

— SEA TRIAL —

TARGA OUTBOARD

TARGA 25.1 OUTBOARD

今までに紹介した、いつもの「TARGA 25.1」とは違う、もう一つのTARGA 25.1。その答えはアウトボード。

TARGAのウェブサイトを見ても出てこないアウトボード仕様。断っておくが、日本仕様で日本で改造したものではない。日本以外にもゲレンデにより要望のあるアウトボード仕様は、TARGAを建造するOy Botnia Marinが建造したものだ。

ビルダー自らがアウトボードを取り付け、テストや調整を行い、エンジンメーカーが保証するもの。

Oy Botnia Marinの経験が叶えた、スタンドライブと変わらないアウトボードの完成されたバランスと走りがここにある。

text: Yoshinari Furuya photo: Makoto Yamada
special thanks: WINCKLER www.wslc.co.jp/yacht/





世界でフランスと日本のみに出荷される
Oy Botnia Marin 自社建造の「TARGA 25.1 O/B」
 乗り味は限りなくディーゼルスタンドライブに相似、
 その事実、建造技術の高さに驚愕する

フィンランドボートを代表する「TARGA (タルガ)」。TARGAを建造する「Oy Botnia Marin」は、1976年、Johan Carpelan と Britt-Marie Carpelan によりボスニア湾の中央に位置するボフヤンマー県の県都ヴァーサの南 Malax にて創業された。翌年には H-boat と呼ばれるセールボートの建造と、同時に「Botnia 23」というダブルエンダーのクリンカー張りというオールドスタイルのフィンランドボートを建造。1991年までの14年の間に650艇が進水する人気のモデルとなった。そして1984年ついに「TARGA 25」を進水。人気を集めた TARGA 25 に続き、1989年には「TARGA 29」、1991年には「TARGA 27」を発表。TARGAの堅牢なシーワージネスは評判となり、ポリスヤコーストガードなどオールシー

ズンの過酷な海での使用を前提にしたワークボートに採用された。その実績は TARGA の名をヨーロッパ各国に広めることになった。

その TARGA のルーツとなる「TARGA 25」は改良を重ね、第4世代となり、今も人気のモデルとしてラインナップに並んでいる。

TARGA の2017年のプロダクションラインは「23.1」「25.1」「27.1」「30.1」「32」「35」「37」「44」の8艇種。「.1」と付く、23.1、25.1、27.1、30.1の4艇種は同サイズでありながらモデルチェンジをしたことがわかる。それ以外にはシンプルなフィッシング仕様の「25.1 TF」「27.1 TF」「32TF」の3艇種の Tarfish シリーズと、カスタム仕様のプロフェッショナルシリーズが加わる。だが、今回シートライアルをしたアウトボード仕様の TARGA

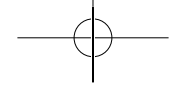
はウェブサイトを探しても出てこない。アウトボード仕様は、要望の多いゲレンデのディーラーだけに出荷される特別仕様。主に、アウトボードの人気が高いフランス向けだったが、今回それに日本も加えられたことになる。スタンドライブのために設計された25.1に搭載されたアウトボードのマッチングが気になるところだ。

*

まず船体は、今までの25.1は変わらない。だが、トランサムに150馬力のアウトボード2基を搭載するためアルミ製の強固なブラケットが取り付けられている。その都合で、トラ

ンサムステップはアウトボードのところだけカットされ、アウトボード用のブラケットの上に載せられている。そして、2基のアウトボードがチルトアップする際に本体がトランサムにあたるための対策として、トランサムゲートを分割にしている。アウトボード仕様に変えたことで、スタンドライブ用のディーゼルエンジンが搭載されていたアフトデッキ下は空き、物入れになっている。その物入れの一角に小さな燃料タンク。そこには軽油が入っている。これは燃焼式ヒーターのためだけに増設された燃料タンク。今までは主機のディーゼルエンジンが使うメインタンクから、燃焼用の燃料

1984年から3度のモデルチェンジにより、フラッシュアップし、建造され続けてきた TARGA 伝統の25フッター。25フィートというサイズと水線長ながら、激しく旋回した時でも、挙動は自然で不安にさせることはない。それはアウトボードでも同じ。シーワージネスやマニユアビリティは25フッター最強。



には、エンジンが掛かっていることを感じさせないほどだ。シフトを入れスロットルを倒す。ゆとりのパワーでスムーズに加速する。1,000rpmで4ノット、2,000rpmで7ノット、3,000rpmで10.6ノット、4,000rpmで23.8ノット、5,000rpmで35.4ノット、MAXは5,200rpmで36ノットを記録。旋回もスムーズ。一般に大型のアウトボードをトランサムに搭載すると、スタンヘビーとなり、バランスを崩すことが多い。だが、経験豊富なOy Botnia Marinの仕事はパーフェクト。本来スタンドライブでセンターバランスが取られている25.1が、このアウトボード仕様でも、ミッドシップのバランスに完璧にセッティングされ、ピッチングも変な挙動もない。急激な旋回時でも、クイックなレスポンスの割に適度なバンクと、アンダーステアでもオーバーステアでもないニュートラルなハンドリング。ヘルムを取る自分を中心にボートが回るので、余計な力はかからない。

適度な船体重量と深いVボトム、遊びのないカチッとしたハンドリング。アウトボードであることを感じさせない安定したマニューバビリティは、Oy Botnia Marinの経験のなせる技だ。乗る前は正直、これほど変わらない走りや乗り味とは思わなかった。アウトボードの選択も真剣に検討するべきだ。P.B.

TARGA 25.1 Outboard

全長 8.38 m
全幅 2.88 m
喫水 1.05 m
重量 3.40 ton
エンジン 2×SUZUKI DF150
最高出力 2×150 HP
燃料タンク 420 L
清水タンク 120 L
問い合わせ先 ウィンクル
TEL: 045-681-0104
www.wslc.co.jp/yacht/



走りだけでなく、インテリアやエクステリアも多くの経験からブラッシュアップされ、完成度が高い。角度が変わるステアリングボックス、視認性の良いヘルムステーション、空間を無駄なく使うアコモデーション、芸術的な木工技術。伝統のインテリアやレイアウトにより25フィートとは思えない、落ち着ける空間に包まれる。

を引っ張っていたが、アウトボード仕様になり、メインタンクはレギュラーガソリン用になったので、別で軽油のタンクを搭載することになったのだ。

そして大きな変更点はフライブリッジレス。TARGA25.1のフライブリッジは標準。何もオーダーしなければ、フライブリッジ仕様になる。だが、今回はアウトボード仕様。ただでさえ船体が軽なることと、アウトボード2基の重みがスターンに集中すること。それらの理由から、トップヘビーにならないようにフライブリッジレス仕様が提案された。

今までに様々なサイズのTARGAを乗り比べてきたが、今回は初のアウトボード仕様。アウトボード仕様は、23.1、25.1、27.1の3モデルが対応するという。時代の流れに合わせて変化するTARGA。TARGAの作るアウトボード艇の走りを伝統のスタンドライブ艇と比較してみよう。

*

新西宮ヨットハーバーを出港。港のすぐ目の前からステアリングホイールを握る。150馬力×2基のSUZUKI DFアウトボードはととても静か。キャビン内にいると、アイドリング時

