



以前試乗したことがあるスターンドライブ (V8-300/OX) の33エクспレスに比べて、エンジンのレスポンスがよいためか、より軽快な航走感という印象を受けました



中段的な速度なのですが、明確なリバースシアードで船首のデッキ面が下がっているため、前方視界はとて良好。もちろん、基本的な航走姿勢が適切だということも理由です



船外機のパワーヘッドは基本的に現代の高性能エンジンですから、それがもたらすパワフルさは魅力の一つ。また、オプティマス360に対応したパワーステアリングも好印象



YouTube動画配信中

右側のQRコードまたは

Kazi Movie



The Boat Review Monthly

人気エクспレスクルーザーを船外機仕様に仕立てる

REGAL 33 XO

リーガル33XO

ここ数年で、米国のファミリーボートやスポーツクルーザーにおける船外機仕様艇が急増。これまでスターンドライブが一般的なパワーソースだったこれらのモデルのユーザーにも、新世代の船外機のもたらすメリットがようやく認められたようです。

ファミリースポーツモデルを中核に置くリーガルにおいても、わずかな期間で船外機艇が増え、それがラインアップ全体の変革にもつながりました。33XOは、そんな流れのなかで登場した、船外機仕様のエクспレスクルーザーです。

【文・図】中島新吾 【写真】山岸重彦 (※)

船外機仕様

先月号で取り上げたリーガル36 XOは、このビルダーにとって得意分野というべきスポーツクルーザーの最新形態というニアンスのモデルであり、米国のその種のボートにおけるさまざまな流行をバランスよく盛り込みつつ、ハイパワー船外機をパワーソースとした、いかにも新世代の艇というべきモデルでした。今回は、同じ船外機仕様艇でありつつも、その艇種そのものは米国のファミリースポーツモデルの代表格というべきスタイルのエクспレスクルーザーという、同じリーガルの33XOにスポットを当てます。

さて、エクспレスクルーザーは、1980年代の後半から、米国の小型クルーザーの主軸というべきモデルとなってきました。特に全長ベースで20フィート台の小型クラスは、価格帯や取り回しの容易さなどから、ファミリー層における人気が高く、さまざまなビルダーがそのクラスのモデルを中心としたシリーズを建造してきました。

一方、当然、そういった小型のエクспレスクルーザーを「卒業」したユーザー、あるいは、より強力な航走能力や優れた居住性を求めるユーザー

のためのエクспレスクルーザーも用意されることになりました。

リーガルにおいては、当時の「コモドア (Comodore)」が、まさにそういったユーザーのためのモデルを内包したシリーズで、90年代には、すでに40フィートを超えるモデルも用意されていました。

さて、2021年10月、リーガルがエクспレスクルーザーというシリーズ名でラインアップするモデルは、24フィートクラスから33フィートクラスの4クラス6モデル。このうち、24フィートクラスのLS4Sというモデルは、エクспレスクルーザーというよりもパウカディタイプランナバウトに近い存在なので、事実上3クラス5モデル。しかも、そのうちの2クラスは、同じモデルの船外機仕様とスターンドライブ仕様ですから、実際は3クラスに3モデルで、2モデルにそれぞれ2種類の推進方式が用意されている、という状態です。また、より大きなクラスは、デッキハウスセタンに近い形態のクレーンとフライブリッジで構成されたヨットシリーズとなっていて、これは別種のモデル群です。

これに対して、わずかに5年前、16年10月のラインアップでは、エクспレスクルーザーと名付けられたモデルが26、32フィートクラスに4クラ

中島新吾 (なかじま しんご)

多くの関連雑誌で的確なボートインプレッションや技術解説記事を書き続けているボートインプレッサー。今までに経験したボートの多さには比較がなく、その豊富な経験と知識に裏付けされたレポートには定評がある。



船尾側のシートは前後にスライドでき、また、バックレストを倒す方向や角度にもバリエーションがあるため、さまざまな形態をとることが可能となっています。



これは船尾のシートと左舷のL形シートの船尾端部分を向かい合わせ、テーブルを設置した対面型のアレンジ。泊地などで軽いスナックを楽しむのに最適です。



(左) コクピット船尾側右舷には、標準状態でウェットバーが備わりますが、オプションの冷蔵庫やグリルを装備すれば、ちょっとしたエンターテインメントセンターを構築できます。
(右) ヘルムステーションは簡単なグラスコックピット化がなされています。ジョイスティックは汎用のオプティマス360、となりにはハウスマスターのコントローラーが備わります。



左舷のL形シートは、船尾側端のバックレストを倒す方向によって、通常のL形シートにも、寝椅子プラス船尾向きシートという状態にもできるようになっています。

されているスペース。スイムプラットフォーム部分も意外に広く、かなり有用です。ボーディングゲートはトランサム右舷側にあり、通路の右舷にはオプションで冷蔵庫やグリルを装備できるウェットバー、左舷にスライド機能とバックレストを倒す方向により、さまざまな形態に変化するトランサムシートが備わります。コクピットの床には、段差がまったく存在しないため、操船者やゲスト

が一体感をもつことが可能。つまり、可能性が低いので安全でもあります。コンパニオンウェイのドアに備わるステップと、中央部がウォークスルーとなっているウインドシールドにより、フォアデッキへも容易に出ることが可能です。キャビンはワンルーム形式。コンパニオンウェイを下りたところの右舷側から船首の少し手前にかけて、L形配置のセテイが設けられ、それ

と対面する左舷側にはギャレーが設けられています。船首にはダブルバースが備わりますが、L形セテイの前後長が相当に長いので、そのままだとバースというには長さが足りません。そこで船首のバースを利用する場合には、セテイの船首端部のバックレストを跳ね上げ、それをバースの延長部として利用するようにしています。この種のクルーザーの定番である

余裕の速度性能

ハルはトランサムステッドライズ21度のモノヘドロンにきわめて近いワープトV。すると、かつてリーガルがラインアップしていたコマダシリーズのディーブV系にルーツを求めることができるであろう。R・ハント&アソシエイツ(R・Hunt & Associates)が手がけたというハルです。

搭載されていた船外機はヤマハのF300。総排気量4.2リットルのV6をパワーヘッドとするこのモデルも、現在は、B、G、Fという3タイプがあります。試乗艇のそれはベシクタイプ。ちなみに、Gは自

ミジップのスリーピングスペースは、天井高こそ限られますが、広さは十分。このスペースにも大きめの舷窓が備わっており、かつてのエクスプレスクルーザーのように、暗い床下に潜り込むような雰囲気は皆無です。採光や視界の良否で、スペースの雰囲気が変わるという例は、むしろ少ない。

なお、試乗艇には多くのオプション装備が備わっていましたが、そのなかには、日本仕様だと標準になるものもあります。詳細は必ずディーラーで確認してください。



静止状態ではミジップ付の船体が船も高いですが、航行状態になると少しの波で揺れるため、ミジップから船首までほぼ水平という感覚になります。



コクピットの床にはまったく段差がありません。くつろぎやすい空間であり、安全でもあります。敷物はオプションのシーグラス(Seagrass)。素足にも心地よい素材です。



コクピットを前方から。ヘルムシートも段差のない床面に設置されているわけですが、視界は常に良好でした。これはもっと高く評価されてもいい部分かと思えます。

船尾周りに注目

リーガルに限らず、ここ数年の間に登場した米国のファミリー&スポーツ系船外機仕様の生い立ち、は、大まかに2種類。一つは、それまではかの駆動方式、例えばスターンドライブだったモデルにモディファイを施して船外機仕様としたもの。もう一つは、当初から船外機仕様と

して設計された、あるいは、複数のパワーソースの一つとして船外機も選択できるようにしたもの。今回の33XOは前者。すでにラインアップされていたエクスプレスクルーザーの駆動方式を変更したタイプです。バースとなったのは14年からラインアップされていたスターンドライブ仕様の「32エクスプレス(32エクスプレス)」。この船尾周りをモディファイし、大型スイムプラットフォーム兼用のモーターウエルを設置しています。

33XOが登場したのは17年の春ですが、その秋バースとなったこの32エクスプレスはリニューアルされて「33エクスプレス」に名称変更。姉妹艇として登場した船外機仕様が「33XO」と名乗ったのに合わせたようですが、その際、全長の公表値も変更され、32フィートちょうど(9.75メートル)から34フィート7インチ(10.41メートル)になりました。ただ、これはどうやら物理的に全長が伸ばされたわけではなく、計測方法の違いによるものようです。

さて、このモデルのオリジナルである大型スイムプラットフォームの中央に2基の船外機を配した船尾周りは、モーターウエルとスイムプラットフォームとしての機能が両立

