



Patrocinado por:

CARAVANING
salón internacional

HISTORIA del caravanning en España



Colección:

Disfrútalo
a tu aire



 **Peldaño**

Índice

Contenido.....	3
La cuna de un gigante: resumen de la historia del caravanning en España.....	4
El caravanning.....	5
El campismo.....	6
Primeros pasos.....	6
Se crean los primeros pasos.....	7
Europa.....	8
Remolques-tienda.....	9
Inicios.....	9
Caravanas.....	10
Primeros fabricantes de caravanas en España.....	11
Caravanas: modelos y características.....	16
Rígidas.....	16
Plegables y extensibles.....	18
Autocaravanas.....	20
Introducción a su historia.....	20
Descripción y características.....	21
Fabricantes españoles.....	24
Tipos de autocaravanas.....	26
Capuchinas.....	26
Perfiladas.....	27
Integrales.....	27
La elección.....	29
Campers.....	30
Introducción a su historia.....	30
Primeros pasos.....	31
Descripción y características.....	32
Módulos o mobil-homes.....	33
Introducción a su historia.....	33
Descripción y características.....	35
Bungalows.....	36
Salón Internacional del Caravanning.....	37
Resumen histórico.....	38
El Salón Internacional del Caravanning comienza a crecer.....	38

La historia del caravanning en España es una publicación de PELDAÑO realizada por su equipo editorial.

Texto: Antonio Rojas.

Fotos: Archivo Peldaño.

Otras publicaciones vinculadas al camping-caravanning editadas por PELDAÑO: *El Camping y su Mundo*, *Panorama Camping*, *Rutas en Autocaravana*, *Parques de Vacaciones*, *Guía de Campings de España/Guía de Bungalows*, *Guía de Áreas de Servicio para Autocaravanas (España y Europa)*, *Guía práctica de camping-caravanning*.

Portales: www.spaincamping.com, www.campingsalon.com, www.bungalowsclub.com.

 **Peldaño**

Avda. del Manzanares, 196

Tel.: 91 476 80 00 - Fax: 91 476 60 57 - 28026 MADRID

www.epeldano.com · peldano@epeldano.com

Director General: Ignacio Rojas.

Gerente: Daniel R. Villarraso.

Director de Publicaciones: Antonio Rojas.

Directora de Contenidos: Julia Benavides.

Directora de Ventas: Marta Hernández.

Director de Producción: Daniel R. del Castillo.

Coordinación Técnica: José A. Llorente.

Jefa de Administración: Anabel Lobato.

Director de Sistemas de la Información: Raúl Alonso.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 45).

Contenido

La historia del caravanning en España (resumen) es otro libro digital de la colección “*Disfrútalo a tu aire*”, editado por Peldaño, que —siguiendo la línea trazada en anteriores ebooks editados— transmite al lector una información concisa, didáctica y amena.

El libro ofrece una aproximación —contrastada y veraz— a la historia del caravanning en España, enriqueciendo y recreando los textos con una importante colección gráfica extraída de los archivos de nuestra editorial.

El ebook está estructurado en diferentes capítulos: La cuna de un gigante: *Resumen de la historia del caravanning en España*, *El campismo*, *Redmolques-tienda*, *Caravanas*, *Autocaravanas*, *Campers*, *Módulos o mobil-homes*, *El Salón Internacional del Caravanning*, ampliados con epígrafes afines a cada tema.

En definitiva, el libro recoge un completo resumen de la historia del caravanning en España, sirviendo de manejable y útil documento de consulta para los interesados en el tema.

LA CUNA DE UN GIGANTE:

RESUMEN DE LA HISTORIA DEL CARAVANING EN ESPAÑA

Los orígenes del caravanning en España emanan de manantiales muy diversos. Fundamentalmente de aquellos que nos aproximan a la realidad de este apasionante movimiento, que en la actualidad goza de un creciente número de adeptos. Primero fueron las tiendas de campaña, después los remolques-tienda y caravanas, para desembocar en autocaravanas y módulos o mobil-homes, abriendo un camino hoy consolidado: la historia del caravanning en España.



➤ Remolques-tienda, caravanas y autocaravanas significaron la evolución del camping-caravanning español, modificando y optimizando tanto el concepto como las expectativas de disfrute de los campistas.





› El desarrollo de la industria sectorial propició la aparición de sofisticados elementos de caravanning.



EL CARAVANING

En la actualidad se considera al caravanning (o camping-caravanning) como una actividad dimanada por la evolución de los primeros campistas, que poblaron con sus tiendas de campaña montes, campi-

ñas y costas españolas. Paulatinamente, estos pioneros fueron asimilando las nuevas tendencias y beneficiándose de las modernas tecnologías aplicadas para su disfrute, y que el mercado les ofrecía cada vez con más profusión (remolques-tienda, caravanas, autocaravanas...).

EL CAMPISMO

Su filosofía es el embrión de lo que más tarde se ha denominado caravanning o —como se ha apuntado— con un término más englobador y específico, camping-caravanning. En España su práctica se populariza —después que en otros países europeos— a partir de los referidos años 50 del siglo XX. Pero hoy estamos ya en la segunda década del siglo XXI y este sector también ha cambiado, y mucho.

PRIMEROS PASOS

Es entonces, en los años 50 del siglo XX, cuando comienzan a organizarse “acampadas juveniles”, que preferentemente discurrían por distintos puntos de nuestras sierras. Se estila entonces “ir de mar-

cha” con el morral, la canadiense y las mantas —para protegerse de las inclemencias de la intemperie— enrolladas al hombro. Más tarde nace, y se populariza, el saco de dormir. En general, es gente joven quien integra la vanguardia de la incipiente modalidad.

➤ “Ir de marcha”, disfrutar y pernoctar al “aire libre” en entornos naturales fue el germen del campismo.





➤ Con el paso del tiempo, tras los primeros “estacionamientos para tiendas y caravanas” habilitados en cualquier terreno apto al efecto, surgieron campings de calidad por las costas y el interior de la península. Toda una evolución.

SE CREAN LOS PRIMEROS CAMPINGS

Y comienzan a surgir en España los primeros terrenos de acampada, que van dotándose paulatinamente de infraestructuras demandadas por los ocasionales clientes de la época; más tarde serían denominados como “campamentos de turismo” y posteriormente como campings, que proliferan a partir de esa década por todos los puntos del país, tanto en las poblaciones costeras (preferentemente) como en las del interior. Es decir, en playas, montañas, ciudades y campiñas, abarcando toda nuestra geografía.



EUROPA

Mientras tanto, en Europa se ha ido creando una auténtica industria para atender las demandas de este creciente núcleo de aficionados-usuarios. Una ventaja que todavía hoy mantienen en algunos países, sobre todo en lo que se refiere a fabricación, distribución y uso de los modernos elementos de caravanning (caravanas y autocaravanas), cuyos productos comenzaron a exportarse al mercado español, cada vez con mayor aceptación por parte del emergente nú-

cleo de aficionados a esta actividad, que tienen su máxima en el contacto con la naturaleza y el aire libre.

España no permanece ajena a la incipiente industria y en la década de los 60 crea sus primeras fábricas, tanto de remolques-tienda como de caravanas (véanse los capítulos dedicados en páginas posteriores), modernos elementos que por su tecnología, concepto y prestaciones optimizan el disfrute de los usuarios amantes de la naturaleza y, en definitiva, de la filosofía campista.

› Perspectiva de la fachada de la fábrica Moncayo, en Zaragoza.





➤ Los remolques-tienda ofrecen a sus usuarios, además de muchas otras prestaciones, sencillez y agilidad en su montaje, facilidad en su arrastre (cualquier vehículo, aun de poca cilindrada, puede hacerlo), aparcamiento, etc.



REMOLQUES-TIENDA

En los años 60-70 este elemento supone una “revolución” al concepto de disfrutar el campismo, aportando en aquella época prestaciones y comodidades inimaginables para los usuarios que habitualmente se desplazaban, para disfrutar de sus asuetos en la naturaleza y/o vacaciones en la costa, cargando con la tienda de campaña y los enseres propios que demandaba esta actividad.

INICIOS

Rápidamente, el mercado provee de diferentes tipos y modelos capaces de optimizar el disfrute del campismo.

Construidos con materiales resistentes y adecuados, sus mecanismos y lonas se despliegan con simpleza y rapidez, y además pueden ser arrastrados por

todo tipo de vehículos (es decir, no necesitan de tractores de gran cilindrada).

Entonces se popularizan marcas como Comanche, Inesca, Conver 13, Raclet, Jamet, Trigano, Artiach... y un largo etcétera, algunas de ellas todavía con notoria presencia en la actualidad, aunque ciertamente haya descendido la demanda de la que gozó hace unos años.

CARAVANAS

Su aparición en el mercado del caravanning supuso dar un paso cualitativo a las prestaciones del remolque-tienda. En nuestro país intervino, para su desarrollo, el auge de la industria automovilística: la popularización del coche abonó la posibilidad de transportar sin esfuerzo físico el voluminoso —e incluso pesado, en determinados casos— “equipo de acampada”. Para suplirlo nació un revolucionario vehículo de superficies limitadas pero muy apto para ofrecer unas hasta entonces inusitadas prestaciones a sus usuarios, y que le propiciaban disfrutar del entorno natural elegido (playa, sierra, ciudad...) con unas comodidades antes impensadas: había nacido la caravana.



➤ La marca alemana Dethleffs (fundada por Aris Dethleffs) fue uno de los primeros fabricantes europeos en construir caravanas. (En la imagen, un modelo primitivo de la marca.)

➤ Curioso “minimodelo” de caravana fabricado por otra de las más carismáticas firmas de caravanning europeas: la también germana Knaus (fundada por Helmut Knaus).



➤ Roller fue uno de los fabricantes pioneros en construir caravanas en España. (En la imagen, una unidad del pequeño modelo Lido).





➤ La marca aragonesa Moncayo fue una de las primeras en tener presencia y notoriedad en el mercado español. (En la imagen, un modelo de caravana construido en los años 90 por la firma zaragozana.)

PRIMEROS FABRICANTES DE CARAVANAS EN ESPAÑA

Dadas sus espectaculares expectativas de uso para ofrecer al colectivo campista, enseguida proliferaron empresas y

marcas que ofertaron su producto en el mercado español.

En el cuadro expuesto a continuación se engloban los fabricantes y marcas pioneras en la fabricación de caravanas en nuestro país:

AÑOS 60

AÑOS 60			
Empresa/Marca	Provincia	Empresa/Marca	Provincia
Caravansa	Vitoria	A.R.T.E. Clan	Madrid (luego, en Oviedo)
Moncayo	Zaragoza	Castellano	Valencia
Catusa	Pontevedra	Almi	Madrid
Tuset	Barcelona	Allosa	Zaragoza



➤ Otro pequeño modelo de caravana primitivo, con cofre sobre la lanza, fabricado por la firma castellanense Benimar.



➤ Uno de los primeros modelos (serie Europ) fabricados hace años por la firma catalana Roller.

las caravanas allí fabricadas), equipada con maquinaria de avanzada tecnología para la época. Durante años, Tuset ocupó el primer puesto en cuanto a volumen de producción.

Aunque los orígenes no están muy definidos, sí es posible resaltar que en los años 60, en Vitoria, se constituye una sociedad (Caravansa) con patente francesa (Caravelair-Sud-Aviation), que fabricó caravanas durante muchos años. En Barcelona también se crea otra factoría (en la calle Tuset, que dio nombre a

Y en esa misma década aparece en Zaragoza la fábrica Caravanas Moncayo, cuyos productos obtuvieron gran aceptación en las siguientes décadas. También la marca gallega Catusa obtuvo buena acogida con sus caravanas fabricadas en Tomiño (Pontevedra), en la empresa Caravanas del Noroeste.



► Modelo de la gama Reno fabricada por Hergo en 1990

Fueron, sin duda, el germen de la industria caravanista —y, en definitiva, del nacimiento del caravaning— en España. En la década de los 70, y dado el éxito obtenido por la caravana, crece el elenco de fabricantes de este elemento de caravaning. He aquí un resumen de las empresas y fabricantes de la época:



► Modelo de la gama Canadá de Catusa, fabricado por Caravanas del Noroeste en Tomiño (Pontevedra).

AÑOS 70

AÑOS 70			
Empresa/Marca	Provincia	Empresa/Marca	Provincia
Caresa	Girona	Strada	Barcelona
Benimar	Castellón	Ranger	Barcelona
Hergo	Vitoria	Roller	Barcelona
Vallejera	Palencia	Tac	Madrid
Alondra	Pontevedra	Carin	Pontevedra
Valver	Badajoz	Taylor	Madrid
Sanchis	Barcelona	—	—

Asimismo destacar que en esta década, en que cada año van popularizándose más y más las caravanas, surgen fábricas en España tan importantes como Roller Ibérica en Barcelona, que en sus inicios estuvo vinculada a Roller Italia, de la que se independizó a los pocos años. También en los 70 se crearon, junto al resto de empresas citadas en el cuadro anterior, marcas tan importantes en el creciente mercado español como Hergo, en Vitoria, y Benimar, en Castellón, que en esos años y siguientes fueron las más exitosas de las fabricadas en esa década.

En las siguientes décadas (80 y 90) decrece el surgimiento de fábricas de caravanas en España (habían desaparecido ya muchas...), pero también se registraron iniciativas y proyectos:

En los años 80 aparece la marca Master, fabricada por la empresa Lercasa en Lerma (Burgos), que en su momento también vendió muchas unidades. Y en los 90, Caravanas del Noroeste fabrica las marcas Tui y CNW. Poco más tarde aparece Ace Caravans, radicada en la provincia de Alicante, que fabrica las caravanas Ace, y que como todas las marcas

AÑOS 80	
Empresa/Marca	Provincia
Lercasa/Master	Burgos
—	—

AÑOS 90	
Empresa/Marca	Provincia
Tui y CNW	Pontevedra
Ace Caravans	Alicante



➤ Modelo de doble eje de Master fabricado por Lercasa, en Lerma (Burgos), hace más de dos décadas.



➤ Modelo Kyoto fabricado hace unos años por la firma alicantina Ace.



➤ Modelo Tui 490 FL, fabricado hace años por la empresa gallega Caravanas del Noroeste, en Tomiño (Pontevedra).



➤ Modelo Safari de la nueva marca Acröss, con sede en Aspe (Alicante).

españolas fabricadas hasta entonces se dedicó a proponer al mercado modelos funcionales al gusto —y el bolsillo— del potencial usuario español... que fueron —y son— muchos miles.

Y recientemente, heredando la tecnología de Ace, aparece —también en la provincia de Alicante— la marca Acröss, que fabrica caravanas y autocaravanas.

AÑOS 2000	
Empresa/Marca	Provincia
Acröss	Alicante



› La industria caravanística actual ofrece a sus usuarios modelos, grandes o pequeños, para todos los gustos y necesidades. En la imagen, el gigantesco modelo Landhaus (de doble eje), fabricado por la firma alemana Hobby, especialmente diseñado para estancias largas en campings.

CARAVANAS: MODELOS Y CARACTERÍSTICAS

Antes de dar por concluido el resumen de este capítulo dedicado a la caravana, y sin extendernos en otros datos afines a este elemento de caravaning —que darían para escribir una enciclopedia de la historia de la caravana en nuestro país, y no es ése el cometido de este libro—, cabe reseñar que los tipos básicos de caravanas, en función a su estructura, se estructuran en rígidas (de eje sencillo y, las más grandes, de doble eje) y plegables y/o extensibles.

Rígidas

Son las caravanas clásicas cuya estructura exterior está formada por cuatro

paneles y techo fijo, sin posibilidad de modificar o ampliar su configuración original (las más numerosas tanto en el mercado español como en el europeo).

Las dimensiones de este tipo de caravanas oscilan entre los 3 m de longitud, las más pequeñas, y los 4-6 m, las más convencionales. También están los modelos de doble eje, entre 6-8,5 m. Obviamente, según sus dimensiones, las caravanas necesitan vehículos tractores de mayor potencia para garantizar un perfecto arrastre.

Dentro de todas estas dimensiones existen muchos diseños de distribuciones interiores, capaces de acomodar entre tres y seis personas durante la noche, lo que facilita la elección de cualquier arquetipo de usuario, según sus necesidades y posibilidades. El



➤ Modelo Averso 545 TS, construido recientemente por la firma alemana Bürstner.



peso medio de las caravanas de estos volúmenes oscila entre los 550 y 1.200 kg.

La anchura es similar en todos los modelos: alrededor de los 2 o 2,20 m, que en

determinados casos y modelos pueden alcanzar los 2,40 m. La altura varía en función del fabricante y del aislamiento del techo y/o si el eje está integrado en el chasis.



➤ Los diseños de las caravanas han ido evolucionando con el paso del tiempo. En la imagen, modelo Eden 540 de la marca francesa Caravelair.

› Los interiores de las caravanas se van renovando y, cada año, son más modernos y confortables. (En la imagen, interior del modelo Knaus 500 SP).



Con el paso del tiempo, tanto los diseños (exteriores e interiores) como los coeficientes aerodinámicos C_x y C_y y, en general, las tecnologías y prestaciones de las caravanas han ido evolucionando y modificándose, como puede observarse en las fotos adjuntas.

Plegables y extensibles

Son caravanas que, con apariencia de rígidas una vez desplegadas, incorporan en su estructura mecanismos que permiten ampliar su capacidad y reducir su volumen cuando se pliegan. Sus



› Moderno diseño de la gama Aero Style de la firma alemana Dethleffs.



➤ Modelo de caravana extensible de la firma alemana Eriba.



➤ Detalle de apertura de un modelo plegable de la marca Destiny, de fabricación española.



➤ Detalle del modelo plegable Online 39 S de la marca francesa Rapido.

dimensiones son más reducidas: 4 m de longitud de carrocería como máximo y alrededor de 2 m de anchura. Su peso ronda los 500 kg, aunque en casos excepcionales (según fabricante y modelo) pueden alcanzar los 750 kg. Generalmente, los usuarios que se deciden por

este peculiar tipo de caravanas suelen ser parejas “viajeras”, que buscan comodidad a la hora de aparcarlas (por su tamaño caben en el aparcamiento de un turismo) y facilidad en su conducción, además de consumir menos carburante durante su arrastre.

➤ Modelo primitivo de autocaravana.



AUTOCARAVANAS

La evolución habida en la historia del caravaning tiene su máximo exponente en la autocaravana, un elemento que, cada vez con mayor profusión e intensidad, en los últimos 40 años surca las carreteras de nuestro país y del Viejo Continente, creciendo paulatinamente su número de practicantes tanto en España como en Europa.

INTRODUCCIÓN A SU HISTORIA

En nuestro país se venden las primeras autocaravanas a principios de la década de los 70. El desfase de popularización con respecto a otros países de Europa (Alemania, Francia, Italia, Inglaterra...) obedece a distintos factores: retraso en España en la creación de industrias de caravaning, menor poder adquisitivo de los españoles, etc.

No obstante, en los últimos años e inclu-

so en la actualidad —y pese al frenazo sufrido por los efectos negativos de la crisis económico-financiera de los últimos años— el prestigio de la autocaravana (que reúne practicidad, movilidad, prestaciones y confort inigualables) ha calado positivamente entre el creciente núcleo de autocaravanistas españoles, para quienes se ha convertido en el vehículo idóneo para sus viajes de “turismo itinerante”, y se perfila como la alternativa viajera de mayores expectativas de futuro.



➤ Los primeros modelos de autocaravanas (véanse fotos adjuntas) no tienen nada que ver con los actuales. ¡Prodigios de la evolución!

DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS

La autocaravana es un elemento de caravaning que reúne todas las prestaciones y comodidades de la caravana, con la ventaja de acoplar célula, cabina de conducción y motor sobre un mismo chasis. Este chasis puede ser el que monta de origen el fabricante (Fiat, Mercedes, Iveco, Ford, Renault, Citroën...), o bien especiales como los de Al-ko. Peculiaridades que



convierten a las autocaravanas actuales en auténticos “apartamentos rodantes”, sumamente prácticos para realizar a bordo itinerarios ocio-turísticos de corta, media o larga distancia y/o duración. ¡Todo es posible en autocaravana!



➤ Perspectiva exterior del modelo integral Concorde Liner Plus.



➤ La evolución habida en el caravanning, tanto en diseños exteriores como interiores, se evidencia en la imagen: interior del habitáculo del modelo integral Hymer Clase B 578.

➤ Perspectiva trasera de un modelo perfilado de Bürstner, de la gama Ixeo.





➤ Perspectiva trasera del modelo capuchino AV 366 de Carado (marca integrada en el grupo Hymer alemán).

➤ Modelo perfilado T 673 de la gama Cruiser de LMC, con techo extensible (para acoplar literas, p. e.).



Las cilindradas de estos vehículos han ido incrementándose con el paso del tiempo, oscilando generalmente entre los 2.000 cc (las de menores dimensiones y peso) hasta los 3.000 cc e incluso más (las más grandes), y, por lo general, utilizan gasóleo como combustible.

Puesto que son muchas y diferentes las marcas y modelos de autocaravanas que en la actualidad se comercializan en el mercado español, cabe apuntar que hay un modelo de autocaravana para cada uso y necesidad, independientemente del

presupuesto que cada uno pueda destinar a su compra, ya que existen todo tipo de distribuciones interiores, diseños exteriores, líneas, equipamientos, prestaciones, etc.



➤ Las autocaravanas Böös Viva, fabricadas en las décadas 80-90 por la empresa gallega Caravanas del Noroeste, ubicada en Tomiño (Pontevedra), obtuvieron gran aceptación entre los usuarios dado su ajustado precio y prestaciones. La misma empresa fabricó, pocos años después, modelos capuchinos y perfilados de la marca CNW.



FABRICANTES ESPAÑOLES

Durante las últimas décadas han sido varios los fabricantes españoles que se “atreveron” a fabricar autocaravanas en serie. Destacan marcas como Moncayo, Benimar, Böös Viva/CNW, Sun Living, Joint, Ilusion, Ace y, recientemente, Acröss, que en general producían —y



➤ Moncayo fabricó, además de caravanas y módulos, diversas gamas de autocaravanas como el modelo perfilado Halcón 340 (año 2000).

producen las que aún continúan fabricando— modelos de los segmentos capuchino y perfilado, con alguna apuesta en el segmento integral (Moncayo, en su momento, y ahora Benimar).

En la actualidad sólo continúan fabricando Benimar (que pertenece al grupo francés Trigano), Sun Living (ligada al grupo esloveno Adria), Ilusion y Ace/Acröss. Y muy recientemente, Affinity y Automotive.



› Un modelo perfilado fabricado por la firma castellonense Benimar, que —en la actualidad integrada en el grupo Trigano francés— continúa produciendo vehículos, para España y para toda Europa.



› Perspectiva de un modelo capuchino fabricado por Roller (Sun Roller/Sun Living), hoy integrada en el grupo esloveno Adria.



› Un modelo capuchino de Ace, una de las marcas españolas que aún persisten en los mercados.

› Joint nació (en Zaragoza) de la mano del empresario italiano Pier Luigi Allinari. Fabricó muchos modelos que obtuvieron éxito entre el colectivo autocaravanista. (En la imagen, un modelo capuchino de la marca.)



› Perspectiva del modelo perfilado Luxor de la marca Acröss, fabricado en la actualidad en Aspe (Alicante).



➤ Modelo capuchino Ecovip de la firma italiana Laika, en la actualidad integrada en el grupo alemán Hymer.

➤ Modelo capuchino de doble eje trasero fabricado por la firma alemana Hobby.



TIPOS DE AUTOCARAVANAS

Según su diseño exterior, las autocaravanas se clasifican en tres segmentos: capuchinas, perfiladas e integrales.

Capuchinas

Son aquellas que alargan la estructura de la célula por encima de la cabina, configurando un espacio ideal para instalar (en la denominada “capuchina”) una amplia cama doble. Normalmente los fabricantes suelen diseñar una o dos ventanas, en el frontal o en los laterales de la buhardilla, con la finalidad de dotar estética, luminosidad y aireación al aposento.

Esta peculiaridad proporciona a este tipo de autocaravanas una mayor capacidad de pernoctación que a modelos pertenecientes a otros segmentos. Suelen tener desde cuatro hasta seis-siete plazas (incluidas literas) de pernoctación, según las dimensiones de la célula (hay muchos modelos y tamaños). Este

➤ Un moderno modelo perfilado de la firma alemana Carthago.



tipo de autocaravana es, por tanto, el más indicado para familias numerosas, grupos de amigos, alquiler, etc.

Perfiladas

También conocidas como “semiintegrales” o “profilés” (denominación francesa), son aquellas que no incorporan capuchina o buhardilla, pero que sus perfiles exteriores delimitan perfectamente célula y cabina (véanse fotos adjuntas).

En su distribución interior suelen contar con cama doble fija en la zona posterior y salón-comedor convertible en cama doble. Generalmente su capacidad de pernoctación es de dos-cuatro plazas.

Este tipo de autocaravanas, más aerodinámicas y por tanto con menor coeficiente de rozamiento del viento que las capuchinas —ya que tienen menor superficie frontal exterior—, se han puesto muy de moda en España y en toda Europa en los últimos años por su idoneidad para uso de parejas (jóvenes, adultos o jubilados, en muchos casos) y familias con uno o dos hijos.



➤ Modelo perfilado de la marca francesa Rapido (gama Le Randonneur).

Integrales

Son las más sofisticadas, las que ofrecen mayor visibilidad frontal y lateral... y también, por razones obvias de construcción, las más caras. Una de las razones estriba en que los fabricantes no utilizan la cabina original del chasis-motor (como en los segmentos capuchino y perfilado), sino que cortan y montan, mediante moldes especiales, la cabina integrada con la célula (de ahí su deno-



➤ Modelo integral Hymermobil S-Class, estacionado ante el museo del Louvre (París, Francia).

minación de integrales). Las características citadas les permite no tener perfiles ni prominencias entre cabina y célula y, por tanto, consiguen la máxima aerodinámica y estética.

Dependiendo de sus dimensiones, pueden tener gran capacidad de pernoctación (desde dos hasta seis plazas). Normalmente instalan una cama doble

abatible sobre la cabina de conducción (manuales o, en la actualidad, eléctricas, según marca y modelo) y suelen tener también una cama doble fija en la zona posterior. Es decir, la elección de modelo va ligada a las necesidades de pernoctación de sus potenciales clientes... y, obviamente, a las comodidades, equipamiento y confort que se quieran disfrutar en su interior.



➤ Moderno modelo integral Mobilvetta K-Yatch MH 85.

LA ELECCIÓN

• **Gustos y posibilidades viajeras.** Como sucede a la hora de elegir cualquier elemento de caravanning, en el caso de las autocaravanas —independientemente del segmento elegido— es primordial que el usuario valore sus gustos y posibilidades viajeras. Por ejemplo: si es aficionado a montar en bicicleta o moto, al esquí, etc., conviene elegir algún modelo que incorpore garaje (en la actualidad muchos lo montan en su parte trasera). También debe tenerse en cuenta si la autocaravana se va a usar en viajes y/o itinerarios largos, medios o cortos, y si se prevé circular por puertos de montaña (si se es aficionado al esquí, como se apuntaba). En tal caso deberán valorarse dimensiones, equipamiento, potencia del motor, etc.

• **Número de viajeros.** Dato fundamental a tener en cuenta. Si el vehículo se va a utili-



➤ Modelo perfilado de la marca española Ilusion.

zar para uso de varios miembros familiares o

amigos, el modelo elegido debe tener camas y espacio suficiente para albergarlos. Pero si se trata de una pareja o familias de no más de tres-cuatro miembros, debe elegirse en consecuencia (en tal caso se ahorrarán inversión en su compra).

• **Presupuesto disponible.** Como asimismo sucede, por ejemplo, en la automoción, en el mercado autocaravanístico existen en la actualidad marcas y modelos que, aun con similares prestaciones, difieren en su precio, según la cantidad y calidad de accesorios y materiales, innovaciones tecnológicas, equipamiento, etc. Por tanto, la elección dependerá del presupuesto que cada persona pueda destinar a su compra.

➤ Modelo capuchino de la marca francesa Pilote.



➤ Un "monstruo" de doble eje circulando y que fue presentado recientemente en el Caravan Salon de Düsseldorf (Alemania).





› Modelo Mercedes Vito, un camper carismático y “tradicional” con techo elevable, que habilita una cama doble y amplía así las prestaciones de su habitáculo.

CAMPERS

La denominación “camper” se aplicó a las furgonetas transformadas en pequeñas autocaravanas. En Europa tuvo su origen fundamentalmente en Alemania, donde su uso brotó de manera espectacular y se trasladó a todo el Viejo Continente e islas Británicas.

INTRODUCCIÓN A SU HISTORIA

En los años 60 los viajes hacían furor entre los europeos de toda condición social, coincidiendo con la escalada del turismo internacional. Pero no todos los bolsillos estaban en disposición de afrontar los gastos que conllevaban (transporte, hospedaje, comida...). Sirva como ejemplo el de los estudiantes de la época, que, ávidos de conocer mundo, frecuentemente comenzaban su “aventura” en la entonces República Federal Alemana, donde adquirirían una de aquellas furgonetas Volkswagen (VW) que tanto proliferaban en esos años y que “equipaban” como buenamente podían, con grandes dosis de imaginación.

Generalmente este “equipamiento” lo constituían camas turcas plegables de madera o lona, para así cubrir una de las necesidades más costosas como es el hospedaje nocturno. El desplazamiento estaba asegurado con las duras VW, que también les servían para cocinar en pequeñas y rudimentarias cocinas a gas (camping-gas) o prepararse unos “bocatas”. Pero lo cierto es que el “invento” dio resultado...

España, en pleno “boom” turístico en aquellos años, se convertía con frecuencia en el final de trayecto para estos estudiantes, donde vendían estas furgonetas (en las calles de Madrid, Barcelona y Valencia, principalmente, se contemplaron numerosas unidades de esta proceden-



➤ Las furgonetas Volkswagen de los años 60-70 fueron, probablemente, el germen de los campers. (Imagen de la 10ª Concentración FurgoVolkswagen 2014 que, como los últimos años, tuvo lugar en el camping La Ballena Alegre 2, en Sant Pere Pescador, Costa Brava, Girona).

cia) antes de regresar a su país de origen. El camper no sólo había nacido sino que lo hacía creando expectativas que con el paso del tiempo han ido consolidándose.

PRIMEROS PASOS

Hoy el camper se erige como una alternativa —más reducida— a la autocaravana. Una muestra es la proliferación de mo-

delos en los catálogos de los principales fabricantes de autocaravanas. Aparte de las originarias furgonetas transformadas, y de las más modernas y clásicas Volkswagen California o Mercedes Vito, ya hay en el mercado campers fabricados en serie por marcas de reconocido prestigio en el mundo del caravaning, como Adria, Bürstner, Knaus (BoxStar), Sea, Hymer, Weinsberg, Dethleffs (Globecar), etc.

➤ Modelo Moncayo Liberty Van 3, fabricado hace unos años por la empresa zaragozana.





► Perspectiva lateral de un modelo van de la marca eslovena Adria.



► Los bloques de cocina instalados en los campers son pequeños pero muy prácticos. (En la imagen, cocina instalada en el modelo Marco Polo montado sobre Mercedes Vito.)

Y cada año son más las marcas que se suman a la fabricación de estos vehículos.

DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS

El camper es una furgoneta o vehículo industrial cuyo habitáculo se ha transformado, mediante un estudiado acoplamiento de accesorios y mobiliario, en un miniapartamento móvil capaz de cobijar hasta cuatro personas (aunque lo normal y más frecuente son dos).

Las características del camper son similares a las de la autocaravana, pero adap-

tándose a unas dimensiones más reducidas. Cabina y habitáculo forman un mismo cuerpo, integrado y montado sobre el chasis del vehículo-motor. Las marcas más introducidas en este segmento son Volkswagen, Mercedes, Ford, Peugeot, Nissan, Citroën, Renault, Fiat, Iveco...

Todas ellas ofrecen garantías y modelos apropiados para camper, algunos con techo sobreelevado, de poliéster reforzado o chapa, que dotan al habitáculo de una mayor capacidad (generalmente este espacio se dedica al acoplamiento de literas).

MÓDULOS O MOBIL-HOMES

Su origen es inglés, de ahí su denominación “mobil-home” (casa móvil). Por sus características externas e internas el módulo o mobil-home se asemeja a otros elementos de camping-caravaning como la caravana, puesto que los materiales utilizados en su fabricación son similares tanto en paredes como en el mobiliaje interior; pero dimensiones y peso son muy superiores. De hecho, su traslado precisa de un transporte especial, que facilitan al usuario el propio fabricante y/o el distribuidor.

INTRODUCCIÓN A SU HISTORIA

El módulo ha sido utilizado durante años como segunda residencia, siendo hoy un elemento muy frecuente en los campings y ciudades de vacaciones. En España comenzaron a fabricarse alrededor de 1975, cuando la demanda era aún limitada. En muchos casos los fabricantes procedían de la industria caravanista y, por tanto, su conocimiento y experiencia les permitió alimentar y abrir nuevos horizontes para sus empresas.

De hecho, fabricantes españoles de caravanas como Benimar, Hergo, Moncayo, Sun Roller (Sun Living), Ace... también

➤ Módulo de la marca Master fabricado por la empresa Lercasa en Lerma (Burgos).



➤ Modelo fabricado por la firma Remosa en Almoradí (Alicante).



➤ Mobil-home de la marca Hergohomes fabricado en La Carolina (Jaén).



➤ Modelo de mobil-home Sun Living fabricado por Sun Roller en Fogars de la Selva (Barcelona).



➤ Modelo de mobil-home Aitana, con porche, fabricado en la provincia de Alicante.

hicieron sus pinitos en la fabricación de módulos. Otras importantes marcas españolas son Remosa (Movilcasa y Alucasa), Hergohomes, Aitana, Eurocasa,

Ibercasa, Jazz Mobil, etc. España se ha distinguido —y distingue— por una cualitativa fabricación de estos elementos, reconocidos en toda Europa.

En las mismas fechas —años 70, aproximadamente— empezaron a importarse pequeñas cantidades de módulos de otros países, especialmente de Inglaterra (de la marca Willerby, fundamentalmente), un país veterano en la fabricación de mobil-homes desde la segunda guerra mundial.

• **¿Quiénes lo utilizan?** Las personas que optan por el módulo como alternativa de ocio son con frecuencia antiguos campistas que buscan ahora el contacto con la naturaleza —característica consustancial a todo campista— de manera más estática y exigiendo las máximas comodidades para optimizar el confort

durante sus asuetos. Por su amplitud y equipamiento, el módulo se ajusta a estas necesidades, aunque se aleja de la imagen “viajera” de otras modalidades de camping-caravaning.

Hoy, prácticamente todas las comunidades autónomas españolas contemplan en sus correspondientes normativas de camping la instalación de estos elementos (y de los bungalows) en los campings ubicados en sus respectivos territorios.

DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS

El módulo es un habitáculo comúnmente de forma rectangular, fabricado en

aluminio, canexel, vinilo o acero, estuco, etc., y que reúne en su interior un equipamiento completo, similar al de una casa o apartamento convencionales. Las medidas más estándares se sitúan entre los 6-10 m de longitud, aunque los hay de todas las dimensiones: desde 4-5 m

► Mobil-home de la marca Jazz Mobil, con terraza añadida.



► Un modelo de la firma catalana Euro Bungalow, especializada en la fabricación de bungalows de madera para campings.





➤ Un modelo de bungalow de la firma francesa Gitotel, una de las más presentes en los campings españoles.

(los más pequeños) hasta los 11-12 m (los más grandes). En cuanto a su anchura, las medidas habituales se sitúan entre los 2,5-6 m (los de forma más cuadrada). La altura oscila entre 2 y 2,8 m.

Una característica común a todos los módulos es su luminosidad. Debido a su peso y dimensiones, y también porque el chasis no está preparado para tales funciones, un mobil-home no puede ser arrastrado por un turismo, sino que — como se ha apuntado — necesita de un transporte especial para trasladarlo hasta el lugar elegido para su instalación.

BUNGALOWS

En realidad el bungalow no es ni pue-

de considerarse un elemento de caravanning. Su inclusión en estas páginas, dedicadas a la historia del caravanning en España (resumida), obedece a su importante implantación durante las últimas décadas en los campings españoles, que los ofertan en régimen de alquiler a un creciente número de usuarios, campistas y no campistas.

Existen infinidad de modelos y marcas (Gitotel, Eurobungalow, Sun Roller, Movilcasa, André Trigano, Ohara, Fabre, Loisiene, Plywood, etc.), además de empresas privadas especializadas en el diseño y comercialización de este tipo de alojamiento, que los construyen atendiendo las peticiones del cliente o del camping que los instale.



➤ Imagen de Caravaning 89 (13 Salón Internacional del Caravaning), celebrado en los recintos de Montjuïc de Fira de Barcelona, entonces conjuntamente con el Salón Náutico.



➤ Años después, el Salón Internacional del Caravaning — ya independizado— trasladó su ubicación a los nuevos recintos feriales de Fira de Barcelona (Gran Vía), donde continúan celebrándose en la actualidad.

SALÓN INTERNACIONAL DEL CARAVANING

Tanto en el desarrollo como en la historia del caravaning en España, el Salón Internacional del Caravaning de Barcelona ha tenido y continúa teniendo un papel preponderante. Ciertamente han contribuido en ese desarrollo y en esa historia otras ferias sectoriales como la de Caravaning, organizada anualmente por ACYCA en Alicante; los Salones Monográficos El Camping y su Mundo, organizados hace años en Madrid por Peldaño, etc. Pero el Salón Internacional, organizado por Fira de Barcelona con la colaboración de GREMCAR, sin duda se lleva la palma.



➤ Imágenes de diversas ediciones de Salón Internacional del Caravaning (todo un clásico en la historia y el desarrollo de caravaning en España), celebradas los últimos años en el moderno recinto de Gran Vía de Fira de Barcelona.

RESUMEN HISTÓRICO

El Salón Internacional del Caravaning comenzó su andadura ferial en 1977, al amparo y dentro del marco del Salón Náutico, en el recinto de Montjuïc de Fira de Barcelona. En aquellos años el Salón Internacional del Caravaning era un apéndice —denominado «Sector Caravaning»— del citado Salón Náutico. Años

más tarde ganaría carisma y prestigio hasta convertirse en la referencia que hoy representa para el conjunto del sector camping-caravaning español.

EL SALÓN INTERNACIONAL DEL CARAVANING COMIENZA A CRECER

Tras años de zozobra e incertidumbre de futuro, en 1987 el Salón logra celebrar su

undécima edición (denominada 11 Sector Caravaning), conjuntamente con el 25 Salón Náutico Internacional. Y ya en la siguiente edición (26 Salón Náutico y 12 Sector Caravaning) comienza a fraguarse una estructura organizativa autónoma que, años después, depararía su independencia total del Salón Náutico, encauzando, fomentando y, en definitiva, desarrollando las expectativas de crecimiento del sector desde su cada vez más popular escaparate ferial.

En 1989 se produce una efeméride histórica: el Salón Internacional del Caravaning alcanza su «mayoría de edad» y celebra su decimotercera edición (21-29 de enero 89), en el Palacio de la Metalurgia del recinto ferial de Montjuïc, con el flamante sello de ser independiente del Salón Náutico, que —como se ha apuntado— hasta entonces lo había cobijado. El Salón Internacional del Caravaning continúa celebrando sus ediciones posteriores en Montjuïc, cambiando su ubicación a los

palacios Alfonso XIII y Victoria Eugenia, hasta 1998 (en 1993 y en 1997 no se celebró). Ese año —1998—, con motivo de la celebración del 19 Salón Internacional del Caravaning, se traslada el escenario a los flamantes recintos feriales entonces denominados Montjuïc-2, de Fira de Barcelona (hoy, recintos de Gran Vía).

En 2012 celebró su trigésima edición, y en octubre 2014, la trigesimoprimera. Por tanto, el Salón Internacional del Caravaning ha aglutinado, a lo largo de su brillante trayectoria, méritos suficientes para figurar con letras de oro en esta resumida **historia del caravaning en España.**





Fira Barcelona

CARAVANING

salón internacional

