

Study ON THE BOAT

スタディ・オン・ザ・ボート



TARGA 25 MK II

タルガ25マークII

文・図＝中島新吾 写真＝二見勇治(本誌)

ユニークなスタイリングと バランスのとれた航走感

その背景には、おそらく実際の機能面での類似性をも備えているのではないと思われる、ちょっとユニークな小型ワークボートの雰囲気をもった、パイロットハウス型プレジャーボートです。ハウス内部には北欧艇らしい工夫に満ちたアコモデーションが暖かみのあるチーク内装とともにしつらえられ、さらに高速航走能力や運動性にもバランスのとれたところを見せるといふこのモデル、ユーザーの考え次第で、実にさまざまな魅力を引き出すことができる1艇といえそうです。



26~27ノット、ちょっと急ぎの巡航速度域、というところでしょうか。スターンドライブのメリットである航走トリムの調整も、穏やかにではあります但ちゃんと効きます



旋回時にも極端な失速や船首が突っ込む感じはなく、十分な浮上感を保ったまま自然に曲がってくれます。安心して振り回せます



中庸なデッドライズに合わせるように、中庸な内傾をするという雰囲気。その気になればもっと切り込むこともできます。けっこう運動性の良いフネです

1984年にオリジナル

タルガ25マークII (TARGA 25 MK II)は、北欧、フィンランドのフネです。ビルダーはボトウニア・マリナー (BOTNIA MARINE)。

同社は1976年に創設され、翌1977年から生産を開始したというビルダーで、最初のプロダクトはセーラーボートだったようですが、すぐにモーターボートもラインナップに追加、ボトウニア23 (BOTNIA 23)と名付けられたそのモデルは、1991年まで生産が続けられたロングセラーとなりました。

現在、同社のメインプロダクトはタルガシリーズ。現行ラインナップは23フッターから37フッターまでの8モデルで構成されますが、そのタルガシリーズ最初のモデルの登場は1984年。今回ご紹介するタルガ25の先代

にあたるモデルがシリーズの第1号でした。

資料に記されているところによると、そのモデルはもともタルガ・ヨット (TARGA YACHT) という他のビルダーの手になるもので、そのモールドなどをボトウニア・マリナーが購入、同社のラインナップとして販売を開始するとともに、バリエーションの展開などの開発を行った、とのこと。当初はその25フッターのみだったこのシリーズも、1980年代の終わりから急速に充実が図られ、1997年には現在の8モデルによるシリーズラインナップが完成されています。

今回ご紹介するマークIIモデルは1994年に登場。それ以前のオリジナルモデルに対して各部のリファインが図られたという程度で、極端に大きな変更はされていない模様です。ちなみに、シリーズ名称である「タルガ (TARGA)」は、イタリア語で「栄光」に対して授けられる「銘板とか賞牌」といった意味を持つ言葉。英語でいうところのプラーク (Plaque) などに近いニュアンスだと考えていただくといいかもしれません。

プレジャー&実用

このタルガ25マークII、プレジャーボートとしてはなかなかユニークなスタイリングです。一見した感じは、汎用通船というか、実用作業艇というか、そんな雰囲気も漂わせていて、プレジャーボートとしてはかなり個性的。特に箱型のパイロットハウス (Pilot House・操舵室) や、前傾したフロントウインドウなどは、まさに実用艇のそれという感じです。

実際、このモデルのパンフレットには、さまざまなプレジャーユースへの

可能性に加え、「島嶼居住者の方々の交通手段として」とか、「プロのダイバー、港湾管理者、海上タクシー、灯台守といったプロフェッショナルな仕事にも」といった語句が並んでいて、実用途にも適した特性やアレンジメントであることをうかがわせるところがないわけではありません。スタイリングだけでなく、実用上も汎用小艇ワークボートとしての可能性を備えている、ということなのでしょう。

確かに、フネのほぼ中央に位置するパイロットハウスを除けば、船尾側も船首側も何らかの作業が可能スペースという造りで、そもそも両風面にさらされずに操船できるパイロットハウス型であるということ自体が、このモデルの実用性を表わしているのかもしれない。しかし、それではこのモデルの外観がただただ無骨な実用艇そのものなのかというと、これまたそうといったものでもなく、ちゃんとボート遊びの楽しさもそこに見えるというのが不思議なところ。そういった部分こそ、設計者やビルダーのセンスということになりそうです。

市場にあるタケボート風あるいはトロロー風、プレジャーボートと同じようなものだといえないこともないのですが、その種のプレジャーボートからは、すでにタケボートやトロローとしての実用性はまったくないなっているのに対し、このモデルの場合には必ずしもそうではなさそうです。見たというのは大きな違いでしょう。見た

目の雰囲気やなんとか風にしようとしたのではなく、その機能を取り入れた結果として形状が似たというニュアンスなのです。基本的にはプレジヤージュを前提としながら、前述したように、バンフレットに実用性を示唆する語句が並んでいてもそれほど不思議に感じられないのは、そんな理由からではないかという気がします。

その昔のFBスタイル

さて、全長は船尾のスィムフラットフォームを含めて7.97メートル、ハルのみで7.46メートル。これに対して全幅が2.80メートルですから、ハルの縦横比は約2:7。国産フィッシング艇

ほぼ水平なキールラインに対して船尾から少しずつ上昇しているチャイン、という組み合わせです。チャインの上昇分だけ船底のデッドライズが増していくかたちです。



ほど細身ではありませんし、一部米国系モデルのようにトレーラブルサイズの8フィート半(2.59メートル)という全幅でもありませんが、極端にワイドビームでもありません。中庸というところでしょうか。

フネ全体のアレンジは、船首に水密甲板であるフォアデッキを残したオープンポートの中央にパイロットハウスというかたちなのですが、スタンダードライプであるこのモデルは船尾床下にエンジンルームを抱えるため、全周フラットにはできなかつたようで、船尾の床が高くて船首側の床が低いという造りになっています。ハウス両舷の通路には2段階の段差があります。それだけで前後の床の高低差を吸収しようとする段差が大き

なり過ぎるためか、ハウス脇通路の一部はかなり明確な前下がりの傾斜を持っています。

船尾の床深さは約38センチでかなり浅く、これだけでは安心感がありませんが、その上部にはチークのトップレイルを配したスタンレイルが立ち上がり、その高さが約30センチ。つまりスタンレイル頂部の高さは床から68センチほどになるわけです。このスタンレイルは両舷に設けられたハウス入口のスライディングドア付近まで続きます。

このモデルは、パイロットハウス後端にフライブリッジを備えるタイプで、FBタイプとされています(タルガ25マークIIには、このフライブリッジのないタイプもあり、こちらはBCタイプと呼ばれます)。



トランサムデッドライズは16~17度。ストレートなV型船型です。船尾に至っても舷側上部にフレアーが付いていることに注目



船首の上部にはかなり明確なフレアーが付いています。波浪中の航走では、このフレアーが最終的な船首揚力として役立ってくれることでしょう

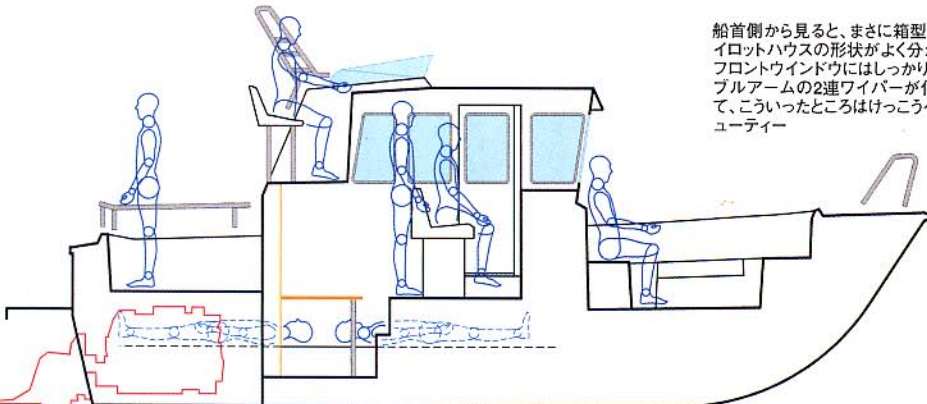
現代的なモデルでフライブリッジといえは、パイロットハウスやデッキハウスの屋根の上に設けたヘルムステーションのことを指しますが、1940年代に書かれたプレジャーボートの書籍などによると、もともとこのモデルのように、ハウスの屋根越しに前方が見えるくらいの高さで設けたハウス後部のヘルムステーションのことをそう呼んでいたようなのです。ですから、この操舵施設をフライブリッジと称するのは、現代的ではないにせよ、間違いというわけではありません。なお、1940年代にも現代のフラ



船首側から見ると、まさに箱型というパイロットハウスの形状がよく分かります。フロントウィンドウにはしっかりとしたダブルアームの2連ワイパーが付いていて、こういったところはけっこうヘビーデューティ

イブリッジと同様にハウスの屋根の上に操舵設備を備えたフネはあったのですが、そういったフネの上部ヘルムステーションは、当初「アップ・トップ・コントロール(up top control)」と呼ばれていました。ハウス後部には、フライブリッジへのステップを避けて若干左舷側にオフセットされたマストが立っています。試乗艇には備わっていませんでしたが、このマストはブームを取り付けてデリッククレーン(derrick crane)直立したポストとブームのみで構成された簡単なクレーンとして利用することなどが考慮されているようです。

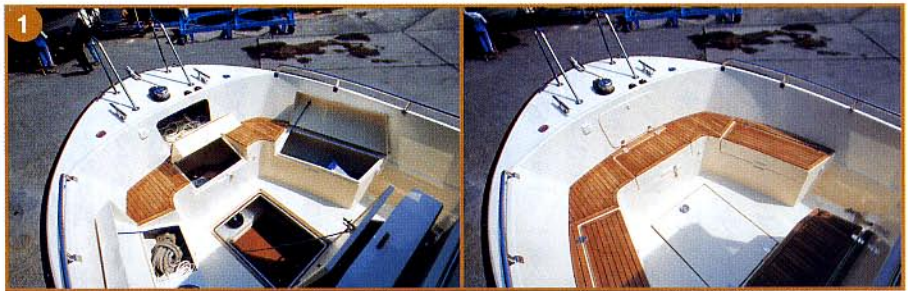
船首側は船尾に対してかなり床位置が下がります。船首と両舷には内部を物入れとした腰掛け風の造作があり、またパイロットハウスの前方にも物入れ兼用の腰掛けがあります。そのためフラットな床そのものの面積は船尾側よりも狭くはなりますが、それぞれの腰掛けの表面にはチークが張られており、またオアシ



※図中の人体模型の身長は170cm



3
ハウス前方のカウンター部分、左舷側の天板を開くと、2口コンロとシンクで構成されたギャレユニットが内蔵されています。なおパンフレットに記された仕様によると、このギャレユニットはオプションとのこと



1
船首側には座面をチーク張りとした物入れ兼用の腰掛けが配され、オプションで中央にテーブルを装備することも可能。豊富な物入れは便利ですが、腰掛け類をなくして単純にフラットな床にしてみたら、その広さも魅力的だろうと思いました



4
ハウス後部は大きく床位置を下げて天井高を確保した居住スペース。試乗艇はオーナーの意向でクッションを装備していませんが、両舷にセティ、中央に後部キャビネットの扉を兼ねたテーブルというスタイルです



2
ハウス内部。試乗艇にはオーナーの手によってコルク製の床材が敷かれていますが、オリジナルはストライト・チーク。最近のモデルとしてはチークが多用されており、写真では見えませんがチーク張りとなっています



7
船尾には一部チーク仕上げのしっかりとしたスイムプラットフォームを装備。トランサム上の絨線上部に差し込んであるレバーは手動ビルジポンプのもので、これもまた北欧艇の定番装備というところです

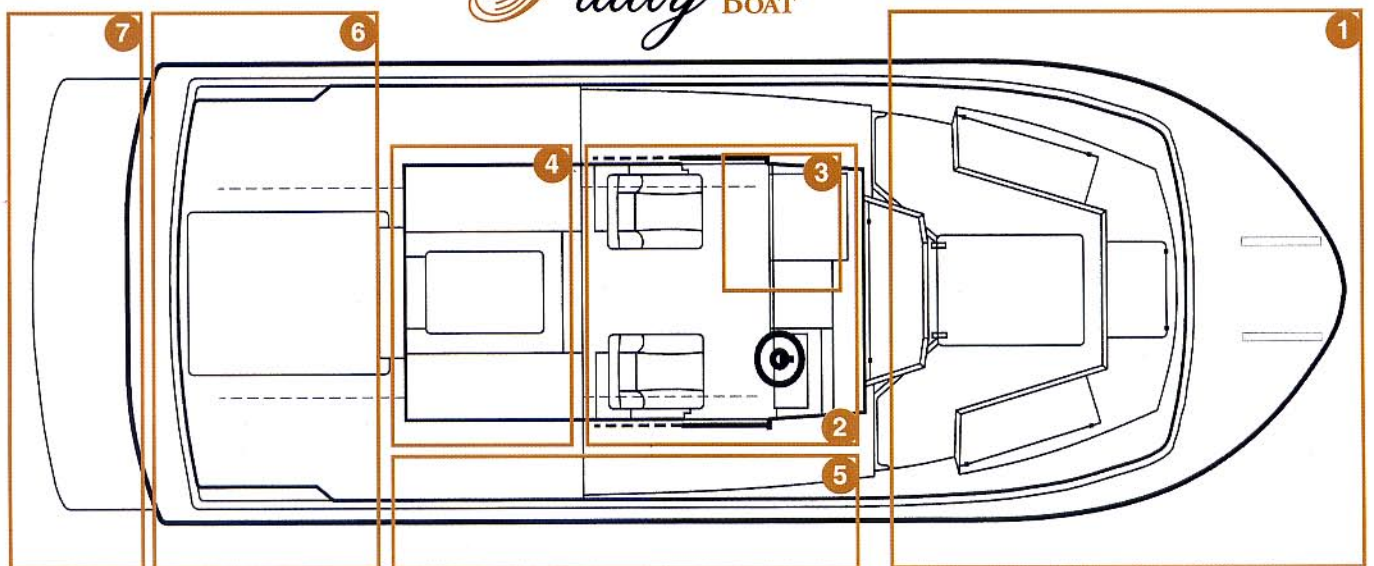


6
船尾側はエンジンルームの存在のために床位置が浅く、深さは38cm程度ですが、それをカバーすべく約30cmのスターンレールが立ち上げてあります。右舷に設けられた物入れ(兼腰掛け)はオプション



5
右舷のハウス脇通路を船尾側から見たところ。船尾と船首の床位置が異なるため、この部分に2段階の段差が設けられています。それに加えてかなり明確な前下りの傾斜も付けられています

Study ON THE BOAT



ヨンとしてその中央に設置できるテ
ーブルが用意されているなど、作業
から洋上のランチまで多目的に使え
るスペースとして位置づけられていま
す。

北欧艇らしいハウス内部

パイロットハウスの入口は両舷に設
けられたスライディングドアです。

内部は前方が操船スペース、後ろ
が居住スペースという位置づけ。内
部の床レベルは、ハウス後部に設けら
れたフライブリッジのため天井が低く
なる後半をかなり低くしてありま
す。前半のハウス内の床は、ほぼその
付近の両舷通路の床レベルというと
ころでしょうか。両舷に1脚ずつのシ
ートが備わります。

フロントウインドウの手前はカウン
ター状に仕上げられており、その右
舷側がヘルムステーションのインストパ
ネル。このインストパネルは、ステアリ
ングやエンジンコントロールレバーが取
り付けられた部分全体をチルトで
き、それら操作系部分の角度を変
えることができます。一方、そのカウ
ンター状造作の左舷側の一部はギヤ
レール。天板を開くと内部には2口の
コンロとシンクが備わっています。

ハウス後半の居住区は、両舷にセ
テイ、その中央にテーブルという造り
なのですが、そのテーブルは船尾側に
設けられた戸棚の扉でもあります。
また両舷のセテイは、エンジンルームを
挟むカタチで船尾側にトンネル状に

続くクォーターパースの造作で、船首
側にも同様のカタチでトンネル状部
分が続いているため、それぞれ半身
をそのトンネル状部分に潜り込ませ
るといった使い方で、合計4名分のパ
ースになります。

もちろん、現代のフネですすからF
RPのライナーで基本的な構造をま
かなっています。最近のフネとして
はチークがかなり多用された内装と
なっており、決して広々としているわ
けではないものの、いかにも北欧艇ら
しい工夫に満ちた造作と合わせ、居
心地の良さそうな空間となっていま
す。このハウス内の雰囲気というのは、
間違いなくこのフネの大きな魅力の
ひとつといえるでしょう。

AD41Pでも30ノット超

船型はトランサムテッドライズが16
〜17程度程度のV型。一般にモデレー
トV (moderate V、穏やかなV型)
と呼ばれる範疇に入るでしょうか。
チャインは船尾から少しずつ切れ上
がり始めますが、その切れ上がり方
は穏やかです。フネの平面形を見る
と舷側がほぼ直線状ですから、この
チャインの切れ上がりから考えて、
船底のテッドライズはそのチャインの
切れ上がりに合わせるカタチで、穏
やかに船首に向かって増加している
はずです。リフティング・ストレーキは
片舷2条、そのうち外側のみが全
通、チャイン部分にはわずかな水平
面を備え、それにはいくぶん下半角



船尾側から見たハウス後部。フライブリッジへのス
テップを避ける意味もあって、マストはわずかに左舷
側にオフセットされています。このマストにブームを
取り付けてデリッククレーンとする仕様も用意されて
います



船首両舷の物入れハッチにはそれぞれを内部で引っ張る紐が付いて
おり、その末端を船首中央の物入れにリード。それぞれの紐を引
て固定し、最後に中央の物入れを施錠すれば全部のハッチが施錠さ
れる、という理屈です



パイロットハウス内部を後方
から。チークの“箱モノ”やトリ
ミング、さらにはチークのグラ
ブハンドルなどがいい味を出
しています。インストパネルに
は航法機器スペースがありま
せんが、天井部分にはそれら
機器の取り付けスペースが用
意されます

フライブリッジ。やはりハウス
内のヘルムステーションがメ
インとなっているように、こ
ちらはメーター類なし。それで
もきちんとした海図スペース
があるのは、複雑なフィヨルド
を走る北欧艇の定番造作とい
うところ



試乗艇はボルボのAD41P/DPを搭載。パワーは十分です。フネのコストや燃費の面から考えても、バランスのとれた選択といえるでしょう。ただ整備性の面から、エンジン周りにはもう少し余裕がほしいところ



ハウスの前方床下には引き出し式のトイレレットが備わります。もっともプライバシーの確保が難しく、実際にこれを用いることをとらえているという配慮「入る」とは出てくるとは思いますが……



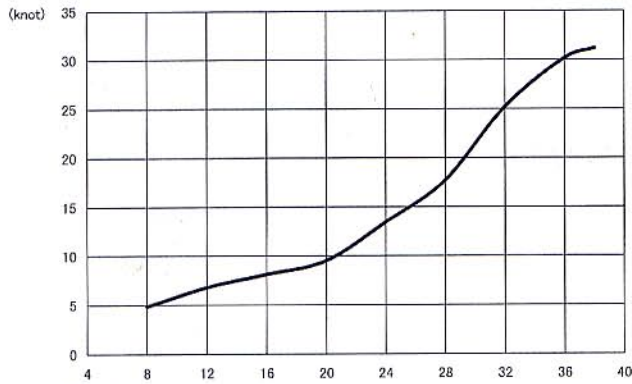
これはハウス後部、右舷のセティから船尾側に続くトンネル状のクォーターパース部分。オーナーはもっぱら物置として活用しているためクッションがありませんが、通常は奥までクッションが装備されます

AD41Pが搭載できるエンジンルームです。同じボルボのディーゼルでもさらに強力なKA43P(230馬力・クランク軸)やKA44P(EDC(260馬力・クランク軸)なども搭載可能ですが、実際にフネを走らせた感覚としては、AD41Pでも十分だという気がします。

静止状態や低速域では、比較的大きな箱型上部構造が載っているこ

が与えてあります。低速時や静止時の安定性と高速時の対波浪ショック軽減や運動性をバランスさせた中庸な船型というところかもしれません。資料によれば、搭載可能なエンジンは150〜300馬力とのこと。それに対する想定最高速度は27〜37ノット。かなりの高速域まで想定されています。試乗艇に搭載されていたパワーユニットは、ボルボのAD41P/DP。クランク軸出力200馬力、プロペラ軸出力189馬力のおなじみの直6ディーゼルスターンドライブです。

TARGA 25 MKII 速度計測グラフ



計測条件
 風速(目測) 0.0~3.0m/s
 波高(目測) 0.0~0.3m
 積荷 燃料約満載、清水2/3、乗員3名、一般クルージング&フィッシング用品一式、法定安全備品
 エンジン VOLVO PENTA AD41P/DP-E
 プロペラ (4&3ブレード2重反転、アルミニウム)
 計測水面 沼津市江浦沖
 試乗艇の装備等 特になし

*計測はGARMIN GPS II PLUSにて、各回転数において速度安定後1.5秒間の平均速度を20サンプルほど採取し、その平均値を算出したもので、最低2方向を航走し誤差がある場合はさらにその平均を算出

おもな仕様
 全長(SWP含む) 7.97m
 全長(ハルのみ) 7.46m
 全幅 2.80m
 吃水 0.80m
 重量 2,900kg
 燃料搭載量 340L
 エンジン VOLVO PENTA AD41P/DP-E(189hp/138kW・プロペラ軸)、他
 ※エンジンの出力表記は、hp、kWともにメーカー発表による数値
 おもな材質 FRP
 設計/建造 BOTNIA MARINE

定員 10名
 航行区域 限定沿海
 総トン数 5トン未満

おもな標準装備
 スイムプラットフォーム(w/ラダー)、スターンレイル(w/チーク製トップレイル)、グラブレイル、パウレイル、ストレージ兼用シート(ハウス前方)、他

おもなオプション
 マスト(w/ブーム&ウインチ)、折り畳みテーブル(船首側)、ストレージ兼用シート(船尾側)、ギャレユニット、冷蔵庫、トイレット、他
 ※標準装備品、オプションの詳細については問い合わせ

問い合わせ: ハイテックシステム
 〒567-0009 大阪府茨木市山手台7-16-16
 TEL 0726-49-5260

Study ON THE BOAT

とを感じさせない腰の強さを示しますが、いったん速度を上げると、ワークポートのな見かけによらず、かなり軽快な走りになります。特に旋回時は、ヒラリヒラリと切り返しができる運動性の良さを示してくれますし、高速域でもドライブのチルトで姿勢をうまく調整すると、16〜17度というデッドライズから想像される以上にソフトな波当たりを感じさせます。

さすがにランナバウト並みとまではいきませんが、同クラスのエクスペルスクルーザーくらの運動性と高速域での心地良さが

得られるフネ、といえるかもしれません。資料によると、おそらくはこのAD41P/DP搭載が前提になるであろう「200馬力時の燃費」として、「1海里あたり、1.2リッター」という数値が示されていました。この数値と試乗時の最高速である32ノットを前提に、その1時間あたりの燃費を計算してみると38.4リッター/32ノットという速度でこの燃費なら、かなり経済的な走りをするフネだということになりそうです。

スタイリングや機能面では、実用的な小型ワークポートのニュアンスを備えながらも、パイロットハウスの内部はチークの多用やアコモデーション

の工夫で居住性を充実させ、プレジャーボートらしい楽しさを演出。さらに航走においてはしっかりとした高速航走能力と高い運動性能を身につけているという、さまざまな表情を持つモデルです。たしかに、マルチパースという言い方はできるでしょう。しかし、そのマルチパースぶりというのは、単なる八方美人型ではなく、使う人それぞれのスタイルによって引き出される個性に違いが出てくるという種類のものだろうという気がするのです。それはおそらく、フネという乗り物がある種の文化として生活のなかに溶け込んでいる、北欧という地域性もたらしたもののなかのかもしれない。