

## Pesi ed omologazioni

Quesito posto alla rivista di settore **Vita in Camper** (Settembre 2007)

... mi complimento con Lei e con la sua redazione per la chiarezza espositiva che contraddistingue la sua rivista, in particolare per quanto riguarda le schede valutative dei mezzi testati; Le chiedo se non sarebbe possibile, nella scheda tecnica, riportare accanto al peso massimo consentito, anche il **peso a vuoto del camper**, realmente da voi verificato (non mi sono mai fidato, ed a ragione, dei dati forniti dalla casa); questo dato, piu' che il peso a vuoto del camper, spesso interpretato in maniere difformi, farebbe ben capire al probabile acquirente cosa puo' veramente caricare su quel camper e, in alcuni casi limite, **se almeno puo' salirci senza superare i fatidici 35 quintali**.

Molti utenti acquistano **mezzi che sono gia' soprappeso all'uscita del concessionario** e non sono informati delle conseguenze a cui vanno incontro in caso di incidente o anche di semplice controllo.

Vedrei di buon occhio in una rivista che ha il compito di informare, un servizio che affronti in maniera seria l'argomento, magari con interventi delle **associazioni a tutela dei consumatori** e di qualche esponente della **Motorizzazione Civile**, responsabile fra l'altro, se non vado errato, della omologazione dei mezzi, la saluto cordialmente.

**C. P. Presidente Camping Club Piccole Dolomiti**

-----

### Risposta della redazione

... Per quanto concerne i pesi, Lei sapra' che scoperchia un vero vespaio. L'impressione e' che per anni **tutti abbiamo un po' barato: le aziende, i concessionari e i clienti finali (si anche loro)**, facevano finta di ignorare che in 35 quintali di peso non puo' rientrare un autotelaio motorizzato, un allestimento completo alto oltre tre metri e lungo piu' di sette, frigoriferi domestici, 8 finestre, oblo', cappe aspiranti, oltre agli accessori aggiunti (pannelli solari, generatori, condizionatori, doppi serbatoi) i bagagli, (motorini, biciclette, gommoni a motore, attrezzature, vestiario, scorte di acqua ed alimentari) e, naturalmente, i propri familiari. Noi come rivista, non possiamo avere targhe prova; i mezzi li fotografiamo dai concessionari ed e' al loro buon cuore assumersi la responsabilita' di concederci il loro tempo per andare fuori a pesare il loro mezzo per poterci far scrivere, eventualmente, che e' prossimo al limite di peso con l'eventuale battaglia legale con la casa costruttrice perche' la prova da noi fatta non e' certificabile. Per questo genere di prova preferiamo adottare gli articoli di una rivista tedesca nostra cugina che fa i test omologati in pista, che volentieri pubblichiamo quando provano mezzi interessanti per il mercato italiano.

-----

### Replica posta alla rivista "Vita in Camper"

Domenica 4 novembre 2007 16.19

[flavio.ferrari@npeditore.it](mailto:flavio.ferrari@npeditore.it) - [info@piccoledolomiti.cc](mailto:info@piccoledolomiti.cc)

Camper e pesa - settembre 2007

Spettabile Redazione,

mi riferisco all'articolo di cui all'oggetto ed apprezzo una certa apertura sul problema dei pesi (per non dire fuori pesi) dei mezzi attualmente progettati e posti in commercio, a firma del Presidente di Camper Club Piccole dolomiti.

Non concordo pienamente sul fatto che **anche gli acquirenti abbiano "barato"** in quanto e' almeno un decennio che i mezzi vengono progettati per potenziali facoltosi clienti che desiderano una villa su ruote e non per i camperisti "normali". Così aumentano i prezzi di listino ed i guadagni degli operatori, nessuno escluso.

Ora che si e' quasi **azzerata la tara** non potete incolpare gli utenti dei mezzi che, tra l'altro, non vengono assolutamente e "furbescamente" informati dai concessionari del fatto che, appena fuori dal cancello, rischiano il **ritiro della patente "B"** ed il **sequestro del mezzo** qualora superino del 5% i 35ql. (sbaglio o siamo arrivati ad "alleggerire" togliendo la batteria dei servizi, la ruota di scorta, le bombole del gas, ecc).

La mia impressione e' che gli attuali schemi progettuali siano sempre gli stessi: pensati per mezzi da 7,00 m ed oltre, **strategia commerciale** strategicamente predisposta per la famosa potenziale **patente europea a 42,5 ql.**

Sogno infranto che dovra' far riprogettare e riformulare dette strategie ma che lasciano sul campo una miriadi di problemi irrisolti per l'utenza.

Posseggo un mezzo del 1992 di soli 6.00 m ma dagli ampi spazi interni, servizi ampi, luminoso per le grandi finestre, accessoriato quanto basta anche per la settimana bianca e per il quale l'unico accessorio che aggiungerei sarebbe un pratico piccolo fornello a gas.

Oggi, per ottenere le medesime comodita' non mi bastano i 7.00 m. E questo grazie all'effetto "cinema" dovuto all'arredamento eccessivo che limita sia lo spazio utile che l'illuminazione interna per le finestre sempre piu' piccole. Al momento ho risolto rinviando di anno in anno la sostituzione del mezzo, ma questa e' una valutazione prettamente personale (anche se dovrebbe far riflettere un pochino).

In un decennio sono aumentate anche le incongruenze: un maggiore volume interno ha reso **insufficiente il riscaldamento con la truma ad irraggiamento** (sempre e comunque funzionante fin quando si ha gas, tra l'altro di facile reperimento) Ed allora ecco la Combi che funziona anche ad energia elettrica e che puo' arrivare a consumare anche **mezza batteria di servizio al giorno** (nessuna paura, per non restare al freddo ed al buio, installiamo un gruppo elettrogeno con delizia per i vicini).

Credo voglia considerare benevolmente il piccolo sfogo di cui sopra e vengo a chiederLe, in quanto organo di informazione diffusa, di accertare se la certificazione della Motorizzazione Civile debba limitarsi ad un semplice timbro oppure anche riportare tutti i dati tecnici (compresi **peso lordo 35 ql., peso netto e tara**) e se detta certificazione "possa o debba" essere messa a disposizione degli acquirenti. Ho l'impressione che la motorizzazione si limiti a certificare che il mezzo rientri nei 35 ql. di legge e non vada oltre. In tal caso credo sara' il caso di informare il relativo Ministero dell'incongruenza.

Concludo con la cortese richiesta di conoscere il sito internet della rivista tedesca vostra "cugina" e che effettua le accennate prove tecniche e di pesa di mezzi tedeschi.

**Cordialmente G. M. – Roma**

-----  
**. . . . continua se e qualora ci perverranno considerazioni  
e risposte dalla rivista di settore interpellata (Vita in Camper)**