Fahrbericht
Fairline 62 Targa

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Fairline Boats

Mit der Targa 62 ist Fairline wieder einmal ein guter Wurf gelungen. Außen und innen chic anzuschauen, macht der Sportcruiser auch in der Welle eine gute Figur.

Über der Bucht von Palma herrscht mallorquinisches Kaiserwetter, in der Bucht steht bei Windstärke 3 noch Dünung vom rauen Vortag. Ideale Bedingungen für Probefahrten. Und die finden im Zweistundentakt statt. Fairline präsentiert der maßgeblichen internationalen Presse sein jüngstes Kind. Nachdem es zuvor schon auf den Messen in Southampton und – die Baunummer 2 – in Düsseldorf zu bewundern war. Doch bevor die Werft ein neues Baby für die Praxis freigibt, wird es erst einmal sechs Monate lang von eigenen Mitarbeitern getestet.

Mittlerweile ist die Serienproduktion mit 12 Modellen angelaufen. Beim Interieur kann unter amerikanischer Kirche mit Eukalyptus-Applikationen oder Ahorn mit abgesetztem Vogelaugenahorn gewählt werden. Durchzogen von Streifen in dunklem amerikanischen Wallnussholz, jeweils 3-fach in Hochglanz ausgeführt. Die Standardausstattung ist reichhaltig, auf der Liste für mögliche Extras steht eine gläserne Abtrennung mit Schiebetür, um den Steuerstand im Cockpit unter dem Hardtop wetterfest zu verschließen. Wobei die Sonnenliegeflächen dahinter zu beiden Seiten Open-Air bleiben. Die gefahrene Targa 62 war damit versehen, so dass sich zu dem Salon unten im Vorschiff ein Extra-Salon am Steuerstand ergibt. Ein Konzept, unter dem italienische Werften ihre Sportcruiser gern als Open bezeichnen. Fairlines Nähe zu mediterranen Chic, gepaart mit britischer Ingenieurskunst, hat der englischen Werft schon seit Jahren zu großen Erfolgen verholfen. Ein großes Glasschiebedach, mit 2 x 2 m größer als das Doppelbett der Eignerkabine, sowie absenkbare Fenster zu den Seiten öffnen auf Tastendruck den klimatisierten Steuerstands-Salon, lassen Licht und Luft hinein. Wenn man ihn beim schnellen Ritt über größeren Wellen ab Seestärke 5 aufwärts und damit verbundenem Spritzwasser von vorn nicht lieber geschlossen hält. Vorteilhaft ist der Papst-Ausguck beim An- und Ablegen. Dann nämlich haben größere Piloten die Chance, im Stehen auf einem Podest am Steuerstand oben aus dem Dach heraus und damit frei rundum zu schauen. Obwohl es an der Aussicht zu allen Seiten eigentlich nichts zu bemängeln gibt.

Bei den bereits erwähnten Wetterkonditionen tauchte der Rumpf des 62-Füßers in allen Situationen satt ein. „Ab Seestärke 5 haben wir bei der Überfahrt nach Mallorca das Höchsttempo von 34,9 auf 22 kn für einen angenehm weichen Lauf gedrosselt," verriet uns der Werftkapitän. Das Ruder reagiert direkt, bei schnellen Ausweichmanövern von Vorteil. In voller Fahrt wird auf etwa vier Bootslängen gedreht, in langsamer selbst ohne Einsatz des elektrischen, mit 8 kW ausreichend dimensionierten Sleipner Sidepower-Bugstrahlruder dank Umsteuerung beider Maschinen auf dem Teller gewendet. Kursgenauer Lauf ist selbst bei rückwärtiger

© 2006: Hans Wischer

Fahrt gegeben. Und das ist längst nicht selbstverständlich. Das Minimaltempo von 6,4 kn mit nur einer Maschine ist indes reichlich hoch für die geruhsame Hafenfahrt. Da muss dann schon permanent ein- und ausgekuppelt werden. Rutschkupplungs-ähnliche Trolling-Valves für eines Speedreduzierung bis auf 0,0 kn wären wünschenswert. Oben herum sorgen die beiden, je 1.050 PS starken MAN-10-Zylinder-Turbodiesel für ausreichend Tempo. Die Werft spricht von 37 kn maximal, wir haben nur 34,9 kn gestoppt. Aber das reicht ja auch aus. Die Wellenantriebe stecken tiefgang-minimierend in Halbtunneln, dank Einsatz der Trimmklappen hebt die Targa 62 beim Übergang von der Verdränger- in die Gleitfahrt – bei 14,5 kn – die Nase wohltuend nicht gen Himmel. Von Null auf Gleitfahrt in 5 Sekunden, auf Höchst-Speed in nur 16 Sekunden, das sind wahrhaft sportliche Werte. Wobei sich der Turbolader – wie allgemein üblich – erst nach 2 bis 3 Sekunden zuschaltete. Das heißt: die Motorisierung mit zusammen 2.100 PS reicht für das stabile 24-Tonnen-Boot aus GFK völlig aus, ist perfekt. Mehr Maschinenpower – wie bei ähnlich großen Sportcruisern – ist nicht notwendig. Denn die muss oft nur ihr eigenes Gewicht mitbeschleunigen, verbraucht mehr Sprit, erfordert zudem gewichtsmaximierend höhere Tankkapazitäten. Die Schallisolierung könnte besser sein, 78 dBA machen sich in der Eignerkabine in der 30-kn-Marschfahrt sonorig brummend bemerkbar. Doch wer schläft schon gern beim heißen Ritt über die Wellen?

Projekt-Manager Adam Greenwood ist stolz auf die harmonischen Linien und „den ersten Sportcruiser unter 70 Fuß mit drei Schlafkabinen." Für ersteres zeichnet schon seit vielen Jahren Konstrukteur Bernard Olesinski zusammen mit dem Werftteam verantwortlich. Dem zweiten stimmen wir nicht zu, denn andere Werften haben auch schon kürzere 3-Kabinen-Modelle gebaut. Immerhin. Die Targa 62 mit tiefem V und Knickspant-Rumpf (tiefster Eintauchpunkt mittschiffs, Aufkimmung 24°, am Heck 20°), Rumpf, Deck und Aufbauten aus GFK-Sandwich aus unidirektional und biaxial gewebten Rovings und PU-Schaum mit Corecell-Stringern kommt flott und chic daher. Der feste Antennen-Geräteträger scheint nahezu über dem Hardtop-Verdeck zu schweben. Die äußeren Linien nicht störend ruht der Schlauchboot-Tender – wahlweise ein Avon 320 oder Nautica 12, jeweils mit 83-PS-Yamaha-Jet Antrieb – in der Heckgarage lässt sich per Slipsystem bequem zu Wasser auf Tastendruck lassen oder aufnehmen. Die große Klappe der Heckgarage öffnet sich über die halbe Schiffsbreite ebenso per Knopfdruck elektro-hydraulisch an der mit Teakholz belegten, in die GFK-Form integrierte Badeplattform. Vom Cockpit geht's dorthin trittsicher über Treppenstufen mit Teakholz-Auflagen. Aus derer oberen Stufe entfährt auf Tastendruck die rund 4 m lange Besenzoni-Passarelle mit Teakgräting. Ebenfalls mit trittsicherem Teak belegt sind die seitlichen Gangbords und das Vorschiff, auf dem auf mit Gurten fest verzurrbaren ovalen Kissen bis zu vier Personen die Sonne anbeten, unter dem im Ankerkasten der vom Steuerstand aus fernbedienbare Anker, Fender und Leinen ruhen.

Im Steuerstand-Salon mit Parkett-Boden sitzen Pilot und Co auf vielfach verstellbaren Einzelsesseln direkt am Volant, vier Bordgäste unterhaltsam daneben an Backbord und vis-à-vis kommunikativ wie in einem Eisenbahn-Abteil, bei geöffnetem Schiebedach unter freiem Himmel. Dahinter gibt es eine halbrunde Sitzrunde für weitere sechs Personen. Und alle nehmen auf feinen, eierschalen-farbigen Leder-Fauteuils Platz. Derweil hat der Pilot die beiden butterweich reagierenden Microcommander-Einhebelschaltungen bestens im Griff, alle weiteren Bedienelemente der Bordelektronik – wie VDO-Instrumente, GPS-Radar-Kartenplotter, Autopilot, Echolot, und UKW-Anlage von Raymarine sowie die KVH-Trac-Phone-Sat-Kommunikation für Telefon Fax, E-mail und Internet ebenso.

Steigen wir treppab ins Vorschiff mit generösem Salon und durchdachten Griffleisten unter der Decke – wie auf Segelyachten längst üblich – für sicheren Halt auch bei Seegang : 6-Personen-Sitzrunde auf beigem Leder am Intarsien-belegten ausfaltbaren Esstisch über blauem Velours-Teppich zur einen, sowie hinter dem jeweils gewünschten Interieur fast verborgener Pantry mit Parkettboden zur anderen Seite. Die

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Fairline 62 Targa

Von Hans Wischer

Bordküche ist überaus komplett – mit 4-Flammen-Ceran-Herd, großem Kühlschrank mit Tiefkühlabteil, Sharp-Mikrowelle mit Backofen und Grill, Eisbox und Geschirrspüler unter der Avonite-Arbeitsplatz im schwarzbunten Granit-Look. Für das Entertainment sorgen dort – wie auch teilweise in den Schlafkabinen – der Sharp Aquos-Flachbild-Fernseher, Bose- DVD- und -CD-Player sowie Kassetten-Radios von JVC.

Vom Unterdeck-Salon geht es an Steuerbord in eine Etagenbett-Kabine für zwei Gäste (alternativ als begehbarer Kleiderschrank oder Hauswirtschaftsraum zu nutzen), nach vorn in die VIP-Kabine Doppelbett zwischen King- und Queensize-Format. Die Bordgäste teilen sich ein Duschbad mit Vacuflush-WC und gläsernem Designer-Waschbecken, das zugleich als Daytoilet fungiert. Das Eignerpaar nächtigt unter heller Alcantara-Wand- und Deckenbespannung mittschiffs in einer großen Suite, die sich über die gesamte Schiffsbreite erstreckt. Das leicht ovale Kingsize-Doppelbett steht für mehr Raumausnutzung diagonal, zwei Ledersofas und ein Schminktisch reichern die Suite an. Reichlich Stau- und Schrankraum stehen für üppige Kleidung zur Verfügung. En-Suite sorgt ein Duschbad mit ebenfalls gläsernem Designer-Waschbecken für Privacy.

Wie wohnt die Crew? Statt auf blauem Velours wie Eigner und Gäste hat der Skipper sein enges Reich im Achterschiff mit Zugangsluke und steiler Leiter vom Cockpit aus einen Parkett-Boden, ein 70 cm schmales Einzelbett und sein WC unter der letzten Treppenstufe neben dem Waschbecken mit Handdusche. Sowie eine direkte Tür in den in der Stehhöhe eingeschränkten Maschinenraum. Der ist andererseits durch eine Bodenluke vom Steuerhaus-Salon und über eine schmale Edelstahl-Leiter zu erreichen. Die sich während der Fahrt aufheizt, den Tritt ins vollgepackte und enge Technik-Reich mit den MAN-Motoren, dem etwas schwachbrüstigen 7-kW-Onan-Generator (Projektmanager Adam Greenwood empfiehlt deshalb einen mit 17 kW) und allem Weiterem zu einem Vabanque geraten lässt.

Fazit: Fairlines Targa 62 zeigt äußerlich viel Eleganz daher, bietet innen sehr viel Ambiente für Eigner und Gäste sowie pfiffige technische Details. Auf die der Skipper in seiner engen Kabine und dem ebenfalls begrenzten Maschinenraum leider verzichten muss. Doch die eingeschränkte Höhe unterhalb eines Sportcruiser-Decks offeriert in dieser Hinsicht kaum Spielraum.

Daten

Länge ü.A.	18,88 m
Rumpflänge	18,63 m
Breite	4,76 m
Tiefgang	1,37 m
Höhe ü.WL	5,55 m
Verdrängung	24 t
Motorisierung	2 x 772 kW / 2 x 1.050 PS (MAN - 10-Zylinder-Turbodiesel) mit Wellenantrieb in Halbtunneln und 4-Blatt-Aquafoil-Props
Treibstoff	2.950 l
Reichweite	427 sm bei 18 kn, 346 sm bei 30 kn, 284 sm bei 34,9 kn
Frischwasser	545 l
Warmwasserboiler	73 l (von der Motorwärme aufgeheizt & elektrisch über Generator/Landstrom)
Abwasser	200 l
Klimatisierung	Heizung / Air Condition (Dometic)

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Fairline 62 Targa

Von Hans Wischer

Klassifizierung	CE B & RINA
Werft	Fairline Boats (Großbritannien) Oundle PE8 5PA, Großbritannien, Tel. +44/1832/27 36 61, Fax 27 34 32
Internet	www.fairline-yachts.com

Fahrwerte

Wir maßen auf dem Mittelmeer vor Palma de Mallorca bei Wind- und Seestärke 3 als Geschwindigkeiten bzw. Geräuschpegel

Maximal	34,9 kn bei 2.333 U/min, erreicht nach 16 sec / 79 dBA am Innensteuerstand, 81 dBA im Salon, 79 dBA in der Eignerkabine
Minimal	mit 1 Maschine 6,4 kn, mit 2 Maschinen 7,8 kn bei 598 U/min / 60 dBA am Innensteuerstand, 57 dBA im Salon, 57 dBA in der Eignerkabine
Untere Gleitfahrt	14,5 kn bei 1.200 U/min, erreicht nach 5 sec / 71 dBA am Innensteuerstand, 68 dBA im Salon, 69 dBA in der Eignerkabine
Marschfahrt	30 kn bei 2.034 U/min / 78 dBA am Innensteuerstand, 79 dBA im Salon, 78 dBA in der Eignerkabine

© 2006: Hans Wischer