

Tempo di vacanze. Il mercato dei camper, in ascesa, affronta ostacoli vecchi e nuovi (superbollo). Come districarsi nel labirinto dell'offerta

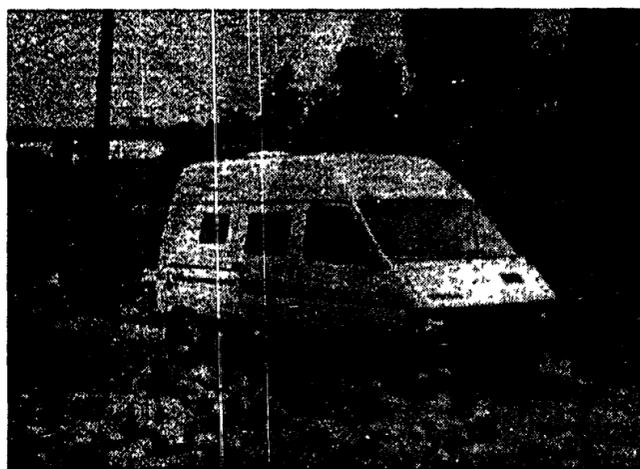
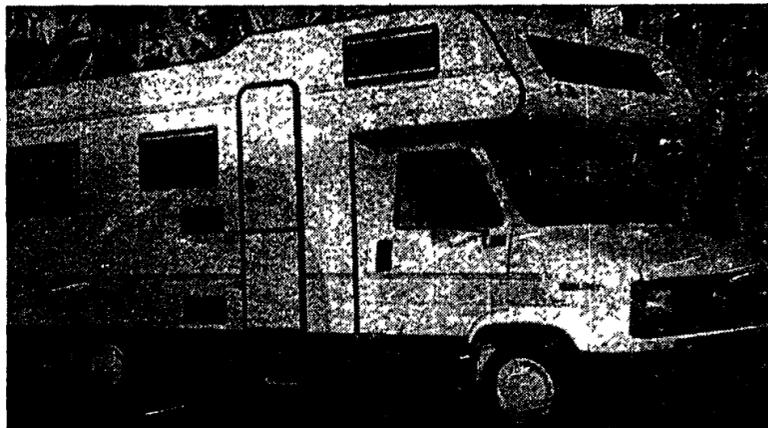
Metti la casa sulle ruote e parti

Prezzi da 30 milioni in su, dimensioni dal quattro metri e mezzo al sette, decine di marche artigianali e qualche produttore in serie. Il mercato italiano del camper, superbollo permettendo, è in ascesa. Si privilegiano i prodotti nazionali mentre le marche estere stentano a fare breccia, eccezioni fatta per il

colosso tedesco Westfalia (Gruppo Volkswagen). A dispetto della perdurante miopia di alcune amministrazioni anche da noi si comincia a organizzare una rete turistica. Per chi vuole risparmiare, un mercato dell'usato abbastanza vario e vivace. Costi, rischi e vantaggi di una vacanza in libertà.



Qui sopra il «James Cook», un camper della Westfalia su meccanica Mercedes 207 D/F. A destra, un esempio di motorcaravan, nella fattispecie della Adria. Qui sotto, invece, il camper Sebastian. Quale che sia la vostra scelta è sempre bene accertarsi, prima dell'acquisto, che dimensioni e peso siano proporzionali al telaio e alla motorizzazione



La «dinetta» del Sebastian, un camper della Florens Camper allestito su meccanica Renault Trafic. Per l'arredo interno è meglio puntare su funzionalità e rivestimenti facilmente lavabili



STEFANO RIGHI RIVA

MILANO. Resisterà il mercato dei camper, in verticale ascesa dagli ultimi anni, al nuovo superbollo? A giudicare dalla diffusione nei paesi più avanzati e dall'evoluzione, anche in Italia, della concezione delle vacanze (più brevi e ripetute, più mobili, più informali), si direbbe di sì. Per questo almeno si è attrezzata l'offerta, con l'immissione sul mercato di un ventaglio di mezzi sempre più largo e sofisticato, con un tentativo di superare i limiti del semplice artigianato.

Clononostante l'arcipelago dei produttori resta vastissimo, con molte microaziende sparse dal Veneto alla Lombardia, dal Piemonte all'Emilia al Lazio. Solo in Toscana (con l'eccezione della milanese Elmagh e dell'Arca, romana), dove quest'industria è nata, si sono affermate aziende più grandi: Rover, Liska, Mobilvita, e poi Ci e Rimor. Poi ci sono gli stranieri, che in genere fanno fatica a imporre da noi i loro prodotti (ma arriveranno, col '93), eccetto il già affermato gigante tedesco Westfalia, in realtà lunga manus della Volkswagen.

Anche prezzi ce ne sono tanti: un motorcaravan spartano da quattro-cinque posti Fiat Ducato o Ford Transit col motore a benzina si compra con meno di 30 milioni. Ma si può arrivare ben sopra i 100 per certi mezzi in vetroresina-mogano-velituro-air conditioning-color da sette metri in piccolissima serie. Nel mezzo, un'infinità di scelte: con 40/45 mi-

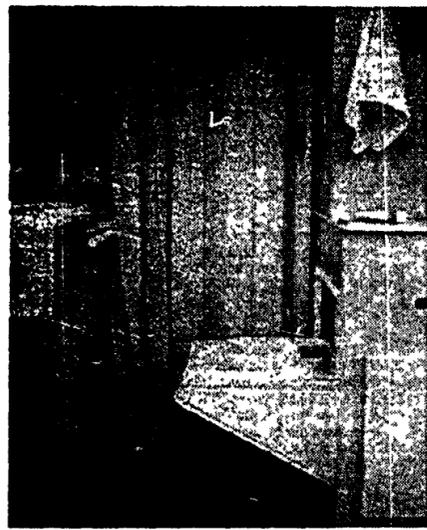
lioni si può trovare un signor motorcaravan turbodiesel, oppure un camper delle dimensioni di un Ducato o di un Transit discretamente allestiti (Camper, Aiesistem, Solaria, Autosleepers ecc.). Tra 50 e 70 degli splendidi Volkswagen T1, Iveco Turbodiesel passo lungo, Mercedes 309, allestiti a camper di lusso (da Florence Camper, Camper Marostica, Nord Camper, Kelber, Westfalia, Safarways ecc.) oppure a motorcaravan in vetroresina (Turi & Boari, Cobe Camper ecc.), oppure dei monumentali motorhome delle grandi case.

Intorno a questi prezzi del nuovo, per la verità abbastanza impressionanti per l'utente medio (non libero professionista, non esercente in Montepoleone, non ereditiere, non evasore fiscale, non vincitore di lotteria), gira la grande ruota dell'usato, dal mezzo rincaratamente acquistato e rivenduto con 5000 chilometri, al corsaro del mare su telaio Om anno 1967, con le ammaccature coperte da adesivi esotici e il tachimetro a 300 000 chilometri trattabili. Basta comprare le riviste dei camperisti o quelle di annunci gratuiti, frequentare un deposito di camper in periferia o andare a Torino in settembre durante il salone, per arraffare in questo folcloristico mercato. Con un'avvertenza: il mezzo dell'allestitore sconosciuto, usato, perde molto valore, il pezzo di marca resiste nel tempo. Intanto conviene fare qualche conto: quanto si spende,

quanto camper, tra viaggi, alberghi, pensioncine e appartamenti al mare? Servono davvero le due macchine di casa, o una può essere abolita, magari sostituita dal camper diesel per i viaggi lunghi? Si ha voglia, nei mesi estivi non utilizzati, di prestarlo o noleggiarlo a parenti e amici? O magari di comprarlo in società col cugino vigile del fuoco che fa sempre le ferie in aprile e settembre? Alla fine di questi conti si scoprirà che comunque il camper difficilmente è «un risparmio» ma nel totale va aggiunto anche il prezzo della libertà e dell'avventura, un prezzo, come si sa, strettamente individuale.

Da ultimo, sapere a che cosa si va incontro dal punto di vista della burocrazia e della sicurezza in molti comuni italiani c'è da litigare con amministrazioni miopi (spaventate peraltro da camperisti trogloditi, malversatori di cartacce, liquami, disturbatori della quiete pubblica) che vetano la sosta, prolungata o meno. In molti altri, più liberali, o solo più accorti calcolatori dei benefici del turismo, finalmente stanno sorgendo piazzole con attacchi per acqua e corrente, pozzetti, raccoglitori di rifiuti. In qualche regione, o paese, troppo deserti o mal abitati, si cominciano a vedere i fucoli (soprattutto parziali: perché il mezzo è difficile da nascondere e riciclare) o di aggressione. Ma tutto ciò non tiene tanto ai camperisti, quanto ai problemi della civiltà moderna, e al buon senso di chi li affronta.

Camperista avvisato, mezzo salvato



Il vano bagno del «Sebastian» con wc nautico a scomparsa

L'ESAME DI COSCIENZA. Come scegliere il camper? La questione si pone, dato che, per la scarsa diffusione di questo mezzo nel nostro paese, nella gran parte dei casi chi si accinge all'acquisto non ha esperienze dirette, né può giovare, come per l'auto, di suggerimenti e confronti con amici. Sbagliare è molto facile, perché il camper è un mezzo di grandi compromessi, ad esempio tra abitabilità interna e ingombri esterni. Così come non è facile valutare, prima di un'esperienza concreta, quanto spesso lo si adopererà, per le vacanze, certo, ma anche per i weekend? D'estate, certo, ma anche nella brutta stagione? O sapere se la passione per il plein air di chi spinge per l'acquisto sarà condivisa, nei fatti, da coniuge e figli.

Il risultato è che molta gente sbaglia il primo camper, o si pente del tutto, il che alimenta un largo mercato dell'usato seminuovo. Primo suggerimento, dunque, cominciare con questo tipo di usato, oppure con un prestito o un noleggio per un congruo esperimento.

IL PROGETTO. C'è poi una numerosa serie di questioni «tecniche», di non immediata valutazione da parte dell'acquirente abituato solo alle auto, e spesso trascurate dagli allestitori, che all'origine sono spesso dei mobilieri e che impongono ai telai acquistati dalle case automobilistiche sovrastrutture sproporzionate per peso e dimensioni. Purtroppo la motorizzazione, che fa i collaudi, dà scarsissime garanzie rispetto a questi errori (come d'altra parte sulle questioni della sicurezza che diremo dopo).

Può così capitare che un telaio di basso costo, che va benissimo sul furgone originale, risulti troppo flessibile caricato del peso di una grande cellula abitativa per motorcaravan o che il peso complessivo dell'allestimento sia così vicino al peso massimo sopportabile dal telaio da lasciare ben pochi margini per il carico. Può capitare ancora che su un telaio a passo corto vengano montate cellule abitative molto lunghe, con sbalzi posteriori che diventano pericolosi in montagna o in curva. Oppure che i motori o i freni risultino gravemente sottodimensionati. O ancora, nelle trazioni an-

teriori, che l'eccesso di peso sbilanciato verso il retro comprometta la motricità nelle salite.

Dunque, secondo suggerimento, attenzione ai modelli «civetta», quelli con il prezzo stracciato, perché spesso si tratta di mezzi con la meccanica sottodimensionata. E ancora, attenzione agli allestitori troppo piccoli, perché è più probabile che sacrifichino studi, prove, collaudi costosi che verrebbero a gravare su serie limitate. Naturalmente ci sono piccole ditte gestite da appassionati della meccanica, che lavorano accuratamente, ma, appunto, assicuratevi che il vostro interlocutore sia competente in materia.

LE DIMENSIONI. Veniamo ora a un capitolo dolentissimo quello della «lunghezza fuori tutto», e dell'ingombro del camper in generale. E' ovvio che, quando si sale su un camper, è molto allettante trovare interni spaziosi, con dinette fissa, bagno grande, armadi capienti eccetera. Molte case infatti allestiscono di preferenza grossi mezzi, intorno ai sei metri di lunghezza e più, e li fanno collaudare per sei posti, perché la gente così li vuole.

Sarà il caso però che vi domandiate, a meno che non abbiate quattro figli a carico o un harem permanente, se davvero pensate di andare in vacanza in sei in pochi metri quadri.

Perché occorre poi ricordare che il camper va anche parzialmente piazzato nel campo fissa per quindici giorni come fosse una roulotte: è un controsenso. Occorre ricordare che l'Italia è piena di splendidi borghi medievali, di coste, litorali, montagne, e soprattutto di traffico. Insomma, se non siete conducenti abituali di Tir, tenete conto che la manovrabilità di un camper (non solo il «fuori tutto», ma anche le larghezze di due metri e dieci e oltre, i passi lunghi, i mancati servosterzi per risparmiare) diventa decisiva poi per la «voglia di adoperarlo».

I MATERIALI. Altro tema, quello dei materiali, delle lavorazioni e delle finiture. Intanto, attenzione ai misteri nascosti: la coibentazione del camper dipende non tanto dai materiali impiegati, lane di vetro, di roccia, poliuretano, materiali iniettati, quanto dal fatto che questi siano installati uniformemente dappertutto, senza

troppi punti di contatto tra guscio esterno e pareti interne. In caso contrario caldo e freddo entrano.

Così come bisogna sapere che la costruzione dei normali motorcaravan (guscio tipo roulotte, in alluminio o materiale plastico a pannelli, fissato a un telaio di camioncino che conserva la cabina originale) può essere facilmente soggetta dopo qualche anno, se il fissaggio non è accurato, a cigolii e movimenti. Assai più rigido, molto più leggero e facilmente coibentabile sarà il guscio in vetroresina, che però è anche molto più caro. Le massime garanzie di silenziosità e di rispetto delle caratteristiche stradali del mezzo vengono dal camper vero e proprio, quello costruito «dentro» la scocca originale del furgone.

Con sacrificio, in questo caso, dell'abitabilità, e con costi sempre elevati, perché il mobilio non può essere standardizzato e va costruito artigianalmente sulla sagoma di ogni modello. C'è infine il motorhome, costruito come un motorcaravan, ma su telaio nudo più motore. Ha gli svantaggi del motorcaravan, i costi più elevati, una visibilità spesso pro-

blematica, il tutto in cambio di un ulteriore aumento della abitabilità.

LE FINITURE. I costi dipendono anche, e non poco, dalla qualità delle finiture e dalle dotazioni. Anche qui attenzione: spendere per serbatoi capienti e solidi, per batterie potenti, per materiali moderni superleggeri, per i cavalli del motore, per il servosterzo o le ruote gemellate ha senso. Meno senso, nonostante l'evidente gradimento del mercato, ha spendere per velluti, moquette, mogani e ottoni che solo di rado attingono l'obiettivo del buon gusto, e quasi sempre complicano la vita: il laminato plastico robusto e leggero, la tela solida, asportabile e lavabile, l'alluminio, sono molto meglio.

STIVAGGI E PESI. Ricordatevi poi che anche le dotazioni di un camper devono rispettare degli equilibri: un grosso frigo, l'aria condizionata, troppe luci, troppi servocomandi, limitano l'autonomia energetica. L'eccesso di «gavono» e i conseguenti stivaggi e scorte, di attrezzi, abiti, tende, sedie, biciclette, bibite, scato-

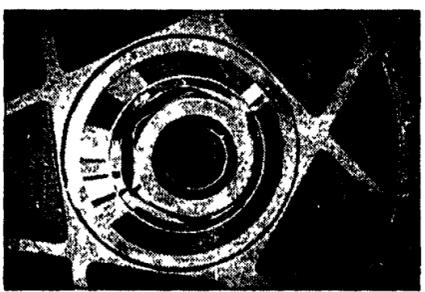
lame eccetera, si pagano, in peso, consumi, guidabilità e sicurezza. Non dimenticate che l'acqua minerale e la carta igienica si vendono in tutto l'Occidente e oltre. E che una bottiglia di vino pagata cara in Germania costa sempre meno di una trasportata lì fin da Brindisi!

LA SICUREZZA. Ultimo capitolo, e più insidioso, la sicurezza. In questo campo la produzione italiana giunge spesso a vette elevate di irresponsabilità e di ignoranza: angoli e barre in legno massiccio, ganci, attacchi, protuberanze metalliche allegramente sparsi all'altezza delle teste degli occupanti, sedili trasformabili in letto con piani e schienali completamente svincolati; cinture di sicurezza per i passeggeri posteriori completamente assenti, e che non si possono montare a richiesta perché i pannelli non le reggono; tavoli vaganti. Non resta che gridare allo scandalo per i collaudi infami e scartare le costruzioni più assurde, pagandosi comunque qualche modifica intelligente. Nonché protestare vivamente con i produttori sperando che si convincano ad allestire mezzi più sicuri.

Viaggio nella motorizzazione Usa/2 - Kit Car

Fuori Testarossa Sotto Chevrolet

Per i veri appassionati sono una sorta di museo degli orrori, i possessori dell'originale le guardano con profondo disprezzo, le forze dell'ordine le perseguitano per la loro presunta pericolosità. Eppure per molti americani le «Kit Car» rappresentano la via più facile ed economica per togliersi lo sfizio di possedere un'auto di sogno. Ferrari inclusa, naturalmente.



no a nascondere del tutto alcune approssimazioni e una certa mancanza di omogeneità da un componente all'altro. A ristabilire completamente l'esatto ordine delle cose (e in definitiva il loro valore) viene in aiuto il rombo del motore che, appena girata la chiave di contatto, invade l'abitacolo, con la ruidosa possanza del grosso otto cilindri Chevrolet.

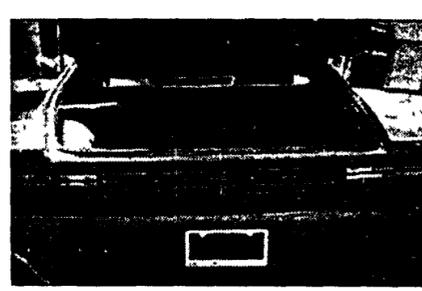
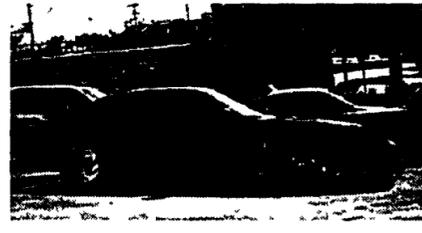
Si chiamano «Kit Cars» e possono nascere solo in California dove l'automobile, più che in altro posto del mondo, è sinonimo di immaginazione, libertà, voglia di vivere. Qui, libera da confini geografici e di tempo, la fantasia dell'acquirente può spaziare in lungo e in largo per il globo, fermandosi ad accarezzare un sogno di infanzia come la Porsche Speedster o inseguendo il mito

della velocità su una Lamborghini Countach.

La ricetta è semplice, e oltre che negli Stati Uniti trova ampi consensi anche in Germania, dove esiste un fiorente mercato di «repliche» carrozzina in vetroresina il più possibile fedele all'originale, autotelaio di costruzione artigianale, meccanica e componenti presi dalla grande produzione di serie, dal quattro cilindri 1200 del Maggiolino ai dodici cilindri 5300 della Jaguar XJS. I veri intenditori se la fanno consegnare in scatola di montaggio dove con una buona dose di conoscenza della meccanica e una valida attrezzatura, un kit di media difficoltà può essere in strada in meno di 20 ore lavorative. In questo caso poi si risparmia parecchio, fino an-

che al 40% del costo complessivo.

È proprio il prezzo, nella maggioranza dei casi, a determinare la scelta di acquistare una Kit Car per una Ferrari Testarossa in ordine di marcia, ad esempio, si va da un minimo di 35 000 dollari a un massimo di 60 000, in relazione ai diversi gradi di allestimento, di fedeltà all'originale e naturalmente al tipo di meccanica. Un'ultima nota riguarda proprio le prestazioni: con i 250 cavalli del 5,7 litri V8 Chevrolet la replica Ferrari può raggiungere senza difficoltà i 260 km orari, ma è disponibile anche un ulteriore kit di potenziamento che, a detta del costruttore, è in grado di eguagliare sui seni le prestazioni velocistiche dell'originale.



Sembra una vera Ferrari ma... al posto del motore ha il bagagliaio e sul coprimozzo uno strano «Cavallino»

CARLO BRACCINI

La fabbrica delle Ferrari è un grigio capannone in fondo al Sepulveda Boulevard di Los Angeles. Sul piazzale antistante sono perennemente in sosta due magnifiche Testarossa nuove fiammanti, nel colore canonico, rosso corsa. L'esterno, sulle prime, può trarre in inganno anche l'occhio attento e prevenuto che indaga nei particolari persino il tradizio-