

日没を楽しむためのクルマ



# 001

**HYMER BM StarLine 640**

---

ハイマージャパン 株式会社 安達二葉子  
二ノ戸 温



## 日没を楽しむためのクルマ

輸入乗用車の面白さは、日本的な運転感覚になじんだ感性を心地よく裏切ってくれるところにある。そこには、今まで知らなかった新しい刺激があり、体験したことのない愉楽がある。

輸入乗用車を趣味的に楽しむ人たちは、よくそう語る。

ただ走るだけの乗用車に関してすらそうなのだから、ましてや生活する居住空間を実現したキャンピングカーにおいて、輸入車が異国の刺激を振りまく度合いは乗用車の比ではあるまい。

この異文化と接する刺激を一番強く訴えてくるのが、ドイツのハイマーモービルである。ハイマー車は上級クラスになればなるほど、そのコンセプトが日本で通用しているキャンピングカーの常識と大きく異なってくる。

たとえば、シリーズ中最高峰といわれるハイマーSクラスS650モーターアルトの室内には、どんな世界が待ち受けているのか。

ドアを開けて中に入る。

見えてくるのは、重なりあった2枚の円盤が自在な動きを見せる可変テーブル。奥まで透けて見えるシースルータイプの洗面台。ライトを埋め込んだ光り輝くセンターポール。優美な弧を描くラウンド家具。キャンピ

ングカーというよりも、SF映画に出てくる宇宙船のリビングに踏み込んだようだ。国産キャンピングカーはあろが北米系モーターホーム、さらには日本に導入されている他のヨーロッパ系キャンピングカーにもない、ハイマーならではの持ち味といえよう。

ハイマー車の魅力は、そうした先進的なインテリアを、基本性能の高いシャーシと融合させたところにある。室内デザインがいくら刺激的でも、クルマとしての走りが貧弱ならば、せっかくの異文化体験も色あせたものになる。しかし、ハイマーは乗用車としての走行性能を少しもあきらめていない。

旅行やキャンプをする道具である以前に、まずクルマとしての基本性能が極めて高いレベルを維持していること。それがハイマー社のポリシーである。

そのためハイマーは、創業以来一貫してシャーシメーカーと緻密な連携プレーを重ねながら開発を進めてきた。特にタイムラー・ベント社現タイムラー・クライスラー社とのつながりは古く、シャーシ性能の向上を図るために、ハイマーはさまざまな技術指導をタイムラーから受けている。風洞実験を行う際には、その風洞実験装置が使われ、走行テストにも同社のテストコースが貸与される。そして、その膨大な実験結果を分析するのにも、タイムラーの技術陣が関与する。タイムラーのデューセルドルフ工場には、ハイマー専用ヤードが用意され、そこには生産ラインから流れてきたハイマー用シャーシが次々とストックされる。

ちなみに、ハイマーのトッププロフェッショナルに冠せられた『S』と『T』の称号は、ベント社のスクラップ同等の高級車という

意味だ。シャシー供給を行っているダイムラー社から、ハイマー社だけに許された称号である。

何ごとにおいても、その道におけるトップメーカーと技術交流することによって、常に完全無欠な商品を目指すところにハイマーの真骨頂がある。

ダイムラー・ベンツ車と並び、もうひとつの代表的シャシーであるフィアット車に関しても、ハイマーは独自のシャシーを開発している。「フィアット・アルコ・ハイマー」と呼ばれるもので、フィアットとアルコ、そしてハイマーの3社によって共同開発されたものだ。このシャシーにおいては、ハイマー車の架装物に合わせて重量バランスが計算され、ホイールベースの長さが調整されている。フィアット車においても、ベンツシャシーと変わらぬ走行性能を獲得したいというハイマーの姿勢を感じることができよう。

完全無欠の商品をめざすハイマーの情熱は、シャシー性能の追求だけで収まるものではない。

内装に関しては、レカロ社と共同研究を行って人間工学的なシート形状を追求し、最先端のバイオテクノロジーを採り入れて、新しいシート素材に挑んでいる。

壁面設計においても、「バル構造」と呼ばれるハイマー独自の工法を確立し、アルミニウム、発泡ポリウレタン、電気メッキ鋼板の3層で構成された壁材を使い、断熱性と耐食性を高めながら軽量化を実現している。

企画化されたユニット家具を共有しあつメーカーが増えるなか、逆に、家具の内製化を進めているのもハイ

マーの特徴だ。自動車工学に基づいたキャンピングカーづくりを目指しているからである。企画化された汎用家具では、何一つでも家具に合わせたレイアウトを組まざるを得なくなる。しかしそれは本末転倒だろつといふのがハイマーの考えである。車内の人間動線、車両の重量バランス、さらにガスの配管や電気の配線などを考えると、まずフロアプランを組んでから、家具のサイズや形状を決めていくというのが筋である。そのためには、専属デザイナーがフロアプランの練り込みと同時に、家具も設計していかなければならない。ハイマーはその主張である。

ハイマー車は、すべてにおいて完璧主義に徹している。そこには、「俺について来れるか」と、堂々と胸を張るような自信がみなぎっている。

それは優れた技術を開発したときの、ドイツ民族に共通した自信である。近世に至るまで国家としての統一が遅れたドイツは、先進国の体裁を先に整えたフランスやイギリスに対してコンプレックスを抱いていた。近代になり、ドイツは工業力を高めることにより、フランスやイギリスの国力に並び、精度の高い工業製品をつくりあげることによって、ヨーロッパでも不動の地位を確立した。そのドイツ人のプライドが、このハイマーにも連鎖して受け継がれている。

だから、ハイマー社は、全世界の各メーカーからの提案やオーダーを、すばやく採り入れることをしない。もちろん、綿密な個別調査は熱心に行つた。しかし、その意見を吸い上げて商品化するまでには、その技術対応の可否や市場調査に膨大な時間を費やす。あくまでも、ハイマー流の生産理論に合致するかを一つ一つを検討する

わけだ。そしてそれが可能だという計算が成り立つと、今度は他社のつけ入る余地もないスピードで一気に展開する。そうやってハイマーは、世界のトップに登りつめてきたメーカーである。

そいつはハイマー本社とつぎの長い、ハイマー・ジャパンの安達「兼子社長は  
「日本人がハイマー車に乗るといっつのは、ドイツ人の嫁をまひらつたせいで」  
と表現する。

異質な文化に育ち、かつその優劣性を疑わず、妥協を許さない嫁。その嫁に連れ添うには、まずユーザーである旦那が、ドイツ文化を理解しなければならない、といっわけだ。

が、いったんその世界に入り込むと、今度はドイツ基準の快適さを理解するようになり、その合理性に感心し、逆に日本的な価値基準を信じていたものが、いかにローカルなものではなかったかといっつことが分かってくる。例えば、バー・バージョンといわれるインテリアの主張を務めるロンゲンフマー。普通のビルダーなら、そこをベッドメイクできるようにつけて、就寝定員を稼ぐことを考えるだろつ。

しかし、ハイマーはそれを拒絶する。技術的にソッドと共有せざることは簡単だが、そうすれば今度はソファの座りごちを維持できなくなる。だからソッドと共有するなだといっつ會しいことを考えてはならない、とこつのが彼の理屈だ。

開口面積の大きいウィンドウにも主張がある。

日本では、窓の広さは夏場にはデメリットとなることもある。いくら断熱処理を施しても、窓面積が吸収する陽光の量が、時としてエアコンにも多大な負担をかけることがあるからだ。日本の暑い夏を考えれば、窓はもつと小さくても良い。

しかし、ハイマーは、人間は日光を求める動物である」と譲らな。

暑ければブラインドを降ろせばよろしい。それよりも、海に沈む夕陽を眺められる場所にクルマを止め、大空をながす壮麗な日没を窓から観賞してほらな。ほら、心が豊かになるだろつ。と、啓蒙するのがハイマーなのである。

ハイマーのクルマには、そついった主張が随所にある。主張があるがゆえに、簡単にマーケットの動向に同調しない。だから時としてコンサバティブ(保守的)だといわれる。しかし、ハイマーならそのコンサバという評価に対しても、「そこに、我らの伝統を尊ぶ精神を感じてほしい」と胸を張るだろつ。

ハイマー・ジャパンの苦勞は、そついでドイツ流のハイマー文化をいかに日本の風土に適合させるか、また日本人に、いかにハイマーの精神を理解してもらつつか、そこに集約されている。ハイマー精神の伝道師としての役割を安達社長が受け持ち、ハイマー車の機能を日本に適合させる業務を二ノ戸温部長が受け持つことによつて、ハイマーは日本にも急速に浸透した。

ふたりが、日本人のニーズにぴったり適合し、かつハイマー文化の豊かさを享受する格好のモデルとして推薦

しているのがハイマーBMスターラインシリーズである。ハイマー車のなかでも、ベンツシャーシーを用いた高級モデルだ。

バンクを持つキャブコン(クラスC)タイプと、フルコン(クラスA)タイプの2系統があるが、人気があるのはフルコンタイプ。サイズとレイアウトの差により5タイプが用意されている。

それらのうち日本でもなじみやすいと思えるのが、全長6640mmの640である。このクルマには、対面ターネットとロングソファアで構成されるリビングが用意され、日本人には見慣れたオーソドックスなフロアプランが実現されている。リヤ部には、ゆったりしたシャワー室と大容量のクローゼットが設定され、旅のクルマとしての基本骨格は十分。夫婦2人で使うことを前提とした車種が多いハイマーシリーズのなかでは、ファミリーユースにもしっかり対応するプランである。

しかし、もう少しハイマー風の優雅さを味わいたいという人であるならば、同じ640でも、お洒落な1型カウンスターとバレルチェアで構成されるバー・バージョンがいい。足を自由に組んで、ゆったりワインなどを楽しむなら、断然こちらのレイアウトがお勧めだ。スターラインのさらにワンランク上にSクラスがあるが、世界的な基準でも、このスターラインでもトップレンジに君臨する出来映えだ。

「ハイマー車のなかにはドイツの『時間』が流れている」と、安達社長はいう。基本的にソファアはソファアの機能だけを満たし、ヘッドはベッドだけの機能を果たす。通常のキャンピングカーのように、昼、夜の時間帯

によってせわしなく室内をつくりかえるような作業を要求しない。

だから窓辺に座ったまま、心ゆくまで雲の流れを楽しみ、木もれ陽の輝きを楽しむことができる。そこには、ファーストフードではなく、スローフードを味わうのと共通するような豊かさがあるという。せわしなく時間に追われる生活を離れ、ゆったりしたペースで時の流れを味わい尽くす。そういう贅沢さを教えてくれるのがハイマーである。

ハイマーに乗ってヨーロッパ中を旅した経験を持つ安達さんは、日本にいてもこのクルマに乗れば、同じ気分になれると断言する。ハイマー本社との打ち合わせを終え、ドイツから帰国した彼女をいつも襲うのが、常に何かにせき立てられるような、日本特有のあわただしさだ。しかし、忙しい日々を置いて、ハイマーに乗って会社を離れるだけで、ドイツにいたときの時間感覚を取り戻すという。

乗り込むだけで、日本にいながら遙かな異国へ旅立てる魔法のクルマ。ハイマーの人気は、そこに集約されている。