

究極はコレ! How to Camper

キャンピングカー入門

休日を楽しむためのクルマ

ということなら、コレにかなうものはない。

気の向くままに走って泊まる。

あるいはあらゆるレジャーの基地として。

そんな、めくるめくキャンピングカーの世界を

ちょっぴり覗いてみました。

text: 柴田 充 photo: 五條伴好



取材協力: ロッキー2

アメリカ製を中心に、輸入車を豊富に揃えるキャンピングカー専門店。新車/中古車の販売はもちろん、メンテナンス/パーツ手配、輸入も行なう。場所は保土ヶ谷バイパス 下川井I.C. そば。神奈川県横浜市旭区矢指町1893 Tel.045-959-4677

本稿を書き始めたこの時期、なかなか原稿が進まない。夏休みを控えた浮かれ気分にくわえ、ロードレースのツール・ド・フランスが始まっているからだ。衛星放送でライブ中継され、連夜4時間近くテレビに釘付けになってしまう。

梅雨明けが遅れる日本に対し、すでにフランスは夏真っ盛り。ひまわりが咲き乱れる田園風景をロードレーサーの一群が走り抜ける様は心躍る。これじゃあ仕事もはかどらないわけだ。ははは。そんなロードサイドに必ずといって停まっているのがキャンピングカーである。

山岳コースの見せ場のひとつ、ガリビエ峠などはまさにキャンパーの展示場のようだった。おそらく数日前から停めて、準備を整えておくのだろう。車体に備えた巻き上げ式のサイドオーニ

ングを張り出し、のんびり観戦している光景はキャンパーならではの優雅なスタイルだ。

キャンピングカーというと、それこそキャンプを目的としたクルマのイメージが強い。しかし、実際の用途はさまざまで、たとえば自転車やサーフィン、釣りといった趣味を楽しむためのトランスポーター兼デポであったり、家族旅行やペットとの快適な移動手段だったりする。

渋滞を避けて夜間に移動し、目的地に着いてからゆっくり休憩したり、仮眠をとることもできる。ETCの夜間割引も活用できるし、高速のSAやPAのほか、道の駅など休憩地には事欠かない。最近では宿泊しなくても温泉や食事がとれるホテルや旅館も増え、目的地を決めないドライブも楽しい。いってみれば、キャンパーは時

間と場所の制約を受けない、理想のレジャービークルなのだ。

そんな自由なスタイルから国内でもキャンパーは注目を集めている。人気の中心は機動性のある国産車ベースで、とくに軽キャンパーは団塊世代のシニアに支持されているようだ。扱いやすさや維持費の安さは、年金問題や不正介護など、なにかと頭を悩ますことの多い世代でも財布のヒモが緩むのだろう。

とはいえ、快適な居住性はある程度のスペースがあってこそ。最低でも車高は2700mmないと室内で立てないし、車内を移動するにも腰をかがめて窮屈な思いをする。これでは憧れのキャンパーライフも気分はネットカフェ難民と変わらない。

そこでお薦めするのは輸入キャンパーだ。天井の高さはもちろん、室内には対座シートのダイネットやシャワー、トイレ、さらには本格的なオープンまで備えた、まさに走るワンルームである。しかもアメ車ならV8やV10を積み、圧倒的なパワーで巨体を転がす。

もちろん、輸入キャンパーを購入し、維持するには懐具合にくわえ、相応の駐車場も確保しなければいけない。そう考えると、クルマというよりもヨットやクルーザーに近い感覚かもしれない。しかし、だからこそとんでもなくリッチであり、日常を忘れさせる趣味のクルマの極みでもある。どんなに高級車に慣れた女性でもこれならお泊まりもすんなりOK! となるかも。その点でも費用対効果は高いのである。

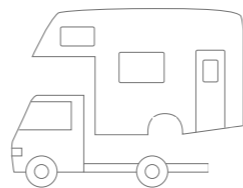
C

CLASS

高バランスの万能タイプ

Cab Conversion

[キャブコン]



キャンパー大国アメリカのジャンルでは自走式キャンパーは3種類に分類される。キャブコンバージョンは、運転席(キャブ)のついたエンジンシャーシーに、室内の箱部分を架装した構造タイプのこと。Cクラスと呼ばれ、通称キャブコン。

ちなみに一般的なキャンパーは室内高を稼ぐためハイルーフ仕様になり、運転席の上部にある、デコパチのようなおでこもベッドスペースになっている。

キャブコンのメリットは十分な居住スペースを確保しつつ、運転席からの見切りは一般的なクルマと変わらないので初心者でも運転しやすいこと。一方、デメリットは居住部分を後から架装しているため、車両によってはキャブとの段差が生まれ、とくに一段下がった運転席は隔離されているような感覚になることも。ご自身でもキャンパーライフを楽しむ「ロッキー-2」の村山常務によると、些細なことだが、これが「後ろで盛り上がっているのに、運転手気分になって寂しい」のだとか。

取材時、同店にはフォードとフィアットをベースにした2台のキャンパーがあった。同じキャブコンでも、欧米でそれぞれ仕様や傾向は異なるという。

アメリカンキャンパーが大排気量のガソリン主流なのに対し、ヨーロッパキャンパーはディーゼルが多いため、NOx規制の厳しい日本ではここ数年で減少している。写真のフィアットも2.3ℓの排気量でパワーも控え目。

しかし、コンパクトな見た目は周囲に威圧感を与えることはない。また、合理的な室内レイアウトは使いやすさとともに、インテリアデザインも洗練されているため、女性からの人気はとて高いそうだ。



'95 フリートウッド・ジャンボリーCスポーツ V10 / 318万円

フルラインRVメーカー、フリートウッド社が作るジャンボリー・シリーズは、フォード・シャーシーをベースとする比較的大型(日本では)のキャブコン。V10ガソリンエンジン 7.5リッター コラムAT 2WD 走行3.5万km スリーサイズ:6960×2460×3270mm 乗車定員10名 ルーフエアコン/FFヒーター/オーニング/シャワー/ボイラー/トイレ/冷蔵庫/電子レンジ/オープン/テレビ/ビデオ/ジェネレーター/リアボックス/サイクルキャリア。



'03 バーストナーA501 アクティブ / 428万円

1924年発祥の家具工房に端を発するドイツ・バーストナー社製中型キャンパー。走行8000kmの新車同様車だ。瀟洒なインテリアは質感が高く、女性に人気がある。ベースはフィアット。ディーゼル2.3リッター MT 2WD スリーサイズ:4980×2360×3000mm ルーフエアコン/FFヒーター/オーニング/シャワー/ボイラー/トイレ/冷蔵庫/ルーフレール&ラダー/サイクルキャリア/バックモニター/地デジ対応ナビTV。

B

CLASS

フルサイズバンをベースに、キャンパーとしての改造を施したタイプがBクラスと呼ばれるバンコンバージョンだ。略してバンコン。どうしてBなのかは村山常務も不明。それにしてもこの名称はいかがなものか。

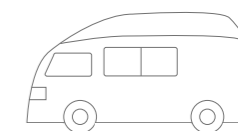
このサイズであれば日本でも機動性は高く、運転感覚も乗用車と変わらない。なかには日常の足に使っているオーナーもいるとか。アクティビティユースにも最適だ。国産キャンパーでも主流になっており、室内高やスペースを稼ぐため、ポップアップと呼ばれる可動式ルーフを備える仕様も多い。

機動性と反比例するのが居住性だが、2~3名の乗員数で割り切って使えば、ゆったりと快適に過ごすことができる。

乗用車と変わらない運転感覚

Van Conversion

[バンコン]



'03 ホームアンドパーク・ロードトレック170 モカ / 398万円

カナダのホームアンドパーク・モーター社が作るロードトレック・シリーズは、輸入バンコンの代表的存在。車名の数字はおおよその全長(×10フィート)を示し、170は最も小型のモデルだ。ベースはダッジバン。ガソリン5.2リッター コラムAT 2WD 走行5.3万km スリーサイズ:5330×2100×2470mm 乗車定員6名 ルーフエアコン/FFヒーター/オーニング/シャワー/ボイラー/トイレ/冷蔵庫/電子レンジ/テレビ/ビデオ/ジェネレーター/バックモニター/ナビ。

A

CLASS

キャブコンに対して、エンジンシャーシーにキャブも含めたボディ全体を架装した構造タイプがAクラス。フルコンバージョンと呼ばれる、通称フルコンだ。

ここまでくると、モーターホームに近い居住性が得られる。見晴らしのいい運転席も開放感たっぷり、リアの室内とも一体感が損なわれない。長距離走行でも疲れ知らずだ。

さすがにこのクラスとなると駐車スペースなどハードルも高くなるが、その反面、新車と中古車の価格差はグッと大きくなる。また、キャンピングカーの予備検査が厳しくなったため、新規の輸入車はほとんどなく、むしろ狙い目とも。セカンドルームとしても使えるので、自宅に書斎を増築する気になれば安いもの。

自宅を増築するくらいなら?

Full Conversion

[フルコン]



'90 ウィネベゴ・アイタスカ スピリッツ / 218万円

モーターホーム作りに50年近い歴史を持つウィネベゴ社のフルコン。すっきりとしたエクステリアや運転席とリビングとの一体感は、専用シャーシーならではの魅力だ。ガソリン7.5リッター コラムAT 2WD 走行4.0万km スリーサイズ:6970×2450×3210mm 乗車定員6名 ルーフエアコン/FFヒーター/オーニング/シャワー/ボイラー/トイレ/冷蔵庫/電子レンジ/ジェネレーター/ルーフレール&ラダー/バックモニター/CDチェンジャー。