

Targa 32

BÅTTEST



VI BÅTÄGARE
NR.1 2012

Snyggare **SNABBARE** snålare

Gamlingen i gården, Targa 31, har fått avlösning. Rubriken ljuger inte. Targa 32 är snyggare, snabbare, snålare men också dyrare – hur man än räknar.

TEXT LASSE GENBERG FOTO MIKAEL MAHLBERG

Märkligt skrov. Mjukt. Fast. Tyst. Lättdrivet.

Stadigt. Allt på en gång

Targa har gjort samma marknadsresa som Vespa, Thermos, Galon, Jet Ski med flera varumärken som satt sitt namn på företeelsen. Alla planande båtar över 23 fot med mitthytt, gångbord längs sidorna, för- och akterdäck är Targakopior. Dåliga kopior, bra kopior, kvitt samma: alltid kopior.

Konkurrens – kopiering – är bra. Det pressar priserna och öppnar för nya lösningar på gamla problem. I Targas fall har kopieringen inte lett

till lägre eller ens frysta priser, men den har tvingat den rätt så konservativa ledningen på Botnia Marin – läs Johan och Britt-Marie Carpelan – att tänka ett varv till. Vilket de gjorde när var dags att göra något åt Targa 31:an. Ännu en uppdatering? Eller en helt ny konstruktion? Uppdatering är den normala rutinen på varvet, men den här gången var det dags för en ny konstruktion för att markera en kursändring. Nej, inga tvära girar. Man la några centimeter på längden över allt, fyra centimeter



SE FILM FRÅN TESTET!

Ladda ned en app till din smartphone som kan skanna QR-koder, till exempel Qrafter till Iphone eller Barcode scanner till Android. När du skannar koden nedan kommer du direkt till klippet i telefonen.





SNABBKOLLEN

Mycket nytt?

Lite snyggare, annars är allt sig likt.

JA ☒ NJA ☐ NEJ ☐

God sjöbåt?

Skojar du? Det är en Targa.

☒ ☐ ☐

Bra kvalitet?

I paritet med prislappen.

☒ ☐ ☐

Dyr?

I paritet med kvaliteten.

☒ ☐ ☐

▲ Man kan konstn » i vattenlinjen och 22 centimeter på bredden med påföljd att Targa 32 la på sig drygt ett ton i ökad vikt. Den stora förändringen står ett ändrat linjespel för. Det handlar inte om många centimeter, men ögat känner att däckslinjen är mjukare och hytten är aningen strömlinjeformad. Den fyrkantiga attityden har ersatts av en stursk. I ett blindtest får även en targafreak svårt att skilja Targa 32 från Minor 31. Men inte nog med det. Varvsledningen har svurit i kyrkan, det vill säga de kapade ett stycke av det heliga fördäcket för att få en anständig hytt föröver, ett sovrum som i alla fall är i närheten av de förväntningar prislappen på 2,8 miljoner skapar.

TARGA LEKTE LÄNGE ensam i sin nisch. Konceptet var lite för eget för att planka rätt av, men så småningom bet något varv huvudet av skam och tog fram kalkeringspapperet.

Targaledningen satt still i båten, men har med Targa 32 markerat att nu är det slut på uppdateringarna och förmodligen också klättringen uppåt i storlek – 44 fot får väl räcka – nu är det dags att ge hela modellparken den nya, snärtiga looken.

Targa 32:ans möblering ser i korthet ut så här: Hytt med U-soffa, disk längs vindrutan som från babord räknat rymmer pentry, diverse lådor och förarplats. Dörrar på båda sidor ut mot frukostiga gångbord. Under hytten en sovschuff som vetter akterut med en dubbel- och en singelkoj, toalett och garderob och diverse lådor. Föröver en sovhytt, som jämfört med den gamla 31:ans skogsboja är ett redigt sovutrymme för två. Stort för- och akterdäck, rejält gångbord längs sidorna och en tremans flybridge upphängd akterkant hytten – Targas signum.

Den här disponeringen har sina svaga och starka sidor. Den relativt snålt tilltagna hytten ger inte samma komfort som i en lika stor salongsbåt där pentryt kan bre ut sig på ena sidan och U-soffan längs den andra. Sovutrymmet akterut under hytten är knappast lättillgängligt och med begränsad höjd

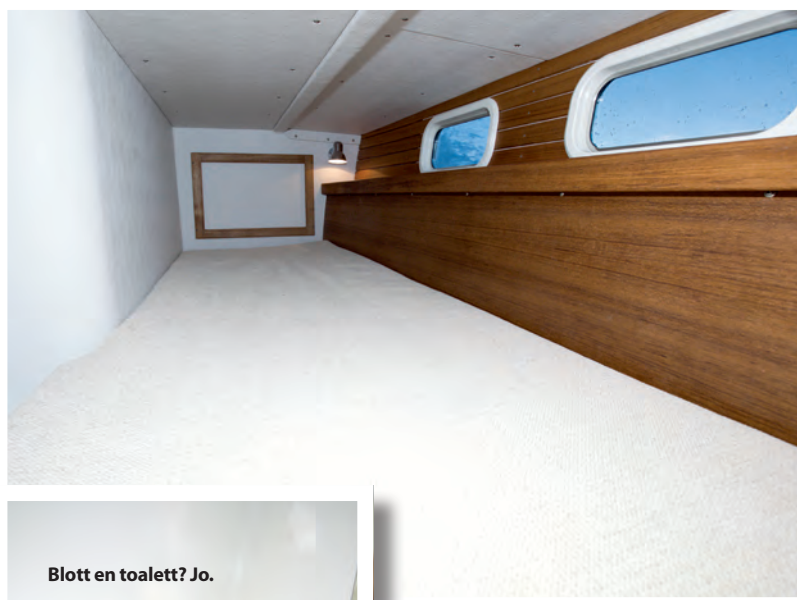
tar man sig fram bäst hukande. Den förliga hytten och toaletten – som återfinns i det akter sovrumsrummet – är de enda som klarar komfortmatchen mot en lika stor konventionell salongsbåt.

Svagheter inombords kompenseras med råge utomhus där Targan klår alla salongsbåtar med sina breda gångbord och sin trygga reling. Fördäcket är inte bara en passage på väg till och från, det är – trots att det kapats ett stycke här ombord – en utmärkt frukostplats. Akterdäcket är inte stort, men man sitter tryggt i lä. Ja, och så har vi den originella toppbryggan med tre sittplatser.

TARGORNA HAR MÅNGA smeknamn. "Jeep på sjön" är ett, och helt missvisande. Targorna uppträder inte som en jeep i skogsterräng. "The 4x4 of the sea" är varvets officiella slogan och den ska leda tankarna till goda sjögenskaper är det tänkt. Knappast genialisk. Snarare långsökt eftersom man blandar in bilvärldens diffspärrar, antisladd och andra trestaviga påfund som ska hålla bilar kvar på vägen. Targorna är utmärkt goda sjöbåtar av tre enkla, lättstavade skäl. De är väl

Svagheter inombords kompenseras med råge utomhus där Targan klår alla salongsbåtar

Dubbelkojen i den aktre hytten är inte lyxig, men välbyggd och generöst tilltagen, i alla fall längd och bredd. Stickkojen om styrbord är en smal koj kort och gott. Avskildheten finns i förruffen, numera med anständig rymd.



Blott en toalett? Jo.

byggda, har goda skrov och lämpliga motorer.

Targa 32 är i mitt tycke den vassaste i syskonskaran med reservation för att sjön aldrig är sig lik från gång till annan. I ett par timmar körde jag 32:an Ingaröfjärden upp och ner en vacker höstdag utan vare sig vind eller vågor. Men väl en Targa 27 som i femton knop och nerkörda trimplan drog svall som Stridsbåt 90. Det är en underlig körkänsla, den när man hanterar dryga sju ton som vore den en 25 fots daycruiser med en V8:a i maskinrummet. Jag smyger längs vågkammen på Targa 27:ans aktersvall, vickar till med ratten och får upp henne på kammen och lägger henne tillrätta där för några sekunder, tappar balansen, vrider

henne ner för vågen och genom nästa vågsvall. Pang?

Nej, schwoopp.

MÄRKLIGT SKROV. MJUKT. Fast. Tyst. Lätt drivet. Stadigt. Allt på en gång. Hon svarar inte märkbart på trim. Jag ställer in dreven på plus ett, där får de stå. Jag lägger ner henne i skarpa kurvor. Sikten försvinner om babord när hon viker ner sig, men hon släpper inte taget och hugger inte.

En stor del av de goda sjöegenskaperna är naturligtvis Volvo Pentas förtjänst. Två D4 à 300 hästar ger en grym acceleration och en toppfart på 40 knop. Men. De 600 hästarna som plöjer fåror på Ingaröfjärden för sju ton båt kräver väl en hel del bränsle. Eller?

Icke så. Och det är snudd på magi. I 30 knop nöjer sig de två 300 hästar starka dieslarna med 2,2 liter per sjömil. Tillsammans. Dagen innan körde jag en båt driven av miljötank. Med en längd på nio meter gick den som mest ekonomiskt i sju knop med 60 hästars utombordare på akterspegeln. Bränsleåtgång, 0,42 liter per sjömil. Bränslesnålt? Inte i jämförelse med Targa 32:ans värden: Där driver tio gånger fler hästkrafter tre ton tyngre båt fyra gånger så fort med blott fem gånger så mycket

bränsle. När jag drev upp miljötanket till 14 knop, vilket låg inom möjligheternas ram, begärde motorn 1,3 liter per distansminut.

Goda skrov och effektiva dieslar är en ovanligt grön kombination.

Targa 32 är en dyr båt. 2 852 000 riksdaler är priset för en standardutrustad båt. Listan på standardutrustningen löper på 37 rader. Den över extra utrustning drar i väg på 152 rader. Den som vill ha blått skrov och teak på alla horisontella ytor får punga ut med 170 600 kronor, den som vill bättra på gångvärmerna med dieselvärme får hosta upp 48 400 kronor, en skicklig navigationsutrustning med autopilot går lös på 283 600 kronor, takluckor kostar 26 400 kronor och den som prompt vill ha varvets mugghållarebehöver inte punga ut med 900 kronor som det står i utrustningslistan, de är standard. Båten jag provade på var utrustad med absolut allt till ett pris av en miljon.

Står kvaliteten i rimlig proportion till priset?

Jo. Så lätt är det att besvara den frågan. Finishen – oljad teak, rostfritt och vitklädda skott – är diskret. Det behövs inga högpolerade och svängda ytor för att berätta att detta är ett gott hantverk, numera i stor utsträckning med robotars

3

Targorna är utmärkt goda sjöbåtar av tre skäl:

VÄLBYGGDA

GODA SKROV

LÄMPLIGA MOTORER

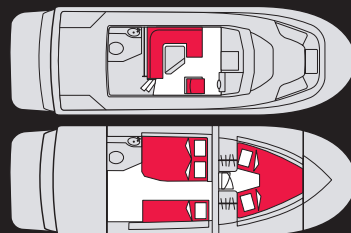


**Targa lekte länge ensam i sin nisch.
Konceptet var lite för eget för att planka**

▲ Aningen mjukare i formerna, men fortfarande en Targa – trots att förrufen tilläts inkräkta på det av tradition plana fördäcket.

◀ Räcken i rostfritt och teak, kistbänkar med ben så att vattnet får fritt fram, stålgrindar ned till badbryggan. Ordning och reda.

TARGA 32



LÄNGD 10,78 meter

BREDD 3,37 meter

VIKT 6,3 ton

BRÄNSLE 800 liter

MOTOR 370–800 hk

FART 32–45 knop

PRIS 2 852 000 kronor, 2 x Volvo Penta D4-300

TESTKÖRNINGEN

LAST 2 personer

MOTOR 2 x Volvo Penta D4 300 hk

TOPPFART 40 knop

VÄRT ATT NOTERA

+ Tyst

+ Snål på bränslet

+ Fin sjöbåt

– Listan på extra utrustning är lång som en arbetsvecka

KONTAKT

Sea4You, 08-717 04 05,

www.sea4you.se

Nordic Marine, 0303-613 00,

www.nordicmarine.se

OUTSPÄTT

Med lite mjukare former släpper varvet den fyrkantiga och ärkekonserveriva linjen utan att tappa de goda sjöegenskaperna, kvaliteten eller den mastiga prislappen.

» hjälp. Plasten är vakuumpgjutet, vilket betyder ett jämntjockt laminat, vaccinerat mot böldpest.

Jag skriver i ingressen att Targa 32 är dyrare än sin företrädare Targa 31, vilket jag kan styrka genom ett titt i prislisorna. Targa 31 kostade för tio år sedan 1 997 000 kronor med dubbla Volvo Penta KAD 44 à 260 hästar, ett motorval mitt i listan. Det är i dagens penningvärde lika med 2 289 231 kronor, en prishöjning på 562 569 kronor eller 24 procent. Tyvärr en helt normal siffra i båtbranschen.

”Stopp och belägg”, manar Linus Liljekvist på Sea4You i Salt-sjöbaden, Targas återförsäljare på ostkusten. ”Ta reda på Volvo Pentas andel av Targans prishöjningar de

senaste tio åren så blir bilden mer nyanserad.”

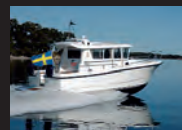
Sagt och gjort.

Volvo Penta KAD 44 som levererade 260 hästkrafter kostade 216 000 kronor för tio år sedan, Volvo Penta D4 på 300 hästar kostar i dag 477 884 kronor, en prishöjning på dryga 110 procent. Visst, det handlar om två olika generationer motorer, men de representerar båda det vanligaste motorvalet (x 2) för en 30-fots Targa. För tio år sedan var Volvo Pentas andel i Targa 31:s prislapp 21 procent. I dag är den 33 procent. ♣

TRE KONKURRENTER

MINOR 31

Minor 31 är aningen kortare i rocken, något lättare, men har samma utrymmen. Tål 330–600 hästar, gör bortåt 42 knop. www.inamarin.se



NORDSTAR 31 PATROL

Nordstar 31 Patrol är något kortare, har likvärdiga innerutrymmen, samma fartresruser, påhängd flybridge och större akterdäck. www.nordmarin.se



PARAGON 31

Paragon 31 skapad av Aquadors pappa är minstingen i gänget. Den har moderna uppkäftiga linjer, ett djupt V-bottnat skrov och därmed goda sjöegenskaper. www.nimbus.se

