Fly ou porte

Le chantier finlandais propose désormais l'un de ses best-sellers en version flybridge ou coupé avec porte arrière. Voici un comparatif de ces deux variantes somme toute très différentes.

TEXTE : ÉDOUARD DESGREZ. PHOTOS : PIERRICK CONTIN.

TARGA 27.2 FLY	
VITESSE MAXI (à 3 520 tr/mn)	
34,8 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (2 500 tr/mn)	
VITESSE (en nœuds)	CONSO (gasoil en l/h)
22	32
246 352 € AVEC 340 CH VOLVO PENTA D6 DPI	

arrière ?

TARGA 27.2 AFT DOOR

VITESSE MAXI (à 3 590 tr/mn)

37,1 nœuds

AU RÉGIME DE CROISIÈRE
(2 500 tr/mn)

VITESSE (en nœuds)	CONSO (gasoil en l/h)
23	34

253 193 €
AVEC 380 CH VOLVO PENTA D6 DPI

Ce sont deux duels en un que nous vous proposons cette fois-ci en mettant face à face deux versions du Targa 27.2. Non seulement les aménagements sont différents, mais également le nombre de chevaux sous le capot. L'Aft Door ou « porte arrière » est la toute dernière variante de notre 27 pieds. Au lieu d'avoir simplement les deux portes latérales coulissantes pour entrer et sortir de la timonerie, vous avez ici une grande baie vitrée arrière intégrant une porte coulissante. Cela facilite grandement les déplacements à bord, entre le cockpit et l'habitacle notamment.

Un embryon de fly sur un 9 mètres

Seulement voilà, le chantier a dû repenser l'aménagement intérieur pour intégrer cette grande porte, en particulier l'accès à la cabine double. Le Targa 27.2, à la base, est une unité à flybridge. Le chantier a réussi à intégrer sur cette coque d'un peu plus de 9 mètres une sorte d'embryon de fly avec juste la place pour deux sièges et un volant. C'est un plus considérable : vous pouvez ainsi piloter au grand air, avec une visibilité sur 360 degrés, appréciable lors des manœuvres.

Voilà pourquoi nos deux versions sont si différentes. Une différence qui réside aussi dans la cale moteur. Dans les deux cas nous avons un bloc D6 Volvo Penta mais en variante 340 chevaux pour le Fly contre 380 chevaux pour l'Aft Door. En toute logique c'est le plus puissant qui est le plus rapide,

PERFORMANCES, BUDGET ET APPRÉCIATIONS

TARGA 27.2 FLY

Motorisation : 340 ch Volvo Penta D6

Régime en tr/mn	Vitesse en nœuds	Conso en l/h	Rend. en milles/l
750	4,9	2,3	2,13
1 000	6	4,5	1,33
1 500	8,2	11	0,75
2 000	14,3	21	0,68
2 500	**22**	**32**	**0,69**
3 000	28,2	45	0,63
3 500	34,2	58	0,59
3 520	34,8	72	0,48

BUDGET

FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE	**105 €**
DROITS SUR LE MOTEUR	**680 €**
TOTAL	**785 €**

ASSURANCE

PRIME ANNUELLE	**1 687 €**
FRANCHISE	**1 478 €**

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Plaisir de piloter en extérieur
- ▲ Visibilité à 360 degrés
- ▲ Cabine un peu plus grande
- ▼ Circulation moins facile à bord
- ▼ Moins de luminosité
- ▼ Moins de visibilité vers l'arrière

TARGA 27.2 AFT DOOR

Motorisation : 380 ch Volvo Penta D6

Régime en tr/mn	Vitesse en nœuds	Conso en l/h	Rend. en milles/l
750	4,9	2,5	1,96
1 000	6,3	4,7	1,34
1 500	8,2	12	0,68
2 000	14,8	22	0,67
2 500	**23**	**34**	**0,67**
3 000	29,8	49	0,60
3 500	36,2	77	0,47
3 590	37,1	82	0,45

BUDGET

FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE	**105 €**
DROITS SUR LE MOTEUR	**680 €**
TOTAL	**785 €**

ASSURANCE

PRIME ANNUELLE	**1 749 €**
FRANCHISE	**1 519 €**

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Performances un peu supérieures
- ▲ Baie vitrée arrière lumineuse
- ▲ Déplacements très fluides à bord
- ▼ Moins de visibilité par rapport au fly
- ▼ Une place en moins dans le carré
- ▼ Cabine arrière moins indépendante

TARGA AFT DOOR

Une découpe a été pratiquée à l'arrière de la timonerie pour installer cette grande baie vitrée avec porte coulissante.

TARGA FLY

Deux personnes peuvent prendre place sur le mini-fly. C'est le plaisir du pilotage au grand air avec une vue à 360 degrés, très appréciable lors des manœuvres !

LA FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

▶ COQUE

Longueur hors tout	**9,19 m**
Longueur de coque	**8,34 m**
Largeur	**3,10 m**
Poids	**4 220 kg**
Tirant d'eau	**1,10 m**
Tirant d'air	**nc**
Puiss. conseillée	**380 ch**
Puissance maxi	**440 ch**
Capacité en eau	**100 l**
Capacité en carbu	**530 l**
Homologation	**cat. B/6 pers.**
Transmission	**Z-drive DPI**
Constructeur	**Targa (Finlande)**
Importateur	**Snip Yachting**

▶ ÉQUIPEMENT STANDARD

Toit droit, casquette arrière, grande salle d'eau avant et double couchages arrière, guindeau électrique, propulseur d'étrave, coque moussée, douchette de cockpit, flaps automatiques, système Audio avec 2 HP dans timonerie, rideaux intérieurs, table en teck pour cockpit…

▶ OPTIONS

Troisième porte à l'arrière, poste de pilotage sur pont arrière, vivier dans coffre arrière, pompe de lavage eau de mer, pack navigation Raymarine (10 970 €), teck sur pont (8 195 €), teck sur plateforme arrière (2 550 €)…

▶ PRIX

Fly : 246 352 € avec 340 ch D6

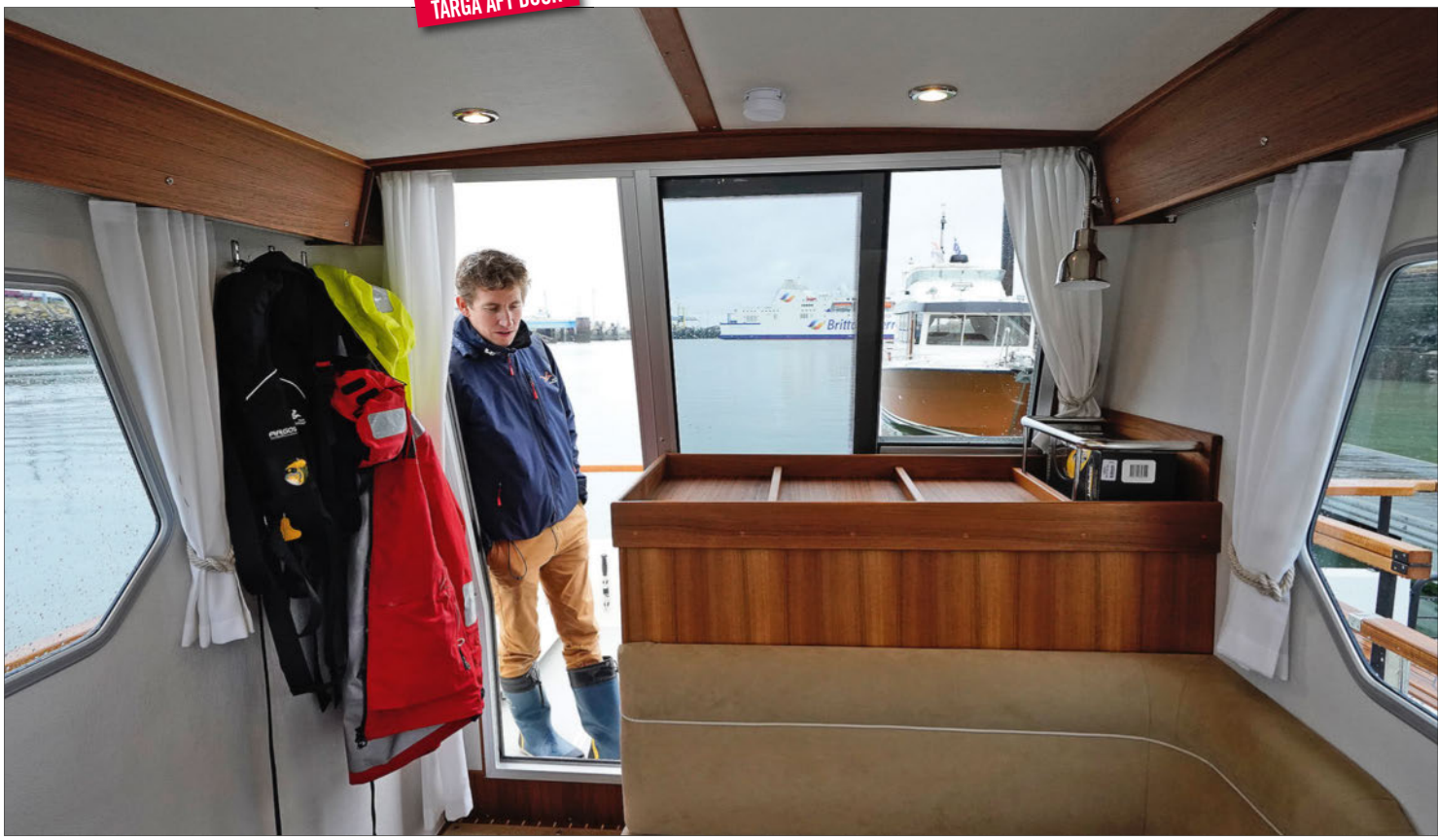
Aft Door : 253 193 € avec 380 ch D6

avec un différentiel de 2,3 nœuds. On imagine que le fly, avec son grand saute-vent, ralentit un peu le bateau. Dans les deux cas, la plage de rendement la plus intéressante se situe entre 2 500 et 3 000 tr/mn, et la meilleure vitesse de croisière est de 22-23 nœuds.

Des conditions de mer compliquées

Nos essais se sont déroulés dans une mer compliquée, au large de Ouistreham. À la barre, nous avons apprécié la commande de gaz ronde Volvo et le volant réglable en teck bien que nous ayons piloté essentiellement debout à cause de la grosse houle courte assez traître. La nouvelle embase Volvo DPI permet un enclenchement plus doux de la marche avant et de la marche arrière. La direction électro-hydraulique est agréable. Elle permet aussi d'avoir enfin un volant réglable en hauteur. La carène très efficace met en confiance dans les grosses conditions. On se sent pousser des ailes et on est tenté de mettre franchement les gaz dans le gros clapot, mais de temps en temps une secousse un peu plus forte que les autres vous rappelle à l'ordre. Un régal à la barre. Entre Fly et Aft Door on ne note pas de différence notable de

TARGA AFT DOOR



La porte arrière ou « aft door » a l'avantage d'offrir une vue dégagée vers l'arrière, ce qui n'est pas le cas avec le flybridge.

L'Aft Door est ici dans la couleur blanc cassé traditionnelle Targa et le Fly dans un blanc arctique avec accastillage noir.

TARGA FLY

L'espace a été optimisé sur cet embryon de fly où vous pilotez quasiment avec les fesses dans le vide ! La commande de gaz et le levier du propulseur sont bien placés.

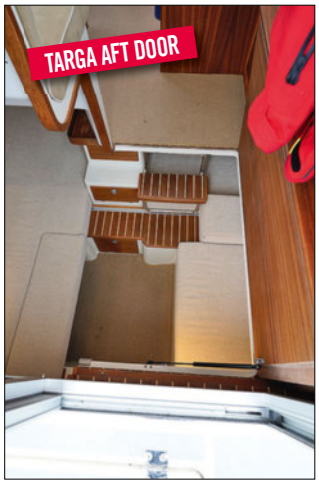
La banquette est ici abrégée pour laisser un passage vers l'extérieur et vers la cabine.

La version flybridge profite d'une banquette pleine largeur. Sur les deux modèles, la hauteur dans la timonerie est de 2,03 mètres.

comportement. La transmission Duoprop rend l'ensemble très maniable, gîtant copieusement dans les courbes mais toujours de manière graduelle.

Une excellente vision périphérique

De fait, la visibilité latérale devient obstruée par la casquette de timonerie dans les virages marqués : c'est dans ces moments-là que le fly démontre tout son intérêt. En effet, depuis là-haut, la vision périphérique reste toujours excellente, même en courbe. En revanche, être assis au fly sur un bateau très gîteur relève



Sur l'Aft Door, il faut soulever une partie du plancher pour se rendre dans la cabine tandis que sur le Fly, il suffit de relever le coussin central de la banquette pour révéler l'entrée de la cabine.

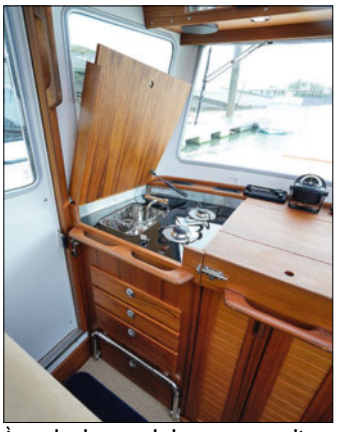
Le poste de barre résume à lui seul la maîtrise du travail du teck chez Targa. La direction électrique Volvo permet enfin d'avoir un volant réglable.

Ici, la banquette arrière offre une place en moins, mais sur les deux versions la banquette copilote est réversible et le fauteuil pilote pivote afin que tout le monde puisse prendre les repas autour de la table. Celle-ci se déplie pour doubler quasiment de surface.

Le cabinet de toilette est dans la partie avant de la timonerie. Tout est ingénieusement groupé dans un même volume, où la hauteur de 1,80 m est suffisante pour se doucher.

Dans les deux cas nous avons deux couchages permettant de dormir à trois ou quatre, mais le couchage tribord est 0,60 m plus long sur la version Fly (3,80 contre 3,20 m).

La plage avant est identique sur nos deux Targa : la banquette arrondie recèle de profonds rangements pour les bouts et les défenses. La hauteur du pavois rassure.



À gauche du poste de barre se trouve l'entrée de la salle d'eau puis la cuisine avec ses deux feux à gaz et son bel évier inox. C'est sous le siège pilote que se cache le frigo.

La carène du 27.2 vous met vraiment en confiance dans une mer difficile comme celle que nous avons rencontrée au large de Ouistreham.

un peu des montagnes russes si d'aventure vous optez pour une conduite sportive. Côté habitacle, nos deux Targa sont là aussi assez différents. La porte arrière implique une modification de l'accès à la cabine.

Un passage secret façon James Bond

Il faut soulever une partie du plancher pour accéder aux couchages tandis que sur la version Fly, il faut soulever le coussin central de la banquette arrière du carré. L'entrée de la cabine est insoupçonnable sur le Fly ; ce côté passage secret à la James Bond est à la fois amusant et très bien pensé ! La cabine du Fly est un peu plus grande puisque le couchage tribord fait 0,60 m de plus, en longueur. Sur les deux bateaux on pourra aisément dormir à trois voire quatre adultes.

EN CONCLUSION

Ces deux variantes du 27.2 trouvent pleinement leur justification au sein de la gamme ; l'une par la liberté de mouvement offerte par la porte arrière, l'autre par la sensation de liberté quand on pilote au flybridge.

Recevant ici 40 chevaux de plus, la version Aft Door gagne quelques nœuds en vitesse de pointe par rapport au 27.2 Fly.

La cale moteur est dimensionnée pour recevoir le bloc Volvo D6. Tout est impeccablement agencé et accessible pour l'entretien.