

# Variante

Effet de mode oblige, Targa décline certains de ses timoniers en version hors-bord, à l'image de ce 25.1, une formule qui a ses avantages, mais aussi, bien sûr, ses inconvénients.

TEXTE: ÉDOUARD DESGREZ. PHOTOS: VIRGINIE PELAGALLI ET BORIS RÉJOU.



# en hors-bord



# **ESSAI** TARGA 25.1 <u>COUPÉ HB</u>

ême si pour beaucoup Targa rime avec inbord, le chantier décline parfois certains modèles en hors-bord. C'est souvent d'ailleurs sous l'impulsion de l'importateur français Snip Yachting, qui reçoit des demandes de la part de clients préférant une paire de Suzuki à un diesel Volvo. Le 25.1 est le deuxième plus petit Targa. La plupart du temps, il est vendu en monomoteur Volvo D4 Duoprop, voire en D6 de 340 chevaux pour les amateurs de sensations fortes. Cette fois, c'est avec une paire de DF 150 Suzuki que nous l'avons essayé. « Les clients sont rassurés par le fait qu'il y a deux moteurs, nous confie François Blossier, directeur chez Snip. Mais, en termes de coût d'entretien, ils ne seront pas forcément gagnants, surtout avec la nouvelle embase Volvo DPI dont l'intervalle entre deux révisions est passé de un à deux ans. »

### Loin des modes éphémères

Ces quelques considérations mises à part, nous sommes toujours frappés par la qualité de fabrication à bord d'un Targa, et le 25.1 n'échappe pas à la règle. Cette marque représente sans doute l'étalon de la finition quand on parle de timonier. Le teck massif et épais dans l'habitacle plonge d'emblée dans une ambiance de marine authentique. Le mobilier est parfaitement ajusté, et l'exploitation des volumes est tout simplement remarquable. Le bateau est construit pour durer et vieillir avec noblesse, loin des modes éphémères. Le contraste est saisissant avec une bonne partie des productions nautiques actuelles, où entrer dans l'habitacle donne souvent l'impression de se retrouver dans un réfrigérateur. Certes, quand on achète un Targa, il faut y mettre le prix...

Avec deux Suzuki sur le tableau arrière, le 25.1 est donc pourvu d'une grande soute de cockpit à la place du moteur in-bord, un emplacement de choix pour le radeau de survie par exemple. En navigation, les hors-bord n'enlèvent rien au caractère incisif de la carène. Le passage dans le clapot, même croisé, est facile, et nous n'avons pas hésité à mettre plein gaz dans le demi-mètre de vagues désordonnées du pertuis d'Antioche. Le centre de gravité est toutefois plus haut par rapport à la version Z-drive, et le bateau a un peu moins d'as-





Sur la version hors-bord, la cale moteur fait office de grand rangement et de local technique.



Le coffre de cockpit rapporté est idéal pour ranger les bouts, qui restent ainsi rapidement accessibles.





Nous avons pu ranger ces défenses à gros diamètre en quelques secondes dans les coffres avant.



La soute avant donne accès à la batterie de servitude, ainsi qu'aux réservoirs.





La présence des deux Suzuki restreint significativement la surface de la plage de bain par rapport à la version Z-drive.

Le vaste cockpit est couvert d'un antidérapant gris que nous avons trouvé glissant une fois mouillé.

# ingu 25,1



La superbe main courante en teck rehausse considérablement le pavois.

Les apparaux de mouillage sont très fonctionnels.

## LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

### LES CARACTÉRISTIQUES

### **►** COQUE

Longueur hors tout 8,38 m Longueur coque 7,68 m 2,88 m Largeur 3 400 kg env. Poids Tirant d'eau 1.05 m 2 x 150 ch HB Puiss. conseillée Puiss. conseillée 270 ch IB 2 x 200 ch Puissance maxi Capacité en eau 60 I Capacité en carbu 420 I cat. C/8 pers. Homologation HB Homologation IB cat. C/10 pers. Transmission HB extra-long Importateur Snip Yachting (14)

### MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs Marque Suzuki Modèle DF150 APX Type 4T injection EFI 110 kW (150 ch) Puissance réelle Puiss. admin. 16,43 CV Régime maxi 6 000 tr/mn 4 en ligne Cylindres Cylindrée 2 867 cm<sup>3</sup> Alésage/course 97 x 97 mm Rap. de réduction 2.50:1 Poids 240 kg 3 ans Garantie

### ► ÉQUIPEMENT STANDARD

Propulseur d'étrave 60 kg, guindeau électrique Lewmar, flaps automatiques ZipWake, davier inox, ancre Delta, chaîne et bout, pompe de cale manuelle et automatique, 2 essuie-glaces avec lave-glace, compas de route, corne de brume, projecteur de recherche del, gaffe, circuit 230 V avec prises et rallonge de quai 17 m, chargeur de batterie 25 A, douchette de pont arrière, défenses et amarres souples avec œillets, tapis Targa...

### PRINCIPALES OPTIONS

Pack navigation Raymarine (13 164 €): écran Axiom 12 RV, antenne GPS Raystar 150, clavier externe RMK-10 près du volant, sonde traversante bronze CPT-S. lecteur de carte externe et carte Navionics, pilote automatique EV-2 DBW + pupitres P70RS et ECI-100. Autres: double propulseur de poupe EX40C avec batterie (9210 €). télécommande sans fil de propulseur (882 €), extension garantie Volvo 5 ans ou 1 000 h (4 992 €), paire d'hélices de secours avec support fixé dans la cale moteur (2502 €), plancher en aluminium au-dessus des varangues dans la cale arrière (1896 €, version hors-bord uniquement), peinture moteurs Suzuki en blanc (402 € l'unité), 3° porte à l'arrière sur la version Coupé (5262 €), couleur de coque spéciale (2406 €), finition Black Line complète avec pare-brise teinté et inox intérieurs en noir (4860 €), arceau inox sur la casquette de timonerie (1632 €), teck sur l'ensemble du pont (9024 €), pont et assises en simili teck Esthec (12679€)...



### **▶** PRIX

206 890 € avec 350 ch Suzuki 213 804 € avec 2 x 150 ch Suzuki APX 215 935 € avec 2 x 175 ch Suzuki APX 219 205 € avec 2 x 200 ch Suzuki APX 202 180 € avec 300 ch Volvo D4 DPI

### **CONDITIONS DE L'ESSAI**

**Bateau :** 3 à bord, 250 l de carburant **Météo :** fort clapot, vent 25 nœuds

### TEST D'ACCÉLÉRATION

Déjaugeage : 5 s 04

### LES PERFORMANCES

avec 2 x 150 ch Suzuki blancs JPO Hélices: 3 pales inox 18 pouces

Vitesse	Conso	Rend.
en nœud	en I/h	en mille/l
2,6	2,4	1,08
3,9	4,6	0,85
5,5	8,8	0,63
7	13,6	0,51
8,1	19	0,43
11	27,4	0,40
16	35,2	0,45
22	47	0,47
27	55,4	0,49
30	58	0,52
33	89	0,37
35	99,8	0,35
	en nœud 2,6 3,9 5,5 7 8,1 11 16 22 27 30 33	en nœud en l/h 2,6 2,4 3,9 4,6 5,5 8,8 7 13,6 8,1 19 11 27,4 16 35,2 22 47 27 55,4 30 58 33 89

### BUDGET

### **FRANCISATION**

DROITS SUR LA COQUE 77 €
DROITS SUR LE MOTEUR 770 €
TOTAL 847 €

### ► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME MENSUELLE 1 343 € FRANCHISE 1 283 €

### **NOS APPRÉCIATIONS**

- ▲ Finition exemplaire
- ▲ Confort à bord
- ▲ Comportement marin
- ▼ Cockpit glissant si mouillé
- Visibilité latérale en virage
- ▼ On se cogne la tête sur le rebord de casquette de timonerie

Comportement Volume de rangement Finition Rapport qualité/prix Performances Esthétique Pilotage assis Pilotage debout	**** **** **** **** **** ****
Pilotage debout	****
Déplacement à bord Équipement standard Note globale	**** **** ***



sise, même s'il reste bien marin. On retrouve la gîte très marquée en virage, caractéristique des Targa, du fait du V profond de la carène. Côté accélération, le déjaugeage se fait en un peu plus de cinq secondes. Pour le pilotage, une planche de bord inclinable permet à la fois de dégager l'accès à la porte latérale et d'ajuster la position des commandes à une conduite assis ou debout. Le cockpit profond et protecteur ravira les pêcheurs, même si la motorisation hors-bord limite la surface et l'accessibilité de la plage arrière. Le pont de type walkaround assure une bonne circulation sur tout le périmètre du bateau. Le 25.1 peut recevoir un petit fly-bridge avec un poste de barre et un fauteuil de copilote.

# Sous le plancher apparaît la cabine

La timonerie fourmille de bonnes idées et l'espace est réellement optimisé. À l'arrière, le carré se compose de deux banquettes biplaces en vis-à-vis dans le sens de la longueur. La table descend du plafond en coulissant facilement le long d'un tube en inox. Six personnes peuvent ainsi s'installer à l'abri, en pivotant les fauteuils du pilote et du copilote. Le clou du spectacle est sans doute le plancher de timonerie, qui se soulève pour découvrir une insoupçonnable cabine double, dont les couchettes



L'inclinaison de la planche de bord se règle pour piloter debout ou assis.

sont suffisamment longues (3,55 m) pour accueillir deux personnes chacune, dans une certaine intimité il est vrai. Le plancher restant ouvert la nuit, la cabine offre une belle sensation de volume puisqu'elle s'intègre en quelque sorte dans la timonerie.



Le réfrigérateur se cale parfaitement sous le siège du copilote. Tout semble ajusté au millimètre dans l'habitacle.

### **EN CONCLUSION**

La bimotorisation hors-bord apporte une facilité de remotorisation, un sentiment de sécurité (deux moteurs) et davantage de rangements. Mais le prix à l'achat est plus élevé à puissance égale, tout comme la consommation et sans doute le coût d'entretien par rapport à un D4 ou un D6 Volvo Penta. L'avantage reste donc à l'in-bord sur cet excellent timonier.





Véritable ouvrage d'ébénisterie, la cuisine est d'une fonctionnalité remarquable au regard de sa taille très compacte.



Entre les repas, la table peut être remontée jusqu'au plafond de la timonerie afin de ne plus gêner le passage.



En soulevant le plancher en teck, on découvre deux grandes couchettes de plus de 3,50 mètres de long.



Accessible de l'extérieur uniquement, le coin toilette permet aussi de se doucher.







NAUTIC DE PARIS 7 AU 15 DÉCEMBRE 2019