

Uusi leveämpi Argo 23 Cat / Parexo

Kesän ehdoton kohokohta oli Imatran kaksipäiväiset kisat syyskuun ensimmäisenä viikonloppuna. Erittäin kokenut kisakuljettaja Dennis Westerholm kutsui kartturikseen vähemmän kokeneen Mikael Valtosen.

Kevään valmistelujen ja kesän meritestien jälkeen nyt päästiin mittaamaan upouuden kaksipaikkaisen Argo 23 Catin suorituskyky tositoimissa.



Kesän testit olivat jo osoittaneet, että uuden leveämmän tunnelin ansiosta vauhtia ja vakautta on tullut rutkasti lisää. Merellä Tammisaaren maisemissa Dennis ajoi lähes kylmiltään jo heti ensimmäisellä vedolla helposti 92,5 solmua. Muutaman kokeilun jälkeen vahtia saatiinkin jo 93,5 solmua, ilman lisävedenottoa, moottorina Mercury 200 XS. Näin siis merellä, mutta entä-pä Saimalla?

Leveämpi tunneli tuo selviä etuja. Suurempi aerodynaaminen noste antaa suuremman vauhdin jo pienemmälläkin teholla. Kesän ajokokemukset olivat niin lupaavia, että jatkossa jo 115 hv teholla on hyvinkin mahdollista haastaa pykälää pienempiä katteja.

Uusi 4-paikkainen Argo 23 Cat

Myös suuremmilla tehoilla leveämpi tunneli toimii paremmin. USA:han onkin jo myyty ensimmäinen uusi nelipaikkainen Argo 23 Cat, vaikka sen virallinen julkistus on VENE 2023-messuilla Helsingissä. Uusi nelipaikkainen (pleasure versio) on herättänyt suurta kiinnostusta USA:ssa ja lähes järjestään kaikki siellä haluavat laittaa moottoriksi 300 hevosvoimaisen. Tällöin vauhtia on luvassa yli 126 mph, johon USA:ssa on jo päästy kapeammalla Argo 23 Catilla. Leveämmän tunnelin ansiosta ns. hyökkäyskulman voi pitää pienenä eli ajetaan nokka sopivan alhaalla, tällöin vastus pienenee entisestään.

Uusi nelipaikkainen on myös suojattu mahdollista kopiointia vastaan. Mallisuoja kattaa koko Euroopan ja USA:ssa vastaava suojaja on Design Patent.

Kartturin tarina

Isoisäni ja enoni olivat kalastajia Kemiönsaarella ja rakensivat veneensä itse. Niinpä minäkin, yhdessä serkkujeni kanssa, rakensin ensimmäisen veneeni 9-vuotiaana. ”Vene” oli raakalaudasta nikkaroitu järkyttävä kyhäelmä, joka muistutti puulaatikkaa, ainoastaan sillä erotuksella että toinen pää oli kapeampi kuin toinen. Me kutsuimme tekelettä ylpeästi veneeksi, koska se pysyi pinnalla – hetken. Raakalauta imi merivettä kuin pesusieni, jolloin rakineesta tuli niin painava että emme jaksaneet enää sitä liikutella. Tästä varmaankin on peräisin minun lähes traumaattinen suhde liian painaviin veneisiin. Kemiönsaarelta oli soutumatka Särkisalon Förbyn venekisoihin. Särkisalon kisoissa Argojen meno ja sulava muotoilu teki lähtemättömän vaikutuksen nuoriin ”veneenrakentajiin”. Särkisalon kisoista on peräisin myös minun ihaileva suhde Argo-veneisiin.

Nimittäin, jos hyvän veneen tulisi olla painava, niin silloinhan se kannattaisi tehdä lyijystä tai ainakin betonista. Olette varmaan kuulleet legendan, että painava vene kulkee aallokossa pehmeämmin. Tämä pätee väärin suunniteltuihin veneisiin, jotka muuten hakaavat aallokossa, tällöin suunnittelun virheet yritetään piilottaa lisäämällä painoa. Toinen legenda on, että syvä V-pohja vaatii paljon tehoja ja kuluttaa paljon. Tämä pätee liian painaviin ja väärin suunniteltuihin veneisiin, jotka eivät nouse riittävän korkealle vedestä. Jokainen kilpaveneilijä tietää, että kovassa kelissä veneen pitää liittää vaakasuorassa aallon harjalta toiselle. Mitä kovempi vauhti ja mitä pidempi ja kevyempi runko, niin sitä pidemmän aallonvälin pystyy liittämään. Argoilla tätä on harjoiteltu.

Uudet yksirunkoiset Argo ja Parexo veneet

Nyt uusien Argojen kehittämistä jatketaan eteenpäin hyödyntäen ja suuresti kunnioittaen legendaaristen Pentti ja Harry Fabritiuksen nerokkaita oivaluksia. Niinpä Parexon avoveneiden runkojen muoto perustuu kymmenissä avomerikilpailuissa koeteltuihin Argo 21 ja Argo 17 veneisiin. Parexo 21:n ja 17:n saa joko avokeulaisena keskispulpettiversiona tai umpikeulaisena tuulilasiveneversiona. Molemmat saa lujitemuovisen vakiomallin vaihtoehdona myös kevyempänä ja jäykempänä Carbon-hiilikuituversiona.

Parexo 21 ja Parexo 17 veneiden avoin keula tarjoaa laajemmat käyttömahdollisuudet ja alkuperäisen Argon suorituskyvyn. Viisimetrisessä 17:ssä on yksi pulpetti ja paikat kolmelle. 6,4-metrisessä 21:ssä on kaksi pulpettia ja neljä paikkaa. Lähtökohdaksi on valittu hyväksi havaitut rungot, joilla on voitettu lukemattomia kisoja ja kymmeniä mestaruuksia. Kilpaveneiden hyötysuhde on hyvä ja sitä tehostetaan Parexoissa entisestään lujalla ja kevyellä hiilikuiturakenteella. Hyvän ajettavuuden ja suorituskyvyn rinnalle kevytkulkuinen kisavenerunko tuo myös erinomaisen taloudellisuuden ja laajan tehoalueen.

Uudet Argot ja Parexot valmistetaan Suomessa

Uudet Argo 23 Catit sekä uudet yksirunkoiset Argo 21 ja Argo 17 mallit, kuin myös avomallit Parexo 21 ja Parexo 17 valmistetaan kokonaan Suomessa, omissa tiloissa Karjaalla sekä yhteistyössä tarkkaan valittujen kumppanien kanssa. Uusien Argo- ja Parexo-veneiden rakenne, raaka-aineet ja valmistusteknologia on uudistettu täysin. Rakenne perustuu uusiimpiin komposiittitekniikoihin, ei umpilaminaattiin. Uudet veneet valmistetaan jatkossa alipaineinfuusiolla,





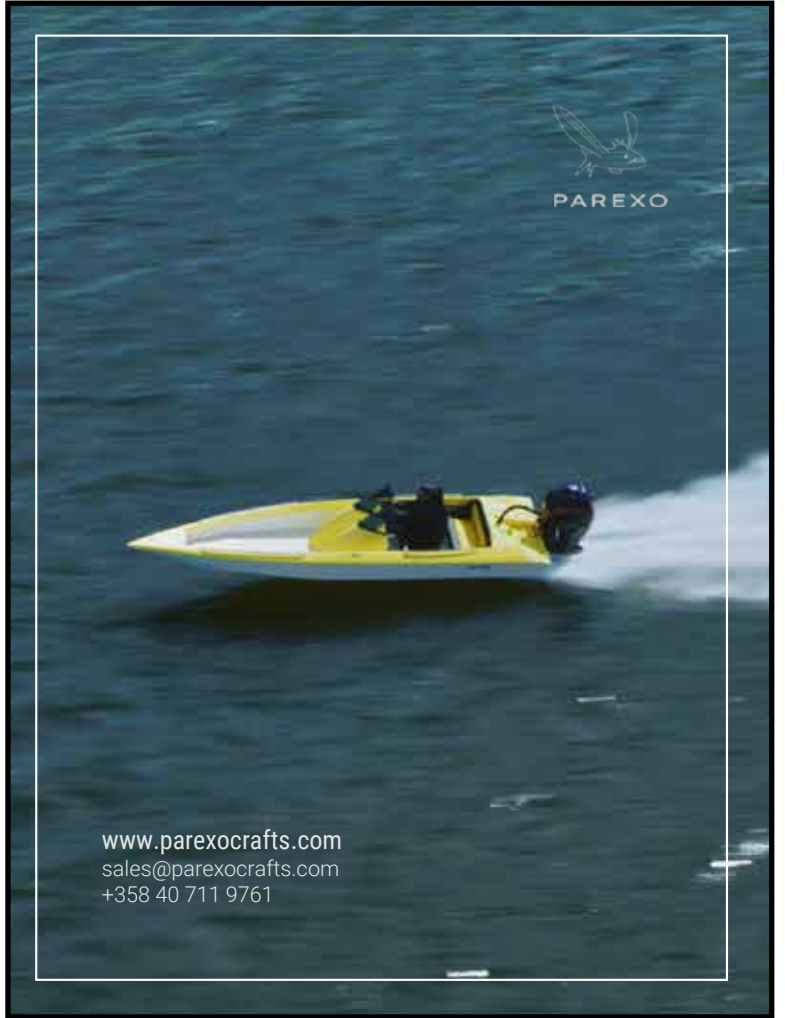
ei käsin laminoimalla eikä varsinkaan ruiskulaminoimalla. Alipaineinfuusiolla saavutetaan rakenne, jossa lujitteen suhteellinen osuus on merkittävästi suurempi kuin perinteisillä menetelmillä. Tällöin rakenteesta tulee sekä lujempi että kevyempi. Lujitteina käytetään hiili-, aramidi- ja lasikuituja. Myös lasikuidusta valmistetut uudet Argo-veneet perustuvat jatkossa komposiittirakenteeseen, ei umpilaminaattiin. Vain poikkeustapauksessa tai asiakaskohtaisesti voidaan soveltaa umpilaminaattia.

Niin, mutta miten se Imatran kisa?

Saimaan makea vesi verotti huippuvauhtia hieman, 90 solmua saatiin kuitenkin rikki, ja edelleen ilman lisävedenottoa. Tämä kuitenkin riitti TC-luokan voittoon molempina päivinä, sekä Suomen Mestaruus Kultaan.

Teksti: Mikael Valtonen

Kuvat: Jan Sjölund, Freddo Nordström



ARGO 23
CAT CLASSIC 1+1

Dennis Westerholm / dennis@argocat23.com / www.argocat23.com