

2C CARAVAN CAMPING

Speciale Inverno

SciCampaggio sulle Alpi orientali • Sottrekking in Sila
DopoSci in Alto Adige • CampingNevé in Valle d'Aosta



CORSA DIESEL DEBUTA IN PLEINAIR

**VEICOLI POLIVALENTI
OVVERO LA CONQUISTA DELLO SPAZIO**

IL MENSILE DELLA VACANZA NELLA NATURA

LA CONQUISTA DELLO SPAZIO



Né poco né troppo: Per essere un completo «polivalente», da lavoro, da svago e da viaggio, il veicolo ideale dovrebbe assicurare tutte le diverse prestazioni con la massima naturalezza e con la soddisfazione di tutti i passeggeri. Gioco facile per le funzioni di trasporto: trasferimenti e carico; ma difficile per quelle abitative. Tanto che per i pulmini e i furgoni di media taglia qualche compromesso e qualche rinuncia sono inevitabili. Il Westfalia Nugget su Ford Transit 100, ad esempio, rinuncia al vano toilette (cioè ad un elemento di autonomia), ad una sopraelevazione rigida (cioè ad una ambientazione per la vacanza ogni tempo e ogni luogo) al fine di caratterizzarsi meglio nei viaggi e nei



costi e benefici della mobilità, ma anche impedire al veicolo la frequentazione di luoghi impropri (ad esempio le aree urbane centrali) e l'impiego irrazionale (ad esempio nei brevi tragitti non programmati e percorribili altrimenti). Attribuire all'automobile dimensioni e mansioni «domestiche» tipiche del «privato», che perciò nessuno altro veicolo può assumere, significa infine riconoscerli una



tempolbero occasionale. Da parte sua il Profi (qui sopra e sotto), altro allestimento pluriuso di marca tedesca e di elevato standard (su VW Transporter), tenta la via dell'onnivalenza, e si propone di svolgere tutte le funzioni immaginabili con un ricchissimo elenco di attrezzature. Ma lo spazio esiguo di manovra e la vincolante architettura del Transporter (motore posteriore) glielo impediscono: rendendo per esempio poco adatto il veicolo alle vacanze di un nucleo familiare, date le eccessive sofisticazioni dell'allestimento. In un «tuttofare», semplicità, sicurezza d'uso, e sufficienti disimpegni, sono prerogative alle quali non può assolutamente rinunciare.



identità e un ruolo realmente insostituibili...

L'unico veicolo a riconoscersi compiutamente in questa strategia è per il momento il camper polivalente di piccola taglia, che però, data l'origine meccanica e la collocazione di mercato, conserva una fisionomia specialistica e piuttosto esclusiva. Non esiste ancora un veicolo di impiego universale, anch'esso pluriuso ma di ma-

trice automobilistica, anche se è possibile, come vedremo in dettaglio, «arrangiarsi» con validi succedanei. Di certo rappresenta il traguardo più promettente dei prossimi anni.

Cresce sempre e dovunque il favore del pubblico per i veicoli dall'aspetto utilitaristico: break, van, fuoristrada e «commerciali», che se non altro emotivamente garantiscono libertà di azione, affidabilità e



risorse; ed aggettivi come «polivalente», «pluriuso», «multifunzionale» (anche se non sempre a proposito e per lo più in sostituzione del comune «promiscuo») entrano nei listini ufficiali e diventano il distintivo delle proposte più avanzate. In paragone le prospettive dell'automobile-vettore si fanno sempre più labili e le tradizionali strategie non sembrano all'altezza di rinforzarle. Meno che mai la strategia della mobilità individuale «porta a porta» e quindi dell'automobile che ha scelto di imporsi come una protesi degli arti, realizzandosi quasi esclusivamente in funzione degli spostamenti a medio e breve raggio, prevalentemente urbani, spesso immotivati.

Sono fin troppo note le difficoltà che si frappongono a questo genere di veicolo: ingorghi, inquinamento, disfunzioni, sprechi, devieti amministrativi, che minacciano di ridurlo all'immobilità, ovvero che lo costringono a tenere il passo con un progressivo assottigliamento degli ingombri ed una continua perdita di fisiosonomia, tanto evidente ormai da preannunciargli la metamorfosi in una guaina corporea motorizzata.

Conosciamo bene anche le difficoltà che incontra l'automobile più aiutante e desiderosa di lunghe distanze, quella della domenica, che cerca nuovi orizzonti fuori dalle mura, limitandosi pe-

rò anch'essa a specificare le doti meccaniche, più che le qualità culturali.

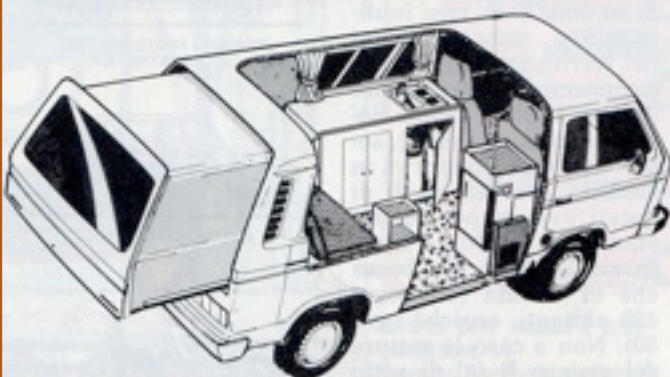
I parametri sommi della locomozione, velocità e penetrazione aerodinamica, devono già fare i conti con limiti fisici invalicabili; e comunque non possono dare il meglio se non in condizioni sempre più rare e a costi sempre più elevati. Né può aiutarli la riduzione dei consumi di carburante, perseguita come obiettivo assoluto, e perciò concluso in partenza, invece che come obiettivo sociale finalizzato ad altri obiettivi e dinamicamente rapportato alla realtà esterna.

L'automobile che percorre più strada, sia in senso figurato che letterale, risponde ormai ad una nuova logica, e vive la sua mobilità come un'autentica «conquista dello spazio» prima che «della tecnologia». Conquista di orizzonti aperti e di itinerari senza vincoli; conquista (o riconquista) del viaggio come dimensione inalienabile della conoscenza e della memoria; conquista, in particolare, di veicoli sempre più spaziosi e versatili, potenti e duraturi.

Lo confermano le «piazze» dove la percorrenza media annua dell'automobile è maggiore e dove, ad un generale maggior rispetto per l'ambiente e per la qualità della vita si accompagna invariabilmente una maggiore pratica del turismo e segnatamente del turismo all'aria aperta, espressione concreta di benessere.

Valgano, per restare in Europa, gli esempi guida dell'Olanda dove, secondo un'indagine CEE del 1985, va in vacanza il 65% della popolazione, della Danimarca (64%), dell'Inghilterra (61%), della Germania (60%) e della Francia (58%). Gli stessi Paesi detengono il più alto numero pro capite di attrezzature complementari all'auto, il

.....▶



Campione in trasformismo: il VW Transporter, non c'è dubbio, è il veicolo che ha propagandato nel mondo la polivalenza dell'automobile più di qualunque altro. E più di qualunque altro ha subito le trasformazioni del caso: dal mitico Joker firmato Westfalia, al più stravagante degli allestimenti amatoriali. Ecco, sul tema, due curiosità recenti: un allungamento rigido dello stesso Joker proposto dalla carrozzeria tedesca Bischofberger, e un allungamento mobile fatto in casa. Il primo sfrutta l'altezza d'uomo ottenuta con il soffietto e dispone (grazie alla porta posteriore) di un vano attrezzabile a wc; il secondo mantiene il tetto basso e riduce al minimo anche le dotazioni tecniche.

(da PRO-MOBIL - luglio '86 - Rheinallee 56 - 5330 Königswinter - Germany).

Allestitori & piccoli costruttori: Quanti laboratori sono in attività in Italia in un settore che può essere indicato con questa sigla? Un'anagrafe precisa non è possibile ma possiamo rispondere che sono tanti. Talvolta limitati ad un ambito strettamente locale, in certi casi, addirittura, con appassionati che lavorano in un garage o in una piccola carrozzeria. Ma il quadro ufficiale è costituito da operatori che alla piccola dimensione affiancano una notevole capacità progettuale e tecnica, con una idonea organizzazione nonché con sicura tradizione e chiara creatività. È una realtà che ha un suo ruolo preciso nel quadro dell'offerta e che perciò non solo va identificata ma anche proposta all'attenzione della domanda. 2C da questo numero riserva a tale settore una piccola zona. Entreremo in questo comparto con curiosità ma soprattutto con una analisi attenta.

Nord Camper è Alessandro Zanlucchi e C., dove C. sta per consorte: la signora Susanna, ovvero la gentilezza fatta persona. L'anima dell'azienda è tutta qui. Non ci sono direttori commerciali, direttori tecnici, progettisti, addetti alle P.R. Chi sceglie Nord Camper lo fa dopo aver trascorso un pomeriggio a scambiare quattro chiacchiere con Zanlucchi e C., che costruisce da dieci anni, a Trento, esclusivamente camper e quasi esclusivamente su meccanica Volkswagen TL, con una qualche sortita verso il Ducato.

Anche se si guarda bene dal dichiararlo apertamente, il signor Zanlucchi ha tutte le ragioni per sostenere che ogni veicolo che esce dal suo piccolo laboratorio-stabilimento è un camper «firmato», ma da lui. Come tale, è un veicolo concepito e destinato ad un utente con le idee chiare. Risultato: 1) il signor Zanlucchi non ha ancora imparato a parlare di crisi del settore; 2) non esiste un usato Nord Camper sul mercato; 3) l'impostazione costruttiva dei tre modelli di base è e resta quella di dieci anni fa. Quindi nessun superamento di modelli e svalutazione commerciale pressoché nulla, per cui chi ha un Nord Camper trova pochissimi motivi per cambiarlo.

Per raggiungere questa realtà costruttiva e commerciale, il signor Zanlucchi si è data una specie di regola di ferro:

- prima essere utente, in modo stabile; poi costruire; poi continuare ad essere utente.
- Essere permanentemente animato da vera passione.
- Credere fermamente, al di fuori di tutte le possibili correnti di mercato, che il camper risponde

ALLESTITORI & PICCOLI COSTRUTTORI

NORD CAMPER: LA PASSIONE DELL'UTENTE VIAGGIATORE



Cura del particolare e della funzionalità nei modelli Nord Camper: un impegno d'obbligo.

ad una filosofia di vita e che non è un mezzo per ferie al risparmio né può essere uno «status symbol».

- Prima dare un prodotto valido, poi venderlo, anche a scapito del risvolto commerciale.
- Rispettare il cliente, fare di tutto perché questo sia soddisfatto a pieno (ma non per la veranda omaggio) al punto da diventare un amico sempre, soprattutto dopo molto tempo dall'acquisto.
- Informarsi in continuazione, quasi a farne una mania, andare a vedere quel che fanno gli altri

(non solo in campo nazionale). Anche se può sembrare eccessivo date le dimensioni artigianali dell'azienda, da cinque anni a questa parte il signor Zanlucchi va puntualmente negli Stati Uniti a vedere tutto quel che si fa e per poter trasferire nella sua azienda gli aspetti più validi, più funzionali. Probabilmente, Nord Camper è l'unica azienda italiana che importa e monta le grigliette dei frigoriferi apribili per poter ispezionare l'accessorio, il «water connection» e altro del genere.



Come è diventato costruttore di camper il signor Zanlucchi?

L'artigiano-utente: trentino, 45 anni, Alessandro Zanlucchi è geometra, con cinque anni di frequenza alla facoltà di architettura, ed ha esercitato in passato la libera professione. Carattere tranquillo, pacato, riflessivo, gioviale quanto basta, bada più a quel che sente che a quel che dice. Il punto di partenza è stato la grande passione per i viaggi. Nel 1970 si è costruito in «fai-da-te» il suo primo camper da una giardinetta Volkswagen.





Ha l'Africa nel sangue, in particolare: il suo statino conta sei traversate in quel continente (tutte le piste del Sahara algerino). Ecco qua, ci siamo: tutto è nato da quel primo camper.

Veramente tutto, compreso il figlio, Zanlucchi junior, che è nato in camper, e che a due mesi sonnacchiava o frignava in una carrozzina dietro il camper. Dopo diciotto anni di professione, la svolta. Piantò lo studio tecnico che andava benissimo e, approfittando di un capannone che aveva progettato e costruito per un amico rivenditore di caravan che gli aveva proposto di andare a dirigerli l'officina, prese a progettare e a costruire il primo prototipo di camper di serie.

Da allora, il metodo è rimasto identico, in obbedienza a quella regola cui abbiamo accennato. Lui

la esprime così: «Ogni prototipo lo me lo uso personalmente. Per un migliaio di chilometri, quel veicolo è il mio camper: devo sapere per constatazione diretta come mi ci trovo e come vorrei trovarmi. Solo dopo questo affiatamento privato, il modello viene «lasciato» sulla scena in pasto agli utenti potenziali. Si spiega così ciò che accade: l'ottanta per cento dei miei clienti, quando, dopo anni, decide di cambiare il camper perché è nato un figlio, o perché il titolare ha raggiunto la pensione, o perché i ragazzi si sono sposati e hanno messo su casa e vanno per conto loro, ritorna da noi a prenotare un altro Nord Camper».

Il prodotto: dev'essere (e lo è secondo l'opinione del signor Zanlucchi e di alcune centinaia di

.....>



In alto, la sede di Via Brennero; al centro, l'estetica Nord Camper. In basso, l'officina e a fianco, Alessandro Zanlucchi.

UN'AZIENDA IN BREVE

Ragione sociale: NORD CAMPER s.n.c. di Zanlucchi Alessandro e C.

Attività specifica: camper a livello qualitativo medio-alto, prevalentemente su meccanica VW-TL a contenuta frammentazione d'impostazione (solo tre modelli di base).

Anno d'inizio dell'attività: settembre 1976.

Sede produttiva: superficie coperta mq 400, che saranno portati a 800; superficie scoperta mq 600.

Dipendenze staccate: Via Brennero 264 (sala esposizione e vendita di accessori, con area di parcheggio di 600 mq).

Punti vendita in Italia: Milano (Mandarini & C.).

Punti vendita all'estero: Monaco (KMC); Svizzera (BURRI Motorcaravan).

Amministratore: Alessandro Zanlucchi. Si occupa direttamente anche dell'attività commerciale, della progettazione, della direzione tecnica, dell'attività stampa e pubblicità.

Mostre e Saloni cui partecipa regolarmente: CARAVAN EUROPA di Torino.

Iniziative promozionali: mostra locale a Trento chiedendo in concessione una piazza in primavera e in autunno; incontri periodici con l'utenza potenziale in collaborazione con Fiamma per nuovi prodotti e relativa utilizzazione.

Servizi collaterali: noleggio.

Numero dipendenti: 4 operai (sono sempre gli stessi dal 1976); 2 apprendisti.

Settori di lavorazione esterni: no. Tutti i componenti dell'allestimento vengono progettati, costruiti e montati in azienda.

Produzione annua: dai 35 ai 50 veicoli in produzione di serie; da 15 a 20 allestimenti su veicoli privati (van e veicoli speciali). Sono stati realizzati a richiesta abitacoli particolari su fuoristrada (Toyota e Nissan), pulmini particolari per funzioni di rappresentanza, mini-laboratori mobili per enti pubblici.

Regioni di maggior vendita: Italia centro-settentrionale, con distribuzione abbastanza uniforme.

clienti diventati amici) al più elevato livello tecnico.

La scheda-tipo è sempre la stessa:

- avere dei letti che siano veri letti;

- avere un comodo vano toilette;

- disporre di una meccanica affidabile e che consenta la realizzazione di certe soluzioni senza grossi interventi in modifiche e adattamenti per contorsionismi che strizzano l'occhio all'assurdo o all'ingenuo.

I camper del signor Zanucchi, a quanto pare, rispondono fedelmente a questi principi.

E l'artigiano-utente incalza: «La cucina, pur avendo la sua importanza, non costituisce un obiettivo preminente».

Tutto sta nel sapere se si condivide o no questa logica e questa coerenza. Oggi c'è una enorme crescita da parte del cliente che ha finalmente cominciato a focalizzare quel che serve veramente su un

camper e quello che è superfluo». In questa consapevolezza matura si spiega la realtà aziendale Nord Camper di ieri e di oggi. L'utente potenziale è persona poco o niente accessibile alle suggestioni, che rifugge dagli assembramenti «per simpatia» sui lungomare dei centri di provincia, non rifiuta di acquistare un veicolo valido ma che ha la pecca di non avere il televisore in dotazione di serie, non si sente infelice se la moglie non può servirgli timballo al forno, non cerca un «sei posti letto» su un cinque metri fuori tutto (così può venire anche la figlia, e il genero, e i due nipotini per venti giorni, e tutti insieme si spende poco che niente). L'utente Nord Camper non si sente frustrato se, in raduni annuali motivati solo da impegnative maratone gastronomiche, almeno quattro camperisti non gli chiedono di visitare il suo mezzo dopo esserselo filato per un'intera mat-



Spazio e vivibilità: questioni da privilegiare in un camper.

tinata («È notevole... imponente! Quanto è costato? Però!!...». E magari: «Lei permette? posso provarlo come si sta al posto di guida?.. Senta... ma quanto paga sui traghetti a metro lineare, poniamo, per Patrasso?..»).

L'utente Nord Camper non si sente crociato se quest'anno non può andare a Capo Nord con altri dieci equipaggi, ma deve accontentarsi di quella bazzecola della Valle dei Templi ad Agrigento o andarsene solo soletto a centellinarsi le ville venete della Riviera del Brenta, o a peregrinare come

un viaggiatore sperduto per le insenature della Normandia.

L'utente Nord Camper vuole un mezzo solido, che non costi né venti milioni né novanta, con poche apparecchiature affidabili ma con cinque centimetri di coibente di qualità a tetto, pareti e pavimento, un mezzo su cui poter dormire bene, comodo, senza dover smontare mezzo camper per passare dal giorno alla notte e viceversa; fare la doccia senza battere gomiti e ginocchia collezionando ematomi o, peggio, sgraffiature: un mezzo che va be-

LA VETRINA DEGLI ALLESTITORI

La proposta di questa ditta che ha sede a Vigliano Biellese (Piazza Conte Avogadro di Collobiano, 10 - tel. 015/512070) è l'allestimento di un camper su Renault Trafic passo corto. Uno schema che nasce dall'obiettivo di mantenere integro il più possibile il veicolo d'origine e farne, in viaggio, una vera e propria autovettura. La modifica più evidente è quella realizzata sul tetto con l'applicazione di una intelaiatura portante realizzata in vela impermeabile doppia, coibentata con lanetta termica trapuntata. Può essere aperta lateralmente e anteriormente per l'applicazione della zanzariera. Il sollevamento è affidato a pistoncini idropneumatici.

L'adeguamento della scocca alle funzioni di camper è completato con due finestre laterali, nella zona abitativa e con una nella zona posteriore ove è sistemato il vano toilette. Gli ulteriori interventi riguardano la coibentazione ottenuta con lana di vetro di alto spessore con uno strato alluminato. Come facciata a vista i pannelli sono in compensato multistrato in noce tanganica. Per il pavimento da sovrapporre al pianale originale si

BIELLA CAMPER

è adottata la soluzione di pannelli di legno multistrato fenolico con rivestimento in pvc.

La disposizione abitativa è ricavata sul vano di carico (i due sedili originali sono rimasti tali) con il vano bi-letto sulla zona posteriore e, al centro, una dinette che consente, con la traslazione dei piani dei tavoli e l'appoggio del pianale del tavolo, la formazione di un matrimoniale di cm 180 x 120. Altri due posti si ottengono con due brandine pieghevoli ricavate in alto sul soprizzo del soffitto. Il blocco cucina con il frigo a pa-

rete è situato sull'altro lato della zona centrale.

Nella zona posteriore da un lato c'è un armadio che con la parete snodata consente la formazione del divisorio che isola il vano toilette. L'impiantistica è armonizzata alle esigenze di un veicolo che resta «viaggiatore». Due serbatoi rispettivamente da 50 e da 55 lt per l'acqua potabile e quelle grigie. C'è inoltre la riserva per il Gpl da 14 lt. Il lavello è a due fuochi in inox. Il frigo è da 45 lt (un Engel a elettropulsio). Il wc chimico (che è opzionale)

si custodisce in apposito scomparto chiuso sotto l'armadio. Completano l'impiantistica una batteria supplementare da 105 Amp (è situata nel vano motore) e la centralina elettronica (nel mobile cucina).

Le tappezzerie sono in stoffa da arredo in velluto. Con il tetto sollevato si superano i 180 cm di altezza interni; quella nel vano toilette è di cm 145.

L'omologazione è per tre passeggeri. Il prezzo della sola trasformazione è di L. 12.200.000 iva compresa. Tra gli optional, un bagagliaio, un portabicicli posteriore, la stufa Remotron da 1500 calorie e, infine, il wc chimico.



IL QUADRO PRODUTTIVO

SHERE KHAN 531: È il modello polifunzionale, di base, che va bene per tutti - Salotto con due poltrone in senso marcia e divanetti trasformabili in due letti singoli longitudinali o in matrimoniale di grandi dimensioni (197 x 180) - Tavolo ancorato alla parete sinistra utilizzabile in marcia (60 x 60) e allungabile per pranzo (60 x 115) - Lato destro a parete attrezzata con un'anta per pentole e cassetti, centralina elettrica e stufa, armadi guardaroba 57 x 40 x 138 e armadio biancheria con quattro ripiani (68 x 40 x 142) nel vano toilette - Vano toilette trasversale in coda di grandi dimensioni - Lato sinistro cucina a «L» con sottostante vano portabombole e frigo 94 x 45 x 90 - Pensile superiore 90 x 35 x 32 con cappa aspirante, luce e vano portaoggetti - Pensile laterale - Mansarda ad armamento scorrevole sulla cabina di guida trasformabile in matrimoniale 157 x 205 - Tre gavoni sotto i divani (50 x 100 x 36 - 46 x 48 x 36 - 72 x 57 x 36).

JONATHAN: È il modello preferito da chi ha bisogno di due lettini pronti posteriori per due ragazzi.

JELLYSTONE: È nato da una specifica richiesta di una notevole clientela costituita per lo più da persone anziane che non hanno bisogno di tanti posti letto, ma di due posti estremamente comodi con altri due per eventuali amici e di grandi spazi di vivibilità senza manovre di adattamento giorno/notte.

nissimo anche per andare a vedere come sono i paesini della Majella approfittando di un ponte di tre giorni.

Si capisce allora come il signor Zanlucchi arrivi all'assurdo apparente di affermare che non crede affatto alla cosiddetta crisi del settore. «Anzi, azzarda timidamente guardandoci tra lo scettico e il sorriso, io ritengo che questo settore sta appena adesso muovendo i primi passi».

Quello che lamenta di più come maggior difetto del succennato settore: «una scarissima professionalità nella vendita, o nel commerciale se vogliamo; c'è un grosso sforzo nella proposta, anche se meno appariscente di una volta, ma altamente dispersivo, disorientante. È estremamente ridicolo il dover rinnovare ogni anno la proposta, che così diventa annuale quasi si trattasse di un prêt-à-porter, con una rivoluzione, un cambiamento che quasi sempre si riduce ad un diverso colore delle strisce-fregio perimetrali». Per coerenza con queste idee, Zanlucchi costruisce i suoi modelli dedicando i suoi rompicapo non ai rinnovamenti annuali ispirati all'effimero o all'inutile, ma alla massi-

ma sperimentazione dell'impiantistica (frigo trivalenti che con 50 gradi all'ombra funzionano regolarmente dando bibite ghiacciate) e alla scelta e lavorazione dei materiali: arredi completamente in multistrato con doppio rivestimento di *folded* della Abbet; pavimentazioni in compensato marino integrale; tamponature in multistrato continuo da sei millimetri; adozione di massello lavorato, ebanisteria per tutte le parti possibili; bordature generalizzate dei mobili in pvc ad incastro; imbottiture interne in velluto antimacchia; impianto gas tutto in tubo di rame ricotto; impianto idrico in pvc americano con raccordi quest, e soprattutto: cura della già grande capacità professionale e fedeltà di motivazione del gruppo di lavoro che da dieci anni è fisso alla Nord Camper.

Queste, a grandi linee, le caratteristiche essenziali del prodotto Nord Camper. Sinceramente non ci sembrano poche, né di poco conto. La cosa che fa pensare di più: la «pretesa» quasi fuori moda del signor Zanlucchi secondo la quale ogni cliente deve diventare, e restare, un amico.

Giuseppe Tucciarone

VETRINA DEGLI ALLESTITORI

IL SUCCESSO SI CHIAMA MOTORHOME

COBE CAMPER dovrebbe in un certo senso cambiare il nome in *Cobe Motorhome* visto il successo che sta avendo in questo particolare comparto produttivo. Nel mese di novembre la ditta ha registrato ordini di produzione per ben 12 Greyhound e tre Penthouse. I tem-

pi di consegna, anche per questo modello non sono inferiori a 60 giorni lavorativi. Ma anche nei camper l'attività è di tutto rilievo in particolare con il Solar su Ducato (passo corto (lire 33 milioni di listino) e il Calypso su Daily (lire 43 milioni di listino).

IL FRUTTO DELL'ESPERIENZA

KELBER. Il Kapok 2 passo lungo su Iveco tiene banco ed è attualmente il camper più richiesto nel quadro di listino di questa ditta. I tempi tecnici di consegna sono nell'ordine dei 60 giorni ma nell'88 dovrebbero ridursi a 30 (quelli tecnici della preconsegna). «Il nostro indirizzo, dice il dottor Chella titolare della ditta, è quello di mettere a frutto gli anni di sperimenta-

zione a pezzi singoli canalizzando le migliori esperienze in una produzione marcatamente di serie». Il successo del Kapok 2? La linea filante, un grande corridoio centrale che dà la sensazione di una carrozzeria più larga, la componentistica e l'atmosfera interna allegra e gradevole, come si richiede ad un veicolo da usare in vacanza.

È CAMPER, È AUTO

SOLARIA. Fa festa (è il caso di dirlo in clima natalizio) con il Rambler su Ford. Presentato a Caravan Europa ha avuto una forte richiesta e i tempi di consegna superano ormai i 50 giorni. Il successo? «Indubbiamente il prezzo, dice il geometra Moncalero titolare della ditta piemontese, ma soprattutto

la compattezza e l'impronta veicolare favorite dalla carrozzeria Ford». Questo camper infatti viene utilizzato spesso come autovettura che, al momento richiesto, diventa auto per la vacanza. Una curiosità: da una indagine fatta tra la clientela il Rambler ha ottenuto il maggior indice di interesse tra i medici.



In successione: il Rambler Solaria, il Kapok 2 della Kelber e il motorhome Cobe.



siamo certi che fra questi troverai il tuo

SETTORE TEMPO LIBERO

Carrozzerie modulari in fibra di vetro. Stampo unibloc su struttura in profilato di lega leggera elettrosaldato. Controtelaio in tubolari di acciaio con ancoraggi imbulonati sui supporti originali del telaio. Apparecchiature ed impianti per uso professionale, con dotazioni per una completa autonomia d'esercizio.



1 PONY 100 - FORD 100
mt. 5,10 x 2,00 alt. 2,70

DIESEL 2400 cc.
4 cilindri 78 cv.



2 DIAPASON 600 - MERCEDES 309
mt. 6,00 x 2,20 alt. 2,75

DIESEL 3000 cc.
5 cilindri 96 cv.



3 PUMA LIVING - VOLKSWAGEN TL 35
mt. 6,00 x 2,20 alt. 2,75

DIESEL 2400 cc. TURBO
6 cilindri 106 cv.



4 DIAPASON 650 - MERCEDES 409
mt. 6,50 x 2,20 alt. 2,75

DIESEL 3000 cc.
5 cilindri 96 cv.



5 PUMA FAMILY - VOLKSWAGEN TL 35
mt. 6,00 x 2,20 alt. 2,75

DIESEL 2400 cc. TURBO
6 cilindri 106 cv.



6 DIAPASON 700 - MERCEDES 711
mt. 7,00 x 2,40 alt. 2,80

DIESEL 4200 cc. TURBO
4 cilindri 130 cv.

*Completa questo coupon,
spediscilo e riceverai
le informazioni
che desideri*

NOME E COGNOME _____

VIA _____

CITTÀ _____

TEL. _____

**DESIDERO RICEVERE
INFORMAZIONI SUL
MODELLO:**

N. _____