



速度を問わず、安定感のある航走です。高出力な船外機に大径プロペラの組み合わせで、力強い走りを実現しています。低速域でもスムーズに力を発揮しているようです



旋回時はそれなりに内傾しますが、速度と旋回弧のバランスに問題がなければ、さほど無理なく切り込めるという印象です。十分な船首乾舷にも注目したいところです



クーベモデルは、居住性に優れたデッキハウスを持ちながらも、フライブリッジモデルほど重心が高くないのがメリットの一つ。通常航走状態でもそれはわかります



YouTube動画配信中
右記QRコードまたは、
Kazi Movie で検索



The Boat Review Monthly

リーガルの最新世代が示す米国スポーツクルーザーの今

REGAL 36 XO

リーガル 36XO

36XOは、2020年に発表され、2021年に向けてデビューしたモデルです。

リーガルの最新世代にふさわしいアレンジがなされたモデルとして、また、先行した33XOと38XOの間を埋めるモデルとして、注目されています。ヤマハ船外機のフラッグシップであるF425を2基掛けで搭載したことによる優れた航走能力も、その魅力を高めるものとして注目されている36XOは、スポーツクルーザーの新しいスタイルを感じさせる一艇です。

[文・図] 中島新吾 [写真] 山岸重彦(本誌)

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。今までに操縦したボートの多さには比類がなく、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。

最新世代

10年ほど前まで、米国ビルダーが建造するランナバウトやスポーツクルーザーの多くは、スタンダードライプやインボード、あるいはポッドドライブといった駆動系を用いるのが普通で、船外機仕様は少数派でした。

これは、かつての2ストローク船外機の音や排気煙を記憶している層や、ステアリング機構やチルト機構が露出している、いかにも「機械」的な外観を嫌う層などが、その種のボートに乗ろうというユーザーに少なからず存在したことが理由といわれています。とはいえ、その昔の船外機とは比べものにならないくらいクリーンで静かな新世代の船外機が主流になり、グリスにまみれた可動部が目立たなくなり、雑然としたワイヤーやホース類が太いコルゲートチューブできれいにまとめられ、グレイ系以外の明るい色調で仕上げられた船外機が登場するようになって、しばらくの間は「そういう意見が多いとされていた」ようで、そのあたり、必ずしも大勢のユーザーの嗜好が市場の動向を決めているわけではなさそうなのは、ほかの趣味性の高い乗り物と同じようです。

そんなわけで、米国ビルダーのラインアップに船外機仕様のモデルが増えてきたのは、新しい世代の船外機の充実に対して数年遅れですが、その分だけ、近年の船外機仕様艇の増え方は尋常ではなかったというべきかもしれません。

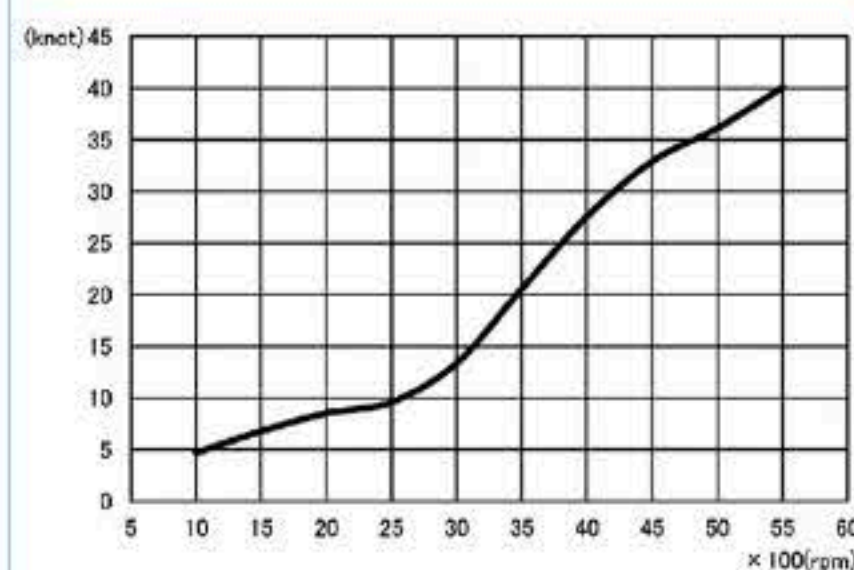
1969年の設立から現在まで、カック(Kick)家のファミリービジネスという形態を保ち、安定した経営を続けてきたことで知られるリーガル・マリニンダストリーズ(Regal Marine Industries)も、この数年で急速に船外機仕様艇を増やしているビルダーの一つといえるでしょう。

現在、同社を率いるのは、第2世代のデュアン・カック(Duane Kuck)ですが、彼の息子であるジェイク・カック(Jake Kuck)が2021年7月に北米担当副社長に昇格。リーガルの経営体制の次世代への引き継ぎもうまくいくことでしょう。

今回の36XOは、同時発表の姉妹艇である36グランデ・クーベ(36 Grande Coupe)とともに、ラインアップ中、最新世代に属する21年向け3モデルの一つ。なお、36グランデ・クーベについては、62ページのコラムで紹介しています。

発表は20年7月28日。通常ならば、ウェブサイトに掲載やメールマガジンの送付といったかたちになるわ

REGAL 36 XO
速度計測グラフ



※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個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 F425 (425PS/312.6kW) × 2
プロペラ	16・5/8 × 19
計測水面	神戸港内
試乗艇の装備等	—

REGAL 36 XO 主な仕様

- 全長: 11.58m
- 全幅: 3.51m
- 喫水: 0.64m (船外機揚)
- 質量: 8,005kg
- 燃料搭載量: 1,003L
- 清水搭載量: 197L
- エンジン: Yamaha F425 (425PS/312.6kW) × 2
- 定員: 一名
- 航行区域: 限定沿海

【主な標準装備】

ウインドラス、バッテリーチャージャー、パウスラスタ、清水フックアップ、陸電装置、ガス検知器、トリムタブ、温水器、ジェネレーター (Westerbeke)、水中ライト、ステレオ (Fusion)、リトラクタブル・ハードトップ、スマートフォン・ワイヤレス充電器、グラスコックピット、ヤマハ・ヘルムマスター&ジョイスティックコントロール、USBパワー出力、パウスピーカー、カウンタートップカバー、コートシェライト (ブルーLED)、カップホルダー (×8)、天つりTV&ブルーレイ、チークテーブル (コックピット)、エンクロージャー (コックピット)、ワイパー、炭化水素検知器、電子レンジ、一酸化炭素検知器、TV (キャビン)、電動ヘッド、他

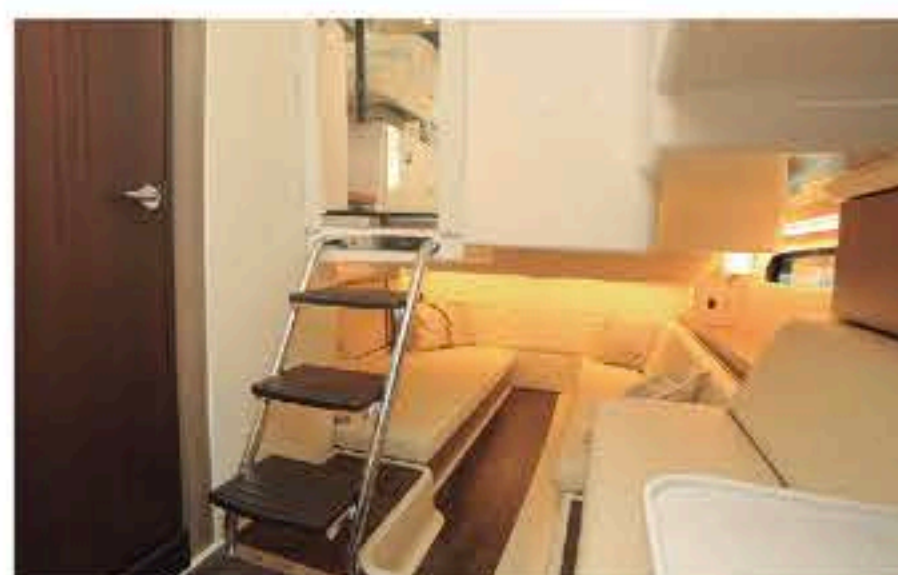
【主なオプション】

ジェネレーター (ディーゼル)、セントラルバキューム (クリーナー)、クルーズパッケージ、汚水システム、ジャイロスタビライザー (Seakeeper 3)、ヘッド舷外排出、カウンタートップ素材変更、サロン床素材変更、船底塗装、エンクロージャーアップグレード、キャンバス類カラー各種、コックピット冷蔵庫&追加冷蔵庫、グリル (コックピット)、サロンドア (隔壁)、着色ウインドシールド、SeaGrassマット (コックピット、他)、SeaDek仕上げ (コックピット、スイムプラットフォーム、他)、コックピットシートカラーアクセント各種、TV (ミッドキャビン)、各種機器&ディスプレイ (Garmin)、赤外線カメラ (FLIR)、ウインドラス・リモコン (ワイヤレス)、他

価格: 問い合わせ

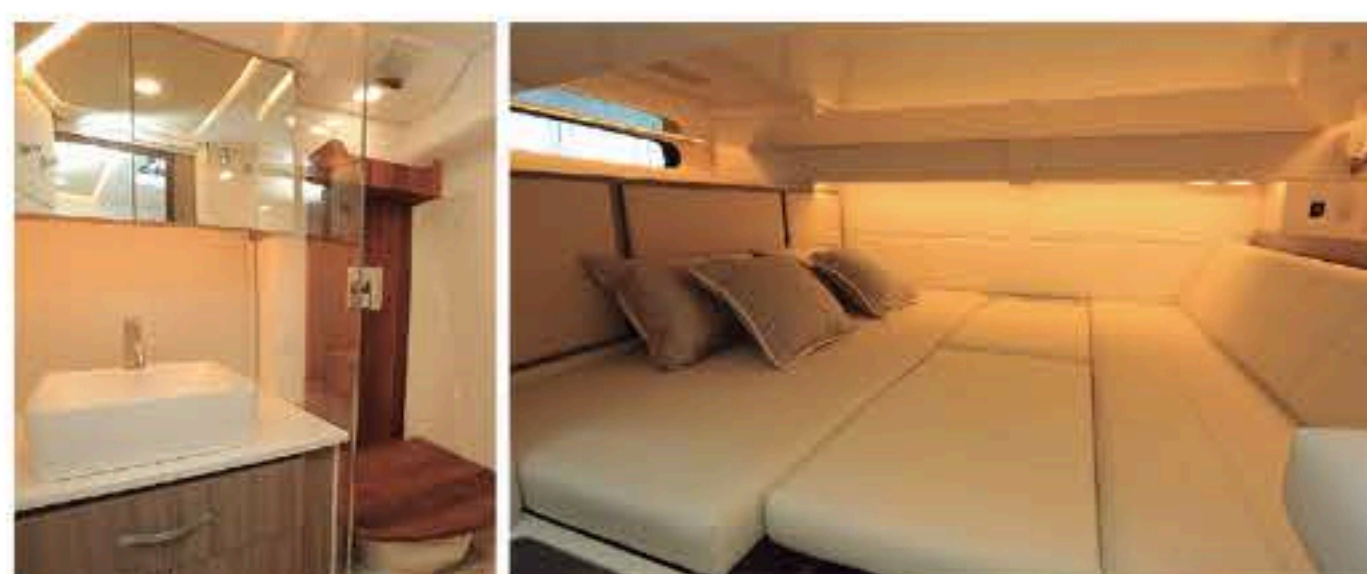
問い合わせ

ヤマハ藤田オーケマリナ店
〒670-0012 兵庫県たつの市御津町荻屋 1131-1
TEL: 079-322-8800
<http://www.regalboats.jp/>



船首のキャビン。ワンルームタイプですが、かなり広く、天井高も十分です。アイランドタイプのダブルベースは質感良好。ACアウトレット脇にはUSB出力も備わります

デッキハウスの床下にちょっとしたサロン風のスペース。天井高は限られますが、腰掛けて過ごすぶんには、それほど問題はありませんし、このスペース用の舷窓もあります



(左) キャビン右舷のヘッド/シャワー。独立したシャワーストールはありませんが、洗面スペースとヘッド/シャワーは別になっています。シャワーストールは天井埋め込み型
(右) ミジップのスペースは、そのままでもシングルベース2本として利用できますが、中央にフィラークッションを入ると、広々としたスリーピングエリアになります

うですが、ほぼ新艇に新品船外機という試乗艇だったこともあり、試乗時の速度計測は、船外機をトリムインした状態のもの。まだまだ伸びしろはあります。

なお、リーガルでは燃費も計測しており、それによると最高速域 (58.50回転/分) でこそ29.8リットル/時という燃料消費量ですが、試乗時の速度が20・6ノットだった3500回転/分ならば、10.3リットル/時に抑えられるようです。

＊

機装品リストなどを見る限り、標準装備がとて充実しているモデルのようで、ジェネレーター (ガソリン仕様) も標準だそうですが、もち



ヤマハF425は、フルにキックアップすると完全に水面から離れます。ピボット部に船外機一体型のチルトやステアリングを内蔵。新しい世代のヤマハ高出力船外機のスタイルです

ろん、オプションによってさらに楽しいモデルになるのは間違いないですね。余裕ある走りや優れたアコモデーション。米国のこの種のモデルのトレンドを感じさせる一艇です。

す。シングルプロペラの一般プロダクション船外機としては最高出力のモデルであり、試乗艇が装着していた16・5/8 × 19 (ダイヤ×ピッチ、インチ) という、スタンダードタイプよりも大径のプロペラを回し切る船外機です。力強くスムーズなのは当然でしょう。

びつたり近接して配置された2基掛け船外機ですが、試乗艇が搭載していたヤマハのジョイスティックコントロール・ヘルムマスター (Helm Master) にもしっかりと反応してきます。

船外機の力強さは、あらゆる速度域で感じられますし、現在のヤマハ船外機中、新世代モデルにのみ搭載されている電気式パワーステアリングも好反応。操船していて楽です、それがボート全体の好印象にもつながっているようです。

試乗時の最高速は40・1ノット (5500回転/分)。リーガルの資料では、あと数ノットは伸びるよ



ヘルムステーションはいわゆるグラスコックピット。エンジンコントロールなどの配置は標準位置ですが、トリムタブのコントロールが少し手前過ぎるような気がしました



デッキハウス内は、すっきりとした印象。床はシーデック (SeaDek) 張りですが、これはオプション。窓面積が広く、明るい印象ですが、さらにヘルム付近の天井が開きます



左舷のL形シートは、船首側バックレストを倒す方向で、その部分を前向きにできます。また、もう少し座面を上昇させることができますが、ヘルムシートほど高くはありません

リーガル 36 グランデ・クーペ

Some more about

本文でも触れたように、2020年7月28日のストーリーミングによる新艇発表時には、36XOとその姉妹艇である36グランデ・クーペが同時に公開されています。

グランデ・クーペは、ヨットクラスのXOの姉妹艇となっており、基本的には同じアレンジのモデルなのですが、決定的に異なるのは、そのパワーユニットがスターンドライブやポッドドライブであることです。現在のところ36XOの姉妹艇となる36グランデ・クーペは、ガソリンスターンドライブの2基掛けのみ。上位モデルの38グランデ・クーペではディーゼルも選択可能ですが、やはりスターンドライブの2基掛け。現行最上位モデルの42グランデ・クーペはボルボ・ベンタのポッドドライブであるIPSの2基掛けです。

米国においては、船外機仕様をどうしても受け付けないユーザー層がいるようで、そういったユーザーのためには、この種のエンジン仕様のモデルが必要なのでしょう。また、

これまでスターンドライブやインボードエンジンを使ってきたビルダーとしては、いきなりこれらのエンジンを供給してきたエンジンメーカーへの発注を激減させていく、という理由がないわけではないのかもしれない。

特にリーガルの場合、ボルボ・ベンタとマークルザーのエンジンのどちらもパワーオプションとして設定してあるモデルが存在するビルダーですから、さらにその傾向は強いかなと思います。

さて、36グランデ・クーペの搭載エンジンは、ボルボ・ベンタのV8・350 ~ 430馬力のガソリンスターンドライブ。ボルボ・ベンタの場合、ガソリンスターンドライブは米国での販売が前提のため、出力はプロペラ軸出力表記の英馬力 (HP)。通常、クランク軸出力表記でメートル法馬力 (PS) のディーゼルスターンドライブとは出力表記が異なります。

仮に、搭載エンジンをディーゼルスターンドライブにするとしたら、D6シリーズの2基掛

けになりそうなので、質量や搭載スペースの関係から採用は難しいかもしれません。

ただ、36XOと36グランデ・クーペは、どちらもガソリン仕様ということから、燃料にかかわる基本的な機装やオプション類の共通化はしやすかったようで、標準装備となっているガソリン仕様のジェネレーターなども同じものが用いられています。

REGAL 36 GRANDE COUPE



写真はデッキハウスの後部隔壁 (スライディングドア) が開いた状態ですが、基本的な造りは36XOと同じです。明らかな違いはスイムプラットフォームが「単なるスイムプラットフォーム」であって、船外機のブラケットを兼ねているわけではない点です