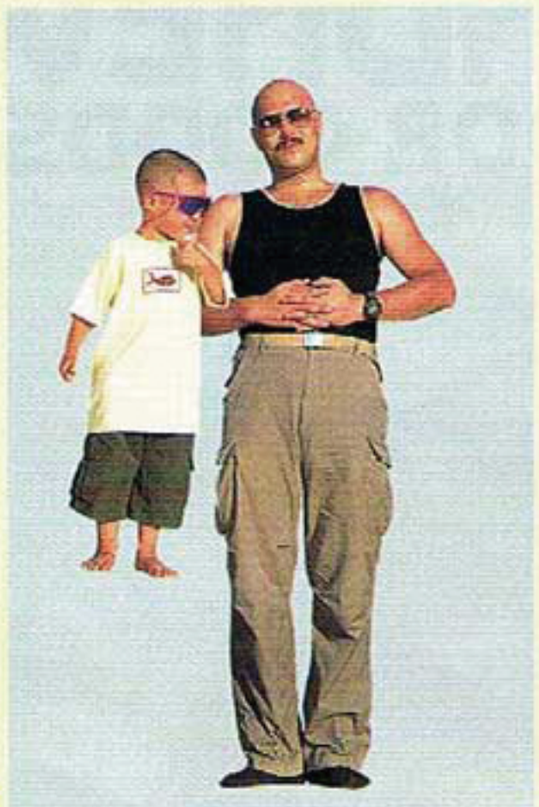
ハンドルをクルクルまわせばアッという間に設営完了だ！

マジョリーナ アドベンチャー カップルサイズ
Maggiolina Adventure Couple Size



⬆身長183cmのタモンでも、床面積にはこのくらい余裕がある。余裕たっぷりとはいえないものの、平均サイズの日本人が寝るのに、特に不都合はないだろう。ファミリーサイズを選べば、横方向にもう少し余裕ができる。

●SPECIFICATIONS
展開時外寸　W130×D205×H95cm
収納時外寸　W130×D205×H30cm
重量　55kg
適応人数　大人2人

取り付け

⬆固定金具のナットを締めれば完了。ルーフボックスなどと同じ方法である。

⬆ベースキャリアの上に本体を載せる。3〜4人で作業したほうが安心かも。

⬆まずクルマの屋根にベースキャリアを取り付ける。左右対称になるよう慎重に。

テント設営

⬆テントに収納されているハシゴを取り出して、入り口にかければ設営は完了。

⬆本体脇に付属のクランクを差し込んでクルクルまわすと、テントが開いていく。

⬆最初にFRPの屋根を閉じている金具をはずす。屋根の上の荷物スペースに注目。

ZIFERのなかでも最も大きいサイズなのが、このマジョリーナ。マジョリーナには「アドベンチャー」（屋根の上に荷物を載せられる）と「オンライン」（荷物を載せられない）があり、それぞれにまた大人2人用の「カップルサイズ」と、大人2人と子供1人用の「ファミリーサイズ」がある。

今回テストしたのは、売れ筋モデルのアドベンチャー・カップルサイズ。どのくらいの広さがあるかは、左のほうで身長183センチのタモンの寝姿から判断してほしいが、はっきりいって国産RVのオートフリートップよりは広い。ただしテントのなかで遊んだりするほどの広さではない。

このあたり、日本人と欧米人との考え方の差が表れているようだ。日本人はテントのなかでトランプなどをして遊びたがる。一方、欧米人は「テントは寝るためのもの、遊びは外で」と割り切っている。だから就寝用テントには、あまり広さを求めないのだ。

また日本で車中泊というと、シートを倒して寝る人が多い。だからフルフラットシートが発達したわけだ。だがフルフラットシートの多くは、運転中の座り心地がいまひとつ。欧米のRVがフルフラットを採用しない理由は、そこにある。「クルマは移動するための道具、寝るときは寝るための道具を使う」という考えなのだ。

⬆テントを折り畳んだ状態。走行するときはこの状態にするわけだ。マジョリーナには、ご覧のとおりFRP製の白い屋根（外壁）が付いている。だからクルマに装着したまま青空駐車していても、テントが風雨にさらされる心配がない。

⬆テントを開いた状態。テントへの乗り降りは金属製のハシゴで行う。テント内には、ハシゴはもちろん、寝袋なども収納しておけるので、荷室空間の拡大にもなるわけだ。FRPの屋根の上にも、ある程度の荷物を載せるスペースがある。

キャリアの開いたスペースに自転車やカヌーを積載可能！

オーバー キャンプ カップルサイズ
Over Camp Couple Size

⬆身長185cmのマークでも余裕がある。輸入元　によると、ユーザーが装着している車種は、ステップワゴンのようなミニバン系やクロカン4駆はもちろん、小型の2ボックスもあり、タイプを問わず幅広いという。

●SPECIFICATIONS
展開時外寸　W130×D200×H100cm
収納時外寸　W65×D200×H30cm
重量　45kg
適応人数　大人2人

テント設営

⬆テントの重量を支えるため、ハシゴの角度は重要。適当な長さに調整すること。

⬆左右の床を合わせ、ハシゴをかける。テントに上り、ポールを伸ばして展開。

⬆PVCのカバーをとる。テントはふたつ折りになっており、ハシゴを使って開く。

細部チェック

⬅畳めばルーフの半分の大きさ。だから余った部分に自転車やカヌーを搭載可能。

⬆床には厚いウレタンマットが組み込まれている。別にマットをひく必要はない。

⬆床面はこのようにしっかり組み合わされるので、大人の体重がかかっても安心。

イタリア人の天才的ひらめきを強く感じるのが、このオーバーキャンプ。床面を2分割しているので、折り畳むとルーフキャリアの半分の幅になってしまう。余ったスペースに、自転車などを載せられるのだ。

ただしその状態でテントを展開すると、床面の半分が空中に飛び出してしまう。一見したところは、これで本当に大丈夫なのかと心配になる。だが左右の床面の組み合わせ部分がしっかりしているのと、飛び出た部分の重量をハシゴで支える合理的な構造のため、乗ってみると不安定感はない。

ちなみにルーフキャリアの中央部に装着し、床面全部の重量をキャリアで支えることも可能だ。ルーフキャリアへの装着法は、マジョリーナと基本的に同じ。

写真ではマークしか乗っていないが、テストではタモンと小タモンと、3人が乗るバターンも試した。それでもなんら問題なし（読者の方はマネしないでください）。床面の剛性も充分に高いので、安心して就寝できるはずだ。

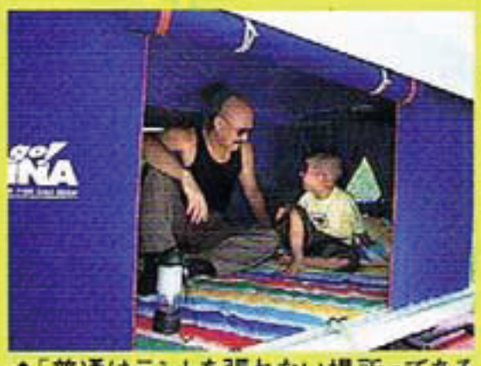
ローバー114のような小型車でも大丈夫だから、新規格の軽自動車などでも、ZIFERの利便性は充分に活かせるだろう。

ただし2ボックス車など屋根の短いクルマでは、車体後部に飛び出した部分がじゃまになり、リアゲートを開けづらくなる場合もある。そこは注意すべき点だ。

⬆テントを開いた状態。一見、非常に不安定そうだが、実際はかなりしっかり感がある。半分飛び出した部分の重量は、ハシゴが支えている。ハシゴが外側にはずれないよう、固定するストラップも付属しているから、ますます安心なのだ。

⬆テント収納時。上のマジョリーナやコロンブス（今回は紹介していない）と違って、オーバーキャンプにはFRPの外壁がないので、普段は防水性のあるPVC製カバーをかぶせておく。全長約3.5mのローバー114でも、このとおり装着可能。

結論！ by TAMON



⬆「普通はテントを張れない場所ってあるだろ。道の駅とかさ。でもカールーフテントなら大丈夫だよな」（談）

最初にみたときは「クルマの屋根にこんな重いモンを積んで、大丈夫なのか？」と思ったよ。正直いって、飛ばさないほうじゃないからさ。でもカーブの多い首都高速を、そう遅くないスピードで走っても、予想したほどの不安定さは感じなかった。意外にイケるんだよな。それに屋根から半分飛び出した、例のオーバーキャンプ。アレだって、俺とマークと小タモンと、3人で乗っても全然平気なんだからさ。一度体験すると納得だぜ！（談）

結論！ by Mark

⬆「フィッシングにいったとき、こういうテントがあると、ちょっと休憩しようというときには便利だね」（談）

子供のころからボーイスカウトに入って、キャンプもよくやっていたけど、カールーフテントの存在は今回初めて知ったんだ。アメリカでは森のなかに大きなテントを張って、長期間キャンプするのが一般的。本格的なキャンピングカーも普及しているからね。でも日本やヨーロッパで使うには、とてもいいアイディアだと思う。設営は簡単だし、強度の点も全然問題ないしね。あとは、どう使いこなすか。そこが一番大事だろうな。（談）

1999年6号記事掲載