäyttö	7 840 € (22" Garmin)
Kaksi monitoiminäyttöä	8 340 € (2 x 16" Garmin) 24 080 € (2 x 22" Garmin)
Tutka	4 110 € (24" Garmin)
VHF / AIS	1 360 € / 2 540 €
Kauko-ohjattava hakuvalo	vakio
Valonheitinramppi	1 700 €
Jousitettu kuljettajan istuin	2 250 € (Grammer)
Säädettävä kojelauta	vakio
Ankkurivinssi, keula / perä	7 900 € / 8 320 €
Kiinnitysköysivinssi	4 420 €
Maasähkö	vakio (60 Ah)
Invertteri	vakio (2 000 W)
Aurinkopaneeli	3 980 € (450 W)
Litiumakku	11 230 €
Generaattori	22 220 € (3,8 kW)
Ilmastointilaitte	32 420 € (30 000 btu)
Lämmityslaitte	vakio (2 x 5 kW)

16 Ohjaamon ergonomia ja mukavuus ovat huippuluokkaa. 22-tuumaiset näytöt kustantavat 25 000 euroa. Ajoasennon viimeistelevää kojelaudan kallistus-kulmaa säädetään ohjauspaneelin vasemmassa alakulmassa olevalla nupilla. Toinen nuppi, ratin urakkanuppi, on veneissä käytännöllinen.

17 Kippari voi sujauttaa ulkokengät pentterikaapin alla olevaan kolo.

Audiolaitte ja 4 kaiutinta	vakio (Fusion RA60)
Laajempi audiojärjestelmä	3 430 € (Fusion RA770)
TV	2 850 € (32")
Vesi-wc ja septitankki	vakio, 2 kpl
Wc:n sähköhuuhtelu	vakio, 2 kpl
Lämminvesijärjestelmä	vakio
Suihku	vakio (keula-wc ja uimataso) 1 580 € (taka-wc)
Jääkaappi	vakio (pentterissä ja avotilassa)
Kaasuliesi ja uuni	vakio
Induktioliesi ja mikroaaltouuni	4 080 €
Ulkopentteri	6 690 € (vesipiste, jääkaappi ja grilli)
Astianpesukone	2 230 €
Pyykinpesukone	2 440 €
Keskuspölynimuri	1 730 €
Sähkökattoluukku	vakio (lujitemuovi) 8 340 € (lasikattoluukku ja pimenysverho)
Kattoikkunat ja pimennysverho	9 800 €
Takakannen katto ja kuomu	10 170 €
Hydraulinen uimataso	36 030 €
Ulkotilojen penkit	vakio (sis. takakannen pöydän)
Takakannen istuinpehmusteet	4 420 € (sis. 2 kansituolia)
Keulakannen istuinpehmusteet	4 820 € (sis. pöydän)
Keulakannen aurinkopatja	3 770 €
Tiikkiturkki	24 840 €
Uimatason tiikkiturkki	6 580 €
Keulapiikin tiikkiturkki	4 000 €
Ulkopenkkien tiikkiturkki	5 620 €
Erikoisrunkoväri	4 780 €
Erikoisistustus	2 150 € (vaalea tammi)
Verhot ja matot	vakio
Astiasto ja aterimet	vakio (6 hengelle)
Päiväpeitteet ja petauspöytä	vakio
Ulkolämpömittari	vakio
400 l polttoainetta	vakio
Testivene	1 200 800 €



maan sisään. Tai sitten säpit voi pitää kiinni, ja antaa lisävarustelistalta löytyvän ilmastoinnin huolehtia sisätilojen miellyttävästä lämpötilasta – ja nauttia ajotuntumasta, joka päihittää monet menevämpänä pidettävät sportcruiser-tyyppiset matkaveneet.

Oikeastaan ajettavuuden ainoat huomautettavat seikat tulevat esiin vauhdikkaissa suunnanmuutoksissa ja U-käännöksissä. Metrisessä sivuaallokossa tiukasti vasta-aallokkoon kääntäessä saattaa joku satunnainen terävämpi aalto päästä Sargonin ”suojauksen” läpi ja paukahtaa palteeseen. Roiskeita ei siltikään synny edes siinä määrin, että niitä kantaisi tuulilasille saakka.

Vauhdikkaissa ja ahtaassa tilassa tehtävissä U-käännöksissä puolestaan saattaa IPS-versiolla alkuun usko loppua tilan riittävyyden suhteen, sillä käännöksen säde ei tunnu



