

## Test kampera Sunlight A70 - plusy i minusy

data aktualizacji: 2019.09.24



**Producent kamperów marki Sunlight, po wejściu na oficjalną stronę WWW, wita nas bardzo emocjonalnym, ciekawym filmem promocyjnym, który kończy się słowami „Freedom is my life”. „Wolność to moje życie” - idealna definicja caravanningu czy zwykły, marketingowy slogan? Patrząc na testowany przez nas model A70, jesteśmy skłonni przychylić się ku tej pierwszej opcji.**

Po odbiór testowanego przez nas kampera udaliśmy się do Krakowa, a dokładniej - na teren Grupy Elcamp. To właśnie tam stacjonują wszystkie pojazdy należące do wypożyczalni Element Campers. Co ciekawe, każdy z nich to właśnie marka Sunlight. W nasze ręce trafił model A70 - sześciuosobowa alkowa na bazie Fiata Ducato.

### **Który wybrać?**

Zanim przejdziemy do opisu kampera, warto zwrócić uwagę na połączenie wypożyczalni z oferowanymi pojazdami. Sunlight, przynajmniej naszym zdaniem, zaprezentował się świetnie pod względem marketingowym na dużych i znaczących targach caravanningowych w Niemczech. Pokazywane obrazy, pełne pasji, wdzięku i ekspresji, szły ramię w ramię z jeszcze lepszymi filmikami, w których można było odnieść wrażenie, że kampery de facto grają rolę drugoplanową. Producent postawił przede wszystkim na rozrywkę - rodzinną, w parach, ekstremalną, leniwą. Wszystko świetnie ze sobą korelowało.

W podobnym stylu utrzymana jest wypożyczalnia Element Campers. Stronę WWW otwiera hasło „Znajdź swój żywioł” wraz ze zdjęciem przepięknego widoku, na którym... nie widać kampera. Kontekst strony bardziej traktuje o marzeniach, podróżach. W galerii nie znajdziemy typowych zdjęć oferowanych kamperów, a pewnego rodzaju „wizje”. Wierzcie lub nie, ale to naprawdę działa na zmysły i powoduje, że mamy dużo większą chęć obcować z tymi pojazdami. Cel naszego testu był więc prosty: poczuć „wolność” (jak w przypadku marki Sunlight) i „znaleźć swój żywioł” (jak w przypadku wypożyczalni Element Campers). Udało się?

## **6 osób na pokładzie**

Tak, ponieważ na pokład testowanego przez nas modelu A70 mogliśmy zabrać aż 6-osobową załogę. Jak widać na zdjęciach, to kolejny testowany przez nas kamper typu alkowa. Wbrew powszechnej opinii w dalszym ciągu są to pojazdy bardzo popularne i chwalone przede wszystkim za wszechstronność. W końcu łóżko nad szoferką może być nie tylko łóżkiem, ale też „pojemnikiem” na rzeczy wszelakie (fakt z życia wzięty).

Ale po kolei. Sunlight A70 to kamper zbudowany na bazie Fiata Ducato, pod maską pracuje dobrze nam wszystkim znany silnik wysokoprężny o pojemności 2,3 l i mocy 130 koni mechanicznych. Nasz test pokazał, że minimalne zapotrzebowanie tej jednostki na paliwo to okolice 11,5 l oleju napędowego na każde przejechane 100 km. Drugi zapis w komputerze, wskazujący o wiele większą liczbę przejechanych kilometrów, pokazał już wynik rzędu 14 l. Uśredniając, przyjęliśmy, że A70 potrzebuje około 12,5 l paliwa.

Jak już wspomnieliśmy, bazą dla tej alkowy jest Fiat Ducato, więc w szoferce nie znajdziemy żadnych „wodotrysków”, prócz standardowego wyposażenia dobrze znanego z innych kamperów. Kierowca ma do dyspozycji elektryczne lusterka, szyby przednie, wspomaganie kierownicy, manualną klimatyzację, komputer pokładowy, tempomat. Sama pozycja za kierownicą jest wygodna, pomagają regulowane podłokietniki (po dwa na każdy fotel). Podobnie jak w przypadku innych rozwiązań, tutaj również producent zastosował odpowiednie pokrowce na fotele, które sprawiają, że tapicerka w całym kamperze jest w tym samym kolorze i wzorze. Jest jednak rzecz, która na tle konkurencji zdecydowanie się wyróżnia in plus.

Mowa o dużej stacji multimedialnej Kenwooda, która została prawdopodobnie zainstalowana już przez wypożyczalnię, a nie Sunlighta. Źródła montażu szukać nie zamierzaliśmy, chcieliśmy po prostu sprawdzić efekt takiego zabiegu. Było to jednak problematyczne, ponieważ... nie mogliśmy stacji uruchomić. Dopiero po dłuższej (naprawdę długiej) chwili znaleźliśmy małą przelączniczkę 0/1 obok lewarka skrzyni biegów. To właśnie on uruchomił urządzenie, a z głośników popłynęły pierwsze dźwięki stacji radiowej.

Samą stację obsługuje się za pomocą ekranu dotykowego. Ikony są duże, wyraźne, obsługa nie stanowi żadnego problemu. Możemy tutaj podłączyć nasz telefon za pomocą technologii Bluetooth, możemy również przenieść obraz (to, co widzimy na smartfonie) wprost na ekran stacji. To tutaj wyświetla się obraz z szerokokątnej, kolorowej kamery cofania, która dodatkowo ma naniesione linie stanowiące dużą pomoc przy parkowaniu kampera. W urządzeniu zainstalowano też nawigację z aktualnymi mapami, co nie zdarza się często w przypadku najmu pojazdów w innych wypożyczalniach. Gdyby było nam mało złączy USB, mniej więcej na środku, w dolnej części szoferki znajdziemy dwa dodatkowe, których źródłem jest właśnie opisywana stacja Kenwooda. Dzięki temu nie musieliśmy stosować żadnych przejściówek, rozgałęźników itp. - każdy sprzęt mogliśmy bez problemu podłączyć do zasilania.

Pomimo dość sporej wagi samego kampera (2915 kg), 130-konny silnik świetnie sobie radzi nawet podczas jazdy po wzniesieniach. Jedynym minusem fiatowskich napędów jest ich głośność - silnik (zwłaszcza na wysokich obrotach, a takie trzeba trzymać przy górskich podjazdach) nie pozwoli nam o sobie „zapomnieć”.

## **Bagaż tak, ale z ograniczeniami**

Jak każda alkowa Sunlight A70 jest kamperem naprawdę przestronnym, do którego zapakujemy nie

tylko 6-osobową załogę, ale i pełny bagaż. Skoro o nim mowa, rzućmy okiem na tył pojazdu. To tam znajdziemy niezwykle przestronny, przelotowy garaż, który z jednej strony ma bardzo duże i szerokie drzwi. Włożenie bagaży lub innych, dowolnych akcesoriów nie stanowi większego problemu. Na tyle kampera znajdziemy też bagażnik rowerowy Fiamma na cztery jednoślady. Co ciekawe, we wspomnianym garażu znaleźliśmy już pełne wyposażenie kempingowe, które dorzuciła wypożyczalnia Element Campers. I mówiąc „pełne”, traktujemy to określenie dosłownie. W garażu umieszczono 6 krzeseł bardzo dobrej jakości (marki Outwell), duży, składany stół, najazdy, bardzo długi wąż do uzupełnienia wody oraz... mop do umycia podłogi w kamperze. Tak dobrze wyposażonego pojazdu pod względem akcesoriów jeszcze nie widzieliśmy.

Pozostając przy doposażeniu zewnętrznym, z boku znajdziemy bardzo długą markizę (również marki Fiamma), którą rozłożymy w kilka chwil. Jest stabilna dzięki specjalnym nóżkom (przetestowane na silnym wietrze). Na drugim boku ulokowano natomiast schowek na aż dwie 11-kilogramowe butle gazowe, które sparowano z systemem Truma DuoControl. W skrócie: automatycznie przełącza on butle w przypadku, gdy w jednej z nich skończy się gaz. Dodatkowo dba o nasze bezpieczeństwo (odcina dopływ gazu w momencie wypadku) oraz pozwala na niezakręcanie butli w czasie jazdy. Patent bardzo przydatny i, naszym zdaniem, powinien być obowiązkowy we wszystkich nowych kamperach. Tutaj Sunlight wyróżnia się na tle konkurencji.

Same zbiorniki na wodę mają standardową pojemność (100 l czysta oraz 120 l szara) i pozwalają średnio na bytowanie przez 2-3 dni „na dziko” całej załogi.

Skąd więc mowa o ograniczeniach? Rozwiązanie tej zagadki jest proste: wszystkie przywileje, o których napisaliśmy, mają swoją wagę. Skoro sam kamper „na pusto” waży 2915 kg, to wraz ze wszystkimi dodatkami i akcesoriami (nie wspomnieliśmy chociażby o klimatyzacji postojowej - dachowej - Dometica, która jest najcięższym elementem tej układanki) z pewnością przekroczy dopuszczalną masę całkowitą wynoszącą 3500 kg. Sam pełny bak paliwa wraz z butlami gazowymi, zbiornikiem pełnym czystej wody oraz rowerami to już zbliżenie się do limitu. A co z choćby podstawowym prowiantem na drogę, bagażami załogi i ostatecznie masą uczestników wycieczki? To właśnie waga w przypadku nie tylko testowanego przez nas Sunlighta, ale również innych kamperów 6-osobowych (a nawet 4-osobowych w niektórych przypadkach) jest największą wadą. Podróż po Polsce nie stanowi większego problemu, ale przed wyjazdem zagranicznym powinniśmy dokładnie zważyć nasz pojazd. Nikt nie chciałby, aby wakacyjny wyjazd zakończył się mandatem rzędu kilkudziesięciu czy nawet kilkuset euro.

## PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE

- Marka: Sunlight
- Model: A70
- Baza: Fiat Ducato
- Wymiary: 728 cm (długość), 233 cm (szerokość), 310 cm (wysokość)
- Miejsc do spania/jazdy: 6/6
- Masa własna: 2915 kg
- Silnik: 2,3 MultiJet 2, 130 KM
- Skrzynia biegów: 6-biegowa, manualna

## **Komfort dla całej załogi**

Zanim wejdziemy do środka testowanego przez nas kampera, na chwilę parę zatrzymajmy się przy elektrycznym schodku, który nam w tym pomoże. Ten, marki Thule, na swą obecność ma racjonalne wyjaśnienie. Sunlight A70 jest kamperem z bardzo wysoko ustawionym zawieszeniem, co oczywiście zaliczamy na poczet plusów. Nie dość, że niestraszne mu dziury, to jeszcze wjedzie w większość miejsc, o których jego „koledzy z branży” mogą pomarzyć.

Przejdźmy wreszcie do samej zabudowy kempingowej. Na wprost wejścia „wita nas” salon wraz ze stolikiem, który na noc może zamienić się w dodatkowe, podwójne łóżko (wystarczy złożyć stolik

i rozsunąć siedzenia). Tapicerka jest połączeniem dwóch skrajnych kolorów i, mówiąc wprost, wygląda bardzo dobrze, świetnie komponuje się z jasnymi frontami meblowymi. Nad głowami ulokowano mało fantazyjnie wyglądające (na tle innych kamperów typu alkowa) szafki, ale za to bardzo przestronne - zmieścimy tam naprawdę dużo rzeczy. Kolejny plus. Po obróceniu się staniemy vis-à-vis 3-palnikowej kuchenki gazowej i zlewozmywaka. Nad bocznym wejściem ulokowano panel sterujący urządzeniami kampera, który jest prosty i czytelny w obsłudze. Tuż obok części kuchennej znajdziemy dużą, przestronną i nieźle wyglądającą (czarny kolor naprawdę tam pasuje) lodówkę pracującą w trzech trybach (12 V, 230 V, gaz). Nam, przy jeździe w 6 osób, nigdy nie zabrakło w niej miejsca, podobnie jak w przypadku szafek i szuflad. Swoją drogą, Element Campers udostępnia pełną zastawę kuchenną dla całej załogi kampera. Podobnie jak inne akcesoria dorzucone przez wypożyczalnię, tutaj też nie ma mowy o „tandencie” - wszystko jest najwyższej jakości.

Sama alkowa (czyli dwuosobowe łóżko nad szoferką) jest naprawdę przestronna. Na czas jazdy możemy ją złożyć (odchylić) i uzyskać więcej miejsca nad głowami kierowcy i jego pasażera. W wejściu do łóżka pomaga drabina, która nie blokuje dostępu do salonu. W szoferce producent pomyślał o dość grubej zasłonie, która odgradza tę część od dziennej. O zaletach takiego, nomen omen, drobnego rozwiązania pisaliśmy już wielokrotnie - nikt niepowołany nie widzi, co dzieje się w środku, a ciepło wygenerowane przez urządzenie grzewcze nie ucieka tak szybko.

Podczas jazdy w środku jest relatywnie cicho, spasowanie poszczególnych elementów jest na dobrym poziomie. Podczas postoju natomiast na poczet zalet można zaliczyć dużą liczbę okien (dachowych, dość dużych bocznych). Dzięki nim, w połączeniu z jasną tapicerką i frontami meblowymi, mamy wrażenie o wiele większej przestrzeni. W takim kamperze po prostu czujemy się dobrze. O moskitierach i zasłonach na wszystkich drzwiach i oknach nie ma co mówić - to już standard. Wspomnijmy też o dość dużej przestrzeni, w której odnajdzie się cała 6-osobowa załoga. Po pewnym czasie życia w kamperze (w naszym wypadku po 4 dniach) trzeba było zrobić generalny porządek - największy bałagan jest generowany przez ciągle składanie i rozkładanie trzeciego miejsca do spania w miejscu salonu.

## **Z kampera do garażu**

Ostatnia, tylna część pojazdu to telewizor wysuwany z szafki powyżej lodówki (tam też znajdziemy sterownik od automatycznej anteny satelitarnej zainstalowanej na dachu) i klimatyzacja dachowa Dometic, którą sterujemy pilotem. Na plus należy zaliczyć ulokowanie telewizora, który nie przeszkadza, gdy z niego nie korzystamy. Obok lodówki znalazło się miejsce na dużą szafę (ale ubrań wszystkich 6 osób na pokładzie raczej nie upchniemy). Pod nią zainstalowano ogrzewanie Truma Combi w wersji 4, pracujące wyłącznie na gazie. To również rozwiązanie doskonale wszystkim znane, które bez problemu szybko ogrzewa zarówno kampera, jak i podgrzewa wodę. Zarzutów brak.

Na wprost lodówki znajdziemy drzwi prowadzące do połączonej łazienki wraz z toaletą. Korzystanie z prysznicza może być jednak utrudnione, zwłaszcza dla wysokich osób. Dlaczego? Jest tam po prostu zbyt mało miejsca. Kabina jest pewnego rodzaju „tuba”, brakuje w niej miejsca przede wszystkim nad głową (choć i na boki kolorowo nie jest). Dostęp do samej toalety i umywalki już tak bardzo skomplikowany nie jest, ale na pewno całe pomieszczenie swoimi rozmiarami nie grzeszy. Gdy potraktujemy je jako „zapasowe”, z pewnością ze swojego zadania wywiąże się znakomicie. Pamiętajcie tylko, że będziecie musieli poświęcić dłuższą chwilę na poszukiwanie włącznika światła, który ulokowano nad toaletą. Podpowiadamy: w okolicach rolki z papierem toaletowym. Lokalizacja jest nieco do du... niefortunna.

Zanim przejdziemy do łóżka w tylnej części, spójrzmy na ciekawe rozwiązanie na dni deszczowe lub w jakikolwiek inny sposób nieprzyjemne. Do dwóch ostatnich miejsc do spania dostaniemy się za pomocą małej drabinki. Za nią zainstalowano dość duże drzwi, po otwarciu których uzyskujemy dostęp do garażu. Świetny pomysł, przyda się chociażby po to, by wyciągnąć jakąś rzecz z garażu bez potrzeby wychodzenia z kampera. Gdy pada deszcz, taka czynność do przyjemnych nie zależy.

Łóżko z tyłu jest wygodne, otoczone takimi samymi szafkami jak w pozostałej części pojazdu. Bez problemu zmieszczą się tam 2 osoby, ale radzimy uważać przy wstawaniu. Gdy zrobimy to zbyt

dynamicznie, może okazać się, że sufit nie jest tak wysoki, jak się wydawało na początku. Minus to jednak niewielki, ponieważ komfort spania i tak jest tam na porównywalnym poziomie jak w alkwie.

## Wyposażenie

Wyposażenie pojazdu:

- ABS/ESP/DSR
- (kontrola jazdy po wzniesieniu)
- elektryczne szyby
- elektryczne lusterka
- klimatyzacja manualna
- stacja multimedialna
- z nawigacją i kamerą cofania
- tempomat
- 2 poduszki powietrzne
- zamek centralny

Wyposażenie części kempingowej:

- bagażnik na 4 rowery
- moskitiery/markizy
- 3 łóżka (tylne, alkowa, jadalnia)
- wymiary łózek: tylne 210x155 cm,
- alkowa 210x160 cm, jadalnia 184x100 cm
- 3-palnikowa kuchenka
- 140-litrowa lodówka
- markiza
- elektryczny stopień
- schowek na 2 butle gazowe/Truma
- Duo Control
- pojemnik na wodę czystą: 120 l,
- szarą: 100 l
- akumulator 95 Ah
- szuflada na sztućce
- liczne gniazda 230/12 V
- klimatyzacja dachowa Dometic
- 19-litrowa kasetka w toalecie Thetford
- telewizor z anteną satelitarną
- ogrzewanie Truma Combi 4 (gaz)

## Sunlight = wolność i żywioł?

Największą zaletą Sunlighta jest fakt, że skutecznie realizuje on założenia pokazywane w materiałach reklamowo-marketingowych. Rzeczywiście to kamper, który jest w stanie wjechać w wiele ciekawych, ale trudno dostępnych miejsc (wysoko ulokowane podwozie). Jednocześnie to te miejsca, a nie de facto sam pojazd powodują, że zapamiętujemy taki wyjazd na długo. Nic go nam nie zmaci - nie zabraknie wody, gazu, wygodnie się wyśpimy, skorzystamy z takich samych dobrodziejstw, jakie mamy w domach. Brakuje tylko jednego - pomimo informacji zamieszczonej na stronie Element Campers, w kamperze nie znaleźliśmy paneli słonecznych. Wówczas byłby to pojazd naprawdę w pełni niezależny. Koszt ich montażu w porównaniu do ceny całego pojazdu nie będzie duży, więc potencjalny użytkownik na pewno się na nie zdecyduje.

Sunlight to na pewno wolność - wolność bezpiecznego, leniwego podróżowania do wielu ciekawych

miejsc. A żywiol? Nie jest to kamper, który „powala na kolana”, ale z drugiej strony, prócz wagi, nie jesteśmy w stanie do niczego się przyczepić. Wspomniane wady to drobnostki, które po czasie można zaakceptować. Sunlight A70 to, zgodnie ze swoją reklamą, jedynie dodatek do niezwykłych podróży i chwil, jakie w nim (i obok niego) spędzimy. Podczas testu poznaliśmy magię wielu ciekawych miejsc, a kamper był naszym wiernym towarzyszem. I o to chodzi w caravaniu – o wolność i żywiol. Model A70 spełnił te założenia.

**tekst i zdjęcia Bartłomiej Ryś**

**Artykuł pochodzi z numeru 4(83) 2018 Polskiego Caravaniingu**

Źródło: