

PROVA |||||

TARGA 38



Un express cruiser dalle dimensioni contenute
forte di volumi ben sfruttati, con buona privacy e
comfort anche per la crociera a lungo raggio

di ELENA GAGGINI

Era il 1963 quando, in Inghilterra, nel Northamptonshire, venne fondato il cantiere Fairline, come centro di assistenza, riparazione e refitting di imbarcazioni. Solo nel 1967, su richiesta di alcuni clienti, iniziò la produzione, con un piccolo semicabinato di 19 piedi. Ma è con la fine degli anni '70 che il marchio inglese inizia la sua crescita esponenziale, ottenendo ampi consensi dai mercati internazionali. Attualmente la gamma Fairline, si articola in tre linee: Targa, con 6 modelli sportivi, aperti o con hard top, da 34 a 62 piedi, Phantom con 3 flying bridge da 40 a 50 piedi e Squadron con 3 motoryacht da 58 a 74 piedi. La barca messa in prova è l'ultima nata: il Targa 38.

PROGETTO ★★★★★

Come vuole la tradizione Fairline, anche il Targa 38 che, con i suoi 12,13 m di lunghezza fuoritutto, si pone alla base della gamma (preceduto solo dal più piccolo 34), vanta linee d'acqua tracciate dalla matita di Bernard Olesinski, una firma che non necessita di commenti. Il design è stato invece affidato a Graham Warren, per la coperta, e a Marie Phillips per gli interni, ai vertici del

team di design del cantiere. Il risultato è un express cruiser equilibrato, con una carena in grado di affrontare con agio crociere a lungo raggio, linee moderne, aggressive ma eleganti, interni ispirati alle nuove tendenze di mercato e un'apprezzabile abitabilità sia degli interni che di coperta.

COSTRUZIONE ★★★★★

Lo scafo è realizzato con la tecnica del laminato pieno, mentre per contenere i pesi e al contempo ottenere un manufatto più

(segue a pag. 132)

PREGI

- Scala di accesso sottocoperta
- Volumi interni e di coperta ben sfruttati
- Ricercatezza dei dettagli pratico-estetici

DIFETTI

- Imbarchi carburante sopra zone in teak
- Un solo locale toilette
- Tavolo in pozzetto previsto come optional

I VOTI DI Barche a Motore

- ★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE
 ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO
 ★★★★★ OTTIMO

A destra, il pozzetto è arredato da un grande divano a C in grado di ospitare fino a 8-10 persone. Il passaggio alla spiaggia avviene attraverso l'apertura di una sezione dello specchio di poppa, con portello a scomparsa. Sotto, la spiaggia avviene attraverso l'apertura di una sezione dello specchio di poppa, con portello a scomparsa. Sotto, la spiaggia avviene attraverso l'apertura di una sezione dello specchio di poppa, con portello a scomparsa.



Sotto, l'angolo bar in pozzetto dispone di lavello e può essere attrezzato con frigo e barbecue.



DETTAGLI AZZECCATI

1 A bordo del Targa 38 si apprezza l'abile sfruttamento degli spazi. Degno di nota è il pratico sistema di stivaggio del tavolino del pozzetto. La sua base incernierata consente infatti di ripiegare il tutto, con semplici movimenti, sotto alla seduta e allo schienale del divano del pozzetto appoggiato alla murata sinistra. **2** Interessante anche il vano ricavato sotto al letto della cabina armatoriale, con apertura assistita da pistone idraulico, appositamente studiato per riporre i due pouf che servono a completare la dinette interna.



COPERTA



La coperta del Targa 38 si fa apprezzare per il razionale sfruttamento degli spazi destinati alla vita all'aperto e allo stivaggio delle attrezzature. Di generose dimensioni, la spiaggia poppiera rivestita in teak è attrezzata con scaletta bagno a scomparsa e con capienti gavoni ricavati sotto al calpestio. Un'apertura sul lato di dritta dello specchio di poppa consente di accedere direttamente al pozzetto. Qui troviamo una grande dinette poppiera con divano a U, servita da un tavolino in teak (optional) che, quando non è in uso, si ripiega, unitamente alla sua base, sotto alla seduta centrale del divano stesso. Da notare anche il portello di chiusura dello specchio che si apre a compasso e sparisce all'interno dello specchio stesso. Sotto al pagliolo, in prossimità del gradino che porta al passavanti di dritta è stato ricavato un vano per lo stivaggio dell'autogonfiabile. Proseguendo verso prua incontriamo un angolo bar-cucina attrezzato con frigo, lavello e barbecue a scomparsa, seguito dalla postazione di guida. Qui, il sedile pilota, nonostante presenti la parte anteriore della seduta alzabile, si adatta poco alla guida in piedi. Da notare invece la pedana ottenuta abbattendo la parte anteriore della base del sedile, che consente a persone di altezza media, una volta in piedi, di alzarsi quel tanto che basta per non avere la vista ostacolata dal grosso profilo superiore del parabrezza. Nella base del sedile, con apertura laterale, è stato ricavato anche un vano pattumiera. Il cruscotto, di foggia sportiva, mostra tutti gli strumenti ben distribuiti, lo spazio per installare una strumentazione elettronica completa e un bel piano di carteggio protetto da plexiglas e con vano sottostante dove riporre le carte. A fianco un divanetto a L consente agli ospiti di seguire la navigazione con il pilota. Per l'abbronzatura è a disposizione una grande superficie prendisole (oltre 4 mq) sulla tuga prodiera, facilmente accessibile grazie a comodi passaggi laterali. In navigazione, in pozzetto si apprezzano i solidi e ben posizionati tientibene.

Sotto, i passaggi laterali sono comodi e di corrette dimensioni.



Sotto, il cruscotto mostra un design poco ricercato ma funzionale per la strumentazione.



A sinistra, il verricello salpancora è celato dal portello che permette di accedere anche al pozzo catena. Sotto, la tuga prodiera ospita il prendisole.



TARGA 38

INTERNI



Scendendo sottocoperta non si può che restare colpiti dall'originale disegno della scala d'ingresso, che si fa apprezzare non solo per l'impatto estetico ma anche per la praticità e la sicurezza nel passaggio tra coperta e interni, sottolineata inoltre dalla presenza di un solido mancorrente che ne segue le curve. Si è poi accolti da un ambiente caldo, accogliente e al tempo moderno ed elegante. A bordo di questo nuovo modello, che si rivolge in particolare a un'utenza giovane, il cantiere ha voluto abbandonare il classico legno di ciliegio, comunque ancora disponibile su richiesta, privilegiando la quercia bianca laccata, più vicina alle nuove tendenze del design mediterraneo. Il



Sopra, la cabina armatoriale si presenta spaziosa e luminosa. A fianco, l'ampia e funzionale cucina è stata dotata di pagliolo in parquet per una più facile pulizia rispetto alla moquette.



quadrato ospita una spaziosa dinette con divano a C appoggiato alla murata sinistra e servito da un tavolino che, all'occasione, può essere abbassato per creare due posti letto supplementari. Da notare che la cuscineria che completa la cuccetta, quando non è in uso, trova posto in un vano ricavato sotto alla scala d'ingresso. Inoltre, sotto al letto prodiero in un apposito alloggio sono stivati due pouf (optional) che consentono di ampliare la dinette permettendo a quattro persone di stare sedute a tavola. A dritta dell'ingresso si trova una spaziosa e funzionale cucina a L completa di grande piano di lavoro in Corian, doppio lavello in acciaio inox, fornelli a gas o in vetroceramica, forno a microonde multifunzione, frigo, taglieri in legno e generosi volumi di stivaggio.

Di indubbia praticità risulta poi la scelta di realizzare il pagliolo antistante in parquet, invece che in moquette. La paratia che divide il quadrato dal bagno ha un andamento curvilineo ed è rivestita da un pannello in un particolare tessuto di microfibra dove è inserito il televisore Lcd. A prua estrema troviamo la classica cabina armatoriale con letto centrale e accesso diretto all'unico locale toilette di bordo, completo di box doccia e con ingresso anche dal quadrato. Agli ospiti è riservata la cabina poppiera con due letti affiancati, disposti per baglio, trasformabili in matrimoniale; l'ampio vestibolo ad altezza d'uomo è occupato da un mobile basso con cassetti su cui è appoggiato un lavabo. Numerose e pratiche le ispezioni a sentine e impianti.



Sopra, la cabina ospiti poppiera con letti affiancati disposti per baglio che all'occasione possono essere uniti.



A sinistra, il moderno e accogliente quadrato con dinette trasformabile per la notte. Sopra, l'unico locale toilette di bordo è completo di box doccia.

TARGA 38

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza ft	m 12,13
Lunghezza omologazione	m 11,61
Larghezza	m 3,65
Pescaggio massimo	m 1,50
Dislocamento	kg 7687
Motorizzazione	cv 310x2
Serbatoi carburante	lt 636
Serbatoi acqua	lt 296
Posti letto	4+2
Portata persone	12
Categoria di progettazione	B
Costruita da	Fairline
Distribuita da	Marina Yacht 2000
Porto Marina degli Aregai, 18010 S. Stefano al Mare (IM), tel. 0184 481003-05, fax 0184 481513, www.marinayacht2000.com	

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento fornito dal cantiere con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 7687 kg divisi per la potenza installata, 620 cv.

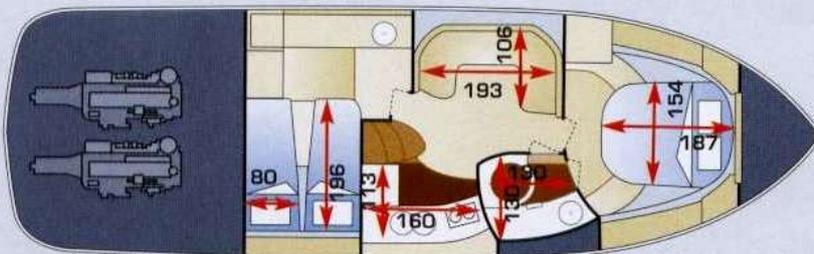
Targa 38	12,39	
15 Alto	10 Medio	5 Basso

DOTAZIONI DI SERIE

Verricello elettrico, ancora e catena - Flap elettroidraulici - Ecoscandaglio tridata - Vhf - Impianto acqua calda - Impianto stereo con Cd - Pogliolo spiaggetta in teak - Moquette in pozzetto - Portello vano motori ad apertura elettroidraulica - Fomelli a gas - Frigo - Wc elettrico - Mobile bar con lavello - Finestrature panoramiche - Televisore Lcd - Parabrezza in vetro temperato - Tendalini - Tergicristalli.

OPTIONAL

Generatore - Passerella idraulica - Strumentazione elettronica - Pilota automatico - Aria Condizionata - Elica di prua - Grill e frigo in pozzetto - Impianto acque nere - Sgabelli per dinette - Dinette trasformabile - Cuscineria prendisole prodiera in spugna reticolata - Ancora e catena in acciaio.



I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Targa 38	12,13	3,65	7687	2x260	efb	Fairline	303.600,00
Primatist G41	12,40	4,06	9600	2x310	efb	Abbate Bruno	273.000,00
Absolute 41	12,35	4,14	-	2x310	efb	Absolute	305.500,00
Airon 388	12,50	3,75	8500	2x260	efb	Airon Marine	242.500,00
AS 40 Open	12,40	3,60	-	2x310	efb	Astondoa	304.000,00
Fiart 38 Genius	11,87	3,84	6500	2x260	efb	Fiart	250.000,00
Atlantis 39	12,00	3,90	9000	2x260	efb	Gobbi	245.000,00
Rio 40 Art	12,08	3,75	9600	2x380	efb	Rio Yachts	315.000,00
Stama 37	11,90	3,60	6020	2x310	efb	Arturo Stabile	276.500,00
Portofino 35	11,92	3,54	8100	2x275	efb	Sunseeker	n.c.

NOTE I prezzi sono Iva esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".

(segue da pag. 128)

rigido e meglio coibentato, per la coperta è stata preferita la soluzione a sandwich con anima in poliuretano espanso a cellula chiusa. Nella specifica della laminazione vengono impiegati strati alternati di tessuti unidirezionali, multidirezionali e biasiali, in modo da ottenere un manufatto con elevate prestazioni meccaniche, robusto e resistente, impregnati di resina isofталica. La struttura di rinforzo (madieri e longheroni) vengono opportunamente resinati allo scafo e l'assemblaggio scafo-coperta è ottenuto con la classica flangia rivettata, seguita da una resinatura interna per una perfetta tenuta stagna e a garanzia di una eccellente rigidità torsionale.

IMPIANTISTICA ★★★★★

La riserva di carburante di 636 lt, ripartita in due serbatoi in lega d'alluminio, garantisce una buona autonomia di navigazione. Appena sufficiente, invece, per un'unità destinata alla crociera è la riserva di acqua dolce di 296 lt, contenuta in un serbatoio in polietilene posto in baricentro. Di pratico accesso, grazie al sollevamento per mezzo di pistone elettroidraulico del pagliolo del pozzetto, la cala motori si presenta tuttavia di dimensioni contenute.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Il Targa 38 era equipaggiato con la massima motorizzazione prevista, ovvero con due entrofuoribordo Volvo Penta, di nuova generazione, i D6 da 310 cv abbinati a piedi poppi con eliche controrotanti. In alternativa sono disponibili 2x260 cv D4.

PRESTAZIONI ★★★★★

Spinto da 620 cv, il Targa 38 ha avuto bisogno di 6 secondi per entrare in planata ma gliene sono bastati solo 29 per raggiungere il regime massimo di 3550 giri e 36,1 nodi. Ampio il range di velocità di crociera con lo scafo sempre in buon assetto, da 24 a 31,6 nodi, rispettivamente da 2800 a 3300 giri. Abbiamo apprezzato l'accelerazione dolce e progressiva e il morbido passaggio sull'onda, così come l'agilità e la precisione dello scafo nella risposta ai comandi e ai repentini cambiamenti di rotta. Il comportamento della carena si è dimostrato più che corretto anche nelle virate strette ai massimi regimi, denotando una corretta stabilità laterale. La navigazione è inoltre risultata particolarmente asciutta. Peccato che effettuando brusche decelerate un po' d'acqua entri in pozzetto. ■

PREZZI

2x260 cv Volvo Penta D4.. € 303.600,00

2x310 cv Volvo Penta D6.. € 325.290,00

Con dotazioni standard, Iva esclusa, franco cantiere.

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test

Velocità del vento reale7 nodi

Stato del lagoonda corta

Temperatura dell'aria10 °C

Carburantelt 600

Equipaggio imbarcato4 persone

Pulizia carenabuona

Motorizzazione installatacv 310x2

NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test.

Strumentazioni usate

Gps Garmin

RadioShack Level Sound

Giri al minuto/velocità

2800 giri24,0 nodi

3200 giri30,5 nodi

3550 giri36,1 nodi

Consumi dei motori

Giri al min.litri x ora

2800 giri70

3200 giri90

3550 giri130

Dati approssimati

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

2800 giri8 ore 10'

3200 giri6 ore 21'

3550 giri4 ore 24'

RUMOROSITÀ A MOTORE

Pozzetto

2800 giri81 dbA

3200 giri84 dbA

3550 giri85 dbA

Dinette

2800 giri77 dbA

3200 giri80 dbA

3550 giri81 dbA