

HUS BILEN

Test

Frankia

I 840 TD

Långbäddslux
designad i Sverige

Ci

MAGIS 82P

Prispressad och välutrustad



GÖR DET SJÄLV

Små saker som gör
stor skillnad

KÖPA BEGAGNAT?

Råden du inte kan vara
utan!

0 sidor
husbilsgodis!

MÄSSNUMMER

Det bästa från Caravan Salon och Elmia Husvagn Husbil

Bilar i detta nummer: Adria, Balcamp, Bliss Mobil, Bürstner, Clever, Dethleffs, Dreamer, Eura Mobil, Frankia, Globe Traveller, Hartmann, HRZ, Hymer, Ilusion, Kabe, Malibu, Nordic, Oberaigner, Pössl, Ci/RollerTeam, Stauber, Terra Camper, Tonke, Vario Mobil, Volkner

INTERPRESS 3650-08



7 388365 006008
RETURVECKA v 48

TAR UPP KAMPEN

Här har vi Ci:s vapen för att ge Sveriges mest sålda husbil – McLouis Mc4-75 – en match. På sin sida har den en diger standardutrustning, ljus bodel och rymlig sittgrupp. Räcker det?

AV STEFAN JANELOD

Sidokjolarna ser ut att slicka marken och ger bilen ett kraftfullt uttryck. Snyggt tycker undertecknad. Det syns lite dåligt på bilden men rutorna är ramförsedda. Inga husvagnsfönster här inte.

talienska Ci började säljas i Sverige för över 15 år sedan som en instegsbil. Billig, enkel. Ett alternativ till en begagnad husbil.

De många åren på svenska marknaden har lärt Ci vad som krävs för att en husbil ska fungera på våra breddgrader: Isolerad uppvärmd spillvattentank, större värmare (6kw istället för 4kw), elpatron till värmaren. Allt blev snabbt standard.

Ci var också tidigt ute med träfri bodel och lång fuktskadegaranti. Redan 2010 var rät historia och fuktskadegarantin hela sex år. Unikt långt för en bil i den här prisklassen vid den tiden. Konkurrenterna har tvingats följa efter.

I och med teknikövergången från trä till plast gjordes en allmän översyn. Kvaliteten höjdes på möblerna, mer omsorg lades på design och man tog ett rejält tag i vinteregenskaperna med ett särskilt ThermoPack. Nu var bilarna inga instegsbilar längre. Faktum är att man låg i framkant på produktutvecklingen i Europa.

Men att i ett svep gå från instegsbilar med prislapp under en halv miljon till att ta upp kampen med tillverkare som Bürstner och Adria var ingen lätt sak. Det tog flera år innan kunderna fick förtroende för att bilarna motsvarade prislappen. Idag klättrar man i försäljningsstatistiken och närmar sig snabbt de siffror man hade som instegsfabrikat.

VÄLUTRUSTAD MELLANKLASS

Testbilen beskrivs bäst som en mellanklassbil med riklig standardutrustning. Rikligare än flertalet fabrikat kan skryta med. Standard i Sverige är både vinterpaket och ett paket kallat "All inclusive".

I klartext betyder det att bilen är vinterkapabel även i sträng kyla – 6kw gasolvärmare med elpatron, isolerad uppvärmd spillvattentank, elektrisk golvvärme och isolerdraperi. Utvändiga tömningsrör värms av elman-schetter. Tyst färd garanteras då både hjulhus och insteg är extra isolerat. Nytt för 2016 års modeller är luftspalter runt möblerna som låter varm luft cirkulera och jaga kondens.

Utöver vinteranpassningen ingår både solcell och backkamera i standardutrustningen. I princip räcker det att köpa markis och teve så är bilen redo för äventyr.

Den höga utrustningsnivån är ingen slump. Hårdaste rivalen, McLouis Mc4-75,



▲ Låga långbäddar är en allt populärare version av sovrumsinredning. Sängarna är båda 75 centimeter breda. Inte de bredaste på marknaden men ger i gengäld bekvämt utrymme att gå mellan sängarna, vilken man gör ofta då badrummet ligger längst bak. Höger

säng är 195 centimeter lång och vänster 187 centimeter. Ci har valt en radda överskåp utmed sovrumsväggarna. Många andra fabrikat hänger garderober i fotändan. Överskåp ger mer rymd i rummet, garderober mer plats att hänga kläder.



▲ Sittgruppen är rymlig och bjuder mycket god sittkomfort. Den är bäddbar, testbilen saknade dock erforderliga dynor. Pelarbordet är hur som helst stabilt nog. Vi uppskattar god utsikt åt alla håll genom väl tilltagna rutor. Något vi inte uppskattar är att man valt

att inte höja golvet under sofforna utan prioriterat ett plant golv. Vi förstår prioriteringen men tycker man hoppat i galen tunna. I förhållande till bordet sitter man nu för lågt i soffan och för högt i framstolarna.

har sålts enligt detta recept, med motsvarande utrustning, i flera år med stor framgång.

Och Ci har unik inblick i McLouis framgångsrecept. Man är idag koncernsyskon med McLouis och flera i ledningen sitter och fattar beslut om båda fabrikaten.

VISST SKRAMMEL

Testet äger rum på Ci:s hemmaplan en dryg halvtimmes bilfärd söder om Florens. Toscanas kullar omgärdar fabriken på alla sidor och jag tar mig upp för en av de brantaste för att ta bilder. Vägen är allt annat än slät och den branta stigningen får den 130 hästar starka motor natt jobba – inte

ansträngt, den klarar jobbet utan knot, men det krävs rejält med gas och det genererar en del motorljud.

Potthål och sprickor rister inredningen på ett oskönt vis. Den här vägen är en obarmhärtig avslöjare av möblemangets gränser.

Vägljudet är dock lågt, det märker jag när asfalten ersätts av dammig grusväg. Normalt hörs grusväg ljudligt i bilar med invändig trappa. Men inte här. Det är tydligt att den extra isoleringen av trappan och hjulhusen gynnar ljudkomforten.

Jag saktar ner i de dolda krökarna och får sedan växla ner från trean till tvåan för att återfå farten. Blir en hel del vevande med



▲ Man kan få bilen med taksäng, då heter den XT på slutet. Avstår man blir det som i testbilen – 210 centimeter takhöjd. Det betyder mycket för rymden ombord. Många och stora fönster i kombination med ljusa möbler ger en inbjudande bodel med generös golvyta. Trivselkänslan infinner sig snabbt.



▲ Möbler med luftspalter förbättrar cirkulationen av varm luft. Även överskåpen har luftspalter. Man måste testa i kyla för att se hur bra detta fungerar i praktiken, det ska ju till att värmaren sprider luften korrekt också. Men det ser onekligen positivt ut.

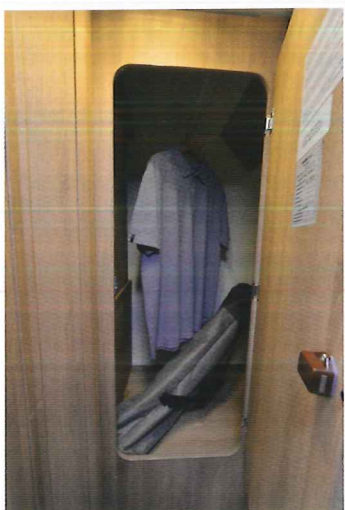
växelspaken och kopplingen får slita ont. Jag saknar 150 hästars-versionen av motorn kopplad till automatlåda. Inte för att få mer kraft, men för en mer harmonisk färd.

På det brantaste partiet tvingas jag kasta mig åt sidan och stanna för att ge plats åt en lastbil som i vådlig fart är på väg ner. När jag återupptar klättringen har jag god hjälp av "start i backe" funktionen. Den låter bromsen ligga på en extra sekund medan jag flyttar foten från bromspedalen och lugnt finner dragläget och ger gas. Standard på alla svensksålda Ci.

Efter att ha fotograferat bilen i alla upptänkliga vinklar bär det av nerför. Nu är den



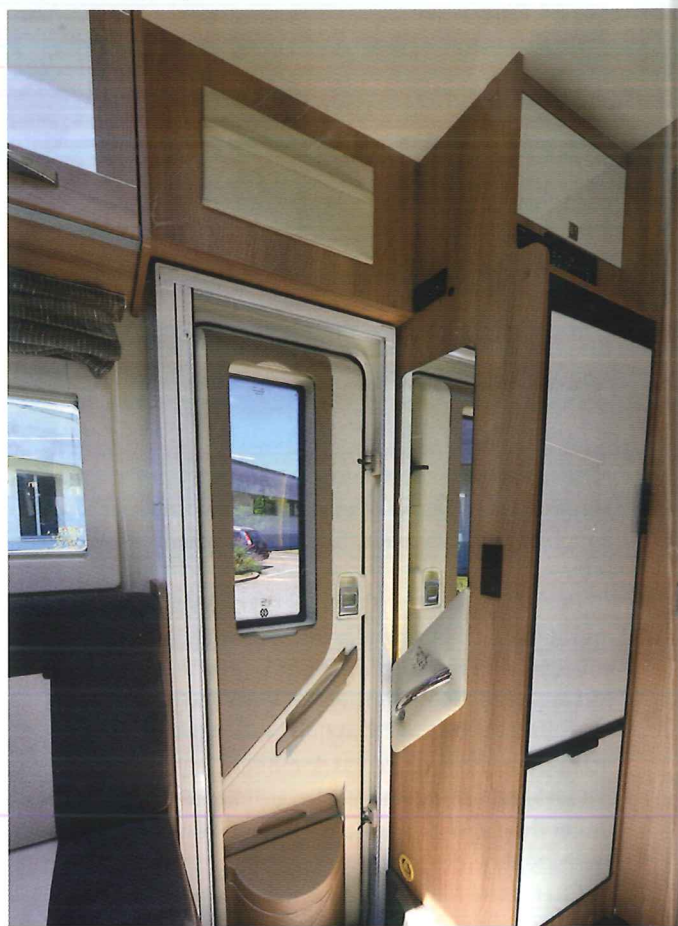
▲ Köket är inte stort. Men allt finns som krävs för att laga enklare måltider. Det känns snålt i överkant att inte ha täcklock till diskhon, ett sådant hade givit välbehövlig extra arbetsyta. Positivt är att man begåvat köket med ett lättkött centrallås. Negativt är att köket är fem centimeter högre än normen på 90 centimeter.



▲ I badrummet har bilens enda garderob sin plats. En väl tilltagen historia som räcker väl för två personer med campingvana.

”De som letar rumsindeland husbil kommer känna sig hemma

En okej hall. Rejäl dörr med dubbla lås och ett stort fönster. Plats för några par skor under soffan. Tyvärr saknas klädhängare. Enkelt nog att fixa, plats finns. Men nog borde man klarat av den detaljen på fabriken. ▶



▲ Stuvutrymme under sängarna åtkomligt inifrån såväl som utifrån. Gasfjädrar håller sängarna uppe. Lådorna i sängarnas socklar är utmärkte byråer, mycket mer praktiska än de luckor andra tillverkare av snålhet monterar. Tyvärr är stuvn grunda. På dyrare bilar är ofta sovrumsgolvet förhöjt för att ge högre stuvutrymmen med plats för rejält tilltagna campingmöbler. Värmarens relativt centrala placering i fotändan på vänster säng ger en jämnare värmespridning i bilen än om den placeras längst bak – bra!



▲ Rejåla skjutdörrar delar av bilen i en kvälls- och en dagdel. De hindrar även matos att sätta sig i sängkläderna. Vill man bara ta en snabb lur är det bekvämt att slippa insynsskydda och mörklägga hela bilen.

Fast monterad USB kontakt vid sittgruppen är en detalj som underlättar i vardagen och får bilen att kännas ”i tiden”. ▶



▲ Handtagen till överskåpen övertygade inte under testet. Flera luckor gick inte att öppna och många som fungerade kärvade. Men skåpen är rymliga och försedda med hyllor som gör att man kan utnyttja hela volymen.



▲ Inte den bästa lösningen på en femte bäddad plats. Men bra att ha i nödfall. Min reservation är att man åker baklänges och att ryggstödet inte stöttar hela ryggen.



Överhänget är långt och lågt. Det vinklar förvisso upp mot slutet. Men det är viktigt att tänka på ”svansen” när man manövrerar sig upp för branta backar, färjeramper eller i närheten av höga kantstenar. Bilen saknar garage så risken att överlasta och äventyra vägegenskaperna är liten. ▼

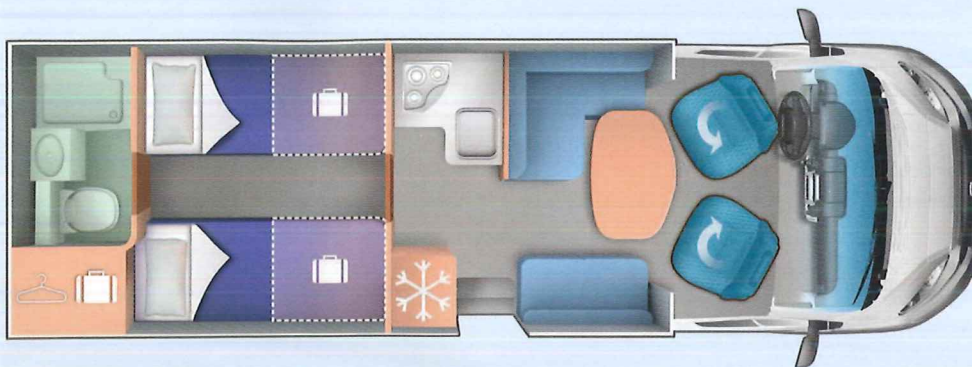


▲ Badrummet längst bak är rymligt och välplanerat. Ett fönster jagar bort grottkänslan och erbjuder väd-ringsmöjlighet. Duschkabinen är med sina 199 centimeter hög nog även för de över medellängd. ▼



FAKTA

Modell Ci Magis 82P
Ursprungsland Italien
Chassi Fiat Camper
Motor 2,3MJ 130hk
Vridmoment 320 Nm
Växellåda 6 växlad manuell
Totalvikt 3 500 kg/3 650 kg/4 200 kg (endast med 3,0 motor)/ 4 400 kg (endast med 3,0 motor)
Max last 545 kg /695 kg/1 105 kg/1 305 kg
L x B x H 743 x 231 x 282 centimeter
Bränsletank 90 liter
Vattentank 100 liter
Grävattentank 115 liter
Toatank 17 liter
Utrustning ABS, dubbla airbags, antispinnsystem, antisladdsystem, Hill Descent Control, hillholder, elspeglar, elhissar, AC, farthållare, backkamera, 6kw truma luftburen värme med elpatron, värmegolv, isolerdraperi hytt, 120W solpanel, kyl med separat frys, 5 bältade sittplatser, fönster i bodelsdörren, myggnät till bodelsdörrens öppning, centrallås för kökets lådor.
Antal bäddar 2 + bäddbar sittgrupp
Antal bältade platser 5
Pris som testad 659 800 kronor
Hemsida www.caravansinternational.it
 Vi lånade bilen av Ci i Italien



◀ Gasolutrymmet är lågt placerat och kräver knästående position när man ska hantera de tunga flaskorna. Inte idealiskt. Utrymmet i sig är dessutom ganska lågt vilket gör det trångt att ansluta flaskorna. Att plastkjolen sträcker sig förbi utrymmet är visserligen snyggt. Men den kommer inte vara hel särskilt länge. Kommer man åt med en tung gasolflaska spricker kjolen direkt. Särskilt vintertid då plasten är spröd. Vi hade föredragit att luckan nådde ända ner och att kjolen var monterad utanpå luckan. Skulle se lika bra ut och hålla i evighet.

TIDIGARE TESTADE

Nybilstester

Granduca 285 P, nr 4-2010
 Riviera Elite P Sinfoni, nr 7-2012
 Autoroller 10, nr 1-2008
 Kyros 2 Prestige, nr 1-2008
 Mizar Karisma 85, nr 7-2013
 Paddock, nr 6-2009
 Riviera 66 XT, nr 6-2014
 Riviera 85P Sinfonia, nr 2-2013

Omvärderingar av begagnade Ci

Carioca 40, från -00, nr 8-2013

VI GILLAR

VI GILLAR:

- Välutrustad från start
- Sex års fuktskadegaranti
- Välisolerad
- Gott om fönster runt sittgruppen
- Bekväm soffa
- Sovrummet
- USB kontakt vid sittgruppen

VI ÖNSKAR:

- Djupare stuv under sängarna för att enklare husera campingmöbler
- Att man satt på samma nivå i förhållande till bordet på alla sittplatser
- Klädkrokar i hallen, plats finns
- Att läslamporna vid sängarna satt högre upp på väggen. Halvligga och läsa kräver pannlampa för att få ljus på sidorna.

RIVAL

Alla fabrikat har en bil att erbjuda med denna i särklass hetaste planlösningen på marknaden just nu. Vissa med taksäng, andra inte. De mest påkostade har djupare stuv under sängarna där campingmöbler enklare ryms. De två bilar jag valt ut är testbilens tuffaste konkurrenter.



RAPIDO 665F

Prislapp i nivå. Ombonad bodel snarare än ljus. Lite mindre sittgrupp men i övrigt är planlösningarna identiska. Bilens USP, Unique Selling Point, är den vattenburna värmen, som är standard! Vi testade i nr 7-2015 och gillade vad vi såg.



MCLOUIS MC4-75

Sveriges bäst säljande husbilsmodell de senaste tre åren. Koncernsyskon till testbilen och delar de flesta av bilens för- och nackdelar. Finns med eller utan taksäng. Prislapp och standardutrustning är i nivå med testbilen. Vilken man väljer blir en fråga om tycke och smak och hur man värderar ett starkt varumärke. Testad i nr 10-2012.

