

RUNFUN 22

ランファン22

ランファンシリーズのフラッグシップの誕生

大野晴一郎^{写真・文}

Photo/Text:SEIICHIRO ONO



12
D-1





右がニューボートであるランファン22、左はランファン21。全長は300mm拡大されたが、全幅は変わらず。

21から22へ

ランファンシリーズにひとクラス上のニューボートが誕生した。ランファンシリーズは静岡県浜松市のビルダーであるトノクラフト社が精力的に建造を進める人気艇のひとつで、これまでのところオープンカティである21フィート艇を中心にキャンペーンを進めてきていて、最近ではそのサントップバージョンを発表して話題を提供した。今年の本誌4月号でも試乗をしているので、記憶に新しい読者も多いと思う。今回登場したのは22フィート艇で、フォルムのテイストは21から受け継ぎ、全長で30センチほど艇体を延ばし、全幅は21同様2.35メートルというサイズを守った。その前後長で拡大された艇体にカティと一体となったハードトップを持たせたのが、ニューボートとなるランファン22である。21も相当に良いボートで筆者自身も大いに気に入っているし、釣り指向の強い仲間やジャーナリスト達の間で絶賛されているのも事実だ。個人的には21について、あくまでも1車に作りこまれた艇体を持たされた充分な剛性は魅力的に感じているし、何よりもデッキに乗る最大の重量物であるカティを船体の中央軸から左舷側に思いきってセットオフし、右舷サイドだけの変則的なウォークスルーを持つ外観上の個性への興味は、初見から数年経つ今に至っても褪せてはいない。船体中央軸とカティの中央軸とは21は20センチ(22は12センチ)のずれを意識的に発生させているのにもかかわらず、容積率の計算で左

右方向に絶対的に安定した艇体バランスを得ている。

「これはね、そんなに難しいことではないのよ」と、その昔にさらりと云ってのけたトノクラフト社を率いる外岡和雄社長だったが、確かに机上の計算ではバランスを想像することは容易だが、問題は建造上の技術である。トノクラフトの社長である外岡和雄氏が、デザイナーであり建造者であり職人だからこそ初めて作り上げることのできたタイプのボートなのであって、それは簡単なことではない。映像の巨匠であるカフツェンバーグやスピルバーグ達が、なぜハリウッドに自分達の会社であるドリムワークスを作ったのか、それは彼らがドリムワークスから創りだす質の高い映画・作品を見れば答えは明快。現場の最高責任者が経営のトップであることの必要性はクリエイターにとつて今の時代に大きく問われていることであって、1艇1艇を自らの作品と考える外岡氏もカフツェンバーグ達も、納得できるものを創り上げるために求めるものは同じなのである。

3年前に生まれたランファン21は、そこにユーザーが求めるもうひとつの欲求を満たすためにランファン22という形で発展し、外国作品に加わるようになった。ランファン21、同サントップバージョン、ランファン22とランファン3姉妹の誕生である。

ランファン22、そのフォルム

ランファン22のプリ・プロダクショントップである1号艇の完成直後に外岡氏から電話を受け取った。電話の向こ



- 1 デッドライズ21度のVハルを持つ。
 2 試乗艇にはF100Aが搭載されていたが、225馬力クラスのエンジンまでトランサムに装着できる。恐るべしポテンシャルである。
 3 22のサイドフォルム。21に対し全長で300ミリ大きくなった。ハードトップ形状は大きく傾斜したピラーが印象的でスポーティさを強調する。ハードトップキャビンのボリューム感は相当にある。当然操作性、居住性はハードトップの犠牲になることなく快適である。
 4 サイドハルのこだわりがお分かりいただけるだろうか。パンプを盛ったように立体的な構成が成されている。車でいえばプリスターフェンダーといったところ。
 5 ボトム中央に広がるボックスキールに注目。後端で350ミリ幅となる。厚さは25ミリ。
 6 8度角が付けられたチェーンがボトムをぐるりと囲む。相当に仕事をするチェーンである。走航性能ばかりではなく、静止安定性にも大きく貢献している。

2



3



4



5



6





安定した走りを見せる22のパウデッキからハードトップを見る。左後方にはランファン21が映く。

うの声は自信に満ちていて、一連のランファンシリーズにしっかりと試乗を繰り返す筆者のことをよく知る彼は、とにかく乗ってみてくれという。

そして駆けつけた場所は浜名湖。

21をはじめ見たとき同様、グラマラスな艇体は1クラス上のポリューム感を持つ。ランファンの強烈な個性である左舷にセットオフされたカデ이는受け継がれているのだが、今回の22のカデ이는一体型のハードトップがあつて、もはやカデ이는タイプではなく、セミ・クローズド・キャビンタイプと言ったほうが実は正しい。カデ이는ものは21よりも大型化を計りウインドシールドを取り外し、代わりにハードトップを合体させている。ピラーの傾斜角度は非常に大きく、一見ハードトップ前寄りのヘッドクリアランスの不足を心配させられるのだが、実際には大きく寝たフロントウインドウはステアリングのあるインパネのフェイシアあたりで、最大で180センチというクリアランスを持つルーフへと続くので、頭のつかえなど心配する必要はない。むしろ巨大なフロントウインドウは開放感を生んでいて、視界もこのサイズのボートのハードトップ仕様としてはトップクラスだろう。デザイン的にこれ以上寝過ぎても起き過ぎてもあり得ない絶妙な角度を持つピラーに合わせるためのフロントウインドウには外周氏は相当こだわったようで、フラットな板ガラスだけは使いたくなかったという。そのために綺麗にアールが付けられた左右幅で1420mm天地幅で



約1.5mほどのうねりに正面から突っ込む。船体強度とスタビリティの証明のために外岡氏自らがステアリングを握ってのパフォーマンスとなった。写真は連続で左から右へと続く。



暗夜で22のフォルムを照める。22フィート船としてはボリュームがあるのがわかる。静止でもスローでも高い静止安定性を実現した。



スターンに大人2人が高速進駐中でのんびりと座っていられる。安定感はず群であるところは21に変わらず。



カメラ船として協力いただいたランファン21。この21も22もドライなボートである。ミジップより前方からスプレーが打ち込むことはない。



フラットな海面で真面目におとなしく走る。非常にバランスのよい定航姿勢を見せてくれる。

980mm(実測値)という立体的なガラスを特注でオーダーし組み込むこととなった。雨が多い日本のボートユーザーの間では、このハードトップ仕様を望む声は昔から多く、オープンだからという理由だけで二の足を踏んでいた船が、一気にランファンに近づくとはい想像に難しくない。

「春先でも秋でも、雨の日でも乗ることが苦にならないランファンを作りたい」ということでハードトップ仕様も生まれただけだが、性格は言うまでもなくマルチパーパスな方向を持たされていく。様々なボートテイキングのシーンが頭をよぎっていく。4月号で紹介したサントップバージョンは、家族を顧みないほどのバリバリの釣師達がイメージを膨らませる可能性を秘めているのに対し、22はファミリーユースを前提とした船が間違いなく注目してくるだろう。もっとも横×縦×深さが680×490×380(mm)という大型イキケスもアフトデッキに備えていて、今はやりのジギングも相当に突っ込んでできるだろうし、寒風にさらされる事なく夜明け前からシーバスを追いかけ回すことも当たり前でできる。マルチといえども充分な釣り機能をランファンらしく持っているし、ハードトップの利益もまた多くあるのである。

アフトデッキは21よりも僅かに床面積が減っているが、それでも最大で幅が1790mm、前後方向で1340mmの空間があつて遊ぶに快適である。右舷側のパウへのサイドデッキは、床



旋回状況を側面で見ると、安定した姿勢で旋回中。乗っけても見ていても安心感がある。

幅で230mm確保されていて、ほぼ21と変わらない。

ポテンシャル

試乗艇にはヤマハの4ストローク船外機F100Aがマウントされていた。近々発売される直噴モデルの2ストローク同様、静粛性と低燃費を売りにする匂のエンジンである。スターンの浮力が充分にあるこの22は、225馬力までのエンジンをマウントすることが可能ということだが、一応エンジンの選択肢としてトノクラフト社は3種類のパッケージングを用意している。ひとつがF100Aであることは言うまでもないが、同じく4ストロークのホンダ製BF130、さらに2ストロークのマキエリー製150の3種類。F100Aでのテストデータでは、5,500回転でトップスピードとして33ノットに届く。搭載エンジンによっては40ノットの高速走航も可能ということだが、ファミリーユースを前提とすると35ノット以上のスピードは必要ないように思う。立ち上がり時の特徴としてこのランファンシリーズはハンプが非常に少ない。その理由は21も22も同様で、そのボトムに船体のミジップ付近からスターンにかけてくさび型に広がるボックスキールを持っているからで、スターン付近でキールの最大幅は350mmにもなり、厚さはミジップ付近が0センチに対しスターンで25mm厚を持つ。要するにスロットルを押し込みにしたがつてスターンを浮かせるバウを沈み込ませる力が働くわ

けで、結果ブレイニングまでの時間が極端に短くなる効果が得られる。同時にトランサムには350mmほどのオーバーハングがエンジンを挟み込むように広がり、滑走中のスタビライザーの役目を果たしている。もうひとつ外周氏のボトム設計のこだわりがチャイプである。具体的には各140ミリ幅のダブルチャイプとなっていて、水平に押し8度下方へデザインされている。ランファンの21及び22にとって8度角という設定にあくまでこだわっていて、スタビリティの確保とスプレッドノックという意味において重要なファクターとなる。実際に22のドライブシャフトプレッションは、21の持つ良さはそのままだけで、直進安定性、波切り、の良さは非常に気持ちがいい。旋回性能についても高いスタビリティが生む効果として、ヘディングコントロールの容易さに繋がる。ボトムに走るスタイルもヘディングコントロールに貢献しているのだが、すべてはバランスである。総合的なバランスの良いボートはやはり乗りやすいし、その逆のボートは高速旋回時にひやりとさせられることが多い。また、あまりボートの試乗リポートでは一般的な表現として使うこともないが、密かにランファンの高速急旋回で筆者が感じているのは腰の強さ。ダブルチャイプのうちアウター側の同幅、同角度のチャイプが、相当に仕事をされていて、正確に水を掴みにいってくれる。必要以上なヒール角を押しこめることは当たり前だが、旋回からの立ち上がり時のステアリング

09