

TEST BOTNIA MARIN TARGA 46



BILDERBUCH- FLAGGSCHIFF

Nicht ohne Grund bewirbt die finnische Botnia-Marin-Werft ihre Targa-Boote mit dem Slogan »The 4x4 of the Sea«. Die überaus robusten und fantastisch laufenden Walkarounder gehören zur Spitze der seetüchtigen GFK-Kreuzer bis 50 Fuß. Mit der Targa 46 präsentieren die Finnen eine erweiterte Version des bisher größten Modells Targa 44.

Die Targa 46, unterwegs in den südfinnischen Schären

TEST BOTNIA MARIN TARGA 46

Targa-Boote sind bereits heute eine Legende in der Kategorie der »Offshore-Motorboote« und genießen unter Kennern Kultstatus. Anno 1976 von Johan Carpelan am Bottnischen Meer gegründet, baut das in zweiter Generation in Familienbesitz befindliche Unternehmen seit 1997 an zwei Standorten in Malax und Nykarleby die beliebten Targa-Modelle. Die weltweite Kundschaft weiß die exzellenten Laufeigenschaften der handlaminierten Entwürfe zu schätzen. Ob als Bohrinself-Shuttle, Küsten-Patrouillenboot oder Hochsee-Angelschiff – die bis zu 46 Fuß langen Targas sind der »4x4 of the Sea«, der Landrover auf dem Wasser. Die Einführung der Targa 46 basiert auf dem Wunsch eines Targa-44-Besitzers, ein noch größeres Boot als Unikat zu bekommen. Während der Bauphase der »Targa 46 Custom« wuchs jedoch das allgemeine Interesse an dem neuen Boot, und die Werft lancierte die 15,11 m lange 46er als Neuzugang innerhalb der Modellpalette. Um das Boot auf spezifische Kundenbedürfnisse anpassen zu können, wird die Targa 46 in drei verschiedenen Ausführungen angeboten: »T44 Pilothouse«, »T44 + 40 cm Pilothouse« und »T44 + 75 cm Pilothouse«. Dies gibt dem Kunden die Möglichkeit, entweder zwischen einem großen Achterdeck, einem großen Pilothouse oder einem proportionalen Kompromiss zwischen Achterdeck und Pilothouse zu wählen. Zur Finnboat Floating Show 2018 stellte die Werft die Modellvariante »T44 + 40 cm Pilothouse« mit vergrößertem Achterdeck vor.

An Bord geht es über die Heckplattform. Von dort gelangt man auf das 350 x 300 große Achterdeck, das – zusammen mit den 45 cm breiten Gangborden – für 9.121 Euro optional mit Teak belegt werden kann. Der Weg zum Vorschiff wird beidseitig von einer 45 cm hohen Schanz und der 86 cm hohe Reling gesäumt. Auf dem Testboot befanden sich sowohl am Bug als auch am Heck

elektrische Ankerwinden, die gegen Aufpreis zu haben sind. Zur bequemen und sehr sicheren Begehung des ganzen Bootes sei vermerkt, dass man hier stets das Gefühl hat, auf einem »richtigen« Schiff zu sein. Der Aufbau derartiger Pilothouse-Kreuzer ähnelt denen von Offshore-Arbeitsschiffen und wird natürlich auch zu diesen Zwecken vor allem in rauerer Gefilden genutzt. Anders als bei gewöhnlichen GFK-Motoryachten der Fall, orientieren sich diese wie Küstenschutzboote aussehenden nordischen Walkarounds eher an der maritimen Praxis in rauen Gewässern als an Design, Luxus und Prestige. Das heißt allerdings

1. Eine Tür mit Niedergang neben dem Steuerstand führt in den unteren und vorderen Wohnbereich mit separater Sanitär- und Nasszelle
2. Edle Küchenzeile mit Ceran-Kochfeld, Spüle und Mikrowellenofen
3. Die Eignerkabine mit Doppelbett im Vorschiff bietet behaglichen Wohnkomfort
4. Eine Targa kommt immer kraftvoll und fast Respekt einflößend daher
5. Der in Teak und Mahagoni gehaltene Salon ist praktisch ausgerichtet und bis ins kleinste Detail durchdacht

nicht, dass man auf Komfort verzichten muss. Im Gegenteil. Von außen nur bedingt wahrnehmbar, verfügen diese Boote in der Regel über üppige Platzverhältnisse und mit vielen praktischen Detaillösungen überaus durchdachte Layouts im Innenbereich. Interieur und Ambiente des 520 cm langen und 260 cm breiten Ruderhauses nehmen jeden ambitionierten Skipper sofort gefangen. An der Decke und am Fußboden dominiert warmes Teakholz, der Steuerstand vermittelt den Eindruck, auf der Brücke eines größeren Schiffes zu stehen. Analoge Mess- und Anzeigeelemente, der glänzende Handgriff des manuell zu bedienenden Suchscheinwerfers, eine »Wempe«-Schiffsuhr, Barometer und Thermometer des gleichen Herstellers sowie ein Kartentisch vereinen

bord befindet sich die 230 cm lange Galley inklusive Wassertank, Spüle, Gaskocher und 230-Volt-Mikrowelle. Ein 130-l-Kühlschrank mit Gefrierfach vervollständigt die Kücheneinrichtung, die luxuriös aufgewertet werden kann. Auch auf zahlreiche 220-Volt-Steckdosen und USB-Ladeanschlüsse muss niemand verzichten. Auf der Backbordseite sei noch die 120 cm breite Doppelsitzbank neben dem Grammer-Pilotensitz erwähnt, beide Sitzgelegenheiten verfügen über Unterschränke.

In die mittlere Wohnsektion führt backbords ein eleganter Niedergang, der sich direkt an der Eingangstür des Ruderhauses befindet. Neben einer geräumigen Nasskabine mit elektrischem Marine-WC und Dusche erblickt man zwei weitere





1. Der komfortable Steuerstand auf der Flybridge garantiert entspanntes Fahren
2. Im Maschinenraum verrichten zwei mächtige Volvo Penta D8-IPS800-Dieseln ihre Arbeit
3. Das Deck des Walkarounds ist sicher und sehr gut zu begehen, vermittelt echtes Schiffsgefühl

Kabinen mit je zwei Kojen, von denen die Backbordkabine mit einem Doppelbett von erwachsenen Passagieren vorzuziehen ist. Die Steuerbordkabine hingegen sei den kleinen Leichtmatrosen vorbehalten. Alles in allem präsentiert sich dieses »unscheinbare« Wohnraumbot in einer Größe und mit einem Komfort, wie man ihn gefühlt von größeren Katamaranen kennt. Die Eignerkabine im Bug mit separatem Sanitärbereich erreicht man durch ein kleines Türchen backbords neben dem Steuerstand. Auch dieser Wohnraum lässt sich beim äußeren Anblick des Schiffes kaum in den vorgefundenen Dimensionen vermuten. Das gesamte Kabinenlayout sorgt für diskrete Einzelräume und im Prinzip für eine Zweieinhalb-Zimmer-Wohnung mit Gäste-WC. Hier sei auch eine 220 cm lange und 70 cm breite Unterflurkabine unter dem Niedergang erwähnt, die sowohl als Storage oder auch als Bedarfskoje genutzt werden kann. Die strikte räumliche Trennung zwischen der mittleren und vorderen Wohnsektion dürfte Vorteile haben, wenn man mit der Targa

46 als Arbeitsschiff oder bei privater Nutzung mit Gästen unterwegs ist. Auch die über eine fünfstufige Treppe zu erreichende Flybridge, muss thematisiert werden. Ausgestattet mit feinsten Navigations- und Steuerungstechnik, lässt es sich auf dem 280 x 220 cm großen Open-Air-Deck mit großer L-Sitzgruppe wunderbar entspannen und natürlich auch mit IPS-Joystick übersichtlich manövrieren. Hier befindet sich auch die optionale Rettungsinsel für sechs bis acht Personen auf dem Dach zum Achterdeck in Reichweite. Im Gegensatz zu den großen Sonnenlounges auf Blauwasseryachten ist das Flydeck einer Targa jedoch eher als praktikable Aussichts- und Navigationsplattform angelegt, die sich zweckmäßig dem maritimen Schiffsbetrieb unterordnet.

Die Lauf- und Manöviereigenschaften verdienen Bestnoten. Hier ist die Targa 46 in dieser Bootskategorie durchaus das Maß aller Dinge. Egal, welches der aktuellen Targa-Modelle man fährt, Performance und Fahrverhalten sind über-

ragend. Unsere Testyacht ist mit zwei Volvo-D8-IPS800-Dieseln mit jeweils 441 kW (2 x 600 PS) motorisiert. Für Hafenmanöver wurde das Boot mit zusätzlichen IPS-Joysticks ausgestattet, die sich auf der Fly und dem Achterdeck befinden. Es überrascht, mit welcher Agilität der im beladenen Testzustand etwa 14 Tonnen schwere Kreuzer auf dem Wasser unterwegs ist und in punkto Agilität so manches kleine Sportboot übertrifft! Die Gleitfahrtgrenze des Kolosses wird bereits bei 1750 min⁻¹ und 17,5 Knoten (32,4 km/h) erreicht. Die Marschgeschwindigkeit liegt je nach Notwendigkeit und Geldbeutel zwischen 2000 min⁻¹ und 2750 min⁻¹ und damit zwischen 21,5 und 35,3 Knoten (39,8 und 65,7 km/h). Die Diesel-Kraftstoffverbräuche liegen parallel dazu zwischen 91,6 und 181 Litern pro Stunde. Im Klartext kommt man bei 2000 min⁻¹ und knapp 40 km/h mit der Tankkapazität von 1600 Litern inkl. 15 % Reserve problemlos 630 Kilometer (340 Seemeilen) weit. Die Höchstgeschwindigkeit bei unserem Test erreichten wir

bei 40,5 Knoten (75 km/h). Wer einen 46-Fuß-Kreuzer mit derartigem Speed vorbeirauschen sieht, wird vor Ehrfurcht blass. Neben dem hohen Geschwindigkeitspotenzial kann die Targa 46 vor allem im Rauwasser ihre Stärken ausspielen. Nach dem Motto »Länge läuft!« durchbricht der Kreuzer erstaunlich sanft mannshohe Wellenkämme und bügelt dabei so ziemlich alles glatt, was ihm in den Weg kommt. Forcierte enge Kurven, Slalomfahrten, Hafenmanöver – die Targa 46 fühlt sich wohl, wenn sie beansprucht und genutzt wird. Sie ist ein Arbeitstier ohne Ecken und Kanten, ein verlässliches Werkzeug für jeden

Küstenskipper. In der CE-Klasse B (ausgelegt für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 8 und Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können) zertifiziert, ist die Targa nicht nur ein universeller Allrounder für den nördlichen Ostseeraum.

Allein der Preis trennt so manchen Skipper von seinem Traumschiff. Während die bereits sehr gut ausgestattete Grundvariante mit einer Volvo-D6-400-Doppelmotorisierung mit Duoprop-Antrieb für 695.912 Euro zu haben ist, müssen für das Flaggschiff mit 2 x Volvo-D8-IPS800

inklusive zweier Joysticks in der Grundausstattung schon 833.000 Euro auf den Tisch des Hauses gelegt werden. Das optionale Dynamic Positioning System (DPS), der »digitale Anker« fürs IPS, schlägt mit 19.718 Euro zu Buche. Der Preis des Testbootes von gut und gerne 1.200.000 € dürfte das edle Targa-Flaggschiff dann endgültig zu einem Wunschtraum machen.

Text & Fotos: **Rex Schober**

Fotos: Rex Schober

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 15,11 m
Breite: 3,95 m
Tiefgang: 1,00 m
Gewicht: 13.200 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 15
Kojenzahl: 6
Brennstofftanks: 2 x 800 l
Wassertank: 350 l
Septiktank: 120 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Wahlweise Diesel-Innenbord-Motorvarianten mit Duoprop-Z-oder IPS-Antrieben von Volvo Penta bis zur maximalen Motorleistung von 882 kW (1.200 PS)
Grundpreis: ab Werft inkl. Volvo Penta D6-400-Doppelmotorisierung 695.912 €, Preis des Testbootes 1.200.000 €

MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Volvo Penta D8-IPS800, Leistung 2 x 441 kW (2 x 600 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Hubraum 7.700 ccm, Nenndrehzahl 3.000 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Steuerkonsole einstellbar, hydraulische Lenkung, 2. Steuerstand, Power-Trim-Panel mit Display, Trimmklappensteuerung, Gaskocher, Doppelspüle, Kühlschrank mit Gefrierfach, Mikrowelle, elektrisches Marine-WC mit Meerwasserspülung, Eberspächer Heizung D5, Suchscheinwerfer, Bugstrahlruder, 220-V-Landanschluss mit Batterielader, Wechselrichter, Hecksteg mit Leiter

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Grammer-Pilotsitz (1.523 €), Klimaanlage Climma 12 Quattro RC (7.687 €), Generator Fischer Panda 4 kW (18.814 €), Langstreckenfahrlicht auf dem Ruderhaus (2.083 €), elektr. Ankerwinde Lewmar V3 Gypsy am Bug (6.390 €), elektr. Kran für 80-kg-Dinghi (5.528 €), Bimini-Top auf der Flybridge (4.141 €), Rettungsinsel für sechs Personen (2.451 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	52 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	53 dB(A)	5,9 kn
	750 min ⁻¹	55 dB(A)	6,9 kn
	1000 min ⁻¹	57 dB(A)	8,8 kn
	1250 min ⁻¹	59 dB(A)	10,4 kn
	1500 min ⁻¹	60 dB(A)	12,8 kn
	1750 min ⁻¹	63 dB(A)	17,5 kn
	2000 min ⁻¹	67 dB(A)	21,5 kn
	2250 min ⁻¹	69 dB(A)	26,4 kn
	2500 min ⁻¹	72 dB(A)	31,0 kn
	2750 min ⁻¹	75 dB(A)	35,5 kn
	3000 min ⁻¹	77 dB(A)	38,8 kn
(Vollast)	3100 min ⁻¹	79 dB(A)	40,5 kn

Revier: Südfinnische Schären vor Nauvo (FI),
Crew: 3 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 15° C, **Luft:** 19° C,
Wind: 3 Bft., **Tanks:** Diesel 1.600 l (100 %), Wasser 175 l (50 %)

- + Absolut sichere und sportliche Laufeigenschaften
- + Modernste Antriebstechnik
- + Gutes Platzangebot im gesamten Innen- und Decksbereich
- + Viele clevere Detaillösungen
- + Saubere und solide Verarbeitung
- + Durchdachtes und praktisches Kabinenlayout

- Sehr klein geratener Wassertank in Bezug auf die Bootsgröße

INFORMATIONEN UND WERFT

Argenton Yachthandelsgesellschaft mbH
 (Targa-Exklusivimporteur), Große Elbstraße 131, 22767 Hamburg,
 Tel. 040-20971811, www.Targa-Yachten.de
Oy Botnia Marin AB, Industrivägen 8, FI-66100 Malax