TARGA 27.2

Cure de jouvence

Botnia Marin donne une seconde jeunesse à son best-seller, vendu à plus de 400 exemplaires. Au-delà des retouches portant sur les aménagements, ce timonier reste un must pour les navigations musclées.

Pourquoi changer un concept qui a fait ses preuves, à plus forte raison lorsqu'il s'agit d'un best-seller ? Chez Botnia Marin, cela fait longtemps que l'on sait que la recette maison ne nécessite que de légères retouches de temps à autre. Alors, quand est venu le moment de moderniser son emblématique 27 pieds, vendu à 420 exemplaires depuis son lancement au début des années 1990, le constructeur finlandais n'a évidemment par cherché à révolutionner le genre. Au-delà du style, aussi intemporel qu'indémodable avec cette timonerie dotée d'un pare-brise inversé rappelant celle des bateaux de travail et cette étrave tulipée très protectrice, la philosophie générale de cette unité d'un peu plus de neuf mètres de longueur hors tout a également été conservée. Soulignons au passage qu'il s'agit de la deuxième volée de retouches apportées à ce modèle phare, après les quelques modifications qui sont apparues en 2003. Cette fois-ci, les changements concernent essentiellement la coque, rallongée de 20 cm et élargie de 6 cm, ce qui a permis à la timonerie et la cabine de gagner en volume.

Tourné vers le fonctionnel

Dans la timonerie, cela se concrétise par un poste de barre plus large que par le passé. Autre changement notable, le tube inox vertical sur laquelle était fixée la table du carré, et qui faisait office de main courante en navigation, disparaît au profit d'une table plus ▶

Cette troisième version du best-seller du chantier est proposée en in board et hors-bord.

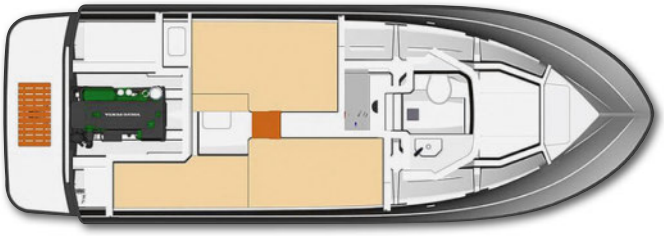
classique. Pour le reste, on retrouve l'agencement traditionnel d'un Targa, tourné très largement vers les aspects pratiques. Ainsi de la cuisine dissimulée sous un rabat situé derrière le pare-brise ou encore le siège passager doté d'un dossier pouvant être inversé de façon à être orienté vers le carré.

Un bon niveau d'équipement

Comme toujours avec le chantier finlandais, le teck huilé règne en maître au niveau des aménagements, cette matière naturelle jouant un rôle clé dans l'ambiance très particulière qui se dégage de chaque Targa. L'accès à la cabine s'effectue par l'avant, en soulevant le panneau situé à côté du poste de pilotage. On y trouve une couchette double, élargie de 10 cm par rapport à la version précédente, ainsi que deux couchettes supplémen-

Le nouveau 27.2 n'est pour le moment disponible qu'en version coiffée d'un retour de commande sur la timonerie.

L'astucieuse exploitation des volumes et le pont walk-around sont une constante chez Targa.



Véritable marque de fabrique chez Targa, le teck huilé apporte une atmosphère très particulière.

Réversible, le dossier de la banquette dédiée aux passagers permet d'offrir une assise vers le carré.

Au niveau inférieur, la cabine abrite une couchette double, ainsi que deux couchages en enfilade.

Réglable au niveau de son inclinaison, le poste de barre offre une excellente prise en main au pilote.

taires situées sur tribord. Notez au passage que la salle d'eau du bord prend place dans la pointe avant, avec un bon niveau d'équipement compte tenu de la taille du bateau.

Un comportement efficace en nav'

À l'extérieur aussi, Targa poursuit ce qu'il sait faire de mieux, avec un beau cockpit, où l'on trouve deux banquettes symétriques abritant de grands espaces de rangement. L'avant du bateau est pourvu d'une agréable banquette en U venant épouser les contours des bordés, au centre de laquelle on peut installer une table pour prendre ses repas à l'extérieur. Soulignons que le Targa 27.2 est pour le moment proposé uniquement avec un second poste de pilotage sur la timonerie. C'est toutefois depuis le poste de barre intérieur que nous avons testé cette nouvelle carène qui, sans surprise, a fait preuve d'un comportement épatant sur un fort clapot. Doté d'un moteur Volvo D6 de 400 chevaux, soit la plus puissante des motorisations in board disponibles, le bateau approche les 39 nœuds en poussant les manettes en coin. À son régime de croisière, celui-ci navigue sereinement entre 25 et 30 nœuds, avec une propension stupéfiante à bien accrocher la surface des flots en enchaînant les virages serrés. Le chantier Botnia Marin propose également le bateau avec des blocs D6 de 330 ou 370 chevaux ainsi qu'en hors-bord avec notamment une version 2 x 300 chevaux Suzuki des plus vitaminées. De quoi faire faire des étincelles à ce petit timonier passe-partout, qui se révèle idéal pour sortir en toutes saisons. ■

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque/hors tout	8,34/9,10 m
Largeur	3,10 m
Tirant d'eau	1,05 m
Poids	4 t
Transmission	Z-drive/hors-bord
Puissance maximale	2 x 300 ch
Carburant	515 l
Eau	65 l
Cabines	1
Couchettes	4
Catégorie CE	B/6 pers.
Vitesse maxi	38,9 nds
Prix	242 829 € TTC avec 400 ch Volvo D6
Chantier	Botnia Marin (Finlande)
Importateur	SNIP Yachting (Ouistreham, 14)

LE TEST NEPTUNE

Volvo Penta D6 - 400 ch @ 3500 tr/mn
6 cylindres en ligne - 5.5 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie (milles)
2 500	24	31	1,3	396
3 000	31,1	47	1,5	343
3 500	37,5	71	1,9	271
3 600	38,9	82	2,1	245