

Targa 31 TC MK II

**Flott
Arbe**



es itstier

Maße

Lüa 10,14 m, Breite 3,15 m,

Gewicht 4300 – 5100 kg

Motorisierung ab 191 kW / 256 PS

Preis: ab 246 526 CHF

Aber auch im privaten Bereich finden die Targas ihre Käufer. Wer ein robustes Motorboot sucht und mehr Wert auf den praktischen Nutzen legt als auf flottes Design und blonde Schönheiten auf dem Achterschiff, ist mit einer Targa gut bedient.

Das Konzept ist für ein Sportboot eher ungewöhnlich. Tiefes Deck, hohes Schanzkleid, frei stehendes Deckshaus – und trotzdem noch unerwartet viel gemütlicher Raum im Boot. Längere Urlaubsreisen sind bequem machbar. Auch mit Kindern oder Enkeln. Durch das offene Deckslayout erreicht man bei Manövern schnell jeden Ort des Bootes, ohne dass man über ein glattes, abschüssiges Vordeck zum Bug balancieren muss. Dass der praktische Nutzen vor dem Design kommt, wird auch dadurch deutlich, dass immer irgendwo ein stabiler Handlauf in Reichweite liegt. Auch wenn das Wetter mal nicht optimal sein sollte, hat man dank des geschlossenen Deckshauses noch angenehme Verhältnisse. Die Saison kann somit problemlos verlängert werden. Die Flybridge ist allerdings nicht unbedingt das Gelbe vom Ei. Auch im Stehen sieht man

nicht gut über das Steuerhaus hinaus, geschweige denn den Bug. Auf den Außensitz könnte daher vielleicht mancher Eigner verzichten.

Ansonsten strotzt das Boot vor intelligenten und durchdachten Details. Zum Beispiel lässt sich das Ruderrad samt Armaturenbrett in der Neigung verstellen. Je nachdem, ob man sitzt oder steht, herrschen immer optimale ergonomische Verhältnisse. Eine ausklappbare Fußstütze verstärkt das Wohlbefinden bei längeren Fahrten. Auch die verschiebbare Toilette ist so ein geniales Detail.

Wie es sich für ein Arbeitsgerät gehört, ist alles etwas größer und stärker dimensioniert als bei den meisten anderen Motorbooten. Die GFK-Verarbeitung macht einen guten Eindruck. Die Beschläge erscheinen stabil und großzügig bemessen. Die Klampen sind so dimensioniert, dass man deutlich mehr als nur einen Schnürsenkel belegen kann. Die Schreinerarbeiten sind vorbildlich. Aufgedoppelte Schubladen findet man auch bei hochwertigen Booten sonst selten.

Die Teakoberflächen des Ausbaus sind nicht lackiert. Wozu auch? Teak zeichnet sich gerade dadurch aus, dass das Holz offen bleiben kann. Da muss man nicht bei jeder kleinen Macke gleich mit dem Lackierpinsel hantieren. Etwas Schleifpapier und eventuell Öl reicht aus. Manchmal tut's sogar ein nasser Schwamm, den man auf die beschädigte Stelle legt, damit das Holz etwas aufquillt und die Macke verschwindet. Die Installation der Maschinen und Aggre-

Bei der Schweizer Seepolizei sind sie in ständigem Einsatz. In Skandinavien dienen sie als Arbeitsboote und als Versorger für Bohrplattformen. Auch als Startschiff bei Regatten sind sie manchmal zu sehen. Die Rede ist von den finnischen Targas. Der Hersteller Botnia-Marin ist bei uns eher durch seine H-Boote bekannt.

gate hinterlässt ebenfalls einen guten Eindruck. Einziger Wermutstropfen ist die billige Steckverbindung zum Topplicht. Erfahrungsgemäß korrodieren deren Messingkontakte innerhalb kurzer Zeit. Ein Austausch bringt da nur kurzfristigen Erfolg. Ärgerlich ist es, wenn man dann keinen vernünftigen Ersatzstecker findet, der die alten Schraubenlöcher im Gelcoat abdeckt.

Beim Innenausbau ist grundsätzlich fast alles machbar. Die Werft bietet zwar einen Standardausbau an, setzt aber problemlos alle Ideen des zukünftigen Eigners um. Auch das Testboot wich in etlichen Details vom Standard ab. Bei einem Polizeiboat wurde sogar statt der Flybridge einfach eine Schiebetür ins achtere Ende des Aufbaus gesetzt. Auch das ist möglich.

Alle Einbauten sind solide und durchdacht. Auf Unnötiges wurde verzichtet. Unter dem Steuerhaus befinden sich die Tanks. Die „privaten Gemächer“ liegen dahinter. Bis zum „Maschinenraum“ ist Platz für drei Kojen, einen Schrank und die Toilette mit Dusche und Waschbecken. Unter dem Steuerstand ist noch eine kleine Kabine mit zwei Kojen, die aber zum Schlafen nur von Kindern genutzt werden kann.

In erster Linie als Arbeitsboote gedacht, kann man auch von den Fahreigenschaften Robustes erwarten. Unser Testboot ist mit den zwei Volvo 300 EDC mit je 210 kW / 286 PS satt motorisiert. Die zwei Diesel brummen bei jeder Drehzahl angenehm leise im Maschinenraum und sind gut zugänglich.

Die Doppelmotorisierung macht das Manövrieren einfach, zusätzliche Unterstützung leistet ein Bugstrahlrudder. Aber auch ohne diesen Hilfspropeller dreht die Targa 31 mit den beiden Maschinen willig auf dem Teller



Oben rechts: Der Kocher mit Ceran-Feld ist unter einer Klappe versteckt. Darunter befinden sich stabile Schubladen für die Küchenutensilien.

Mitte rechts: Die Nasszelle im Achterschiff ist einfach, aber zweckmäßig ausgestattet. Eine gute Idee ist es, dass die Toilette auf einer Schiene unter das Deck geschoben werden kann. Das bringt Platz.

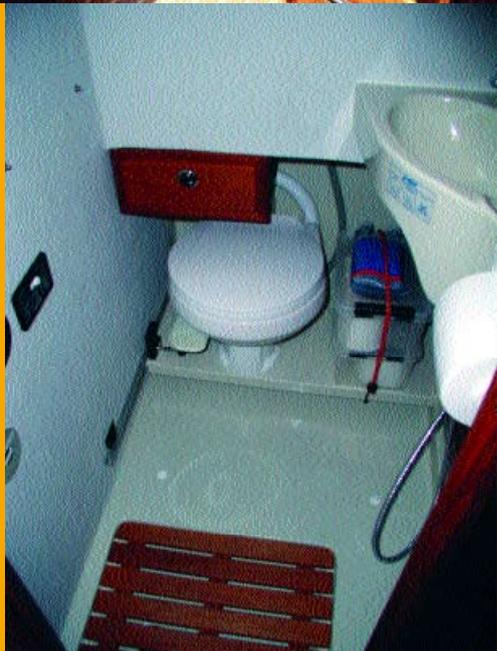
Unten rechts: Die Ausführung der Sitzgruppe ist nicht Standard, erscheint aber recht praktisch. Bei der Serienausführung kann der Tisch unter die Decke geschoben werden.

Unten links: Blick auf den Niedergang in die Achterkajüte. Der Steuersitz über dem Kühlschrank lässt sich in den Raum drehen. Trotz des vergleichsweise kleinen Deckshauses kann man sich ohne Enge darin bewegen. Alles ist hervorragend durchdacht.

Mitte links: Hier geht es in die Achterkajüte. Unter der hochklappbaren Niedergangstreppe ist eine Hundekoje. Gegenüber befindet sich eine Doppelkoje. Dahinter ist der WC-Raum.

Oben links: Die beiden Kojen in der vorderen Kabine unter dem Steuerstand sind eher für Kinder oder kleinere Personen geeignet. Mit Einlegebrettern könnten aber auch Erwachsene Platz finden. Eine gute Lösung ist die Wegerung der Außenwand. Hier staut sich keine Feuchtigkeit.





Targa 31 TC MK II



Lüa	10,14 m
Rumpflänge	9,55 m
Büa	3,15 m
Tiefgang	0,85 m
Gewicht	4300 – 5600 kg
Tankinhalt	600 l
Motorisierung ab	256 bis 2x 286 PS
Motorisierung Testboot	2x Volvo Penta 300 EDC
Höchstgeschwindigkeit	39 kn
Marschfahrt	ca. 22 kn
Preis mit Doppelmotorisierung wie oben	312 429,- CHF
Motorisierung für den Bodensee	1x Volvo Penta KAD 44 EDC oder Mercrusier D 4,2 L Bravo III.
Preis ab	246 526,- CHF

Hersteller: Botnia Marin, Finnland, www.targa.fi
 Importeur: Faul AG, Seestraße 5, CH-8810 Horgen,
 Tel (00 41) 1/7 25 42 28, Fax (00 41) 1/7 25 93 73,
www.faul.ch

Stärken und Schwächen

- vielseitiges Konzept
- solide Fertigungsqualität
- Fahrleistungen und Fahreigenschaften
- geringe Fahrgeräusche
- Flybridge unübersichtlich
- lange Aufpreisliste
- Vorschiffskoje klein

und selbst in engen Bereichen ist das Manövrieren kein Problem. Auch wenn man noch nicht auf das Manövrierverhalten des Bootes „eingeschossen“ ist, kommt man problemlos zurecht.

Die Schleichfahrt beträgt 3,3 Knoten, Gleitfahrt erreicht die Targa bei rund 21 Knoten, so dass man bei den am Bodensee erlaubten 22 Knoten voll im grünen Bereich ist. Die Maschine dreht dann rund 2500 Touren, also im wirtschaftlichen Level. Die Hebel voll durchgezogen, beschleunigen die beiden Diesels die Targa 31 auf rund 39 Knoten und erreichen mit 3800 U / min fast ihre Maximaldrehzahl. Für ein „Arbeitsboot“ sind das Fahrwerte, die sich sehen lassen können. Auch die Beschleunigung der Targa ist beachtlich.

Die Gleiteigenschaften des Rumpfes sind vorzüglich, ebenso das Verhalten in der Welle. Da der Zürichsee glatt wie ein Spiegel ist, bleiben nur die eigenen Wellen und die eines Ausflugsdampfers, um das Einsetzen des Rumpfes zu testen, doch die bügelt die Targa einfach weg. Aus einer Testfahrt auf der Ostsee bei Starkwind kennen wir das Boot und seine sicheren und rauwassertauglichen Fahreigenschaften aber bereits und wissen, dass die Targa so schnell nichts aus der Ruhe bringt, auch nicht ein plötzliches Einreißen des Lenkrads, das das plötzliche Ausweichen vor einem Hindernis simuliert – nicht einmal ein Einhaken ist festzustellen.

Enge und engste Kurven zieht sie ohne Probleme.

Die Doppelmotorisierung mit dem Volvo Penta 300 EDC ist eine feine Sache, allerdings für den Bodensee derzeit noch nicht freigegeben, so dass man im Moment nur auf eine Einzelmotorisierung zurückgreifen kann. Die Doppelmotorisierung mit



Rechts: Die Flybridge ist reichhaltig ausgestattet aber unübersichtlich. Im kleinen Bild ist der Stecker des Masts zu sehen. Diese Ausführung übersteht selten mehr als eine Saison.



Rechts Mitte: Das hohe Schanzkleid erlaubt auch bei widrigen Bedingungen den Gang aufs Vorschiff. Das Ankerspill kann auch vom Steuerstand aus bedient werden.

Rechts unten: Die Bodenluke im Vorschiff beherbergt das Bugstrahlruder und dessen separate Batterie. Nebenbei gibt es hier noch allerlei Stauraum.

Unten: Der Innensteuerstand hat alles was man braucht. Der Kompass hängt praxisgerecht unter der Decke, statt wie so oft im Feldlinienchaos auf dem Armaturenbrett. Allerdings sitzt er zu weit in der Mitte und kann nicht parallaxenfrei abgelesen werden.

Links: Die beiden KAD 300 von Volvo bringen jeweils 210 kW/286 PS, haben aber als Doppelmotorisierung keine Bodenseeulassung. Für die hier erlaubten 40 km / h dürfte aber auch ein KAD 44 mit 191 kW/256 PS ausreichen.





dem Mercruiser D 4,2 L fällt zum Jahresende weg, weil der Motor aus dem Programm genommen wird und das Nachfolgemodell derzeit, ebenso wie der Volvo, noch auf die Homologisierung für

den Bodensee wartet.
mh / hdm



Fazit: Die Targa ist in erster Linie ein robustes Arbeitsboot. Für Wapo, Wettfahrtleitungen oder Wasserrettung ist sie eine bewährte und wirtschaftliche Lösung. Aber auch private Skipper können sich ihr individuelles Boot zusammenstellen. Aus diesem Grund gibt es eine Standardausführung und eine reichhaltige Zubehörliste. Auch Sonderausführungen sind problemlos möglich.

Die Größenpalette der Werft reicht von 23 Fuß bis zur großen T37 mit einer Länge von 11,90 Metern. Die Targas sind keine Billigprodukte, aber der Preis steht in einer akzeptablen Relation zum Gegenwert. Die Boote sind relativ robust und auf Zweckmäßigkeit für den täglichen Einsatz ausgelegt. Die Fahr- und die Gleiteigenschaften lassen kaum Wünsche offen.



Bavaria-Yachts von Pro Nautik



Weil unsere ganze Leidenschaft für Ihr Schiff und ein perfekter Service dahinter stehen.

Pro Nautik AG Friedrichshafnerstr. CH-8590 Romanshorn
Tel. 071 463 48 78 Fax 071 463 61 53 info@pro-nautik.ch www.pro-nautik.ch
Pro Nautik AG – ein Unternehmen der Hausammann-Gruppe