

REGAL 36 XO

リーガル36XO

米国のリーガルは、人気のあるファミリー&スポーティーモデルをラインアップの中核としてきた中堅ビルダー。そんなリーガルのラインアップに、最近、明らかな変化が見られます。それは、これまでラインアップの中心だったエクスプレスクルーズの減少と、船外機仕様艇の増加。そして、従来になかった新しいタイプのモデルが次々に登場してきたことです。36XOというモデルも、そういった同社のラインアップの変化のなかで誕生した、新しいタイプのクルーズのの一つです。

文・図=中島新吾 写真=山岸重彦(本誌)
text & illustrations by Shingo Nakajima, photos by Shingehiko Yamagishi (Kazi)
協力=須磨ヨットハーバー

一見、ヨーロッパビルダーのラインアップなどに見られるクーペ系モデルとか、デッキハウスセダンのように見えますが、船首部分に大きなパウエルが設けられたパウライダーでもあります。速度性能は余裕を感じさせるもので、強力なパワーの船外機を搭載したモデルならではの、速度を問わないスムーズな航走感、とても魅力的です

YouTube 動画配信中

右記 QRコードまたは、

Kazi Movie で検索





船首にパウエルが存在するため、船首が容易に下がらないほうがうれしいわけですが、このモデルは、そういう操船者の気持ちにくんだかのような航走特性を備えています



旋回途中で波を拾ってスプレーを上げていますが、このスプレーはスーッとハルから離れていくため、デッキハウスの窓が濡れることはほとんどありませんでした

新カテゴリーのモデル

ここ数年の米国ボートマーケットはある種の変革期に入っているようで、少なからぬビルダーに見られる傾向の一つが、クロスオーバーという表現が適当であろうと思われるモデルの増加です。

その艇種名そのものが新しいものになっているケースもあれば、艇種名は従来通りながら、その実態がこれまでのカテゴリー分けに収まらないようなものもあります

が、どちらにしても、従来の感覚からすれば、2種類以上のカテゴリーにまたがるであろうと思われるモデルが明らかに増えているのです。

スポーツフィッシャーマンの世界では、かなり以前から、そのファミリーボート化が儀装品などに表れており、オプションのシート類やクッション類を全部装着し、それを展開してしまうと、フィッシングのためのスペースがなくなってしまうモデルさえ存在していま

す。たしかにそういったモデルも、クロスオーバーモデルの一つの例ではありますが、ここ数年のそれは、どちらかというとファミリーボートやスポーツボートといった、もともとかなり幅広いユーザー層を対象としている艇種に表れた変化です。

前兆はありました。たとえば、米国のファミリークルーザーの代表格といえどエクスプレスクルーザーですが、エクスプレスといながらもヨーロッパ風のクーペタイプに近



大柄な船外機の2基掛けですが、F425自体がステアリング機構を内蔵しているため、船外機艇ならではの新しい機能美のようなものも感じさせます



パウエルは左舷側に通路を設けた左右非対称タイプ。米国艇ではちょっとした流行です。このモデルの場合は、シート部分が大型サンパッドにも、2列シートにもなります



ざっくりとした素材のパウエル部分のサンシェードは、楽しいオプションのひとつ。リゾート感満載です。こういうオプションがよく似合うモデルでもあります



狭いながらもデッキ端がトール状に立ち上げられたサイドデッキが備わります。一応、船首尾間を行き来できますし、フェンダー着脱などの際にいろいろか役立つでしょう

いアレンジになっていたモデルや、エクスプレスタイプのクルーザーの船首にパウエル (bow well=船首のデッキに設けられたへこんだ部分) を設けて大型のパウライダーのようにしたモデルなどは、いわばクロスオーバーモデルの「はしり」でした。

そしてもう一つの傾向は、従来、ほとんどのモデルが、スタンドライブやポッドドライブ、さらにはインボードダイレクトやVドライブを採用していたファミリークルーザーやスポーツボートが、どんどんと船外機仕様になってきたことです。

米国製のファミリークルーザーやスポーツボートが船外機を積極的に装備するようになったのは、けっこう最近のことです。クリーンで洗練された船外機が登場し始めた段階で、もう少し船外機艇が増えだしてもよかったわけですが、そのあたりは、米国

ボート界のある種の保守性のようなものが作用したのかもしれない。

船外機の出力は、すでにスタンドライブとほぼ同等のところまできており、350馬力以上の出力帯のモデルをズキ、マキユリー、ヤマハの3メーカーが市販。選択肢も豊富になりました。しかも、船外機の場合、インボードエンジン (スタンドライブを含む) に比べると多基掛けが容易というメリットもあります。

ここでご紹介するリーガルの36XOというモデルも、実はそういった米国のファミリー&スポーツボート事情を体現している一艇というべきかもしれません。

リーガルは、エクスプレスクルーザーやランナバウトなど、ファミリー&スポーツモデルを得意とするビルダーですが、ここ5年ほどの間のラインアップの変化は、まさに前述し

たような米国ボートマーケット事情を反映したものの。ラインアップ中に占める従来型エクスプレスクルーザーの減少と船外機仕様艇の激増は、かなり明確です。そして、そういったラインアップの変化の中で登場してきたのが、XOという船外機仕様のシリーズであり、今回の36XOというモデルです。

パウエル付きクーペ

36XOが発表されたのは2020年7月28日。2021年に向けたニューモデルという位置づけです。新型コロナ禍により、大人数を集めての発表会が難しい状況ということもあって、この発表は、事前登録を行った顧客を対象とした、インターネットによるストリーミング配信という形式がとられました。これは、リーガルにおいては初の試みだったようです。

36XOは、現在のリーガルのラインアップにおいて、ヨットクラスとされるモデル群の一艇ですが、ヨットクラスには、同じくXOと名付けられた38、42というモデルがすでに存在していました。ただ、この38XOも、42XOも、いわゆるクーペタイプというか、ある種のデッキハウスセダンというか、そういうタイプであり、36XOは、それらと少し異なるニュアンスを持つモデルとなっています。

写真でもわかると思いますが、36XOは、船首にパウエルが設けられたパウライ



コクピットのグリル部分とハウス内のギャレーとは一直線の配置。スライディングドアのないタイプなら一体化されますが、ドアのあるタイプはその部分のガラスが昇降式です



船尾コクピット。トランサムシートはバックレストを倒す方向を変えられますし、前後にスライドもできます。これでサンパッドから対面型ダイネットまで形態を変化できます



ハウス内。床は船尾のコクピットからずっと同じレベルでフルフラット。こういったフラットな床は、以前からリーガルのエクスプレスクルーザーの特徴の一つでした



船尾側のスライディングドアのみ、やや濃いめの着色ガラスとなっています。左舷のシートは、もう少し座面が高くなりますが、ヘルムシートほどの高さにはなりません

ダーでもあります。一昔前の感覚からすると、36フィートクラスのパウライダーとか、デッキハウスを備えたモデルのパウライダーというのは、あまり考えられなかったところですが、そのあたりが、まさに昨今流行のクロスオーバーモデルということなのでしょう。船尾には、中央に2基掛け用のモーターウェルが設けられた大型スイムプラットフォームを装備。スイムプラットフォームに船外機を装備するようなスタイルは、昨今のこの種のモデルの一般的な手法で、36XOに限らず、XOシリーズの船尾周りは基本的にこの手法でまとめられています。船尾コクピットは、リーガルがこれまでライ

ンアップしてきたエクスプレスクルーザーのそれと同じ。トランサムシートは前後スライド式で、それとバックレストを倒す方向によって、さまざまな形態を取ることが可能です。試乗した36XOは、ハードトップ後端にスライディングドアを装備しており、エンクロード・デッキハウスを持つクーベタイプというニュアンスでしたが、このドアがない後部開放型ハウスのようなタイプもあります。その場合、船尾コクピットのシートはそのままハードトップ内まで続いています。キャビンは、メインデッキのハウス内とローデッキで構成。ハウス内は右舷にギャレーとヘルムステーション、左舷にL形セ



ヘルムステーションはグラスコックピット化がなされており、2基のディスプレイで情報を表示。エンジン関係については、右下のコマンドリンク専用モニターでも表示されます

ティーという配置。スライディングドア無しタイプでは、船尾コクピットと一体となる空間ですから、床はコクピットと同じレベルのフラットなもの。船首側左舷にあるパウウェルへの通路のステップと、ヘルムシートの足元のステップ(チークボード)が少し高くなっている程度です。

パウウェルは左舷側に通路を設けた左右非対称形。こういうスタイルのパウウェルは、そこに設けるシートを大型化することが可能であるとともに、床や腰掛けの形状によっては、このパウウェル下にキャビンを設けた場合の居住性にも貢献してくれそうです。

ローデッキのキャビンはワンルーム形式。船首にアイランドタイプのダブルバース、その手前右舷にヘッドコンパートメントで、天井高は十分。エクスプレスクルーザーでは定番となっているミジップのスリーピングスペースについてもしっかりと確保されています。

余裕ある速度性能

ハルはトランサムデッドライズ16度のワープVですが、船底のねじれはそれほど強くはなく、リーガルが以前からクルーザーに用いてきた、モノヘドロン系ハルをベースに発展させたものようです。

前述したように、リーガルのラインアップにおける船外機仕様艇は、ここ数年で急増していますが、そのなかには、それまでスターンドライブ仕様だったモデルの船尾周りを改修して船外機仕様にしたものも少なくありません。もちろん、そういったモデルもバランスのとれた仕上がりを見せており、オリジナルのスターンドライブ仕様よりもスポーティーかつ強力で、操船していて楽しくなる



ローデッキのキャビンはワンルーム形式。船首側にはしっかりとアイランドタイプのバースが備わります。天井が左右非対称のパウウェルの床形状になっています



ミジップには、ちょっとしたくつろぎのスペースが設けられていますが、こういう空間が穴蔵的にならないのは、両舷に設けられた大型舷窓の存在によるところが大きいようです

ミジップのスペースは、中央にフィラークッションを入れることで、広大なスリーピングエリアになります。かなり実用的なスリーピングエリアで、居心地は良好です



ような航走能力を得たものがほとんどです。それに対して、36XOの場合は、同じ仕様でパワーユニットのみがスターンドライブの36グランデクーベ(36 Grande Coupe)と同時開発。最初から船外機の搭載を考慮して開発されたモデルだったようです。より安定感が重視されたような、速度を問わず落ち着いた走りという印象は、もしかしたらそういう開発背景からきているのかもしれませんが、よりバランスのとれた走り、ということになるでしょうか。

この36XOのパワーユニットは、現在、ヤマハ船外機のフラッグシップであるF425(425馬力)の2基掛けのみ。以前は、ヤマハF350(350馬力)の2基掛けというパワーオプションもありましたが、ヤマハのラインアップからF350がフェードアウトしたこともあって、そのパワーオプションはなくなりました。

試乗時は、エンジンのトリムを追い込んだ状態での速度計測になったのですが、そ

れでも、最高速は40.1ノット(5,500回転/分)。リーガルの計測データでは、エンジントリムの調節により、あと4ノットほど最高速が伸びるようですが、試乗時の感覚としても、それだけの余裕は感じられました。

試乗艇のプロペラは16.5/8×19(ダイヤ×ピッチ、インチ)。この大ダイヤのプロペラはスムーズで力強い航走を可能にしてくれる要素の一つ。それを回し切るF425の大きなトルクにも注目です。また、試乗艇には、ヤマハのジョイスティックコントロールであるヘルムマスターが備わっていましたが、それが十分な能力を発揮するのにも、このプロペラが少なからぬ貢献をしているはずです。

*

36XOは、ハイパワー船外機を生かした、クーベスタイルのパウライダーというようなニュアンスのモデル。もしかすると、こういったモデルが、新しいタイプのファミリー&スポーツクルーザーなのかもしれません。

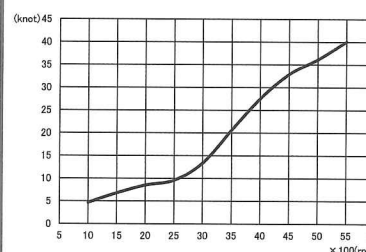


ヘッド/シャワーコンパートメント。独立したシャワーストールはありませんが、洗面スペースとシャワー/ヘッドスペースは分離されており、意外に余裕のある造りです

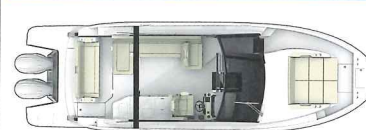
2基のF425は、フルにキックアップするときさすがに大きさを感じさせますが、ピボット部に電気式ステアリング機構を内蔵しているため、取り付け部分はすっきりとしています



REGAL 36 XO 速度グラフ



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



DATA FILE

- 全長11.58m ●全幅3.45m ●喫水(船外機アップ)0.64m ●排水量(乾燥状態)8,005t
- 燃料搭載量:1,003L ●清水搭載量:197L
- エンジンヤマハF425A(425PS/312kW)×2
- 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蒔屋 1131-1
TEL: 079-322-8800
<http://www.regalboats.jp/>