

SEA TRIAL

CLASS LEADER

TARGA 32

フィンランドメイドのボートのことを「フィンボート」と言う。

このフィンボートのスタンダードを確立したのが「TARGA (タルガ)」だ。

TARGAは、フィンランドはもとより、スカンジナビアを代表するモーターボートブランドの一つとして、小型艇を中心に多くのビルダーが存在するスカンジナビアの中でも、伝統と実績で信頼されている。

また、フィンランドの厳しい自然環境とユーザーのニーズが創り上げたスタイルは、フィンランドだけではなく多くの国々で、コーストガードやポリス、レスキュー艇に採用されている。世界に認められた、信頼の証だ。

text: Yoshinari Furuya photo: Makoto Yamada
special thanks: WINCKLER <https://yacht-w.com>



極北の環境が産む断熱性、剛性、遮音性に富んだサンドイッチ構造の船体
上質なシーワージネスとコンフォートなキャビンに包まれたスカンジナビアンスタイル



標準仕様で装備されるフライブリッジというよりはライズドコックピット。ヘルムシートとパッセンジャーシートの最低限のレイアウトではあるが、視認性が良く開放感もあり、やはり有ると嬉しい。コンパクトなコックピットと低いコンソールは、トップヘビーにならないようにデザインされている。



ボートブランド「TARGA (タルガ)」を建造するのは、Botonia Marin 造船所。フィンランドの西岸、ボスニア湾の中央付近の街 Vaasa から南に 20km ほどの Malax と、北東に 70km ほどの Nykarleby の 2 か所に工場を構えている。Vaasa は北緯 63 度の極寒の地。目の前は、フィンランド沿岸の特徴でもある「サーリストメリ」に守られている。その環境が TARGA のキャラクターを創り上げたのだ。

フィンランド語の「サーリストメリ」とは、英語の「アーキペラゴ」のこと。日本語では「多島海」と訳される。「アーキペラゴ」の語源は、ギリシャ語の「主要な海」、つまりアーキペラゴとはもともとエーゲ海を指す言葉だった。現在、「アーキペラゴ (多島海)」は世界中で使われ、日本では瀬戸内海がそう呼ばれている。世界的には島の数で圧倒するフィンランドやインドネシアのほか、カナダやフィリピンなどの海域がアーキペラゴとして有名だ。中でもフィンランドは、人の住んでいない小さな島まで入れると 50,000 島以上もあると言われている。島々に囲まれた多島海の中は、静穏でポート向き。逆に道路が寸断される陸路は不便。バイキングの時代から船の文化が発達してきた理由だ。

*

アーキペラゴでは比較的速いボートが好まれている。静穏な海面は、高速航行に向いている。過去には、低馬力のものしかなかった船外機に比べ、ハイパワーのエンジンを組み合わせることができたスターンドライブ艇が好まれ、今でも搭載艇は多い。また、北欧周辺の海は水温が低く海洋生物も育ちにくいので、スターンドライブに向いていたことも普及した理由だ。そして、ワンパッケージで建造しやすいスターンドライブは、ボートビルダーにも受け入れられ、多くのボートに搭載されてきたのだ。

だが、北欧周辺の海は、ボートにとって良いことばかりではない。フィンランドを取り囲むボスニア湾やフィンランド湾、その南に広がるバルト海の最も南に位置する北ドイツでも北緯 53 度以上と高緯度。日本最北端の地として知られる稚内でも北緯 45 度。稚内から 800km 以上北に位置するということだ。冬季には気温が氷点下 10 度を下回り、塩分の薄いボスニア湾は氷結する。そして、凍らない時期でも寒波が訪れば、島々に守られたアーキペラゴの外では、大時化に会うことになる。アーキペラゴの島影ならば波はないが、暴風により刺すように冷たい飛沫を浴びるだろう。ワイパーも凍り、機能しなくなる。

この寒さや冷たい飛沫にさらされる条件が、TARGA の設計に影響を





与えている。それは、TARGAが採用する断熱のために不可欠なサンドイッチ構造。ストリンガーは2成分のウレタンフォームを充填しハンドレイアップ。ハル全体は、

Divinycell core materialをコア材として使いバキュームインフュージョンで成形。場所により密度を変えている。ガンネルも硬質ウレタンフォームを充填。ドライブユニットが接合されるトランサムボードにはDivinycell H250 core materialがインサートされ強化、ドライブユニットに伝えられるパワーを受け止める。そのサンドイッチ構造は、断熱だけでなく、船体の剛性や遮音性を高め、振動も抑え、上質なシーワージネスを生み出した。

また、逆傾斜のフロントウィンドシールドは水滴を素早く落とし凍るのを防ぐ。寒さを避け、快適に過ごすため、キャビンの容積を広げ、光を多く取り込むために窓を大きくとるデザイン。インテリアは、北欧スタイルの木を多く使ったもの。断熱性が高く、見た目にも暖かいチークをふんだんに使い、木部以外にはシンセティックレザーを利用。冷たい印象の樹脂を全て覆い隠している。

冷たい北欧では、基本的にキャビンの中で操船する。フライブリッジを使うのは真夏の一時だけ。そのため、操船からすぐに作業に入れ、またすぐに操船に戻れるサイドスライドが好まれる。視界の悪い時には、操船しながらサイドスライドドアから体を乗り出し、肉眼で周囲を確認することもできる。またスカンジナビアでは、スターンライン用のブイを拾いハウファーストでポンツーンや岸壁に着岸することが多い。作業船や漁船も採用しているサイドスライドドアは、ファミリークルージングやシングルハンドにも使いやすいレイアウトなのだ。



アルカンテラを使ったブラックにホワイトのパイピングがおしゃれなソファ。チークのセンターテーブルを下げアクションを止めれば、ベッドにもなる。ふだんに使われたチークの温もりが、くつろぎのキャビンを形作る。



コンソールのポート側にはIH調理器と電子レンジが綺麗に収まるように造船所で造作。シンクは、フォアキャビンのVバースの一部を改造したもの。パワーバースにはトイレを設置し、アフトキャビンのトイレは外し、シャワー専用ルームに変更。

今回シートリアルした「TARGA 32」は、標準仕様とは違うカスタマイズされたもの。ハルカラーをジェットブラックに塗り、デッキやキャビンのホワイトは、標準で使っているオフホワイトではなく真っ白なシグナルホワイトに変更。ルーフの外周もハルカラーに合わせている。

アフトデッキやセミフライブリッジは標準。アフトデッキのレールは、ワイドチークレールに、コーナーロッカーの座面にもチークを貼るオプションを選択。トランサムは横浜ベイサイドマリーナのバースに合わせて短くし、アフトデッキオーニングを特注。フォアデッキは、デッキを高くしてフォアキャビンを広げたCFC(コンフォート・フォア・キャビン)を選択。それに合わせてバウバルビットも高くなり安全性を高めている。

ポートサイドのサイドスライドドアからキャビンに入る。背もたれが可動するベンチシート。その他、ソファに使われているのはハルカラーに合わせたブラックのアルカンテラ。ホワイトのパイピングがアクセント。ヘルムシートは、GRAMMERのダンパー付きパイロットシート。インテリアは

チークが使われた落ち着いたデザインクラシックタイプ。そして、コンソールは、標準のオフホワイトからハルカラーに合わせたジェットブラックに塗り替えられている。

アフトキャビンのレイアウトは標準のまま、ダブルベッドとシングルベッドの3ベッドルーム。カスタムは、アフトキャビン後方のヘッドルーム。シャワールームを兼ねたトイレを、シャワー専用ルームにカスタマイズ。ゆったりと快適にシャワーを浴びることができ、トイレを濡らすこともない。それと同時に、フォアキャビンも改造。CFCの広いキャビンを使い明るく快適なトイレに変更。Vバースの一部を削り、シンクとドレッサーも造作。その他のベッドスペースはストレージに使う。メンバーや人数が決まれば、余計なベッドは必要ない。限られたスペースを有効に使い、快適なインテリアにすることが正解だ。

他には、利用が増えたUSBのコンセントを各所に増設したり、ヒーター





の吹き出しをフライブリッジに設置したり、ライフスタイルに合わせた工事が施されている。これらのオーダーを完璧な仕上がりにカスタマイズしてくれるビルダーは多くはない。TARGAを建造するBotania Marineの建造技術と豊富な経験がなせる技だ。

*

ポンツーンから、アフトデッキに備わるジョイスティックを使い離岸する。VOLVO PENTA IPSと同じテクノロジーをスターンドライブに移植した「ジョイスティック・ドッキング」を搭載。ジョイスティックの操作で真横に移動する。棧橋を離れたところでDPS(ダイナミック・ポジショニング・システム)を起動。定点を維持し続けるので、ファンダーやロープの収納も慌てることはない。

パワートレインはVOLVO PENTAのスターンドライブ。エンジンは320馬力のD4エンジンを2基。ジョイスティックからスロットルレバーに持ち替える。低振動、低騒音の環境対応エンジンが静かに「TARGA 32」を前進させる。港を出て加速する。1,000rpmで7.01ノット、2,000rpmで14.3ノット、2,500rpmで22.9ノット。クルーズスピードは3,000rpmで32.0ノット。トップスピードは3,400rpmで38.5ノット。風波立つ海面を高速で航行。サンドイッチ構造の船体は、高い剛性で、波に当たる振動や音を消し、ソフトに波を切り進む。フライブリッジにいても、キャビンで操船していてもとにかく静か。揺れや音、振動が与えるストレスを感じることはなく快適。35ノットを超えても安心感があり、スピードを感じない。



エンジンは静寂性の高い小型低燃費のVOLVO PENTA D4/DPI。320馬力仕様の4気筒3.7ℓ コモンレールディーゼルを2基搭載。キャビン内とフライブリッジの他に、アフトデッキのポートサイドにジョイスティックを追加。左舷の離岸も見やすい。

だが、ひとたびステアリングを切りこめば、スターンドライブ特有のクイックなレスポンスで、スポーティなマニューバを描く。シーワージネスとマニューバビリティを高い次元でかなえている。

*

季節風や寒冷前線など短い波長の波に翻弄される日本沿岸は、フィンランドの厳しい海況に似たところがある。だから、ボスニア湾で鍛えられたTARGAは日本の海に適しているといえる。「TARGA 32」は、瀬戸内海や北九州、伊勢湾など日本のアーキペラゴの他に、東北から北海道の寒冷地にも適している。日本の厳しい冬でも出港するフィッシャーマンのためのボートでもあるのだ。

断熱性と作業性、スピードが求められるフィンランドメイドのスカンジナビアンスタイル。それが「TARGA 32」のアイデンティティだ。P.B.

TARGA 32

全長 10.78 m
 全幅 3.37 m
 喫水 1.10 m
 重量 6.30 ton
 エンジン 2×VOLVO PENTA D4
 最高出力 2×320 HP
 燃料タンク 800 L
 清水タンク 150 L
 問い合わせ先 ウィンクレル TEL: 045-681-0104
<https://yacht-w.com>



YouTube

