

# LADY BALTIC



北欧フィンランドに数多く存在するボートビルダー。彼らは自らを、誇りを込めて「FINNBOAT(フィンボート)」と呼ぶ。そのフィンボートを代表するBotania Marineが建造する「TARGA」。1976年創業。すでに40年の歴史を刻む。フィンランド国内のコストガード、警察、海上タクシー、石油探査をはじめ、イングランドやグリーンランド、ノルウェー、スイスなどの周辺国でも警備艇や巡視艇など様々な専門分野に採用され、高い要求を満たすためのセミカスタムボートを建造してきた。その信頼のブランド「TARGA」最強のフラッグシップ「TARGA 44」がいま、日本の海で試される。

text: Yoshinari Furuya

photo: Makoto Yamada

special thanks: WINCKLER

<http://www.wslc.co.jp/yacht/>



## TARGA 44



## 頑健な造り、高いシーワージネスとユーティリティ、質感の高いウツドのインテリア ヨーロッパ中で高く評価されるワークボート「TARGA」のフラッグシップ!

フィンランドを代表するボートブランドのひとつ「TARGA (タルガ)」。本拠地バルト海をはじめヨーロッパ各国には、この個性的なワークボートに魅了された熱狂的なオーナーが数多く存在する。

「TARGA」を建造するボートビルダーは、Botnia Marine。Johan Carpelanとその妻 Britt-Marieにより1976年に創業された。創業者の Johan は Nautor で研修し、H-boat と呼ばれる小型セーリングボートの建造に携わる。彼が当時手がけたボートが、セーリングボートの H-boat と、TARGA の前身となるモーターボートの Botnia 23 だった。建造をスタートさせた翌 1977 年、ファーストイヤーから H-boat 18 艇と Botnia 23 を 33 艇建造し、ビジネスは順調に拡大。その後 Botnia 23 は、建造を終える 1991 年までに計 650 艇が建造された。そして 1984 年には新ブランド「TARGA」の 1 号艇「TARGA 25」を建造。そのときから、「TARGA」の快進撃が始まった。

\*

現在「TARGA」のラインナップには、23 フィートの 23.1 (「1」はフルモデルチェンジしたモデルの称号) を最小モデルに、25.1、27.1、

30、32、35、37、そしてフラッグシップとなる最大モデル 44 の 8 モデルがある。他には、シンプルな内外装でフィッシュビリティに特化した TALFISH シリーズが 3 モデル、コーストガードやポリス、ダイビングボート、タクシーボートなどコマーシャルボートに採用される PROFESSIONAL シリーズがある。

全てのモデルに共通する特徴は、ワークボートを起源としたレイアウトとデザイン。作業性の良いウォークアラウンドにサイドスライドドア、そして逆傾斜したフロント・ウィンド・シールドが「TARGA」の代名詞でもある。

中でも最大の特徴はフロント・ウィンド・シールド。逆傾斜したシールドには雨や飛沫の水滴が残りにくく、前方に突き出たルーフは庇を兼ね、光が入りにくくガラス面の乱反射が少ない。特に荒れた海での視認性を確保しやすい理由からワークボートに使われてきたスタイリングだ。エアロダイナミクスに反するスタイリングは無骨で、機能を突き詰めた力強いデザインは、本物志向のカスタマーを虜にする魅力に溢れている。



フライブリッジに上がるステップにはスリッパしづらいチークデッキが貼られている。1段目はアフトテーブルの座席、1〜3段目はアフトキャビンのヘッドクリアランスとポートライトハッチ。3段目は後方視界を妨げないフェンダーホルダー。4段目は大型のリアウィンドシールド。大型のチークテーブルはエンジンハッチ裏側の専用バックに格納できる。全てが機能的で無駄がなく、しかも美しい。



フィンランド伝統のウッドワークによるチークをふんだんに使ったインテリアは、北欧のセーリングボートでもあり、アメリカントラッドなトローラーにも共通する落ち着いた重厚なもの。壁一面を利用した大型のウィンドシールドにより最後部のCピラー以外は、細目のピラーが残るだけの明るいキャビン。両サイドもスターン方向も死角が少なく、ロアステーションからの視認性も良く安全性が高い。

また、ワークボートの他にトローラーやメガヨットでも使われるウォークアラウンドやサイドスライドドアは作業性が高く、キャプテンのストレスを軽減する人気のレイアウトだ。

さらに、「TARGA」はデザインだけではない。荒れた冬の北欧で磨かれた船体は、強靱なシーワージネスを備えている。その存在は「The 4×4's of the sea (海の四駆)」と形容され、高い信頼性により、フィンランド国内をはじめ、ノルウェーやスウェーデン、デンマーク、ドイツ、イングランド、ロシアなど、ヨーロッパ北部を中心にプロユースのワークボートに採用されている。また、フィンボートのベンチマークとして君臨し、「タルガ = ワークボートス

タイル = フィンボート」のイメージは浸透し、他のフィンボートにも大きな影響を与えてきた。今では多くのフィンボートや北欧のボートが「TARGA」のデザインを取り入れ、「北欧スタイル」として1つのカテゴリーを作り上げている。

さらに、この実用的な北欧スタイルのレイアウトやデザインをベースに、モダンスタイルに昇華させたネオクラシックも世界的なトレンドの一つ。シンプルの中に新鮮な印象を与える北欧スタイルを取り入れるボートデザイナーやメガヨットビルダーが増えていく。その流れは日本でも。逆傾斜のフロント・ウィンド・シールドがメイドインジャパンのフィッシングボートに採用されている。

日本に初上陸した「TARGA 44」。フラッグシップである44フッターはジェットブラックのカラードハルを身にまとい、堂々たる姿で我々を迎い入れる。

広大なトランサムステップから乗船する。ステップを2段上がるとゲートが左右に観音開きをしてアフタデッキにつながる広いエントリー。この2段のステップが備わるおよそ2フィートがストレッチされた部分だ。「TARGA 44」のベースとなったモデルは、2005年にワールドプレミアを果たした「TARGA 42」。スカンジナビアン・ボートショーで「Motorboat of the Show 2005」を受賞したインアウトドライブの名艇は、ボルボペンタ IPSを最良の

バランスで搭載するため44フィートにストレッチされ、2009年、「TARGA 44」として生まれ変わった。

完成度の高いデッキ周りやメインキャビンはそのままに、フォアキャビンを拡大して快適性を増したCFC (Comfort Fore Cabin) バージョンを加え、完成度の向上が図られる。ニューモデルではない発展系でありながら、その完成度は、ヨーロッパを代表するマリンジャーナリストが選ぶ「MOTOR BOAT OF THE YEAR Awards 2009」を受賞し世界に認められた。

サイドスライドドアからヘルムステーションにエントリー。ステアリングホイールをドライビングポジションに倒し、エンジンをス





スタートさせる。エンジン音は、同クラスのIPS搭載艇に比べても驚くほど静かだ。もともと静かなボルボペンタ IPS600をアフターデッキ下に搭載することで、キャビンの静粛性はさらに向上した。コア材をサンドイッチしたインフージョンの工法に、さらにウレタンフォームを注入したハルやハッチは剛性や断熱性が高く、防音性にも寄与している。

\*

マリーナ内でも波立つ強風の中、ジョイスティックを使い、容

易に離岸する。港を出ると 10m/s 前後の風。白波の立つ東京湾の Choppy な波を受ける。北欧の冬にも乗り出すワークボートで鍛えられた「TARGA 44」は何事もなく加速する。船体はインフュージョン工法で軽く造られているが、ストリンガー内部やハルとインナーハルの間に注入されているウレタンの効果は高く、波の衝撃や共鳴、振動は驚くほど小さい。

波の中でのスタビリティは「TARGA」の真骨頂。セーリングボートで学んだバラスト比の発想。全体としては軽量化しつつ



ワークボートやメガヨットのほとんどに採用されているサイドスライドドアは、デッキへのアクセスやヘルムステーションへのアクセスが容易。ウィンドシールド越しに見にくい時や着岸時には、体をサイドデッキに乗り出し操船することもできる。スライドドアの目の前のフルワークにはサイドゲートが設けられ、着岸時に便利。停泊時のエントランスとして利用する時にはヘルムステーションやフットレストを格納するギミックなど、細かい気配りが随所に見られる。



も、ウォーターラインより下のボトムに重量物を集中し、低重心で復元力の高いバランスに。上部構造物であるフライブリッジはコンパクトで低めにし、中央に集中することで、ピッチングやローリングを抑えている。

その効果は走りに表れる。荒れた海面での加速もバランスの良い走行姿勢でスムーズ。1,500回転で9.7ノット、2,000回転で14ノット、2,500回転で21ノット、3,000rpmで30ノット、MAXの3,500回転では37ノットをマークした。カタログデータでは水平水面で最大39ノット。また、1,200回転 - 8ノットまで落とせば、1,500リットルの燃料で800マイルの航続距離。7ノットでは、大西洋横断も可能となる1,000マイルレンジの計算となる。いざという時のトップスピードを持ちながら、鈍重でスピードの出ない排水型と同じ燃費。小さなロングレンジトローラーとして大洋横断の夢をもかなえてくれるだろう。

アフタデッキ下に435馬力のボルボペンタIPS600を2基搭載。スタンドライブと共通のレイアウト。エンジンハッチが大きく開放し、メンテナンス性も高い。600馬力相当の効率の良いPODドライブはコンパクトに収まり、ミジップにキャビンスペースを生んだ。重厚なデザインからの予測に反し、素直で軽快なマニユバを描く。サイドスライドドアとジョイスティックによりショートハンドのクルージングをかなえることができる。



強靱な船体とシーワージネスから「The 4x4's of the sea」と呼ばれる「TARGA 44」。また、フィンランド伝統の木工技術で作られたチークの内装は、トラディショナルで重厚なアメリカのトローラーにも引けを取らない。個性的なスタイリング、北欧生まれのシーワージネス、半滑走型や排水型のトローラーとは違い普段は走りも楽しめるフィンボートのワークボート、「TARGA 44」が日本でも注目を集めることは間違いないだろう。



CFC(Comfort Fore Cabin)バージョンはフォアキャビンを快適なアコモデーションに変えた。天井高が高く、クイーンサイズのアイランドベッドにより、マスターステートルームとしても使いたい。また、フォアキャビン内には、いざとなれば人が寝ることもできるpipe-berthと呼ばれるユーティリティバースがあり、アフタキャビンにもsailor's berthと呼ばれる子供が喜びそうな1人分のバースがある。普段は持ち込んだ荷物の収納場所として重宝するだろう。



**SPECIFICATIONS . . . . . TARGA 44**

- 全長 14.36 m
- 全幅 3.95 m
- 喫水 1.10 m
- 重量 10.0 ton
- 燃料タンク 1,500 L
- 清水タンク 350 L
- エンジン 2 x VOLVO PENTA D6 IPS600
- 最高出力 2 x 435 HP
- スピード Max 39 kt
- 問い合わせ先 ウィンクレル
- TEL: 045-681-0104
- <http://www.wslc.co.jp/yacht/>

