



以前試乗したことがあるスタンドライブ(V8-300/OX)の33エクスプレスに比べて、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



中間的な速度ですが、明確なリバースシードで船首のデッキ面が下がっているため、前方視界はとても良好。もちろん、基本的な航走姿勢が適切だというのも理由です



船外機のパワーヘッドは基本的に現代的な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



The Boat Review Monthly

人気エクスプ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心とした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、船外機仕様のエクスプレスクルーザーです。

【文・写】中島新吾 【写真】山岸重彦 (本誌)

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ーズ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一艇といふべきモデルでした。今回

は、同じ船外機仕様艇でありつも、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スプレスクルーザーという、同じリーガルの33 XOにスポットを当てます。

さて、エクスプレスクルーザーは、1980年代の後半から、米国的小型クルーザーの主流といふべきモデルとなっていました。特に全長ペースで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、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スプレスクルーザーを「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

ーのためのエクスプレスクルーザーも用意されることになります。

リーガルにおいては、当時の「コモドア(Commodore)」が、まさにそういう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ました。

さて、2002年10月、リーガルがエクスプ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L54Sというモデルは、エクスプレスクルーザーというよりもパウカディタイプのランナバウトモデル。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、デッキハウス七段構成されたヨットシリーズとなっていました。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、エクスプ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ポートレーティングや技術解説記事を書き続けているボーティングアナリスト。今までに掲載したボートの多さには比類がない、その豊富な経験と知識に裏付けられたレポートには定評がある。



最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、チーク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よさそうです。



(左)コクピット船尾側右舷には、標準状態でウエ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クピット化がなされています。ジョイステイクは汎用のオプティマス360、となりにはパワースラ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が意外に広く、かなり有用です。ボーティングゲートはトランサムの右舷側にあり、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エットバー、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

が一体感をもつてくつろぐことが可能。つまずく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、中央部がウォータースルーとなるウインドシールドにより、フォアデッキへも容易に移動することができます。

キャビンはワンドーム形式。コンビニエンスウェイを下りたところの右舷開から船首の少し手前にかけてL形配置のセティイーが設けられ、それ



航行状態ではミシング付近の美観が悩むのですが、航行状態になると少し船首上げトリムになるため、ミッドから船首生地までほぼ水平という雰囲気になります。

ス4モデル存在し、その上位クラスとなるスポーツクーペも、クーペとは名付けられてはいたものの、実際にはエクスプレスクーペーにハードトップを装備したようなタイプで、これが35-53フィートクラスに「クラス4モデル。つまり26-53フィートクラスに8クラス8モデルのエクスプレスクーペーが用意されていたわけです。

従来型のエクスプレスクーペーが5年間で8モデルから実質3モデルに激減したというのは、ラインアップの大変革だったわけですが、実はもう一つ、この5年間で大きく変わったところがあります。それは船外機艇の増加です。

16年10月の時点ではリーガルのラインアップ全32モデル中の船外機艇は



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)。座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います。

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ですね。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ーペーの駆動方式を変更したタイプです。ベースとなつたのは14年からラインアップされていたスターングライド仕様の「32エクスプレス(32Express)」。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年の春だけでした。ところが、21年10月現在、全35モデル中の船外機艇は15モデル。急増というべきでしょう。実は、今回の33XOというモデルも5年の間にリーガルのラインアップに加わった船外機艇の一つなのです。

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艇の生い立ちは、大まかに2種類。一つはそれまでのほかの駆動方式、例えばスタンンドライブだったモデルにモディファイド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

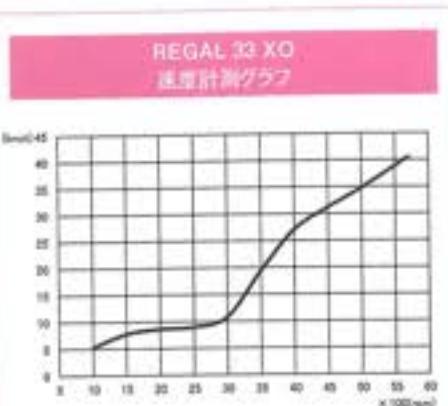
わずか2モデル、23OBXと29OBXだけでした。ところが、21年10月現在、全35モデル中の船外機艇は15モデル。急増というべきでしょう。さて、このモデルのオリジナルである大型スイムプラットフォームの中央に2基の船外機を配した船尾周りは、モーターウエルとスイムプラットフォームとしての機能が見事に両立といえるでしょう。

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。

余裕の速度性能

ハルはトランサムデッドライズ21度のモノペドロンにきわめて近いワープトV。燃るト、かつてリーガルがライアップしていたコモドアシリーズのディープV系にルーツを求める事ができるであろう、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をパワーへ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。試乗艇のそれはベーシックなBタイプ。ちなみに、Gは自



※計測は試乗艇搭載のGPS。各回転数において速度安定後に10箇以上サンプリングしたデータの平均。往復航走によって誤差が生じる場合は、さらにその平均を算出

[計測条件]
風速 0.0 ~ 3.0m/s
波高 0.0 ~ 0.3m
積荷 乗員2名、燃料満載、法定安全備品
エンジン Yamaha F300B×2
プロペラ 16.5-B×19
計測水面 神戸港内
試乗艇の装備等 -

REGAL 33 XO 主な仕様

- 全長: 10.54m
- 全幅: 3.15m
- 喫水: 0.53m (船外機擱)
- 質量: 5,216kg
- 燃料搭載量: 568L
- 清水搭載量: 136L
- エンジン: Yamaha F300(300PS/220.6kW)×2
- 定員: 一名
- 航行区域: 限定沿海

[主な標準装備]

バッテリーチャージャー、陸電(30A×2インレット)、パワーステアリング、圧力清浄システム、温水器、トリムタブ(Lenco)、マリンステレオ(Fusion、2スピーカー)、一般化炭素検知器、船首バースリップアップ、電子レンジ、冷蔵庫(ギャレー)、電動ヘッド、TV(キャビン)、室内可動コクピットシート、ドリンクホルダー(SS)、コクピットテーブル(チーク)、トランサムシャワー、陸上水道直結インレット、ホーン、ゲルコート・ブーストライプ、航海灯(US仕様)、パワータワー、トランサムトリムスイッチ、ワイパー、他

[主なオプション]

ジェネレーター(ガソリン 7.5kW)、エアコン(リバースサイクル)、ジャイロスティビライザー(Seakeeper 2)、クルーズパッケージ(各種用品)、スポットライト(リモートコントロール)、ヘッド外排出、アルコール/電気式コロ、コンバーチブルサロンバース、ギャレー・カウンタートップ変更、キャビン・ドア・フレーム変更、マットレス変更(ミッド)、サロンソファ表皮変更、アフトコクピットサンシェード(電動)、パワーウォーター・キャビンバース・アップグレード、エンクロージャー(パワーウォーター用)、コクピットカバー、キャビンバース色選択(4色)、コクピット冷蔵庫、コクピットグリル(電気式)、コクピットマット(Seagrass)、コクピットシート類表皮変更、ウインドウス(w/ロープ&チェーンまたはw/オール・テーン)、コンバニオンドア・スクリーン、フェンダーキリップ、サンバッド(船首)、ロッドホルダー、水中ライツ(青)、クリート追加(スイムプラットフォーム)、ハーディトップ&サンルーフ、スイムプラットフォームマット(SeaDek)、ステレオパフォーマンスパッケージ、TV(コクピット、キャビン)、航行装置各種(Garmin)、他

価格:問い合わせ

問い合わせ
ヤマハ藤田オーネマリーナ店
〒671-1321 兵庫県たつの市御津町羽屋1131-1
TEL: 079-322-8800
<http://www.regalboats.jp/>



キャビンは柔らかい配色で明るい印象。天井3カ所のスカイライトハッチに加えて、両舷に異形舷窓が設けられているため、それも明るい印象に貢献しているのでしょうか



(左) 船首のダブルバースの長さを補うために、L形セティーの船首端部のバックレストを跳ね上げることができます(標準装備)。バースはかなり広くなります
(右) キャビン左舷のギャレー。正面には舷窓が設けられており、かなりの明かりが入ります。コンパクトですが、ひと通りのものが備わっているため、十分に実用的です



(上) ミッドのスリーピングエリア。現代のエクスペリエンスは、ここにもある程度のサイズの舷窓を設けています。意外に居心地は良好です
(左) ヘッド・シャワーコンパートメント。シャワー使用時にはヘッドを洗浄する工夫が必要かと思いますが、スペースはあるので、シャワーカーテンなどを設置すればいいでしょう

もともとスターデンドライブだった工場は、ほんどの場合、燃費は操作次第で大きく変化するものです。多少船外機のトリムに無頓着でも、まったくそれはそれで走りは成り立ちますし、もちろん、小まめにトリムを調整すれば、乗り心地や航走感の変化を感じられます。スタートライプとは重心や推進器の位置が異なるわけですが、それも許容範囲なのでしょう。

クヌクヌクルーザーを、船外機仕様に改修したモデルは少なくありません。そんななかでも、この33 XOは、なかなかバランスのとれた仕上がりを見せていているのではないかと感じさせられた一艇です。

動トルストイチ付、Fは電気式ステアリング内蔵ですが、このモデルは、電動ポンプ付き油圧パワーステアリングを備え、機械式のシフト/スロットルにもアクチュエーターで対応している汎用ジョイスティックコントロール、オプティマス360(Optimus 360)を艇体側に装備していたため、F300Bが選択されていたようです。試乗時の最高速は40.5ノット。

ただし、これは基本的に船外機のトヨリムをほとんど動かさない状態で計測したもの。おそらくは必ずしも平靜な水面でなくとも、出せる速度です。リーガルのテストデータによると、あと3ノットほどは最高速が伸びるのですが、実際の航走感としても、それくらいの余裕は感じられました。なかなかの速度性能で、ハンドリングもしっかりととしてお

リーガルのデータによると、最高速域では(F300, 2基合計)200リットル/時近くの燃料を消費するようですが、4000回転/分に抑えれば、その半分以下の88リットル/時で済みます。試乗時のデータによれば、それでも27.1ノットの速度が維持できることにな



スイムプラットフォームはかなりの広さで、船外機が邪魔になりません。試乗艇はオプションのシーデッキ(SeaDek)張りで、それもこのスペースの質感に貢献しています



船首に装備されたオプションのサンバッド。ワイドシールド側の端を少し持ち上げることができます。寝椅子というほどの角度にはなりませんが、枚程度の役割は果たします

リーガル33エクスプレス

Some more about

リーガル33エクスプレスは、本文でも触れているように、33XOのベースとなった32エクスプレスのリニューアル＆名称変更版といえべき、スターデンドライブ仕様のエクスプレスクルーザーです。

33XOとのスペック上の違いは少なく、当然のことながら、全長、全幅といった基本諸元は同じ。また、燃料搭載量や清水搭載量、汚水のためのホールディングタンクの容量なども同じです。ただ、構造的に異なる部分があるためか、質量(乾燥状態)は、33XOの5,216キログラムに対して5,738キログラムと、522キログラム重くなっています。

あきらかに異なるのは、パワーオプションがヤマハF300の2基掛け一括の33XOに対して、ガソリンスターデンドライブの2基掛けならば、V6-280、V8-300、V8-350という3種類のエンジン選択肢があり、基本はDPSドライブですが、V8モデルはジョイスティックコントロールを装備可能で、その場合にはOXドライブを選択することになるため、これ

だけで選択肢は5種類。さらにディーゼルスターデンドライブのD3-220/OXを2基掛けで搭載することも可能だそうです。この選択肢の多様さは、33エクスプレスの魅力になるでしょう。特に最もシンプルなV6-280/DPSの2基掛けを選択した場合には、ジョイスティックコントロールを装備できませんが、その一方、イニシャルコストを相当に抑えることができるはずで、それにメリットを見いだす人もいるでしょう。

たしかに、33XOの場合も、ヤマハのF250を2基掛けにすることができるかもしれませんし、ヤマハには存在しない350馬力クラスをほかの船外機メーカーのラインアップからチョイスすることが可能かもしれません。現在のところ、どちらもビルダー純正のパワーオプションとしては用意されていませんから、何らかの方法でそれができたとしても、結局「労多くて功なし」になってしまふ可能性があります。

リーガルのテストデータによると、33エクス

プレスにV8-350/DPSまたはOXを搭載した場合の最高速は約45ノットだそうですから、これは船外機仕様の33XOよりも高速航走性能に優れたモデルになりそうです。また、V8-300/DPSまたはOXの場合の最高速は約40ノット。こちらは33XOと似たような性能というニュアンスでしょうか。

たしかに最新の船外機は高性能で、クリーンで、通りも合理的ですが、それでもスターデンドライブの根強いファンは存在しますし、そのためのボートも存在するのです。

REGAL 33 EXPRESS
基本的に33XOと変わらないが、一見してわかるように、船外機仕様ではなく、コクピットの最船尾側床下にエンジンを備えたスターデンドライブ仕様となっています



photo by Regal