

BOTNIA TARGA 30

Pêche et aventure

Le dernier-né de Botnia Marin décline sur un peu plus de 10 mètres tous les atouts sur lesquels le chantier a bâti sa réputation : carène irréprochable, finitions exemplaires et nombreux côtés pratiques. Un petit timonier académique, mais tellement séduisant... Texte Marc Fleury - Photos Kari Wilen et DR



282 908 €

Prix TTC avec 400 ch Volvo D6

Vitesse maxi (en nœuds)	36
Conso. à 25 nœuds (en l/h)	42
Longueur (en mètres)	10,08
Couchettes	5

Sous ses aspects de baroudeur tous temps, le Targa 30 demeure, comme ses congénères, un bateau souple et agile dans le clapot.

Est-il encore nécessaire de présenter Botnia Marin ? Devenu en 40 années d'existence le symbole même du timonier scandinave, le constructeur finlandais n'a jamais songé à modifier l'allure robuste et passe-partout de ses modèles. Et c'est tant mieux ! Dans un pays où le côté marin et les aspects pratiques des bateaux priment sur le look et le nombre de bains de soleil, il serait de toute façon incongru de modifier une recette qui a maintes fois fait ses preuves... Venant se glisser au milieu du catalogue de la marque, qui compte désormais huit modèles d'une taille comprise entre 23 et 44 pieds, le Targa 30 présente donc l'immuable et très caractéristique silhouette maison, caractérisée notamment par sa timonerie à pare-brise inversé, son étrave tulipée prolongée par une coque dotée de puissants bouchains et ses hauts garde-corps arrière en teck

Une direction d'une grande souplesse

Essayé dans son terrain de jeu favori, autrement dit entre les îles de l'archipel de Turku, au sud-ouest de la Finlande, ce modèle nous a une nouvelle fois confirmé le niveau d'excellence que cherche à faire perdurer le chantier de Malax. Dire qu'il s'agissait là d'une surprise serait faux, tant la marque a toujours su faire preuve de constance, quelle que soit la taille de ses modèles. Un Targa reste un Targa, avec tout ce que cela implique en matière d'efficacité en navigation. Si les plaisanciers français privilégieront certainement la version bi-moteur avec les deux Volvo D4 développant chacun 300 chevaux, c'est avec un seul moteur, un D6 de 400 chevaux, que nous avons testé ce modèle, soit la configuration privilégiée en Scandinavie. Un type de propulsion qui sied parfaitement à cette unité, lui permettant de se montrer à la fois vélocité et agile sur le petit clapot levé par la brise. L'un des éléments les plus frappants lorsque l'on prend en main un Targa est la souplesse de la direction, qui contraste avec son allure puissante rappelant celle d'un bateau de travail. Associée au confort offert par la carène, elle offre un sentiment jubilatoire instantané au barreur, qui a le sentiment

Tradition oblige, le teck huilé est omniprésent dans la timonerie. On retrouve à bord de ce modèle les grands classiques du chantier, comme le poste de pilotage orientable, la cuisine dissimulée sous un rabat et les deux ouvertures latérales.



Habilement dissimulés, les deux brûleurs à gaz et l'évier permettent de cuisiner confortablement. Une fois encore, Botnia parvient à réunir les éléments indispensables pour partir en croisière dans un espace très réduit.



Le carré en vis-à-vis dispose d'une banquette à dossier basculable, tandis que le siège pilote peut pivoter vers l'arrière.



Des performances de très haute volée en navigation.
Un bateau robuste, puissant, sans esbroufe.
L'utilisation de matériaux de qualité et des finitions remarquables.
Excellente insonorisation.
Bateau à fort caractère.



Le prix induit par le «made in Finland».
Le nombre limité de rangements dans les cabines.

- Design ★★★★★
- Plan de pont ★★★★★
- Performances ★★★★★
- Finition ★★★★★
- Aménagements ★★★★★
- ★ à revoir ★★ moyen
★★★ bien
★★★★ très bien
★★★★★ exceptionnel



La cabine occupant la pointe avant du bateau offre un bel espace de couchage. Il faut en revanche se tenir au pied de la descente pour profiter d'un bel espace sous barrots.



La cabine arrière est occupée par une couchette double et une simple.



Située à l'arrière du bateau, la salle de bains est exiguë mais dispose de tout le nécessaire.

grisant de mener du bout des doigts une unité de plus de cinq tonnes. À plein régime, le modèle de notre essai atteint les 36 nœuds et navigue en croisière entre 22 et 28 nœuds, allure à laquelle la consommation ne dépasse pas 50 litres par heure. En version bi-moteur, les relevés effectués par le chantier font état d'une vitesse maximale de 42 nœuds et de vitesses de croisière comprises entre 23 et 34 nœuds. Si, dans l'Hexagone, les Targa sont souvent perçus comme des modèles conçus pour satisfaire les pêcheurs, les Finlandais les perçoivent comme des bateaux de croisière pensés pour aller naviguer en famille ou entre amis en toutes saisons. Présentant une allure dépouillée, le cockpit et la partie avant sont tou-

tefois pourvus de nombreuses assises et de beaux espaces de rangements. Le fly-bridge est de son côté équipé d'un simple retour de commande, mais dispose d'une banquette double pour les passagers aux côtés du siège du pilote.

Aménagements simples et pratiques

En accédant dans la timonerie par l'une des deux portes latérales, on est immédiatement saisi par l'odeur de teck huilé, indissociable encore une fois de l'art de naviguer façon Botnia Marin. Le chantier met en effet un point d'honneur à utiliser ce matériau noble pour ses vaigrages et son mobilier, réalisé de main de maître. Côté aménagements, le constructeur a réussi une fois encore le tour de force de

SES CONCURRENTS



Nord Star 30 Patrol
Long. : 10,10 m Larg. : 3,15 m Poids en charge : 5,3 t Prix : 232 000 € avec 330 ch Constr. : Nord Star (Finlande)
Infos : Dantes Yacht (56).



Sargo 31
Long. : 9,96 m Larg. : 3,30 m Poids en charge : 5,1 t Prix : 246 783 € avec 330 ch Constr. : Sarins Båtar (Finlande)
Infos : Dantes Yacht (56).

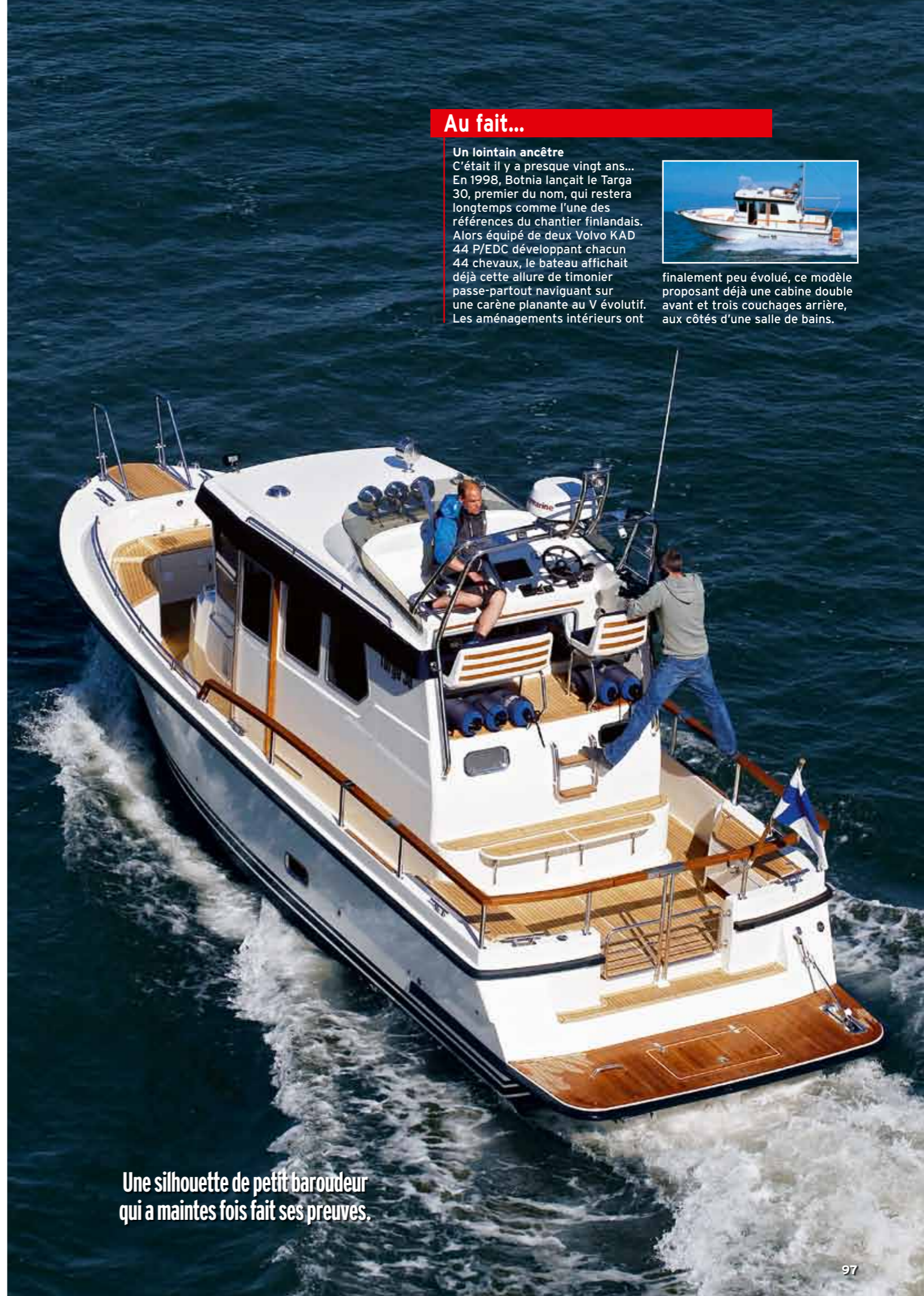
Au fait...

Un lointain ancêtre

C'était il y a presque vingt ans... En 1998, Botnia lançait le Targa 30, premier du nom, qui restera longtemps comme l'une des références du chantier finlandais. Alors équipé de deux Volvo KAD 44 P/EDC développant chacun 44 chevaux, le bateau affichait déjà cette allure de timonier passe-partout naviguant sur une carène planante au V évolutif. Les aménagements intérieurs ont

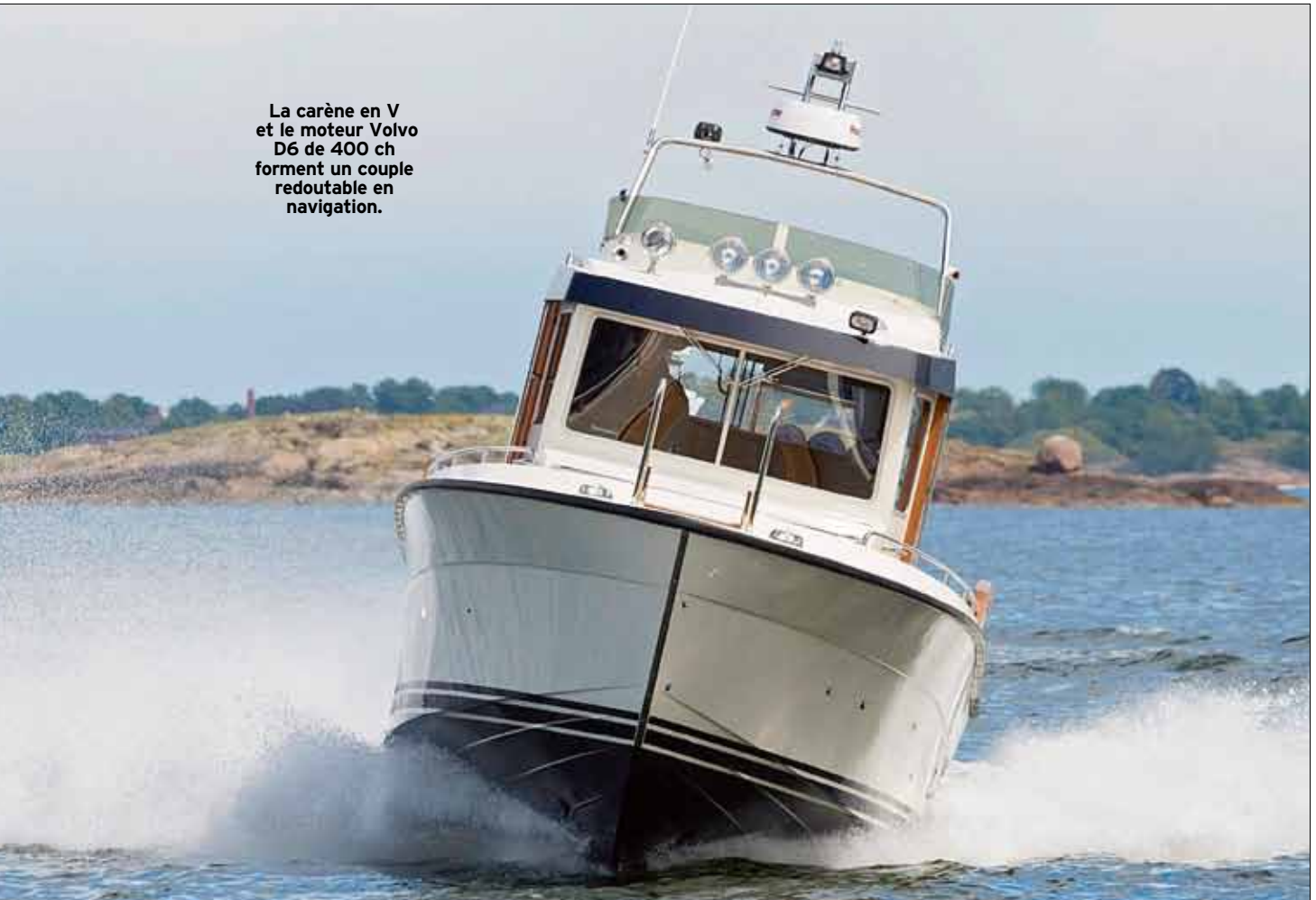


finalment peu évolué, ce modèle proposant déjà une cabine double avant et trois couchages arrière, aux côtés d'une salle de bains.



Une silhouette de petit baroudeur qui a maintes fois fait ses preuves.

La carène en V et le moteur Volvo D6 de 400 ch forment un couple redoutable en navigation.



CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	10,08 m
Largeur	3,25 m
Tirant d'eau	1,10 m
Poids	5,5 t
Transmission	Z-drive
Puissance maximale	2 x 300 ch
Carburant	600 l
Eau	120 l
Cabines	2
Couchettes	5
Catégorie CE	B

LE TEST NEPTUNE

Volvo D4-300 - 2 x 300 ch @ 3 540 tr/mn
4 cylindres en L - 3.7 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
2 250	23	42	1,8	266
2 500	27	52	1,9	252
2 750	30	63	2,1	229
3 000	35	77	2,2	218
3 250	38	93	2,4	200
3 540	42	117	2,8	171

* Avec 20% de réserve

Conditions de l'essai : 2 personnes à bord, mer plate, vent force 1. 50 % carburant et 100 % eau.

PRIX

235 757 € HT avec 400 ch Volvo D6

266 981 € HT avec 2 x 300 ch Volvo D4

Options HT Couleur coque non standard : gris foncé avec double ligne de flottaison blanche 2 720 €, teck sur coffres avant 1 540 €, teck sur coffres arrière 460 €, tableau de bord sur mesure 520 €, rideaux déroulant anti soleil, teintés pour le pare-brise 1 720 €, guindeau Lewmar 1000 W avec davier inox, commande intérieur/extérieur 4 100 €...

CONTACT

Chantier Importateur Botnia Marin (Finlande)
Snip Yachting (14)



Debout ou assis, le pilote est à son aise. Siège et poste de barre sont réglables pour plus de confort.



La taille du pare-brise du fly-bridge peut sembler minime, mais celui-ci offre une excellente protection en navigation.



Un emplacement est prévu pour accueillir une table dans la partie avant du bateau.

réunir l'indispensable dans un espace ultra confiné. Le coin cuisine est ainsi dissimulé sous un panneau aux côtés du tableau de bord, tandis que le siège dédié au pilote pivote et que le dossier de la banquette passagers bascule de façon à mettre en place un espace dédié aux repas. La première cabine occupe la pointe avant, tandis que la seconde, pourvue de trois espaces

de couchage, partage l'arrière avec une salle de bains aux dimensions modestes, mais bien équipée. De quoi envisager de vraies croisières à quatre personnes ! ■