

Varför krångla till det?

Så tror jag man resonerade när man tog fram Hobbys nya Siestaserie. Det här är funkis där det väsentliga prioriterats och allt annat lagts åt sidan. Resultatet är en husbil som är lätt att trivas i och enkel att leva med.

TEXT OCH FOTO: STEFAN JANELD





Lite anonymare än vi är vana vid att se en Hobby. Utan dekaler är det svårt att gissa fabrikatet. Och det är säkert tanken, ty de bäst säljande fordonen är sällan de med vågad och unik design.

Hobbys Siestaserie har gjorts om från grunden. Förra generationen stod på Ford och såldes fullutrustad till ett bra pris. Vi testade den för ett par år sedan och på omslaget skrev vi: Prisbomb för två! (du kan ladda ner testet på vår hemsida för 19 kronor, nr 7-2011)

Vi kan ta den rubriken i repris när vi ger den nya Siestaserien betyg. I Sverige säljs den i ett av importören framtaget utförande, döpt på ren svenska till Sweden Edition. Där ingår backkamera, CD, GPS, klimatanläggning, farthållare, antispinn, antisladd, elhissar, elspeglar, dubbla airbags, elfotsteg, luftburen värme med elpatron, myggnätsdörr, tevehållare, teveantenn, reduceringsventil med krocksensor till gasanläggningen, markis och langetterade mattor, puh, för söder om 600 000 kronor. Vill man ha cykelställ på bakstammen, en exklusivare klädsel än standard och köper en teve på MediaMarkt kommer priset knappast passera 620 000 kronor.

Prisbomb? Absolut.

RYMLIG BODEL

Bytet från Fiat till Ford har gynnat volymen i förarhytten. Det är mer plats att snurra runt stolarna. Tyvärr sitter vi för högt i förhållande till bordet när man snurrat runt stolarna. En vanlig åkomma på billigare husbilar. Lösningen är att bygga upp bodelsgolvet ett snäpp så att bord och soffa höjs till framstolarnas nivå. Men det kostar pengar och därför avstår tillverkaren som vill hålla priset nere. I soffan och lilla sitsen innanför dörren sitter man på rätt nivå.

Föregångaren hade en tydlig getingmidja där kök och badrum möttes. En trång passage som vi klagade på. Här står kök och badrum fortfarande mitt emot varandra. Men! Det är gott om golvyta, man rör sig ledigt fram och tillbaka i bilen – den största förbättringen från tidigare generation, anser jag.

LÅNG SÄSONG

Att kalla den här skapelsen för vinterbil är att ta i. Men den är inte oduglig. Värmesystemet är välplanerat med hela tre utblås riktade fram emot kupén för att jaga bort kylan från pedalställ



▲ Sovrummet har både överskåp och hyllor. Utan iläggs madrassen kan man lägga ifrån sig bok och glasögon mellan sängarna. Annars blir det att sträcka sig för att få upp dem på hyllan. Bäddmattan är fullgoda: 81 x 189 respektive 81 x 212 centimeter. Sitter jag på sängkanten utan att slå i taket? Ja. Det är en väl avvägd höjd på

sängarna. Plus för att fönstren är placerade så man kan ligga och titta ut, att man kan släcka alla lampor i bilen härifrån och att läslamporna lyser där de ska – på bokens sidor. Den som vill kan beställa bilen med låga långbäddar.

och vindruta. I golvet löper värmarens utblåsslångar. Två fördelar med den konstruktionen:

- 1: Avkylningen av varmluften blir mindre eftersom slangarna ligger i isoleeringen.
- 2: Den värme som ändå strålar ut värmer golvet en aning.
Värmaren har elpatron så man kan spara lite gasol genom att stå vid elstolpe.

Grävattentanken är uppvärmd och isolerad, tömningen sker med en kabel som reglerar en ventil inne i det uppvärmda utrymmet, det minskar frysrisken.

TYST FÄRD

Under huven sitter Fiats 130 hästar starka diesel, en bruksmaskin som gör ett gott jobb ihop med den manuella lådan. Man hänger med bra i trafikrytmen och

»



▲ Inga trånga passager. Att köket med sitt fönster är placerat på höger sida och dörren försedd med fönster gör mycket för utsikten. Inte minst för den som kör. Det är guld värt att kunna kasta en blick över axeln och faktiskt se ut.



▲ Sittgruppen är en duglig matplats för två. Även om fyra kuvert får plats med extraskivan utfälld. Varför bara två personer? Jo, i framstolarna sitter man högre än önskvärt i förhållande till bordet, knappast bekvämt att sitta dubbelvikt och äta. Fem umgås utan problem över snacks eller en fika. Allmänljusets sken är åt det gula hållet och ger fin atmosfär, detsamma gör takfönstret. Soffan är ett bekvämare baksäte än den ser ut att vara med sina raka linjer. Sittdynan är djup och ger bra lårstöd, min svank trivdes också.



▲ Dinetten går att bädda. Kan inte säga att jag är säker på att dynorna ligger korrekt på bilden, jag höll på länge för att hitta en bra lösning, men misslyckades. Har man ofta gäster föreslår jag att man tittar på en bil med taksäng istället.

» kraft saknas bara när man önskar bryta mot gällande hastighetsgräns på motorvägen.

Jag sitter för högt för min smak, men komforten är god och utrustningen i kupén fullödlig på såväl komfort- som säkerhetssidan.

Det som imponerar mest under färd är ljudkomforten. Några siffror som stöder mitt påstående har jag inte eftersom min decibelmätare behagade lämna in sin avskedsansökan på testdagen. Det som hörs är vägljud, bodelen är knäpp tyst.

Testbilen står på ett 3,5 tons lightchassi, helt okej och mjukare satt än sitt syskon, heavychassi, som kan fås med totalvikten 4 250 kilo.

Med tanke på att det här är en husbil ämnad för två räcker det mindre chassit för de flesta, lastvikten är 600 kilo, en bra siffra på ett 3,5 tons chassi.

Överhänget är kort vilket gynnar vägegenskaperna. Bilen är stabil på vägen; det blåste en del och inte ens över öppna landskap med sidvind och motorvägsfart behövde jag parera med ratten. □

Jag tycker

Siestas kärnvärde som en välutrustad och prisvärd husbil är intakt. Att man bytt grund från Ford till Fiat gynnar rymden framme i sittgruppen, men jag saknar Fords drivlina.

Bilens starka kort är att Hobby lagt krutet på rätt saker – bra sängar, gott med utrymme i sittgruppen och plats för packningen.

Detta är en okomplicerad husbil som passar lika bra för paret med erfarenhet som nybörjaren. Det finns saker jag har synpunkter på, som att man sitter väl högt i framstolarna i förhållande till bordet, men inga allvarliga missar.

I en första anblick kan man känna att bilen är tråkig, men när man synar den och umgås med den så förändras känslan. Hade jag satt ut en annons på Blocket för att sälja bilen hade jag avslutat annonsen med: Bör upplevas.



▲ Badrummet är kompakt, ett duschdraperi skyddar inredningen. Funktionen är god. Det är gott om svängrum, toan har korrekt höjd. Bra!



◀ Pedagogisk, centralt placerad, kontrollpanel till bilens belysning. Varje lampa har dessutom sin egen strömbrytare.

Insynsskydd/mörkläggnig i plissé. Ovanligt i den här prisklassen. ▼



Under sängarna häckar garderob och stuv. En standardlösning i långbäddarsbilar, särskilt de som är kortare än sju meter. Höger sidas utrymme kräver knästående eller hukande för att man ska komma åt. På vänster sida finns en galgbettjant och dessutom kan man lyfta sängen för överblick. ▼▶



▲ Köket är snarlikt förra generationens. Med en skillnad; förra generationen hade dubbelt så många lådor, hälften så breda.. Med smala lådor kan man stå kvar framför köket och ändå få ut lådan. Nu när passagen är bredare tycker jag funktionen är okej trots de breda lådorna. Önskar dock att man valt att ha bara tre lådor istället för fyra, den understa kunde då vara rejält djup och agera skaffereri. Blir dessutom billigare att bygga. Det är ett kompakt kök, en ordningsam kock som vet att planera sin matlagning trivs därför bättre än en slarver.





▲ Med långbäddarna hopbäddade krävs steg för att komma på plats. Det blir inte en tredje sängplats, annat än åt ett litet barn, vinsten är mer svängrum.



▲ I kupén finns allt en komfortbilist kan kräva. Även för säkerheten är det väl sörgjort. Här har importören gått "all-in" och sett till så inget saknas.



◀ Gasolutrymme med flaskor i fil. Inte optimalt men luckan öppnar rejält och det underlättar. Vi vill slippa tröskeln och ha gasolmkopplare som standard. Plus för att utrymmet sitter i bekväm höjd, man slipper stå på huk eller knä.



◀ Garaget är stort och helt oinrett. Trist. Öppnar från båda sidor men ena luckan är liten. Härifrån ska värmaren nås vid behov.



▲ Hallen saknar klädkrokar. Men dörren har fönster och skorna en låda att sova i. Vi slipper invändig trappa och därmed en massa oljud. Dessutom ökar golvytan. Jag ser direkt var jag kan skruva fast ett par krokar och vore jag köpare finge säljaren se till att få dit dem innan leverans.

Bilens proportioner är nästan perfekta. Överhänget är måttligt och ställer inte till bekymmer. Man har valt en lämplig hjulbas, 4 035 millimeter, det gynnar sidvindsstabiliteten. ▼



Modell Hobby Siesta T 65 GE

Ursprungsland Tyskland

Chassi Fiat

Motor 2,3 MJ 130hk

Vridmoment 320Nm

Växellåda 6 växlad manuell

Totalvikt 3 500 kg / 3 650 kg / 4 250 kg

Max last ca 600 kg / 750 kg / 1 050 kg

L x B x H 699 x 234 x 279 centimeter

Bränsletank 90 liter

Vattentank 100 liter

Gråvattentank 92 liter

Toatank 17 liter

Utrustning ABS, dubbla airbags, anti-sladdsystem, antispinnsystem, farthållare, elhissar, elspeglar, c-lås (ej bodel), klimatanläggning kupé, backkamera, GPS, CD, insynsskydd plissé, Truma 6kW luftburen värme med elpatron, varmvattenberedare, kyl med separat frys, spis, 100 procent LED belysning, teveantenn, markis, elfotsteg

Antal bäddar 2 + 1

Antal bältade platser 4

Grundpris 599 000:-

Pris som testad 607 000:-

Importör www.forsbergsfritidscenter.se

Vi lånade bilen av Forsbergs Fritidscenter i Upplands Väsby,

www.forsbergsfritidscenter.se

VI GILLAR

- Utrustningsnivån
- Sängarna
- Lätt att röra sig ombord
- Ej invändig trappa
- Golv utan nivåskillnad
- Stort garage som öppnar från båda sidor
- Lättkörd
- Prisvärd

VI ÖNSKAR

- Att man i framstolarna satt på rätt nivå i förhållande till bordet
- Bättre gasolutrymme – tröskelfritt och med en omkopplare
- En tryckvattenpump istället för den billiga dränkbara
- Klädkrokar i hallen

VI GILLAR INTE

- Sovkomforten i den bäddbara dinetten

TIDIGARE TESTADE HOBBY

Nybilstester

Toscana Exclusive D690 GELC, nr 2-2009

Toscana Exclusive D690 GQSC, nr 4-2010

Toscana 650 ESC, nr 1-2011

Siesta 65 TL, nr 7-2011

Premium Drive 70 GE, nr 7-2012

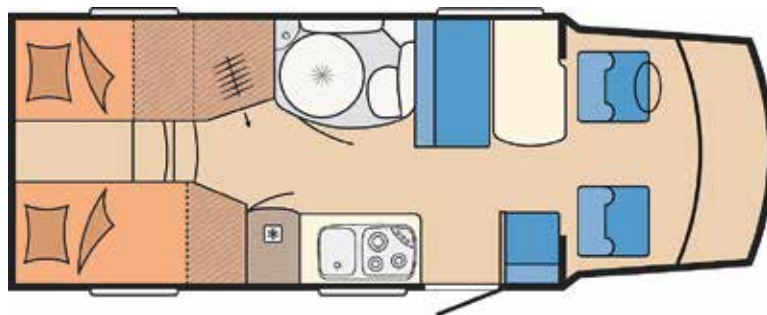
Premium Van 65 GE, nr 1-2013

Omvärderingar av begagnade Hobby

600 från 1987, nr 2-2008

690 ES från 2005, nr 2-09

Siesta T650 AK FSC från 2006, nr 3-2012



RIVALER

Förra modellen hade väldigt få konkurrenter som kunde matcha pris, kvalitet och utrustningsnivå. Idag är situationen en annan, konkurrensen är stenhård. Vi har valt ut tre.



ADRIA CORAL AXESS S 600 SL

Sju centimeter längre och med vinkeldinette istället för halvdinette. Även köket ligger i vinkel. Säljs i välutrustad Scandinavian Edition version lite billigare än testbilen. Utrustad till testbilens nivå är prisskillnaden minimal.



RAPIDO 666

Är nästan fyra decimeter längre och det ger plats för en generösare sittgrupp och delat badrum. Tidigare med höga långbäddar men till säsongen 2014 låga. Prislappen ligger något högre än testbilens.



LAIKA ECOVIP 309

En bil som går att beställa med eller utan taksäng. Utan taksängen blir det kyrklig rymd ombord. Man kan välja mellan halvdinette och vinkeldinette. Bodelen byggs utan trä i väggarna. En mer påkostad produkt och det syns på prislappen som väger ca 80 000 kronor mer än testbilens.

