

Targa 25.1



Motorisierter Schärenkre

Weshalb kauft jemand einen Geländewagen? Dafür kann es zwei Gründe geben: Entweder gibt es rationale Gründe für so ein Vehikel oder man möchte es einfach nur zum Spaß besitzen. Bei den finnischen Targa-Booten sieht das so ähnlich aus.

Die Werft hat den Slogan „4x4 of the sea“ kreiert. Rein technisch betrachtet hinkt dieser Vergleich natürlich. Vom emotionalen Standpunkt aus passt er aber doch relativ exakt. Die Targas sind außergewöhnliche Motorboote, die nicht so recht ins Bild des Üblichen passen wollen. Sie polarisieren. Entweder mag man diese Art von Motor-

booten oder man lehnt sie ab. Während manche Motorbootfahrer ins Schwärmen geraten, wenn sie darüber reden, lästern andere über die „rasenden Telefonzellen“. Unbestritten sind aber die Vorzüge der Targas vor allem bei rauem Wetter. Die Werft Oy Botnia marin AB war lange Zeit eher in der Seglerwelt ein Begriff.



tige und vor allem sichere Boote zu bauen, denen auch übles Wetter nichts anhaben kann. So sind die Targas reinrassige Arbeitsgeräte. Vom kleinsten 23-Fuß-Boot bis zur mächtigen Targa 42 sind diese Motorboote fast über jedes Wetter und über alle Seebedingungen erhaben.

Das ist wohl mit ein Grund, weshalb nicht nur die finnische Wasserschutzpolizei oder die Küstenwache auf die robusten nordischen Konstruktionen setzt, sondern auch zahlreiche Rettungsdienste auf der ganzen Welt sich auf diese Boote verlassen. Auch bei Fischern sind die Targas ebenso beliebt wie als Wassertaxi.

Werftchef Robert Carpelan erklärt, dass viele Finnen Wochenendhäuser auf den zahlreichen Inseln vor der Küste haben, die nur per Boot erreichbar sind. Oft kommt hier eine Targa als ganz gewöhnliches Verkehrsmittel zum Einsatz. Diese Boote werden vor allem als „Lastesel“ geschätzt. Carpelan spricht auch von „Sailors Powerboat“. Vom Motorboot des Seglers. Er habe viele dieser Boote an Segler verkauft, die damit ihr Regattaboot zu den Veranstaltungen schleppen. Auch in den Clubs sind die Targas als Boote für die Wettfahrtleitung oft im Einsatz.

Lässt man alle rationalen Gründe für den Kauf außen vor, so bleibt ein modernes und sehr hochwertig gebautes Motorboot, das auch einfach nur zum Vergnügen gefahren werden kann. Eines, mit dem man zum Baden raus fährt oder einfach nur irgendwo am Anker die Seele baumeln lässt. Es kann mit Pantry ausgerüstet werden und mit einem klappbaren Tisch, den man wahlweise auf dem Vordeck oder im Windschatten hinter dem Steuerhaus auf-

Maße

Lüa 8,25 m, Breite 2,88 m,
ca. 3400 kg;
Motor ab ca. 230 PS

Preis: ab ca. 200.000 Franken

bauen kann. Bei schlechtem Wetter finden zwei Personen unter Deck zwar keinen üppigen, aber ausreichenden Lebensraum.

Wir haben die neue Targa 25, die jetzt zum zweiten Mal überarbeitet wurde und Targa 25.1 heißt, in den Schären vor Turku gefahren.

Alte Bekannte

Die alte Targa 25 war der Anfang der Produktreihe. Sie wurde seit 1984 produziert und nach der 25 Mark II jetzt durch das neue, zeitgemäßere Modell 25.1 ersetzt. Die auffälligsten Änderungen gegenüber dem Urmodell sind eine größere Kabine mit fünf statt zwei Sitzplätzen, ein geändertes Deck und die Möglichkeit zum Einbau einer Nasszelle unter dem Steuerstand, in die man vom Vordeck aus gelangt. Auch die Schale wurde überarbeitet und den mittlerweile leistungsfähigeren Motoren angepasst.

Das Konzept mit den Hundekojen unter der Kabine wurde beibehalten, allerdings sind diese länger geworden, sodass jeweils zwei Personen längs hintereinander schlafen können. Ebenso wurde die schnörkellose, funktionale und robuste Bauweise beibehalten.

Die zweitkleinste Targa ist unter Deck weder Raumerwunder noch ausgesproche-

nes Wohnboot. Trotzdem ist alles vorhanden, um ein paar Tage an Bord verbringen zu können. Luxus sucht man, die Fahreigenschaften ausgenommen, vergeblich. Das Boot ist auf bestmögliche Funktionalität ausgelegt.

Bauqualität und Fahrleistung

Sowohl die GfK-Verarbeitung als auch die Holzarbeiten sind schnörkellos aber sehr robust und auf harten Einsatz ausgelegt. Balsasandwich und kräftig dimensionierte Verbände machen das Boot außerordentlich steif. Dicke Gummiprofile als Scheuerleiste um die Rumpf-Deck-Verbindung sowie um die Heckplattform sorgen dafür, dass die Targa auch einen kräftigeren Remppler am Anleger wegsteckt. Auch der exponierte Vorsteven ist durch eine dicke Gummiauflage geschützt.

Die Fahrleistungen sind traumhaft. Unter Bedingungen, bei denen man auf manch größerem Boot das Gas respektvoll etwas zurücknehmen würde, fährt die kleine 25.1 souverän durch. Das Attribut „Allrad für die See“ kommt nicht von ungefähr.

Wir haben die Ausführung mit dem Volvo D6 gefahren, die natürlich über alle Bedingungen erhaben ist. Wenn die Targa aber nicht explizit als „Lastesel“ zum

Fahrbericht

Einsatz kommt, braucht sie diese gewaltige Maschinenleistung nicht. Als Motorisierung kommen drei Varianten in Frage: Ein Volvo D4 mit 165 kW (225 PS), ein D4 mit 191 kW (260 PS) und ein 228 kW (310 PS) starker Volvo D6.

Die Targa ist für Leute gebaut, die, unabhängig von äußeren Bedingungen, sicher und schnell ans Ziel kommen wollen oder müssen. Man gelangt auch bei ruppiger See gefahrlos aufs Vorschiff oder aufs Achterdeck. Dafür sorgen das hüft hohe Schanzkleid um die breiten Laufdecks und die aufgesetzte massive Reling aus Edelstahl und Teak. Ob man bei diesem Bootskonzept unbedingt eine Flybridge braucht, bleibt Geschmacksache und dem Kunden überlassen.

Überhaupt ist die Werft ziemlich flexibel, was die Ausstattung anbelangt. Der Kunde bekommt das Boot so, wie er es bestellt. Die Grundversion ist allerdings recht mager ausgestattet. Das kann den Preis, je nach Anspruch, zwar noch einmal kräftig in die Höhe treiben, andererseits muss der Kunde nichts für Dinge bezahlen, das er nicht braucht.

Bei der Auswahl der Zusatzausrüstung kann man sich auf die Erfahrung der Finnen verlassen. Hier weiß man, wie man Boote baut und welche Ausstattung wofür sinnvoll ist. Das Testboot war ziemlich komplett ausgestattet, und auch bei den Extras gab es keinerlei Anlass zu Tadel. Alles war praxisingerecht ausgeführt und von hoher Qualität. Jedes einzelne Detail schien exakt ausgetüftelt und auf Funktionalität geprüft. Minderwertiges oder Überflüssiges war nicht zu finden. Einzig über den Mast als Gestaltungselement der Targas könnte man diskutieren. Er passt aber zum Boot und





Oben links: Überwachungsinstrumente und Schalter sind an der Blende über dem Steuerstand eingebaut.

Mitte links: Der Steuerstand mit dem Kartenplotter. Von hier erhält der Schiffsführer alle wichtigen Informationen. Steuerrad, Schaltung und die Bedienelemente für Bugstrahlruder und Trimm sind an der neigbaren Konsole angebracht. Links unter dem Kartentisch kann eine kleine Pantry mit Spüle und Kocher montiert werden.

Unten links: Die Flybridge mit zwei Sitzen ist zweckmäßig ausgestattet.

Oben rechts: Der markante Aufbau mit den vielen Scheinwerfern. Der Handlauf ist sehr praktisch bei ruppiger See.

Unter der „Nase“ befindet sich die optionale Nasszelle mit WC, Dusche und Waschbecken.

Technische Daten Targa 25.1



Länge über alles:	8,25 m
Rumpflänge:	7,68 m
Breite:	2,88 m
Gewicht:	ca. 3,1 Tonnen
Tiefgang:	0,90 m
Treibstofftank:	420 Liter
Maschine:	Volvo Penta D6 (andere auf Anfrage)
Leistung:	239 Kilowatt (320 PS)
Maximalgeschwindigkeit:	37 kn
Reisegeschwindigkeit:	28 kn
Treibstoffverbrauch:	ca. 1,6 Liter pro Seemeile
Grundpreis ab Horgen mit Volvo D4:	179222,- CHF

Sonderzubehör: (Auszug) Unterwasseranstrich 1414,- CHF, Teakdeck 10319,- CHF, Tisch für Vordeck 1137,- CHF, Bullaugen über den Kojen 1164,- CHF, Küchenkombination mit Spüle, Frischwassertank, Pumpe und Gaskocher 2139,- CHF, Kühlschrank 1656,- CHF, Toilettenkombination 5433,- CHF, Fäkalientank 1260,- CHF, Bugstrahlruder 6587,- CHF, Landanschluss 1164,- CHF, Ladegerät 967,- CHF, Scheibenwischer 331,- CHF, Log 1035,- CHF, Echolot 1144,- CHF.

Hersteller:
Oy Botnia marin AB, P.O. Box 9, 66101 Malax, Finnland, www.targa.fi, info@targa.fi

Händler:
Yachtwerft Faul AG, Seestraße 5, Postfach, CH-8810 Horgen, office@faul.ch, www.faul.ch

Stärken und Schwächen

- + stabile und aufwändige Verarbeitung
- + viele praktische Lösungen
- + gutes Platzangebot an Deck
- + gelungenes Konzept
- + Fahreigenschaften
- + sehr manövrierfähig
- gewöhnungsbedürftiges Design

Fahrbericht

bringt andererseits keine Nachteile, wenn man nicht unter niedrigen Brücken durchfahren möchte.

Das Deck ist frei von Stolperfallen. Selbst die Stufen neben dem Steuerstand der alten Version wurden entfernt. Stattdessen verläuft das Seitendeck schräg nach unten zu den Speigatten und ist in Gleitfahrt nahezu waagrecht. Auch die Luken zum Motorraum und zum Stauraum sind jetzt „ebenerdig“ eingelassen und fast überall findet man einen stabilen Handlauf.

Achtern sind zwei kleine Backskisten, in denen beispielsweise Festmacher, Fender oder ein kleiner Anker gestaut werden können. Hinter dem Aufbau sind zwei Klappsitze angebracht, auf denen man sich auch bei schlechtem Wetter im Windschatten des Steuerhauses verkriechen kann. Auf dem Vordeck sind ebenfalls Sitzgelegenheiten und Stauraum. Ein Ankerkasten ist in den Bug integriert.

Innenausbau, Technik und Komfort

Bugseitig im Steuerhaus ist der Steuerstand und ein Kartentisch untergebracht. Darunter verbirgt sich die Pantry.

Die technische Ausstattung des Steuerstandes ist abhängig von den Kundenwünschen. Das Testboot war mit einem Kartenplotter und großem Display ausgestattet, worauf alle relevanten Daten abgerufen werden konnten. Zusätzlich gab es eine Logge und einen Drehzahlmesser mit analoger Anzeige.

Das Steuerrad lässt sich im Winkel verstellen, je nachdem, ob der Fahrer sitzt oder steht. Für den ersten Fall kann man eine herausklappbare Fußstütze nutzen. An beiden Seiten des Aufbaus befindet sich eine praktische Schiebetür, die



Oben: In die Nasszelle unter dem Steuerstand gelangt man über das Vordeck. Vor der Nasszelle ist ein großer Stauraum, den man durch eine Luke im Vordeck erreicht.

Unten: Das Achterdeck ist wie das Vordeck auch großflächig gestaltet und mit einer hohen Reling versehen. Unter der großen Luke ist die Maschine. Die Backskisten und die Klappsitze am Aufbau gehören nicht zum Standard-Lieferumfang. Ebenso ist die Verbreiterung der Reling nur auf Wunsch erhältlich.



Links:
Hinter den Sitzen für Fahrer und Beifahrer ist eine klappbare Bank angebracht, sodass fünf Personen im Steuerhaus Platz finden. Die beiden vorderen Sitze lassen sich umdrehen und durch eine ausziehbare Tischplatte entsteht eine Sitzgarnitur.

Unten:
Bei Nichtgebrauch wird die Bank nach oben geklappt. Dadurch gelangt man zu den beiden tiefer liegenden Hundekojen, die sowohl nach achtern als auch nach vorn benutzbar sind. Somit bietet die Targa vier Schlafplätze. Hinter der Tür, an der Wand zur Maschine, sind der Landanschluss, die Sicherungen und die Hauptschalter untergebracht.



Fahrbericht

bei heißem Wetter für gute Durchlüftung sorgt.

Der Fahrersitz ist längs verstellbar und beide Sitze können nach hinten zu dem Ausziehtisch gedreht werden, hinter dem eine Sitzbank von der Wand heruntergeklappt werden kann. So entsteht eine Sitzgarnitur für fünf erwachsene Personen.

Im achteren Bereich des Aufbaus führen ein paar Stufen nach unten, zu den geräumigen Hundekojen.

Fazit: Die Targa 25.1 ist ein Boot für Leute, die auf Wetter keine Rücksicht nehmen wollen oder müssen. Sie ist ein „Profiwerkzeug“. Daher eignet sie sich nicht nur als Sportboot, sondern auch als Arbeitsboot für Rettungsdienste, Küstenwache oder Polizei. Bei solchen Aufgaben hat sie sich weltweit bewährt.

Auch als Plattform für die Wettfahrtleitung oder als Begleitboot sind solche Boote erfolgreich im Einsatz. Hohe Qualität hat ihren Preis. Betrachtet man eine solche Investition aber langfristig, relativiert sich dieser Preis wieder, denn nach ein paar Jahren kann sich billig als verdammt teuer darstellen.

Die Grundausstattung ist rein funktional ausgerüstet. Komfort und edle Optik müssen extra bestellt werden. Dabei hat der Kunde den Vorteil, dass er genau das Boot bekommt, das er haben möchte. Standardmäßig wird die Targa mit einer rutschfesten Gelcoatstruktur im Deck versehen, die für harte Arbeitseinsätze besser geeignet ist als die optionalen Teakbeläge. Alle Holzteile, auch unter Deck, bestehen aus unbehandeltem Teak. Aufwändige Nachlackierungen entfallen dadurch. mh