



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



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



# The Boat Review Monthly

人気エクスプレスクルージャ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ジャ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、船外機仕様のエクスプレスクルージャーです。

[文・図] 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ジャーの最新形態というニュ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ストックとした、いかにも新世代の一艇といえるべきモデルでした。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えるべきスタイルのエクスプレスクルージャーという、同じリーガルの33XOにスポットを当てます。

さて、エクスプレスクルージャーは、1980年代の後半から、米国の小型クルージャーの主流というべきモデルとなってきました。特に全長ベイスで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スプレスクルージャーを「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

のためのエクスプレスクルージャ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 (Commodore)」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、リーガルがエクスプレスクルージャ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、エクスプレスクルージャーというよりもパウカディタイプの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ベラ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、エクスプレスクルージャ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ショナリスト。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。



静止状態ではミジップ付近の乾舷が最も高いのですが、航走状態になると少し船首上げトリムになるため、ミジップから船首先端まではほぼ水平という雰囲気になります



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



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



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。ジョイスティックは汎用のオプティマス360、となりににはハウスラスターのコントローラーが備わります

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ルーザ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4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モデルのエクスペリンスクルーザーが用意されていたわけです。従来型のエクスペリンスクルーザーが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月の時点でリーガルのラインアップ全32モデル中の船外機艇は

わずか2モデル。230BXと290BX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というモデルもこの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。

### 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

が一体感をもつてくつろぐことが可能。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、中央部がウオ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出来ます。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し形配置のセティーが設けられ、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。船首にはダブルベースが備わるのですが、L形セティーの前後長が相当に長いため、そのままとベースというには長さが足りません。そこで船首のベースを利用する場合には、セティーの船首端部のバックレストを跳ね上げ、それをベースの延長部として利用できるようになっています。この種のクルーザーの定番である



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

### 余裕の速度性能

ハルはトランサムドレイズ21度のモノヘッドロニにきわめて近いワープトV。遡ると、かつてリーガルがラインアップしていたコモドアシリーズのディーブV系にルーツを求めることが出来るであろう、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。試乗艇のそれはベリックなBタイプ。ちなみに、Gは自



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パッド。ウインドシールド側の端を少し持ち上げることが出来ます。寝椅子というほどの角度にはなりませんが、枕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

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、造りも合理的ですが、それでもスターンドライブの根強いファンは存在しますし、そのためのポートも存在するのです。

### REGAL 33 EXPRESS

基本的には33XOと変わりませんが、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ンドライブ仕様となっています

photo by Regal



動チルトスイッチ付き、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静な水面でなくとも、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ようですが、実際の航走感覚としても、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してお

り、高速域でも操船しやすいモデルです。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/時で済みますし、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

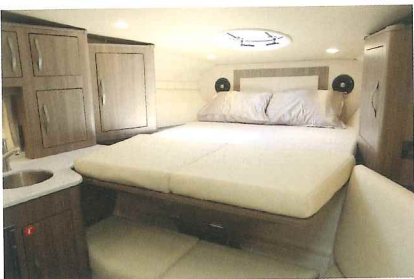
リーガル33エクスプレスは、本文でも触れているように、33XOのベースとなった32エクスプレスのリニューアル&名称変更版というべき、スターンドライブ仕様のエクスプレスクルーザーです。

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基掛け一択の33XOに対して、ガソリンスターンドライブの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



キャビンは柔らかな配色で明るい印象。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



(左) 船首のダブルバースの長さを補うために、L形セーティの船首端部のバックレストを跳ね上げることができるようになっています(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

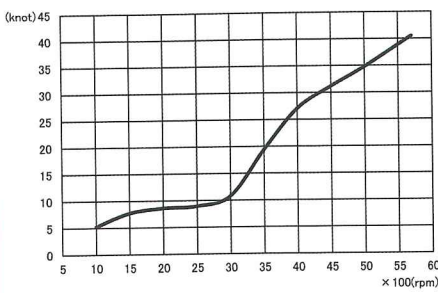


(上) ミジップのスリーピングエリア。現代のエクスプレスは、ここにもある程度のサイズの舷窓を設けているため、かなりの明るさですし、外も見えます。意外に居心地は良好です  
(左) ヘッド/シャワーコンパートメント。シャワー使用時にはヘッドを濡らさない工夫が必要かと思いますが、スペースはあるので、シャワーカーテンなどを設置すればいいでしょう

ります。ほとんどの場合、燃費は船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成り立ちますし、もちろん、小まめにトリムを調節すれば、乗り心地や航走感の変化が感じられます。スターンドライブ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。

\*  
もともとスターンドライブだったエクスプレスクルーザーを、船外機仕様に変更したモデルは少なくありません。そんななかでも、この33XOは、なかなかバランスのとれた仕上がりを見せているのではないかと感じさせられた一艇です。

### REGAL 33 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 F300B×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 33 XO 主な仕様

- 全長: 10.54m
- 全幅: 3.15m
- 喫水: 0.53m (船外機揚)
- 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、圧力清水システム、温水器、トリムタブ(Lenco)、マリステレオ(Fusion、2スピーカー)、一酸化炭素検知器、船首バースフリップアップ、電子レンジ、冷蔵庫(ギャレー)、電動ヘッド、TV(キャビン)、変形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・ブートストライプ、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)、ジャイロスタビライザー(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)、ヘッド舷外排出、アルコール/電気式コンロ、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、キャビンフローリング変更、マットレス変更(ミジップ)、サロンファ表皮変更、アフトコクピットサンシェード(電動)、パワータワーキャンパス・アップグレード、エンクロージャー(パワータワー用)、コクピットカバー、キャンパス色選択(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、ウインドラス(w/ロープ&チェーンまたはw/オールチェーン)、コンパニオンドア・スクリーン、フェンダークリップ、サンパッド(船首)、ロッドホルダー、水中ライト(青)、クリート追加(スイムプラットフォーム)、ハードトップ&サンルーフ、スイムプラットフォーム(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)、航法装置各種(Garmin)、他

価格: 問い合わせ  
問い合わせ  
ヤマハ藤田オークマリーナ店  
〒671-1321 兵庫県たつの市御津町苅屋 1131-1  
TEL: 079-322-8800  
http://www.regalboats.jp/