polskiCaravaning.pl
INDEKS: 206253
Cena 19,90 zł
(w tym 8% VAT)

NR 4/2026
130
08

ISSN 1734-9311
9 771734 931601

POLSKI Caravaning

SKARBY DOLNEGO ŚLĄSKA

DO ODKRYWANIA KAMPEREM



ZABEZPIECZENIE PRZED NIESZCZELNĄ INSTALACJĄ GAZOWĄ

SUV, KTÓRY ROZUMIE CARAVANING DACIA DUSTER HYBRID-G 150 4×4

JAK WALCZYĆ Z KOROZJĄ KAMPERA?

epresa.pl 1a3f07b1e4

Czy jesteś pewien, że Twoja polisa naprawdę chroni Twojego kampera?



ZADZWOŃ!

UBEZPIECZENIA CARAVANINGOWE.PL
by Polski Caravaning

tel. +48 693 392 444
e-mail: marek.gromadzki@tourbroker.pl
tel. +48 606 892 175
email: bartosz.zdrojewski@tourbroker.pl

www.polskicaravaning.pl/ubezpieczenia
www.ubezpieczeniacaravaningowe.pl

UBEZPIECZAMY TO CO KOCHAMY!

eprasa.pl 1a3f07b1e4


WN-CAMP
CENTRUM CARAVANINGU
We follow your dreams!
Nowe modele McLouis MC4 z serii 300 i 800
na sezon 2027 - już dostępne!
Sprawdź co się zmieniło
www.wncamp.pl

W numerze

PODRÓŻE ____ 6 → 27

Gąski w podróży versus Włochy → **6** | Weekend w tyrolskich spodniach → **12** | Dolny Śląsk z tysiącem skarbów → **16**
Kamperem przez Bałtyk → **22** | Jesienny Caravaning → **24**

KEMPINGI ____ 28 → 29

60. jubileusz kempingu Baldarin → **28**

TARGI ____ 30 → 31

Caravans Salon 2026 → **30**

STYL ŻYCIA ____ 32 → 35

Jak nie dopowiem, to dopokazuję → **32**

DOBRZE WIEDZIEĆ ____ 36 → 39

Czujnik czujnikowi nierówny → **36**

WARSZTAT ____ 40 → 47

Zaprojektowane, zamontowane i przetestowane → **40** | Zabezpieczenie antykorozyjne kampera → **42**

TEST ____ 48 → 56

Dacia Duster Hybrid – G 150 4×4 → **48** | Mercedes-Benz Marco Polo → **52**

KAMPERY, PRZYCZEPY ____ 57 → 69

PRZEGLĄD RYNKU ____ 70 → 89

eprasa.pl 1a3f07b1e4

POLSKI Caravaning

WYDAWCA
Sebastian Klauz
sebastian.klauz@goldman.pl
tel. 58 777 01 26 wew. 302, 303

REDAKTOR NACZELNY
Szymon Kwiatkowski
szymon.kwiatkowski@goldman.pl
redakcja@polskicaravaning.pl
tel. 578 690 790

REDAKTOR
Krzysztof Dulny
krzysztof.dulny@warsztat.pl

DZIENNIKARZE
Marcin Turko
marcin.turko@polskicaravaning.pl

Piotr Łukaszewicz
piotr.lukaszewicz@warsztat.pl | tel. 508 727 720

Dariusz Wołodźko
dariusz.wolodzko@goldnet.pl

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

WSPÓŁPRACA
Patrycja Klauz, Dariusz Jajko, Juliusz Stożek, Paweł Prokop, Zbigniew Gawroński, Cezary Kasprowicz, Wojciech Witkowski, Emilian G. Kryska, Tomasz Skup, Katarzyna Binder, Marcin Jakubowski, Jacek Iwanus, Grzegorz Dubrowski, Aleksandra Wadowska, Monika Korzyńska, Piotr Wasilewski, Marzena Rabczuk, Tadeusz Sakowski, Mariusz Chmura, Bronisław Bienkiewicz, Karol Adamkowski, Urszula Kędzia, Przemek Serweta, Jerzy Głowiński, Adam Kurczewski, Joanna Kawecka, Paweł Szulc, Grzegorz Marciniec, Anna Maria Siwińska, Ewa Skowronek, Manuela Warzybok, Anna Perek, Michał Miśkiewicz, Zuzanna Szewczyk

WSPÓŁPRACA ZAGRANICZNA
Peter Hilkman, Chris Skelhorn, Józef Kumor, Grzegorz Fischer, Guido van de Tillaart, Armin Zebrowski, Piotr Kubinski

KOLPORTAŻ I PRENUMERATA
Dariusz Szołtun
prenumerata@polskicaravaning.pl
tel. 58 777 01 25-28 wew. 308
kom. 604 407 079

Paulina Badurek
paulina.badurek@goldman.pl
tel. 58 777 01 25 wew. 315

REKLAMA
Robert Tadaj
robert.tadaj@polskicaravaning.pl
tel. 537 780 680

Jakub Netkowski
jakub.netkowski@polskicaravaning.pl
tel. 533 701 030

Julian Ciesielski
julian.ciesielski@lakiernictwo.net
tel. 695 050 865

Grzegorz Miedziński
grzegorz.miedzinski@polskicaravaning.pl
tel. 501 641 706

Sebastian Klauz
sebastian.klauz@goldman.pl

OPRACOWANIE GRAFICZNE
Wojtek Kamrowski
Arkadiusz Grzesiński

KOREKTA
Marek Kowalik

OKŁADKA
fot. Hymer Media Center; Bürstner Delfin C 621

WYDAWCA
goldMAN WYDAWNICTWO

ADRES REDAKCJI I DZIAŁU MARKETINGU
Armii Krajowej 86, 83-110 Tczew
tel. +48 58 777 01 25 w. 313, 316
tel./fax: +48 58 777 01 25
redakcja@polskicaravaning.pl
www.polskicaravaning.pl

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych.
Zastrzega sobie prawo do redagowania i skrótów nadesłanych tekstów.
Nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam, ogłoszeń i tekstów sponsorowanych.



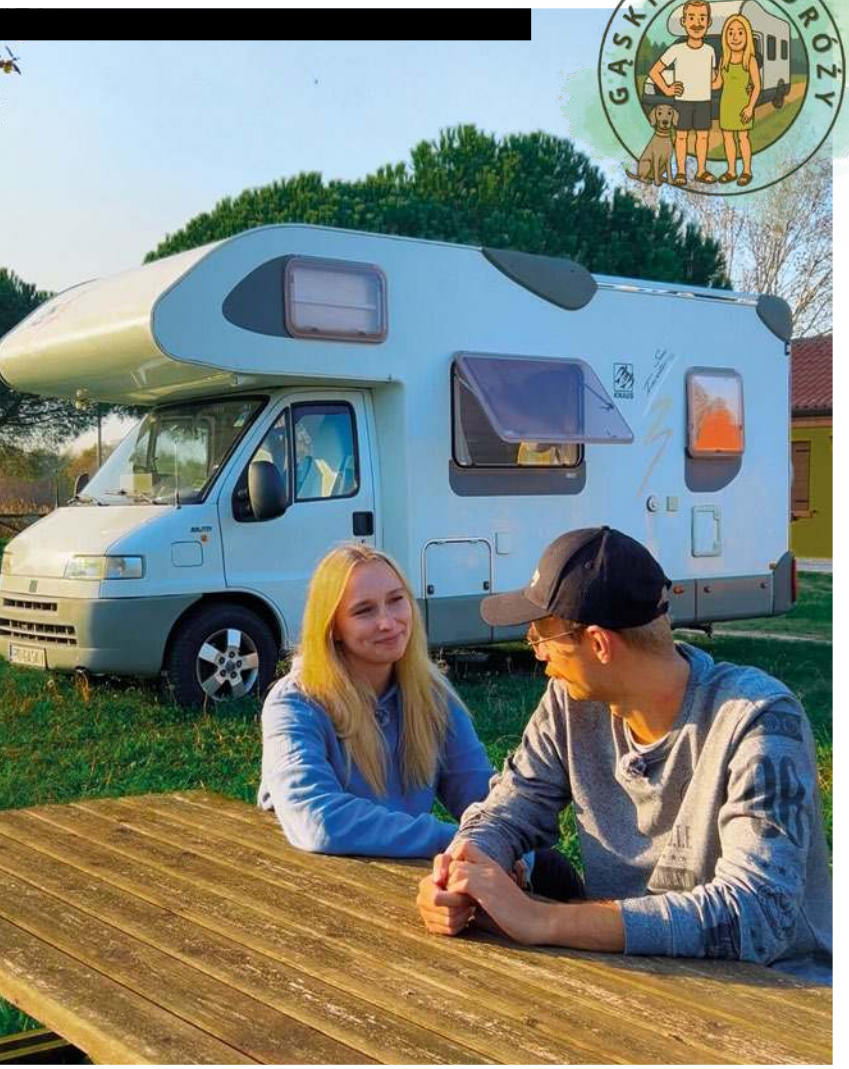
Nie przypuszczałem, że kiedykolwiek ucieszę się na widok maila przesłanego na moją prywatną skrzynkę przez Krajową Administrację Skarbową. Nawyk „psa Pawłowa", ukształtowany przez polską skarbówkę, każe się raczej spodziewać uznania podmiotu gospodarczego za przestępcę skarbowego za dzień spóźnienia w comiesięcznym składaniu deklaracji PIT albo w najlepszym razie konieczności złożenia – moja ulubiona fraza – czynnego żalu. Tymczasem zespół zarządzający systemem e-TOLL postanowił uprzejmie poinformować właścicieli zarejestrowanych w nim pojazdów o jakże przyjemnym fakcie! I słusznie. Otóż 21 września minie 60 dni od publikacji w Dzienniku Ustaw ustawy zwalniającej samochody osobowe holujące przyczepy kempingowe w zestawie przekraczającym 3,5 t z opłat za przejazdy drogami krajowymi. Jak nieporęczną aplikacją jest elektroniczna wersja e-TOLL, wie każdy, kto stanął przed koniecznością jej obsługi. Wpisanie danych pojazdów, podpinanie karty płatniczej do poboru „myta", żonglerka kodami i linkami. Jeśli dla krajanów było to wyzwaniem, to wyobraźmy sobie, z czym musiał się zmierzyć obcokrajowiec z przyczepą kempingową zmierzający do Polski „na relaks"? Tak więc ten nieprzyjemny obowiązek szczęśliwie możemy zaliczyć do historii. Ten krok milowy dla caravaningu w Polsce zawdzięczamy lobbingowi Polskiej Grupy Caravaningowej oraz innych organizacji działających na rzecz tej branży w Polsce. Teraz jednak pora na kolejne działania. Celem powinno być informowanie potencjalnych zagranicznych turystów caravaningowych o tym sporym ułatwieniu, idące w parze z promocją lokalnych walorów krajoznawczych. Świetnie się w to wpisuje kolejna inicjatywa PGC, czyli uruchomienie platformy SzlakiKamperowe.pl. Bardzo podoba mi się ta konsekwencja i porządek działań. Oznacza obranie dobrego kierunku w promocji caravaningu nie tylko dla polskich turystów, ale także tworzenie atrakcyjnego obrazu kraju dla podróżników zagranicznych. Oby tak dalej!

Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Vedi Napoli e poi muori!

GĄSKI W PODRÓŻY **VERSUS WŁOCHY**



Postój na dziko w Parco Regionale Veneto del Delta del Po

Czy kojarzycie moment, w którym rodzi się w Waszej głowie jakiś niezwykły pomysł i marzenie, które brzmi tak absurdalnie, że mózg od razu chce je odrzucić? W naszych głowach lata temu narodził się pomysł zamieszkania w kamperze. Mimo prób wyciszenia tej myśli w końcu zdecydowaliśmy się posłuchać głosu serca i spróbować przygody, jaką jest vanlife.

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Sam pomysł zrodził się niewinnie. Gdzieś w internecie zobaczyliśmy zdjęcie osób, które podróżują kamperem. Z czasem zaczęliśmy podziwiać te samochody, które mijaliśmy na trasach, aż wreszcie zaczęliśmy myśleć: „czy da się to zrobić?" i „w jaki sposób?".

Jednak ostatecznym znakiem od losu okazał się przypadkowy wyjazd w góry na narty. Zarezerwowaliśmy pokój w domku turystycznym, w którym oprócz gości mieszkali również właściciele. Zauważyliśmy, że przy wyjściu leżały stosy ulotek i magazynów związanych z caravaningiem. W ostatni dzień przed samym wyjazdem udało nam się złapać jednego z właścicieli obiektu i podpytać o to. Okazało się, że ich córka rozpoczęła vanlife na pełny etat z mężem oraz dziećmi i obecnie podróżują po Ameryce. Zachwyciliśmy się tą wizją i uznaliśmy, że to znak od losu i czas wziąć sprawy w swoje ręce – zaczynając od oszczędzania oraz planowania.

Z marzeniami w naszym przypadku było tak, że zanim jeszcze kupiliśmy kampera, to już planowaliśmy, dokąd pojedziemy w pierwszą podróż. Wiele było kuszących możliwości, jednak wiedzieliśmy, że chcemy wyruszyć na kilka miesięcy. W tym czasie moglibyśmy spokojnie zwiedzić kilka krajów i poznawać wiele kultur. Mieliśmy jednak na uwadze, że zmiana stylu życia to i tak wiele zmian na start, więc postanowiliśmy postawić na jeden kraj i najlepiej na miejsce, które nie jest bardzo oddalone od Polski. Stąd po wielu namysłach zrodził się nasz wstępny plan na włoskie dolce vita!

Mieliśmy już kilka doświadczeń z tym krajem i nigdy nas nie zawiódł. Wśród dobitnie przekonujących argumentów znalazły się oczywiście jedzenie, kultura i pogoda. Jedno z nas kocha makaron, a drugie pizzę – a jak wiemy, przez żołądek do serca!

Zakup pierwszego kampera – od czego właściwie zacząć?

Musimy przyznać, że początkowo podeszliśmy do tematu w sposób szalony. Jeszcze nigdy nawet nie wsiedliśmy do żadnego kampera, a już zaczynaliśmy dostosowywać swoje wybory życiowe pod zakup i życie w nim. W tamtym czasie nie mieliśmy zielonego pojęcia, jak w ogóle wygląda życie w kamperze od strony praktycznej. Przez miesiące planowaliśmy, oszczędzaliśmy i szukaliśmy informacji, ale teoria i praktyka to dwie różne rzeczy. Postanowiliśmy, że od Nowego Roku zaczynamy na poważnie szukać kandydatów do zakupu.

W końcu pojechaliśmy obejrzeć pierwszego kampera i zorientowaliśmy się wtedy, że totalnie nie wiemy, z czym mamy do czynienia. Ze względu na ograniczony budżet szukaliśmy pojazdu w wieku 20–25 lat i w przypadku używanych aut sprawa okazała się niezbyt prosta. Oglądaliśmy kampery sprzedawane przez osoby prywatne i przez handlarzy. Każde z tych



Gąski, pierwsza podróż kupionym kamperem

spotkań było bardzo wartościową lekcją, ale wiedzieliśmy już, że jeśli nie wypożyczymy samochodu przed zakupem, to prawdopodobnie kupimy kota w worku.

W majówkę 2025 r. wypożyczyliśmy naszego pierwszego 20-letniego kampera i pojechaliśmy nad morze. Dzięki temu doświadczeniu nie tylko dowiedzieliśmy się, jak działają ogrzewanie, prąd i woda, ale także jak



Termy w Toskanii, Terme di Saturnia/Cascate del Mulino

eprasa.pl 1a3f07b1e4

prawidłowo powinien działać kamper w tym wieku. To okazało się szczególnie ważne przy późniejszych rozmowach z handlarzami, którzy niestety czasem, gdy coś nie działało, wskazywali, że „w tym wieku te kampery tak mają". Jeśli ktoś z Was, drodzy czytelnicy, chce kupić samochód tego typu w wieku np. 20 lat, to koniecznie znajdźcie wypożyczalnię, w której będziecie mogli wypożyczyć podobny pojazd dokładnie w tym samym wieku. To doświadczenie prawdopodobnie najbardziej uratowało nas przed zakupem niewłaściwego samochodu.

Jeśli szukacie pierwszego kampera, to warto zwrócić uwagę na wiele kwestii. To szeroki temat, w który należy się zagłębić i można by temu poświęcić osobny artykuł, ale podstawowe elementy, które Wam doradzimy, to: test wilgotności (węch, sprawdzenie materaców i rogów auta, oblanie pojazdu wodą i opcjonalnie czujnik wilgotności), sprawdzenie działania wszystkich urządzeń części hotelowej (piec, lodówka, prysznic, kuchenka, akumulator, czujniki), obowiązkowa przejażdżka (warto także samodzielnie poprowadzić kampera przed zakupem, żeby wyczuć, czy wszystko działa, jak należy). Gdy jesteśmy już zdecydowani, to jeśli istnieje taka możliwość, warto umówić się ze specjalistą zajmującym się kamperami zawodowo i wybrać się wspólnie na oględziny.

Pierwszy wyjazd i przygotowanie do Włoch

Gdy w końcu w lipcu 2025 r. kupiliśmy naszego wymarzonego kampera, wiedzieliśmy, że zanim rzucimy wszystko i wyjedziemy na kilkumiesięczną podróż, to musimy zrobić przegląd części samochodowej i mieszkalnej. Gdy okazało się, że wszystko jest dobrze i możemy ruszać, to postanowiliśmy dla pewności pojeździć po Polsce przez miesiąc i zobaczyć, jak auto radzi sobie w drodze.

Nasz pierwszy kierunek to oczywiście musiały być Gąski! Stamtąd zjeździliśmy później Polskę wzdłuż i wszerz. Od morza, przez Śląsk, dalej w Bieszczady i nawet zahaczyliśmy o Słowację. I to właśnie Słowacja pomogła nam w pierwszych decyzjach dotyczących poprawy naszego kampera. Słaba przyczepność w górach po ulewie dała nam odczuć, że czas zmienić opony na nowe. W tym temacie postanowiliśmy nie oszczędzać i to był zdecydowanie najlepszy zakup, jaki poczyniliśmy. Dzięki temu we Włoszech nie mieliśmy najmniejszych problemów z jeżdżeniem po Alpach i Dolomitach, nawet w minusowych temperaturach. Ze względu na to, że zima w Italii w zależności od regionu jest bardzo różnorodna, to postawiliśmy na opony wielosezonowe i w naszym przypadku sprawdziły się znakomicie.



Rollo na łące w pobliżu Spiaggia Lu Poltu di la Rena (Castelsardo)



Koloseum w Rzymie



Pierwsze wspólne zdjęcie z kamperem podczas testowej podróży po Polsce (Raciborsko)



Po wyciągnięciu kampera z błota przy Spiaggia Le Saline

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Słowacja pokazała nam również, że przy pracy zdalnej za granicą (szczególnie w obszarach dzikich) będziemy potrzebować Starlinka oraz lepszego akumulatora do paneli fotowoltaicznych. W przypadku Starlinka sprawa była prosta – zamówiliśmy i zamontowaliśmy go w miejscu anteny telewizyjnej, z której nie korzystaliśmy. Trudniej okazało się z instalacją fotowoltaiczną. W tamtym czasie nie znaliśmy się na tym i oddaliśmy pojazd w ręce ekspertów. Zaufaliśmy wówczas w ciemno punktowi specjalizującemu się w kamperach, jednak z doświadczenia radzimy, by przed oddaniem decyzji w ręce fachowców najpierw spróbować się zapoznać z tematem na własną rękę. Obecnie już nauczeni błędami prawdopodobnie podjęlibyśmy inne decyzje w kwestii np. mocy akumulatora do części mieszkalnej i wybralibyśmy większą pojemność. Szczególnie że zimą słońce nawet we Włoszech znajduje się niżej i niestety ładowanie latem a zimą to dwie różne historie.

Po powrocie z pierwszej miesięcznej podróży po Polsce rozpoczęliśmy przygotowania do włoskiej przygody. Podstawą było sprawdzenie przepisów regulujących podstawowe wyposażenie pojazdu w państwach, przez które będziemy przejeżdżać. Musieliśmy się zaopatrzyć między innymi w łańcuchy, tablicę ostrzegawczą na bagażnik rowerowy dedykowaną dla Włoch, zestaw zapasowych żarówek itp. Wybierając się w podróż z psem, musieliśmy również zaszczepić go na wściekliznę (minimum 21 dni przed wyjazdem) oraz wyrobić dla niego paszport UE. Zadbaliśmy również o wszelkie ubezpieczenia i dokupiliśmy potencjalnie potrzebne rzeczy. Z pewnością wiemy już, że spakowaliśmy za dużo ubrań – w końcu brudne ciuchy też trzeba mieć gdzie przechowywać, zanim dotrzemy do pralni (a na to zawsze brakowało nam miejsca w szafie).

Pierwsze tygodnie i zderzenie z rzeczywistością

Po długim czasie pakowania i przygotowań byliśmy niezwykle podekscytowani, że w końcu ruszamy! Nasz pierwszy nocleg był jeszcze w Polsce przy granicy z Czechami. Była to także nasza pierwsza noc na dziko w tej podróży. Przyznajemy, że jeszcze wtedy nieco nas stresowały noce w kamperze, szczególnie na dziko. Jednak ten stres stopniowo, z tygodnia na tydzień mijał i obecnie już nam nie towarzyszy. Mimo wszystko bezpieczeństwo było dla nas bardzo ważne w podróży i w ciągu tych wszystkich miesięcy bardzo ostrożnie dobieraliśmy miejsca noclegowe, również dlatego że nie chcieliśmy komuś przeszkadzać. Korzystaliśmy z licznych aplikacji, które pomagały nam wyszukiwać miejsca noclegowe i opinie o nich.

Początkowo trudno nam było połączyć nasze życia z tym lifestyle'em: praca zdalna w ciągu dnia, spacery z psem i zadbanie o jego potrzeby, zwiedzanie, przemieszczanie się do kolejnych punktów, serwisy co trzy dni, porządki w kamperze, szukanie noclegów i atrakcji. Doba często wydawała się za krótka, a gdzie tu w ogóle myśleć o odpoczynku! Chcielibyśmy móc Wam powiedzieć, że opracowaliśmy dobry system łączenia tych wszystkich elementów, ale w życiu w kamperze każdy tydzień jest po prostu inny. Zależy to od masy czynników i również od tego, że każda podróż zmienia nas samych i nasze relacje. Nie powiemy Wam również, że jest to przygoda usłana wyłącznie różami, ale z pewnością jest to jedyne takie doświadczenie w życiu i jeśli ktoś z Was o tym marzy, to trzymamy mocno kciuki, żeby udało się to spełnić.

Wyjeżdżając do Włoch, mieliśmy konkretny plan, który zakładał mniej więcej, jakie miejscowości odwiedzimy i trasę, którą pokonamy. Wielkim minusem tego planu była jego intensywność. Zaplanowaliśmy objazd całych Włoch w sześć miesięcy, w którym niestety niewiele było miejsca na przeziębienia, awarie lub po prostu całkowicie leniwy weekend. Szybko zaczęło dopadać nas zmęczenie, które próbowaliśmy opanować poprzez atrakcje i zwiedzanie, ale niestety nie pomagało to na zmęczenie fizyczne. Z czasem po prostu zaczęliśmy odpuszczać część miejsc, co pokazało nam, że warto mieć ogólny plan podróży, ale im więcej elementów do niego włożymy, tym większy będzie żal, jeśli czegoś nie zobaczymy. Okazało się, że mniej znaczy więcej i im mniej zaplanujemy, tym więcej odpoczniemy i będziemy



Łąka w pobliżu Spiaggia Lu Poltu di la Rena (Castelsardo)



Giardino della Kolymbethra



Terme Vigliatore (Sycylia), kąpiel w morzu w połowie grudnia



Rollo na plaży w okolicy Terme Vigliatore

eprasa.pl 1a3f07b1e4



La Maddalena, wycieczka rowerowa

się delektować vanlife'em. Towarzyszy temu jednak przekonanie, że szkoda być w jakimś niesamowitym miejscu i nie zobaczyć go. Cały weekend intensywnego zwiedzania może zmęczyć, szczególnie gdy odbywa się co tydzień bez przerwy. Do wielu miejsc można wrócić, a szkoda zniechęcić się do vanlife'u tylko z powodu zbyt intensywnego planu, który może nam nie odpowiadać.

W kamperze z psem

Wielkim zaskoczeniem był dla nas Rollo (nasz wyżeł weimarski), który bardzo pokochał ten lifestyle. Całe życie mieszkał w bloku, więc gdy tylko poczuł zew wolności i codziennie doświadczał masy różnych zapachów i przeżyć, to okazało się, że chyba pierwszy raz jesteśmy w stanie zaspokoić jego nadmiar energii.

Dla Rollcia ulubionym elementem w podróży jest swobodne eksplorowanie. Na szczęście jest on psem, który się nie oddala i przybiega na zawołanie. Dlatego idealnym miejscem postojowym dla niego są miejsca na dziko, w których nie ma szans na spotkanie ludzi. Podczas naszej pracy zdalnej Rollo swobodnie eksploruje sobie teren, w którym stoimy, i cieszy się wolnością. Jest to dla nas niesamowicie rozczulające – widzieć, jaki jest szczęśliwy, że może biegać i wąchać w swoim czasie każdy krzak, a następnie położyć się obok kampera, ledwo dysząc po godzinach spędzonych na przeszukiwaniu okolicy.

Gdy jesteśmy na kempingach, dbamy o krótkie i długie spacery z psem, ale staramy się przynajmniej raz w tygodniu wpleść mu intensywny kilkugodzinny spacer w dzikich terenach. Początkowo zabieraliśmy go również na zwiedzanie miast, ale po czasie zrozumieliśmy, że tłumy ludzi powodują u niego stres i postanowiliśmy, że wolimy zapewnić mu ruch w inny sposób, a czas naszego zwiedzania będzie dla niego czasem wypoczynku w domku na kółkach. Nasza podróż odbywała się zimą, więc nie doświadczyliśmy wysokich temperatur, które mogłyby być niebezpieczne dla Rollcia zostawianego w kamperze. Z kolei gdybyśmy podróżowali latem, to jedyną możliwością pozostawienia psa w aucie byłoby zatrzymanie się na kempingu i zostawienie włączonej klimatyzacji w części mieszkalnej.

Od początku uczyliśmy go również zostawania samemu w kamperze, obserwując go na żywo na kamerze. Przy każdym naszym wyjściu zostawialiśmy mu coś, czym mógłby się zająć, np. matę węchową, oponkę wypełnioną zamrożoną mokrą karmą, pochowane smaczki, gryzaki. Najbardziej przekonujący i tak okazał się nasz potajemny układ. Mamy z nim niepisaną zasadę, że gdy nas nie ma w kamperze, to może spać na kanapie. On się smacznie wysypia i relaksuje, a my udajemy, że o tym nie wiemy. W ten sposób nasze sporadyczne wyjścia stały się dla niego psim spa.

Włochy caravaningowym okiem

Byliśmy pod ogromnym wrażeniem tego, jaki ten kraj jest różnorodny w okresie zimowym i nie tylko. Wjeżdżając do Włoch od granicy ze Słowenią, stopniowo zjeżdżaliśmy na południe, uciekając przed zimą. Przez zdecydowaną większość czasu temperatura wynosiła około 15 stopni. Najtrudniejszym okresem i rejonem pogodowo okazał się nasz pobyt na Sycylii i Sardynii, gdzie trafiliśmy na cyklon Harry. Spowodował on ogromne zniszczenia, a zaraz po nim nastąpił długi okres deszczowy, który towarzyszył nam w styczniu i lutym. Mimo wszystko zachwyciły nas tamte regiony, a szczególnie Sardynia.

Ze wszystkich miejsc, które odwiedziliśmy, to właśnie ona skradła nasze serce. Czystość, infrastruktura, poczucie bezpieczeństwa i ogólne wrażenia sprawiły, że z pewnością będziemy chcieli tam kiedyś wrócić. Co ciekawe, o tej wyspie słyszeliśmy bardzo mieszane opinie caravaningowców, m.in.: wysokie mandaty za spanie na dziko, mała dostępność koszy na śmieci i kradzieże. Nas w zasadzie nie dotknęły te problemy dzięki aplikacjom, w których sprawdzaliśmy, gdzie możemy spać, gdzie wyrzucić śmieci i gdzie nie stawać, by uchronić się przed kradzieżami. Dodatkowo zimą Sardynia nie jest zbyt oblegana. Najwspanialszym miejscem, które nie zostało dotknięte cyklonem, była dla nas La Maddalena, na której czuliśmy prawdziwą wolność, prawdopodobnie ze względu na niski sezon. Będąc tam przez tydzień, minęliśmy może jednego kampervana. Z tego powodu prawdopodobnie nie sprawialiśmy tam nikomu problemu, śpiąc na dziko.

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Dzikie miejsce na noc z widokiem na Odle di Eores (Dolomity)



Villa Monastero nad jeziorem Como



Gąski na tle kampera w Dolomitach



Spiaggia libera Viareggio, ostatnie spotkanie z morzem we włoskiej podróży

Sardynia ma bardzo rozwiniętą infrastrukturę serwisów i miejsc postojowych. Coraz więcej gmin stwarza przestrzenie dla kamperów, gdzie można za darmo lub za niewielkie pieniądze zostać na noc, podłączyć się do prądu, zrobić cały serwis, a nawet wziąć prysznic w osobnym budynku. Często ta infrastruktura znajduje się w małych miejscowościach, do których pewnie nigdy byśmy nie trafili, a w ten sposób odkrywaliśmy małe perełki tej wyspy.

Czuliśmy się bardzo bezpiecznie we Włoszech, szczególnie że masa Włochów od początku naszej podróży okazała nam ogrom życzliwości. Nie doświadczyliśmy żadnych poważnych i niebezpiecznych sytuacji, ale na poczucie bezpieczeństwa wpływa wiele aspektów. Jeśli mielibyśmy wskazać, gdzie to poczucie było najmniejsze, to zdecydowanie wymienilibyśmy duże miasta, niektóre regiony Sycylii i południowych Włoch.

Italia sprawdziła się doskonale jako pierwszy kierunek dłuższej podróży kamperem. Z perspektywy czasu wiemy, że zmienilibyśmy intensywność wyjazdu, która nas po prostu przerosła, ale w naszej opinii zima we Włoszech to świetny pomysł dla osób szukających pierwszego celu wyprawowego. Doświadczenie pokazało nam, że w sytuacjach awaryjnych Włosi są pierwsi do pomocy i nawet gdy nie mieliśmy wspólnego języka, którym moglibyśmy się porozumieć, to nie było to dla nich problemem.

Życie w kamperze to niezwykła przygoda, którą zdecydowanie polecamy przeżyć każdemu, kto o tym marzy. To magiczne doświadczenie pozostanie z nami do końca naszych dni i będzie przypominać o wolności i pięknie tego świata. Vanlife przypomniał nam, że życie jest za krótkie, by nie spróbować spełniać marzeń i doświadczać życia pełną piersią.

UBEZPIECZENIA CARAVANINGOWE PL
NAJLEPSZE UBEZPIECZENIA NA KAMPERY I PRZYCZEPY: OC, AC, ASSISSTANCE ORAZ GAP
ZADZWOŃ! tel. +48 693 392 444 tel. +48 606 892 175

WEEKEND W TYROLSKICH SPODNIACH

Tekst i zdjęcia:
Grzegorz Miedziński

Długie weekendy nie zawsze są wystarczająco długie, aby wyruszać w dalekie podróże. Niemniej położenie naszego kraju stwarza dużo możliwości, by spędzić czas w nowym miejscu, odwiedzić jeden z regionów Polski albo któryś z sąsiednich krajów.



W drodze do Neue Alplhütte – początek szutrowy, potem już górskie ścieżki

Mając niewiele wolnego czasu, postanowiliśmy sprawdzić, czy czerwcowy weekend wystarczy do eksploracji rejonu Innsbrucka – i to w dodatku rodzinnie. W końcu mieszkanie przy granicy z Czechami i Słowacją to spory podróżniczy handicap. Zapraszam Was w podróż do Tyrolu, w przepiękne góry, na niesamowity kemping oraz do wyjątkowego Innsbrucka.

Z racji wyjazdu z okolic Bielska-Białej z dziećmi, w godzinach popołudniowych, postanowiliśmy rozbić naszą podróż na dwie części. Dojazd wieczorem pod Bratysławę i nocleg na kempingu Zlaté Piesky, a następnego dnia dalsze przemierzanie kilometrów. Zostańmy chwilę w pobliżu stolicy Słowacji.

Kemping Zlaté Piesky znajduje się nieopodal Bratysławy

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Kemping w takim miejscu jest ciekawy z kilku powodów. Po pierwsze – jak w naszym przypadku – to świetny pit stop na dłuższej trasie w kierunku na Bałkany lub na Półwysep Apeniński. Drugi wariant to zwiedzanie Bratysławy. Zostawiamy kampera lub przyczepę na miejscu i komunikacją publiczną w kilkanaście minut jesteśmy w centrum miasta. Ponadto kemping Zlaté Piesky jest położony nad jeziorem rekreacyjnym o tej samej nazwie. Możemy więc tu uprawiać sporty wodne i wypoczywać, więc możemy się tu zatrzymać na dwa–trzy dni i pojechać dalej.

Trasa zarówno przez Słowację, jak i Austrię jest dość łatwa i przyjemna – gęsta sieć dróg daje sporo możliwości. Pomimo że regularnie trafiamy na okoliczne roboty drogowe, płynność jazdy jest utrzymana, a tempo niezłe. Chwilę po 13 mijamy Innsbruck i w odległości niespełna 30 km na północny zachód od miasta meldujemy się na kempingu Gerhardhof, nieopodal miejscowości Wildermieming.

Teren ten to płaskowyż Mieminger zwany potocznie Sonnenplateau. W ten sposób nocujemy na wysokości ponad 800 m n.p.m. Jest to więc fajna baza wypadowa w wyższe partie gór, nie mówiąc już o nieprzeciętnych

Kemping Gerhardhof położony jest około 30 km na północny zachód od Innsbrucku, nieopodal miejscowości Wildermieming



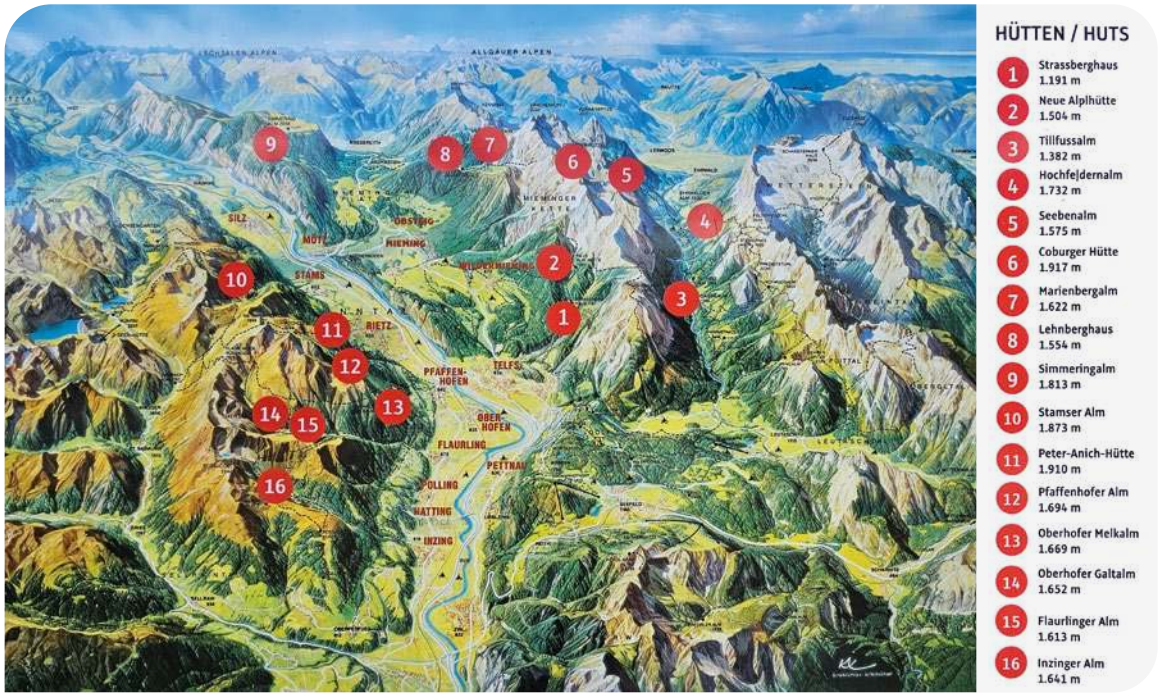
Poranek na kempingu Gerhardhof. Te widoki nam się nie znudziły



Pokoje gościnne na kempingach to rzadkość. Ale to ciekawa opcja pobytu



Centralny punkt kempingu Gerhardhof. Całkiem niezła sceneria do pływania lub opalania



Mając więcej czasu i sił, możemy zaplanować długie, wymagające trekkingi, z opcją noclegów w jednym z 16 schronisk górskich

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Nieodzownym elementem tyrolskiego krajobrazu są kościoły i zamki. W końcu Austria to katolicki kraj



W ciągu kilkunastu godzin zmiana aury – ochłodzenie, deszcz, a powyżej 2 tys. metrów zrobiło się biało. A to wszystko w czerwcu

Dla doświadczonych fanów dwóch kółek mamy też trasy bardziej górzyste, przebiegające nie tylko szutrami, ale także naturalnymi, górskimi ścieżkami czy też szlakami

widokach na otaczające „dwuipółtysięczniki". Kemping posiada ponad 100 parcel o różnych wielkościach. Do każdej doprowadzona jest woda oraz energia elektryczna. Dodatkowo znajdziemy tam sześć wyjątkowych namiotów wyposażonych w łóżka, szafki, lodówkę, oświetlenie, czyli glampy. W centralnym punkcie kempingu znajduje się małe, ale niezwykle urokliwe oczko wodne, w którym można pływać. Tuż obok jest restauracja i duży plac zabaw. A to nie koniec atrakcji tego miejsca. Są też wybieg dla koni, strzelnica i strefa do uprawiania jogi.

Jednak kemping to „tylko" baza, jeśli mamy w planie aktywny wypoczynek – a tak było w naszym przypadku. Na krótkim wyjeździe wybór padł na rowery i wycieczkę w góry. Pod tym względem okolica oferuje kilka możliwości. Rowerowo możemy się wybrać na zwiedzanie okolicy, korzystając ze ścieżek rowerowych, bocznych dróg asfaltowych lub leśnych szutrów. Są dobrze oznaczone i dobrej jakości. Tras nie musimy opracowywać sami. Wchodząc na stronę portalu, mamy do wyboru kilka tras w zależności od długości, liczby przewyższeń czy rodzaju roweru. Dla doświadczonych fanów dwóch kółek mamy też trasy bardziej górzyste, przebiegające nie tylko szutrami, ale także naturalnymi, górskimi ścieżkami czy też szlakami. Je także znajdziemy na podanej stronie. Nie muszę też chyba wspominać, że oznaczenia na trasie są częste i dobrze widoczne, a ponadto mamy do dyspozycji mapę na smartfona. Nic tylko wsiadać na rower i eksplorować tyrolskie Sonnenplateau.

Jeśli chodzi o wycieczki górskie, region ma jeszcze więcej do zaoferowania. Mogą to być krótkie, łatwe przechadzki u podnóża szczytów. Mogą być też nieco ambitniejsze wycieczki, jak choćby nasza do schroniska Neue Alplhütte, położonego na wysokości ponad 1500 m. n.p.m. Serwują tam wyjątkowe Kaiserschmarren, czyli puszyste, pieczone omlety podawane z rodzynkami i dżemem. To przysmak popularny w Austrii, Niemczech i w północnych Włoszech. Mając więcej czasu i sił, możemy zaplanować długie, wymagające spacery trekkingowe, z możliwością noclegów w jednym z 16 schronisk górskich (foto mapa). W końcu mogą to być Klettersteig, czyli szlaki ze sztucznymi zabezpieczeniami (via ferraty), których poziom trudności, jak i długość są zróżnicowane i odpowiednio opisane. Osobnym wątkiem są oczywiście drogi wspinaczkowe, niemniej nie mieliśmy w planie ich przemierzać podczas tego wyjazdu. Podnoszą one dodatkowo poziom atrakcyjności tego regionu.

Aktywności to jedno, ale obcowanie z naturą na wyjątkowym kempingu to drugie. Po trzecie, mamy



Rowery Kross Influx 6.0 ze wspomaganiem elektrycznym Bosch eBike Systems – świetna opcja na wyjazd w Alpy, szczególnie z dziećmi

eprasa.pl 1a3f07b1e4

„tuż obok" Innsbruck, zwany przez wielu stolicą Alp. To miasto z bogatą historią i imponującą architekturą, która niesamowicie współgra z otaczającymi go górami. W Innsbrucku są także obiekty sportowe, jak choćby skocznia narciarska Bergisel czy arena wspinaczkowa Sportsbar Olympiahalle. Gości ona regularnie światowe imprezy, gromadzące tysiące kibiców.

Planując przyjazd do Tyrolu czy samego Innsbrucku, warto zakupić kartę (Innsbruck Card) i od razu zalogować się w aplikacji, która za pomocą elektronicznego asystenta będzie nas wspierać w wyborze trasy rowerowej, zwiedzaniu zamku czy wyborze restauracji. Karta daje także cenne zniżki na bilety wstępu – w sumie 22 najważniejsze atrakcje miasta. Skorzystacie z nią także bezpłatnie z komunikacji miejskiej. Warto więc przed planowaniem poznać szczegóły.

A oto kilka propozycji miejsc, które warto zwiedzić w Innsbrucku:

► Nordkette

W zaledwie kilka minut kolejką Innsbruck Nordkettenbahnen z tętniącego życiem centrum miasta można dotrzeć bezpośrednio do największego parku przyrody w Austrii. Spektakularny, 360-stopniowy widok panoramiczny – ze stolicą Alp z jednej strony i majestatycznym Karwendelem z drugiej – zapewnia niezapomniane chwile.

► Imperial Palace

Pałac Cesarski to wspaniały, barokowy pałac rezydencyjny Habsburgów, przebudowany w XVIII w. za panowania Marii Teresy. Dziś pełni funkcję muzeum i zachwyca wspaniałymi salami, zabytkowymi salonami i bogato zdobionymi sztukateriami.

► Court Church

Kościół Dworu Cesarskiego, popularnie znany jako Schwarzmanderkirche, jest domem 28 imponujących figur z brązu strzegących pustego grobu cesarza Maksymiliana I. Oprócz ozdobnego grobowca cesarskiego znajdują się tu także miejsca spoczynku również tyrolskich bojowników o wolność, takich jak Andreas Hofer.

► Skocznia narciarska Bergisel

Skocznia mistrzowsko łączy w sobie most, budynek i stalową konstrukcję zaprojektowaną przez iracką architektkę Zahę Hadid. Arena Bergisel jest miejscem corocznego Turnieju Czterech Skoczni.

Czy długi weekend w Austrii ma sens? Tak. Oczywiście warto taki wyjazd odpowiednio zaplanować, aby najefektywniej wykorzystać krótki czas na miejscu. Dla nas Innsbruck i okolice to miejsca, w które na pewno wrócimy.



Rynek. Centrum miasta z bardzo dobrze zachowaną XVII- i XVIII-wieczną architekturą

Karta miejska Innsbruck daje zniżki na bilety wstępu do 22 najważniejszych atrakcji miasta oraz pozwala na bezpłatne korzystanie z komunikacji miejskiej



Romański łuk triumfalny zbudowany przez cesarzową Marię Teresę w 1765 r., aby uczcić ślub jej syna. To jeden z wyjątkowych zabytków, jakie możemy zobaczyć w Innsbrucku



Skocznia narciarska na Bergisel mistrzowsko łączy w sobie most, budynek i stalową konstrukcję zaprojektowaną przez iracką architektkę Zahę Hadid. Arena Bergisel jest miejscem corocznego Turnieju Czterech Skoczni

eprasa.pl 1a3f07b1e4

DOLNY ŚLĄSK Z TYSIĄCEM SKARBÓW

do odkrywania kamperem



Tekst: Grzegorz Miedziński
Zdjęcia: Francesco Petardi

Wideorelację z naszej podróży po Dolnym Śląsku obejrzycie na kanale YT „Polskiego Caravaningu"

Jeden region, a tyle możliwości eksploracji – zamki, pałace, trasy rowerowe, sztolnie, no i w końcu różnorodne kempingi.

dolnyslask.travel
twoje źródło informacji
o Dolnym Śląsku

DOLNOŚLĄSKA ORGANIZACJA TURYSTYCZNA

DOLNY ŚLĄSK

eprasa.pl 1a3f07b1e4





Ząbkowice Śląskie

Podczas naszej kilkudniowej podróży kamperem po tym południowo-zachodnim regionie Polski odwiedziliśmy m.in. pałace i ogrody w Dolinie Bobru, Kopalnię Złota w Złotym Stoku, pojeździliśmy na rowerach na trasach Singletrack Glacensis oraz zakosztowaliśmy różnych smaków. To był bardzo intensywny i treściwy wyjazd, o czym możecie się przekonać, oglądając filmową relację. Z kolei na łamach magazynu chcemy dokonać pewnej systematyzacji i prezentacji tematycznej ogromu atrakcji czekających na wszystkich na Dolnym Śląsku.

Historia

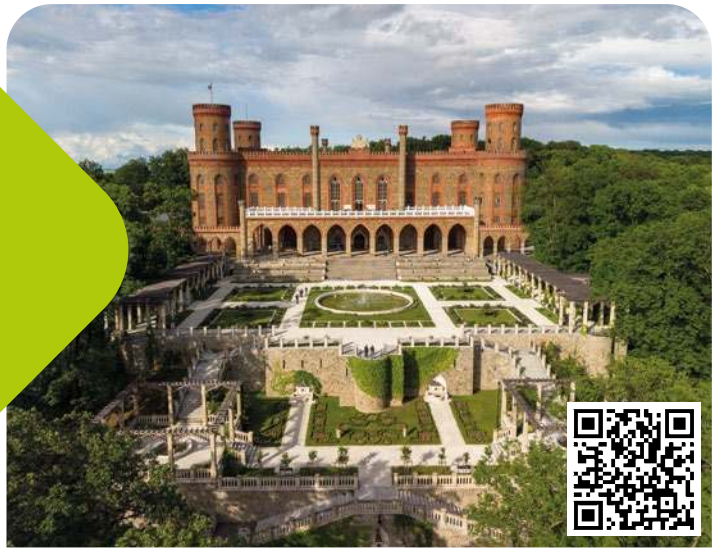
Pisząc o tym regionie, najpierw należy poznać zarys jego historii. Już w X w. Dolny Śląsk został włączony do państwa polskiego przez Mieszka I. Po śmierci Władysława II Wygnańca w 1138 r. cały Śląsk został podzielony na księstwa, w tym Dolny Śląsk, który stał się jedną z najsilniejszych krain pod rządami Piastów. Najazd Mongołów w 1241 r. i śmierć Henryka II Pobożnego w bitwie pod Legnicą przerwały rozwój księstwa, a w kolejnych latach doszło do podziału na mniejsze księstwa (m.in. legnickie, wrocławskie, głogowskie, jaworskie). Od XIV w. Dolny Śląsk stopniowo ulegał germanizacji, wprowadzano niemieckie prawo miejskie i kolonistów. W XIX w. region stał się częścią Prus, rozwijał się gospodarczo i przemysłowo. W czasie II wojny światowej był areną zaciętych walk i zniszczeń, a po 1945 r. został włączony do Polski. Mimo wielu zmian i burzliwej historii Dolny Śląsk zachował ślady dawnych kultur i cywilizacji, od neolitu po średniowiecze, a także wpływy niemieckie i pruskie. Region jest znany z licznych zabytków, w tym zamków, klasztorów, synagog i kościołów, które świadczą o wielokulturowej historii i znaczeniu Dolnego Śląska w dziejach Polski i Europy. I tutaj możemy zakończyć historyczny wstęp. Dzięki niemu wiemy, jakim wydarzeniom i przemianom zawdzięczamy różnorodność rysującą się praktycznie w każdej z odwiedzanych lokalizacji.

Zamki i pałace

Na terenie Dolnego Śląska jest ich blisko 100! Są w różnym stanie, z różnych epok, pełnią obecnie różne funkcje, ale każdy na swój sposób jest wyjątkowy. Część z nich należy do Europejskiego Szlaku Zamków i Pałaców.

Tutaj miłośnik zamkowej architektury zaplanuje wyprawę

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Pałac Marianny Orańskiej w Kamieńcu Ząbkowickim



Warto zaplanować odwiedziny w Pałacu w Ciechanowicach



Wieża Książęca w Siedlęcinie



Krzeszów Opactwo Pocysterskie



Świątynia Ateny, dawna herbaciarnia z 1800 r. w Parku Krajobrazowym w Bukowcu



Pałac w Jedlinie-Zdroju

Część to tylko ruiny, a część w pełni odrestaurowane obiekty, wzniesione na szczytach gór lub w dolinach rzek. Monumentalne i wytworne lub surowe i trudno dostępne. Są dla wielu na tyle atrakcyjne, aby wyjazd kamperem ich szlakiem mógł być celem samym w sobie całej wyprawy. Na trasie naszej podróży odwiedziliśmy kilka z nich. Na początku neogotycki Pałac Marianny Orańskiej w Kamieńcu Ząbkowickim z blisko 30 fontannami i tarasowymi ogrodami.

Następnie Zamek Grodno, czyli średniowieczna i renesansowa warownia w Zagórzu Śląskim, licząca ponad 700 lat. Potem kierujemy się na zachód, gdzie odwiedzamy trzy pałace w Dolinie Bobru. Pałac w Ciechanowicach może się pochwalić unikatowymi, XVI-wiecznymi polichromiami pokrywającymi ściany pomieszczeń, porównywanymi przez specjalistów nawet z freskami na Wawelu. Pochodzą z 1556 r. i są jednymi z najstarszych fresków w Polsce znajdujących się w obiekcie niesakralnym.

Kolejny przystanek mamy w barokowym pałacu w Łomnicy, gdzie tzw. Dom Wdowy służy obecnie jako restauracja z wybornym menu. Tuż obok, po drugiej stronie Bobru znajduje się imponujący Pałac Wojanów, który podobnie jak Pałac Łomnica jest obecnie w rękach prywatnych i pełni funkcję hotelową oraz szkoleniowo-restauracyjną. Kolejnym miejscem w tym regionie, zgoła innym, jest Wieża Książęca w Siedlęcinie. To średniowieczna wieża mieszkalna z XIV w., słynąca z unikatowych w skali świata fresków przedstawiających legendę o sir Lancelocie z jeziora. Z zewnątrz nie zdradza, jakie skarby kryje wewnątrz. Te zaledwie kilka obiektów zrobiło na nas ogromne wrażenie. Stały się też inspiracją do odwiedzenia kolejnych zamków i pałaców Dolnego Śląska.

eprasa.pl 1a3f07b1e4





Camping Sudety w Bielawie

Kempingi

Infrastruktura kempingowa w tym regionie jest na dobrym poziomie. Obecnie to ponad 60 obiektów różnej wielkości i o różnym standardzie. Oczywiście są obszary, w których nadal brakuje pola kempingowego czy choćby niewielkiego kamperparku, ale są i takie, w których znajdziemy kilka obiektów. My w trasie nocowaliśmy w trzech miejscowościach. Pierwszy postój wypadł w Bielawie na kempingu Sudety. To duży obiekt należący do miasta, zarządzany przez OSiR, który ma ogromny potencjał. Położony jest nad Jeziorem Bielawskim, ma własną plażę, około 100 parcel (z dostępem do prądu i wody), zrzutnię szarej wody, osobną strefę namiotową, wiaty grillowe i nowe sanitariaty. Sąsiaduje z kąpieliskiem, na którym znajdują się baseny, zjeżdżalnie, boiska sportowe, wypożyczalnie sprzętu wodnego i oczywiście punkty gastronomiczne. A w dodatku ma, uwaga... własną stację kolejową. Tak, dobrze czytacie. Tuż za bramą wjazdową na teren kempingu jest stacja Kolei Dolnośląskich – Bielawa Jezioro.

Na nocleg numer dwa meldujemy się w miejscowości Kochanów – na trasie między Mieroszowem a Krzeszowem. Bike Camp Kochanów to niewielkie, ale bardzo klimatyczne miejsce, prowadzone przez Roberta – wielkiego fana narciarstwa, kolarstwa i caravaningu. Miejsca wystarczy na kilkanaście kamperów. Są toalety, prysznice, dostęp do prądu, bar ze smacznym jedzeniem i dobre napoje. Na uboczu dużo roślinności, cisza i spokój. A tuż obok mają swój początek trasy rowerowe Kamienna i Mieroszów w ramach Strefy MTB Sudety. Można więc wybrać Bike Camp Kochanów jako bazę na wycieczki rowerowe po regionie. Ale o rowerach obszerniej za chwilę.

Ostatni nocleg spędzamy na jednym z najlepszych i najbardziej znanych kempingów w Polsce, czyli Camp66 w Ścięgnach koło Karpacza. Skategoryzowany jako czterogwiazdkowy obiekt (jedyny w kraju) z wyjątkową panoramą na Karkonosze, ma w zasadzie wszystko, co powinien mieć kemping. Wokół jest natura i piękne widoki, leży na uboczu, ale mimo wszystko blisko szlaków. Camp66 o powierzchni ponad 3 ha pomieści blisko 200 kamperów, przyczep i namiotów. Zaplecze w postaci sanitariatów, pralni, restauracji, świetlicy, zadaszonego miejsca spotkań zaprojektowano i wykonano w skandynawskim klimacie. Spokój, natura, ekologia – to hasła tego miejsca.

Można wybrać Bike Camp Kochanów jako bazę na wycieczki rowerowe

Camp66 z wyjątkową panoramą na Karkonosze

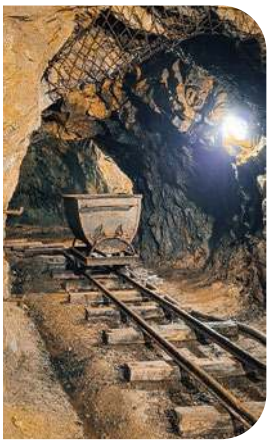
Szczegółowe informacje o caravaningu na terenie Dolnego Śląska

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Kopalnia złota – sztolnie, podziemny wodospad i spora baza gastronomiczna





Sztolnie Walimskie – tajemnica i oddech historii

Podziemia

O Bursztynowej Komnacie, złotych pociągach czy podziemnych miastach pewnie większość z Was słyszała. To oczywiście mity i legendy, ale działają na wyobraźnię i przyciągają kolejnych turystów. Podczas naszej dolnośląskiej podróży mieliśmy okazję nie tylko kilka razy zejść pod ziemię, ale także poznać kilka faktów, które wyjaśniają przeznaczenie i historię tutejszych podziemi. Z racji bogactw mineralnych tego regionu aktywność górnicza na Dolnym Śląsku ma setki lat. Dynamiczny rozwój przemysłu oraz działania wojenne to przyczyny powstania wielu szybów, tuneli czy sztolni. Spora część z nich jest udostępniona do zwiedzania. Może to być, oprócz zwiedzania pałaców i zamków, kolejny pomysł na poznawanie tego regionu Polski. Między innymi w tym celu powstał Szlak Tajemniczych Podziemi, a my odwiedziliśmy dwa z nich. Najpierw zawitaliśmy do Kopalni Złota w Złotym Stoku. To jedna z piękniejszych atrakcji w Polsce! Ta podziemna trasa turystyczna powstała w 1996 r. Z labiryntu 320 km można zwiedzać dwie niezwykle ciekawe sztolnie: Sztolnię Gertruda oraz Sztolnię Czarną Górną z jedynym w Polsce podziemnym wodospadem (8 m wysokości), z której wyjeżdża się kolejką. Na powierzchni jest także duża baza gastronomiczna i warsztatowa, a także sklepy z pamiątkami. Ponadto kilkaset metrów dalej znajduje się kamperpark, na którym postój jest bezpłatny. Zapłacić trzeba jedynie za zrzut nieczystości i uzupełnienie wody (za pośrednictwem bezobsługowych „słupków" Camper System).

Drugim podziemnym obiektem, który odwiedziliśmy, były Sztolnie Walimskie. Od 1943 r. w rejonie Gór Sowich (m.in. w Walimiu) Niemcy prowadzili zakrojone na szeroką skalę prace budowlane pod kryptonimem „Riese" („Olbrzym"). Budowa nie została ukończona, a jej pozostałością jest szereg obiektów (podziemnych i naziemnych) owianych mgłą tajemnicy co do ich przeznaczenia. Istnieją hipotezy, że mogła być to budowa podziemnych fabryk zbrojeniowych bądź kwatery dla Naczelnego Dowództwa III Rzeszy. Sztolnie Walimskie stanowi 500-metrowa podziemna trasa turystyczna, wzbogacona o efekty audiowizualne nawiązujące do czasów II wojny światowej oraz prac prowadzonych przez więźniów z obozów podczas drążenia korytarzy.

Trasy rowerowe

Znaczna część Dolnego Śląska jest górzysta. To czynnik, który sprzyjał i nadal sprzyja powstawaniu tras rowerowych MTB. Nie dziwi więc fakt, że ten region Polski ma największą liczbę wszelkiego rodzaju szlaków, singletracków i ścieżek rowerowych – część przeznaczona do jazdy rowerem górskim, część dla rowerów gravelowych, turystycznych czy nawet szosowych. Podczas naszego wyjazdu mieliśmy rowery typu SUV ze wspomaganiem elektrycznym, więc pojeździliśmy po fragmentach Singletrack Glacensis oraz Strefy MTB Sudety. Te pierwsze to sieć ponad 200 km singletracków na Ziemi Kłodzkiej, czyli zróżnicowanych tras rowerowych. Odbywają się na nich także zorganizowane flow tripy (odpłatnie), w czasie których zapewniony jest transfer między danymi pętlami (busem z przyczepą na rowery). Drugą siecią, którą odwiedziliśmy i której oznaczenia wielokrotnie widzieliśmy, jadąc kamperem, jest Strefa MTB Sudety. To sieć ponad 700 km oznaczonych tras rowerowych, o różnej długości i stopniu trudności. Pod auspicjami stowarzyszenia, które jest ich twórcą i operatorem, odbywają się

Strefa MTB Sudety to sieć ponad 700 km oznaczonych tras rowerowych

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Singletrack Glacensis to sieć ponad 200 km zróżnicowanych tras rowerowych na Ziemi Kłodzkiej





Siedlisko Pstrąga

także różne imprezy rowerowe, które mają promować zarówno kolarstwo jako świetną formę aktywności, jak również sam projekt strefy.

Warto jeszcze wspomnieć o kilku innych dolnośląskich miejscach rowerowych. Singletracki w Świeradowie-Zdroju były pierwszymi tego typu trasami w Polsce, a tuż obok nowe trasy „Naturalsy" buduje ekipa Izerriders. Są też trasy enduro Srebrna Góra, wyznaczone na zboczach srebrnogórskiej twierdzy, które przyciągają do siebie zaawansowanych riderów, bike park Czarna Góra oraz duży kompleks Rowerowe Olbrzymy w Kotlinie Jeleniogórskiej, w których tworzeniu uczestniczyła sama Maja Włoszczowska. A sami też wiemy o pewnych nowych, bardzo ciekawych inicjatywach w Karkonoszach... Uwierzcie nam – jest gdzie jeździć na rowerze MTB na Dolnym Śląsku. Więcej o trasach rowerowych w tym regionie znajdziecie na dolnyslaskrowerem.pl.

Więcej o trasach rowerowych w regionie Dolnego Śląska

Kulinaria

Nie sposób nie poświęcić kilku zdań także o smakach tego regionu. Jednym z nich są serowarnie, których na Dolnym Śląsku działa kilkanaście. Odwiedziliśmy jedną z nich. Degustacja serów w Łomnickiej Hali Mlecznej była nie tylko bogata w różne smaki, ale miała też wątki edukacyjne. Będąc w Kotlinie Jeleniogórskiej, warto tam przyjechać – mnogość rodzajów i smaków serów jest przeogromna, a wiedza i doświadczenie gospodarzy wysokiej klasy.

Degustacja serów w Łomnickiej Hali Mlecznej to eksplozja smaków i rozkosz dla podniebienia

Z kolei w sąsiednich Mysłakowicach odwiedziliśmy Siedlisko Pstrąga. Jak sama nazwa wskazuje, głównym daniem tam serwowanym jest pstrąg w ziołach z pieca. Naszym faworytem został pstrąg z pieca po litewsku – niezwykle oryginalny i niepowtarzalny smak oparty na tajemniczej recepturze gospodarzy. Z kolei pod koniec naszej podróży, przemierzając Krainę Wygasłych Wulkanów, odwiedziliśmy miejscowość Dobków. Znajduje się tam Villa Greta – restauracja, która otrzymała wyróżnienie Michelin i trafiła do tego słynnego, kulinarnego przewodnika. Miejsce na uboczu, ale z wyjątkowym klimatem, gdzie można zwolnić, wyciszyć się i zjeść coś wyjątkowego. Są tu także pokoje gościnne oraz parking, na którym mile widziane są kampery. Dla ich właścicieli są dostępne osobna toaleta i możliwość podpięcia się do prądu. Zatem szukając rozkoszy dla podniebienia, możemy tak wytyczyć trasę naszej podróży kamperem po Dolnym Śląsku, aby oprócz restauracji znaleźć także pasieki, winiarnie, masarnie czy piekarnie.

Szukając rozkoszy dla podniebienia, możemy wytyczyć trasę naszej podróży kamperem po Dolnym Śląsku wzdłuż najlepszych restauracji





Villa Greta Dobków z wyróżnieniem Michelin

eprasa.pl 1a3f07b1e4

KAMPEREM PRZEZ BAŁTYK



Podróże kamperem i z przyczepą dają coś, czego nie oferuje żaden inny sposób wypoczynku – pełną swobodę. Możliwość zatrzymania się tam, gdzie widok zapiera dech w piersiach, zmiany planów w dowolnym momencie i codziennego odkrywania nowych miejsc sprawia, że caravaning z roku na rok zyskuje coraz więcej miłośników. Jednym z najciekawszych kierunków dla takich podróży pozostaje Skandynawia, którą POLSCA Baltic Ferries poleca wszystkim szukającym natury, przestrzeni i wyjątkowych tras.



Skandynawia stworzona do podróży kamperem

Szwecja, Norwegia, Finlandia i Dania to kierunki wręcz idealne dla osób podróżujących kamperami oraz z przyczepami. Dobrze przygotowana infrastruktura, spokojne drogi, nowoczesne kempingi i bliskość natury sprawiają, że każda wyprawa staje się komfortowa i pełna niezapomnianych widoków. Poranek nad jeziorem, kawa z widokiem na fiordy i trasy prowadzące przez jedne z najpiękniejszych krajobrazów Europy – po drodze postoje przy punktach widokowych, małych portowych miasteczkach i dzikich plażach, a wieczorem odpoczynek na klimatycznym kempingu. To kierunek idealny zarówno dla rodzin, par, jak i osób podróżujących solo.

Połączenia POLSCA prowadzą do południowej Szwecji, czyli regionu Skanii – jednego z najprzyjaźniejszych miejsc dla osób podróżujących kamperami i z przyczepami. Region wyróżnia się świetnie rozwiniętą infrastrukturą dla turystyki mobilnej. Na trasach znajduje się wiele „ställplats", czyli specjalnych parkingów dla kamperów, często zlokalizowanych nad morzem, jeziorami lub przy marinach, oferujących dostęp do prądu, wody i niezbędnej infrastruktury technicznej. Skania słynie również z nowoczesnych kempingów zapewniających wygodne warunki pobytu, restauracje, sklepy oraz miejsca rekreacyjne.

Nowa jakość na Bałtyku

Wiodący polscy operatorzy promowi działający dotychczas pod markami Unity Line, Polferries



eprasa.pl 1a3f07b1e4

i EuroAfrica połączyli siły, tworząc POLSCA Baltic Ferries oraz nową jakość na rynku przewozów pasażerskich i towarowych. To ważna informacja dla wszystkich podróżujących kamperami i z przyczepami do Skandynawii – większa skala działalności oznacza jeszcze lepszą ofertę połączeń oraz większy komfort podróży.

POLSCA stawia na bezpieczeństwo i ekologię. Flota operatora składa się z przyjaznych środowisku promów zapewniających wygodną podróż przez Bałtyk. Do dyspozycji pasażerów pozostaje obecnie 11 jednostek, w tym Jantar Unity, najnowszy i najbardziej nowoczesny prom na Bałtyku. Jesienią flotę zasili kolejna jednostka – Bursztyn Unity – która dodatkowo wzmocni ofertę przewoźnika.

Dużymi udogodnieniami dla podróżnych są łatwa rezerwacja online oraz szybki dostęp do biletów i atrakcyjnych ofert specjalnych. Dzięki współpracy doświadczonych operatorów POLSCA gwarantuje stabilność, bezpieczeństwo i wysoki standard obsługi.

POLSCA oferuje jednak nie tylko przewozy pasażerskie i turystykę kamperową. Operator odgrywa również istotną rolę w logistyce i transporcie towarowym pomiędzy Polską a Skandynawią. Oferta obejmuje przewozy cargo, transport ponadnormatywny i niestandardowy oraz obsługę firm spedycyjnych i logistycznych. Dzięki nowoczesnej flocie oraz rozbudowanej siatce połączeń POLSCA stanowi ważny element transportowego połączenia Europy Środkowej z rynkami skandynawskimi.

Rejs jako część wakacyjnej przygody

Podróż promem to dziś coś więcej niż tylko środek transportu. Dla wielu turystów już sam rejs staje się częścią wakacyjnego doświadczenia. Na pokładach promów POLSCA pasażerowie mogą korzystać z restauracji, barów, kafeterii i sklepów pokładowych. Dostępne są przestrzenie wypoczynkowe oraz strefy rekreacyjne, dzięki którym podróż przez Bałtyk mija szybko i przyjemnie.

Wieczorny rejs ma wyjątkowy klimat – kolacja z widokiem na morze, chwila relaksu na pokładzie i spokojny odpoczynek w wygodnych kabinach przed dalszą drogą po Skandynawii. To rozwiązanie szczególnie doceniają osoby podróżujące kamperami, które po zejściu z promu mogą od razu ruszyć w trasę.

Dużą zaletą podróży promem jest także możliwość wygodnego podróżowania z psami i innymi zwierzętami. Dla wielu właścicieli pupili to ogromne ułatwienie, ponieważ podróż samolotem bywa dla zwierząt stresująca i wiąże się z wieloma ograniczeniami. Na promie podróż przebiega znacznie spokojniej i bardziej komfortowo zarówno dla właścicieli, jak i ich czworonożnych towarzyszy.

Więcej połączeń do Skandynawii

POLSCA Baltic Ferries oferuje szeroką siatkę połączeń promowych ze Świnoujścia i Gdańska. Ze Świnoujścia podróżni mogą wygodnie dotrzeć do Ystad oraz Trelleborga w Szwecji, natomiast z Gdańska do Nynäshamn. W czerwcu operator otworzył nową linię Gdańsk–Karlshamn, która dodatkowo zwiększyła możliwości podróżowania do Skandynawii. Uruchamianie kolejnych tras zaowocuje jeszcze większą elastycznością przy planowaniu tras i wyborze dogodnych połączeń.

Podróż do Skandynawii może być wygodna już od pierwszych kilometrów. POLSCA pokazuje, że wyjazd kamperem lub z przyczepą nie musi oznaczać męczącej, wielodniowej jazdy przez Europę. To rozwiązanie dla osób, które chcą szybko rozpocząć swoją przygodę i w pełni skupić się na odkrywaniu północnych krajobrazów.

Bez względu na to, czy podróżujesz kamperem, samochodem z przyczepą, motocyklem, czy z rowerami – Skandynawia daje ogromne możliwości aktywnego i komfortowego wypoczynku.

Północ, do której chce się wracać

Turystyka kamperowa w Skandynawii to coś więcej niż zwykłe wakacje. To sposób na odkrywanie świata we własnym tempie, blisko natury i z dala od tłumów. Monumentalne krajobrazy, czyste jeziora, fiordy i niezwykły spokój sprawiają, że wielu podróżników wraca tam regularnie. POLSCA Baltic Ferries zachęca, by ruszyć na północ po własne wspomnienia i przekonać się, jak wyjątkowa może być podróż kamperem lub z przyczepą przez Skandynawię. Warto śledzić najnowsze oferty promocyjne na stronie www.polsca.com, by znaleźć propozycję dla siebie.





eprasa.pl 1a3f07b1e4

Marcin Turko

JESIENNY CARAVANING

Sezon, którego nie warto kończyć



Dla wielu caravaningowców wrzesień oznacza symboliczne zamknięcie sezonu. Kamper lub przyczepa trafiają pod pokrowiec, do hali lub pod wiatę, a plany podróżnicze odkładane są do wiosny. Tymczasem właśnie wtedy zaczyna się jedna z ciekawszych odsłon caravaningu. Polska jesień potrafi zachwycić kolorami, spokojem i atmosferą, której próżno szukać podczas wakacyjnego szczytu. To czas, kiedy na drogach jest nieco spokojniej, najpopularniejsze atrakcje odzyskują swój naturalny rytm, a podróżowanie staje się prawdziwym odpoczynkiem, a nie walką o miejsce na kempingu czy parkingu.

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Mniej turystów, więcej przestrzeni

Jesień zmienia sposób podróżowania. Zamiast tłoku na promenadach i kolejek do atrakcji pojawia się cisza, którą doceni każdy, kto w caravaningu szuka kontaktu z naturą. Temperatury często nadal sprzyjają aktywnemu wypoczynkowi, a krajobrazy nabierają wyjątkowych barw. Złote lasy, mgły unoszące się nad jeziorami i chłodne poranki tworzą klimat, którego nie da się odtworzyć o żadnej innej porze roku. To wszystko mamy niemal zagwarantowane pod warunkiem odpowiedniej pogody, która ostatnimi latami potrafi płatać figle, ale któż jak nie caravaningowcy są doskonale przygotowani na każdą ewentualność.

Dlaczego więc tak wiele osób kończy sezon właśnie wtedy? W przypadku rodzin z dziećmi odpowiedź jest oczywista – szkoła i codzienne obowiązki ograniczają możliwości dłuższych wyjazdów dalej od domu. Trudniej jednak wytłumaczyć rezygnację tych, którzy mogą pozwolić sobie na podróże poza wakacjami.

Wystarczy przekroczyć zachodnią granicę Polski, by zauważyć różnicę. Jesienią kampery nadal spotyka się tam niemal na każdym kroku. Caravaning nie jest traktowany jako letnia rozrywka, lecz sposób podróżowania przez większą część roku. U nas od kilku lat też można zauważyć wydłużanie sezonu i oby ten trend się nie zmienił.

Kempingi nie znikają – trzeba tylko wiedzieć, gdzie szukać

Powszechnie powtarza się, że po sezonie większość kempingów jest zamknięta. To tylko część prawdy. Faktycznie, wiele obiektów kończy działalność u schyłku wysokiego sezonu, jednak wynika to przede wszystkim z rachunku ekonomicznego. Utrzymanie infrastruktury, personelu, koszty mediów to znaczny wydatek, a przy niewielkiej liczbie gości prowadzenie obiektu często staje się nieopłacalne. Nie oznacza to jednak, że jesienny caravaning jest skazany na improwizację. W Polsce funkcjonuje wiele obiektów kempingowych całorocznych lub czynnych do późnej jesieni. Warto jedynie wcześniej nawiązać kontakt, aby się upewnić, że obiekt przyjmuje gości.

Nie tylko znane kempingi

Jesień sprzyja odkrywaniu miejsc, które latem często pozostają niezauważone. Niewielkie pola namiotowe prowadzone przez lokalnych gospodarzy,





eprasa.pl 1a3f07b1e4



przystanie kajakowe czy rodzinne gospodarstwa agroturystyczne nierzadko oferują wszystko, czego potrzeba caravaningowcom – dostęp do prądu, wody oraz możliwość pozbycia się nieczystości. To właśnie w takich miejscach najłatwiej poczuć prawdziwy klimat regionu. Wreszcie jest spokojniej, zatem nawet zwykła rozmowa z właścicielem, świeże produkty kupione w pobliskim gospodarstwie czy wieczorne ognisko często pozostawiają równie dobre lub



znacznie lepsze wspomnienia niż pobyt w dużym, zatłoczonym kompleksie. Nieraz okazuje się również, że przez kilka dni jesteśmy jedynymi gośćmi w całym obiekcie, o czym wielokrotnie sam się przekonałem. Dla wielu caravaningowców właśnie taka cisza stanowi największy luksus.

Jesień sprzyja podróżom na dziko

Poza sezonem łatwiej znaleźć spokojne miejsce do legalnego postoju. Opustoszałe parkingi przy plażach, punktach widokowych czy szlakach turystycznych przestają być oblegane, dzięki czemu nocleg poza kempingiem staje się znacznie mniej uciążliwy. Oczywiście trzeba zdawać sobie sprawę z faktu, że nadal obowiązują podstawowe zasady kultury caravaningowej. Zawsze warto się upewnić, czy teren nie jest prywatny i czy właściciel nie będzie miał nic przeciwko naszemu postojowi. Niestety zbyt często słyszy się o zupełnym wywróceniu tych zasad przez pseudocaravaningowców, ale szacunek dla lokalnych mieszkańców i przyrody pozostaje najważniejszą zasadą niezależnie od pory roku. Planując kilka dni poza infrastrukturą kempingową, dobrze wcześniej pomyśleć o zapasie wody, gazu oraz możliwościach wykonania serwisu kampera. Wielu z nas wozi dodatkową kasetę toalety chemicznej, która w takich sytuacjach, zwłaszcza w sezonie niskim w Polsce, okazuje się niezwykle praktycznym rozwiązaniem.

UBEZPIECZENIA CARAVANINGOWE.PL
NAJLEPSZE UBEZPIECZENIA NA KAMPERY I PRZYCZEPY: OC, AC, ASSISSTANCE ORAZ GAP
ZADZWOŃ! tel. +48 693 392 444 tel. +48 606 892 175

Atrakcje bez kolejek

Jesienne podróże mają jeszcze jedną ogromną zaletę – miejsca, które latem bywają zatłoczone, odzyskują swój naturalny charakter. Świetnym przykładem są Mazury czy Bieszczady. W wakacje na jeziorach i szlakach jest tłoczno jak w ulu, natomiast w październiku można pokonać wielokilometrowy odcinek niemal w całkowitej ciszy. Towarzyszą nam jedynie odgłosy ptaków i szum lasu. To zupełnie inne doświadczenie. Podobnie wygląda zwiedzanie wielu atrakcji turystycznych. Brak kolejek, spokojniejsze tempo, a niekiedy niższe ceny sprawiają, że poznawanie regionów staje się znacznie przyjemniejsze.

Polska jesień ma wiele twarzy

Mazury czy Podlasie pozostają jednym z najlepszych kierunków na jesienny caravaning, jednak zdecydowanie nie są jedynym. Bieszczady jesienią prezentują się wyjątkowo malowniczo. Osoby preferujące kempingi znajdą jeszcze czynne obiekty nad Soliną czy w okolicach Cisnej, natomiast miłośnicy większego spokoju bez trudu odnajdą mniej uczęszczane miejsca. Przejażdżka Bieszczadzką Kolejką Leśną w jesiennej scenerii będzie cennym wspomnieniem utrwalonym na fotografiach.

Miłośnicy grzybobrania z pewnością docenią Podlasie. To nie tylko kraina spokoju, tradycji i dobrej kuchni, ale też ogrom obszarów leśnych, który jesienią zamienia się w prawdziwy raj dla zbieraczy grzybów, fotografów i osób szukających kontaktu z naturą. Nie można zapominać również o polskim wybrzeżu. Mimo że znany zapewne wszerz i wzdłuż, jesienny Bałtyk pokazuje zupełnie inne oblicze niż latem. Sztormowe fale, szerokie, niemal puste plaże i powietrze bogate w jod tworzą idealne warunki do spacerów i regeneracji. Dodatkowo część nadmorskich kempingów funkcjonuje jeszcze do późnej jesieni, a infrastruktura serwisowa nadal pozostaje dostępna.

Najlepszy moment na caravaning?

Jesienny caravaning wymaga nieco większego planowania niż wakacyjne wyjazdy, ale odwdzięcza się spokojem, którego coraz trudniej doświadczyć latem. Mniej turystów, lepsza dostępność atrakcji, niezwykłe krajobrazy i możliwość odkrywania miejsc z zupełnie innej perspektywy sprawiają, że wielu doświadczonych caravaningowców właśnie tę porę roku uważa za najlepszy czas na podróże.

Może więc zamiast zamykać sezon wraz z końcem września, warto zostawić kampera lub przyczepę kempingową w gotowości jeszcze przez kilka tygodni? Polska jesień potrafi pozytywnie zaskoczyć, a niejedna październikowa podróż pozostaje w pamięci znacznie dłużej niż letni wyjazd w szczycie sezonu.



Wypełnij prosty formularz i zapłać on-line
w całości na naszej stronie www.
Wystarczy wejść na poniższy link
lub skorzystać z kodu QR
https://polskicaravaning.pl/prenumerata

PayU Za pomocą PayU transakcję sfinalizujesz łatwo, szybko i przyjemnie.

Szukaj na stacjach benzynowych
oraz w dużych salonach prasowych
bp empik Lagardère KOLPORTER

Prenumeratę można również
wykupić poprzez wpłatę na nasze konto:
GOLDMAN s.c. Sebastian Klauz, Joanna Sęk-Klauz
ul. Armii Krajowej 86, 83-110 Tczew
nr konta: 24 1160 2202 0000 0000 8741 1825

Paulina Badurek
paulina.badurek@goldman.pl
tel. 58 777 01 25
tel. 796 430 530

Dariusz Szołtun
prenumerata@polskicaravaning.pl
tel. 58 777 01 25
tel. 604 407 079

REKLAMA

eprasa.pl 1a3f07b1e4











60. JUBILEUSZ KEMPINGU **BALDARIN**

Położony na najbardziej wysuniętym na południe krańcu wyspy Cres, w Punta Križa, kemping Baldarin od sześciu dekad oferuje swoim gościom wyjątkowe połączenie dziewiczej przyrody, krystalicznie czystego morza i spokoju, z dala od zgiełku codziennego życia. To, co zaczęło się jako prosty kemping naturystyczny nad Adriatykiem, otoczony śródziemnomorską roślinnością, stało się dla fanów i nowych gości ulubionym miejscem do spędzenia autentycznych wakacji w harmonii z naturą.

W ciągu 60 lat Baldarin stał się jednym z najsłynniejszych kempingów nad Adriatykiem – miejscem, do którego goście wracają co roku, a którego bogata historia została ukształtowana przez wieloletni wkład wielu pracowników.

Z okazji tej ważnej rocznicy przygotowano całodniowy program zajęć sportowych, rozrywkowych i okolicznościowych. Goście mogli wziąć udział w turniejach tenisa stołowego i siatkówki plażowej, odwiedzić pub w stylu kempingowym i sprawdzić swoje siły w pub quizie oraz popularnych zawodach takich jak przeciąganie liny, wyścigi taczek wokół znaczników i wyścigi SUP.

Głównym punktem wieczoru obchodów 60. rocznicy istnienia kempingu był tradycyjny, sześciopiętrowy krokiet. Po tradycyjnym przełamaniu został podzielony między gości. Co sprawia, że kemping Baldarin jest tak wyjątkowym miejscem, że od sześciu dekad przyciąga turystów, zapewniając niezapomniane wakacyjne wrażenia? Dobra zabawa podczas obchodów to tylko ułamek wspaniałej atmosfery kempingu! Oto galeria zdjęć z imprezy.

eprasa.pl 1a3f07b1e4



REKLAMA



Kemping Bijar

Nerezine 51554, Osor bb, Chorwacja – Cres
tel. +385 51 667 580

GPS: 44°41'59"N,14°23'44"E



Kemping Čikat

Mali Lošinj 51550, Čikat 6a, Chorwacja - Lošinj
tel. +385 51 667 580

GPS: 44°32'9"N,14°26'51"E



Kemping Slatina

Martinšćica 51556, Vidovići 30, Chorwacja - Cres
tel. +385 51 667 580

GPS: 44°49'15"N,14°20'27"E



Kemping Baldarin

Nerezine 51554, Bokinić 66, Chorwacja - Cres
tel. +385 51 667 580

GPS: 44°36'54"N,14°30'25"E

TERMINY OTWARCIA | Kemping Čikat: **otwarty przez cały rok** | Kempingi Slatina, Baldarin i Bijar: **25 kwietnia – 1 października 2026 r.**

LEGENDA

- Ilość parceli
- Pobór prądu
- Powierzchnia
- Kamper service
- Domki do wynajęcia
- Góry
- Stok narciarski
- Jezioro
- Morze
- Animacje
- Sprzęt wodny
- WC przystosowane dla dzieci
- Plac zabaw
- Kąpieliska
- Rowery do wynajęcia
- Rzadko zadrzewiony
- Średnio zadrzewiony
- Mocno zadrzewiony
- Plaża
- Zabytki
- Prysznic za free
- WI-FI na całym campingu
- WI-Fi w określonym miejscu
- Baby room
- Basen dla dzieci
- Niepełnosprawni
- Sezonowy
- Całoroczny
- Pralka
- Suszarka
- Restauracja
- Zakupy
- Psy
- Płatność kartą
- ADAC
- ACSI

eprasa.pl 1a3f07b1e4

CARAVANS SALON 2026
– NAJWIĘKSZE ŚWIĘTO CARAVANINGU W POLSCE

Caravans Salon ponownie zgromadzi w Poznaniu najważniejszych przedstawicieli branży oraz miłośników podróżowania kamperami i przyczepami kempingowymi. Tegoroczna edycja największych targów caravaningowych w Polsce i jednej z najważniejszych imprez tego typu w Europie Środkowo-Wschodniej odbędzie się 15–18 października 2026 r. na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich.

Tegoroczna ekspozycja zajmie dziewięć pawilonów MTP, a swój udział potwierdziło już ponad 160 wystawców. Wszystko wskazuje na to, że ostatecznie liczba firm, reprezentujących praktycznie każdy segment rynku caravaningowego, będzie jeszcze większa.





Dziewięć pawilonów pełnych nowości

Zwiedzający będą mogli się zapoznać z ofertą producentów i dilerów kamperów, kampervanów oraz przyczep kempingowych – od modeli kompaktowych i rodzinnych po pojazdy klasy premium i konstrukcje przygotowane do wypraw off-roadowych. Nie zabraknie również producentów i dystrybutorów akcesoriów caravaningowych, wyposażenia kempingowego, elektroniki, systemów energetycznych, klimatyzacji, rozwiązań sanitarnych czy nowoczesnych technologii wykorzystywanych podczas podróży. Obecni będą także przedstawiciele wypożyczalni, firm serwisowych, producentów zabudów oraz branży vanlife.

Przystanek_Targi – zlot, który tworzy wyjątkową atmosferę

Integralną częścią wydarzenia pozostaje Ogólnopolski Zlot Caravaningowy Przystanek_Targi. Tegoroczna edycja będzie już piątą pod tą nazwą, choć tradycja zlotów organizowanych przez Grupę MTP sięga jeszcze wydarzeń towarzyszących Poznań Motor Show. Zlot od kilku lat cieszy się ogromnym zainteresowaniem. W tym roku przygotowano miejsca dla ponad 300 załóg, a wszystkie miejsca zostały wyprzedane na długo przed rozpoczęciem imprezy.

Cztery wydarzenia w jednym miejscu

Kupując bilet na Caravans Salon, zwiedzający zyskują możliwość uczestniczenia również w trzech innych wydarzeniach odbywających się równocześnie na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich. To Tour Salon, czyli targi turystyki i aktywnego wypoczynku, Festiwal Podróżniczy Śladami Marzeń, podczas którego swoje doświadczenia prezentują znani podróżnicy i eksploratorzy, oraz Rodzinny Festiwal Podróżniczy Tup Tup, przygotowany z myślą o rodzinach z dziećmi, promujący wspólne odkrywanie świata.

eprasa.pl 1a3f07b1e4



NAJWIĘKSZE TARGI CARAVANINGOWE W POLSCE

KAMPERY | PRZYCZEPY KEMPINGOWE | VANLIFE | AKCESORIA

LOKALIZACJA

Międzynarodowe Targi Poznańskie

ORGANIZATOR

mtp GRUPA

WIĘCEJ O TARGACH I BILETY ONLINE

mtp app GRUPA

TO BILET.PL



JAK NIE DOPOWIEM, **TO DOPOKAZUJĘ**

caravaningowa wieża Babel

Czy bariera językowa musi wciąż powodować ból rąk? Aż się chce zacząć „Dear Gentle Reader!” jak w popularnym serialu!

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Jakiś czas temu przy wieczornym winie, a jakże, na kempingu, zdarzyło się podyskutować o przyczynach, które powstrzymują ludzi przed podróżowaniem. Nie dotyczy to tylko caravaningu, wręcz jeszcze bardziej zniechęca osoby podróżujące transportem zbiorowym. I, co ciekawe, dla wielu jest to czynnik wspominany częściej niż finanse! Cóż to za zmora więzi człeka w domu, jeżeli nie chodzi nawet o pieniądze? Otóż owa potwora to bariera językowa.

Bariera językowa a żelazna kurtyna

Nasze położenie geopolityczne i prawie 50 lat wpływów wschodnich na polski system edukacji nie pozostają tu bez znaczenia. Choć szczęśliwie obóz komunistyczny został rozwalony już ponad 30 lat temu, nie da się przemilczeć faktu, że wszyscy byliśmy zmuszeni uczyć się w szkołach języka rosyjskiego, czy to się nam podobało, czy nie. Dostęp do nauki innych języków był co najmniej ograniczony.

Oczywiście język największego, kapitalistycznego wroga, jak i wszelkie przejawy kultury popularnej z Zachodu nie były szczególnie hołubione, eufemistycznie rzecz ujmując, a właśnie w tym czasie budowała się potęga języka angielskiego jako uniwersalnego, ogólnoświatowego medium komunikacyjnego. Widać to po statystykach, które wyraźnie pokazują, że grupa wiekowa 50+ deklaruje najsłabszą znajomość narzecza Szekspira.

Strachy na Lachy

Systemowe braki w edukacji to jedna strona medalu. Drugą jest to, że Polacy szalenie ambicjonalnie i nadmiernie krytycznie podchodzą do używania języków obcych w praktyce. Boją się popełniania błędów i potencjalnej śmieszności z tego wynikającej.

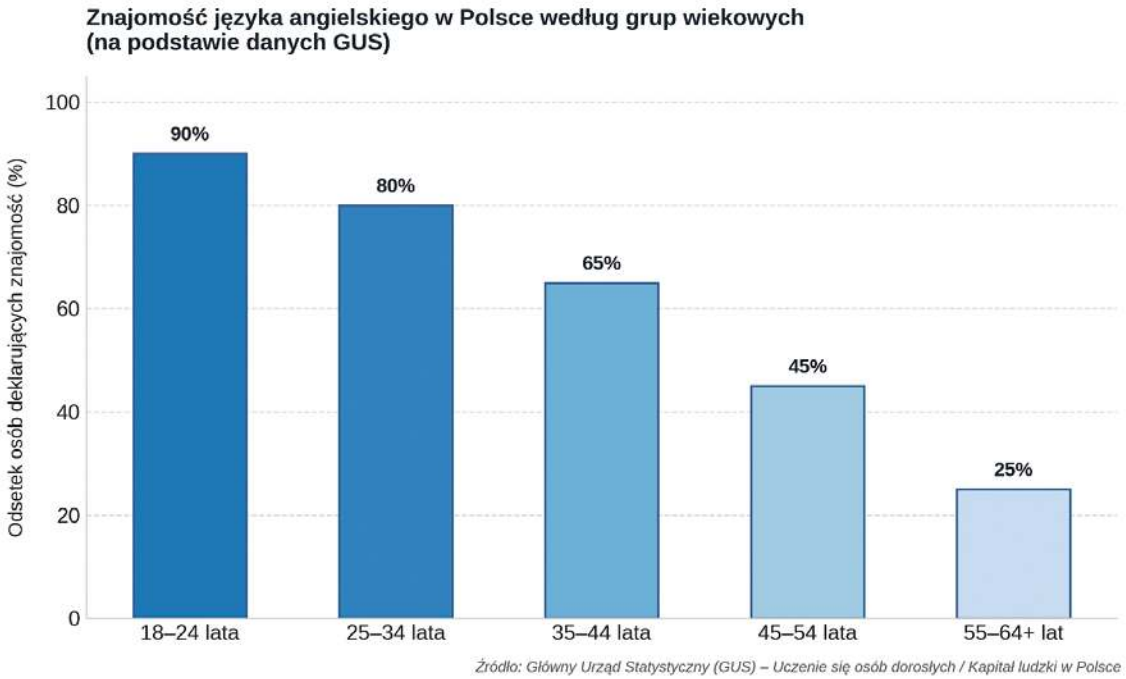
To jest absolutnie najgorsza droga i nie idźcie nią, proszę! Komunikacja nie jest dobra wtedy, gdy jest literacko i gramatycznie nieskazitelna, ale wtedy, gdy jest skuteczna! A skuteczna jest wtedy, gdy dochodzi do obustronnej wymiany informacji. Nie bójmy się mówić! Nikt nie oczekuje od nas tego, byśmy gładko wplatali 12 z 16 czasów w naszą wypowiedź czy konwersowali na tematy filozoficzno-egzystencjalne. Nasze



potrzeby w turystyce i podróżach skupiają się na podstawowych potrzebach takich jak zakupy lub dowiedzenie się o drogę, a to ostatnie też coraz rzadziej, bo wspomaga nas technologia. Dopiero gdy brakuje prądu i zasięgu, wracamy do map, rąk i języka.

Kiedy wejdziesz między wrony...

Angielski jest fajny i uniwersalny, jednak nie daje stuprocentowej gwarancji, że się wszędzie



eprasa.pl 1a3f07b1e4

dogadamy. Zwykle bez problemu skomunikujemy się za jego pomocą w miejscowościach zorientowanych na turystów, popularnych destynacjach wycieczkowych i oczywiście krajach anglosaskich. Doskonale po angielsku mówi też większość Skandynawów, gdzie do nauki tego języka przykłada się dużą wagę. Kłopoty zaczynają się zwykle po zboczeniu z popularnych szlaków i zapuszczeniu się w tzw. interior, gdzie z różnych powodów dostęp do edukacji jest utrudniony.

Nie jest to jednak żelazna zasada, ponieważ w wysoko rozwiniętej cywilizacyjnie Francji również możemy mieć spore problemy z angielszczyzną wynikające li tylko z niechęci Francuzów do tego języka.

Przełamać lody

Niezmiennie warto się nauczyć paru zwrotów w lokalnym języku. Im bardziej jest on egzotyczny, tym większy uśmiech wywołamy na twarzach naszych rozmówców. Osłuchanie się z lokalnym językiem i próby używania go zwykle przysparzają nam sympatii mieszkańców.

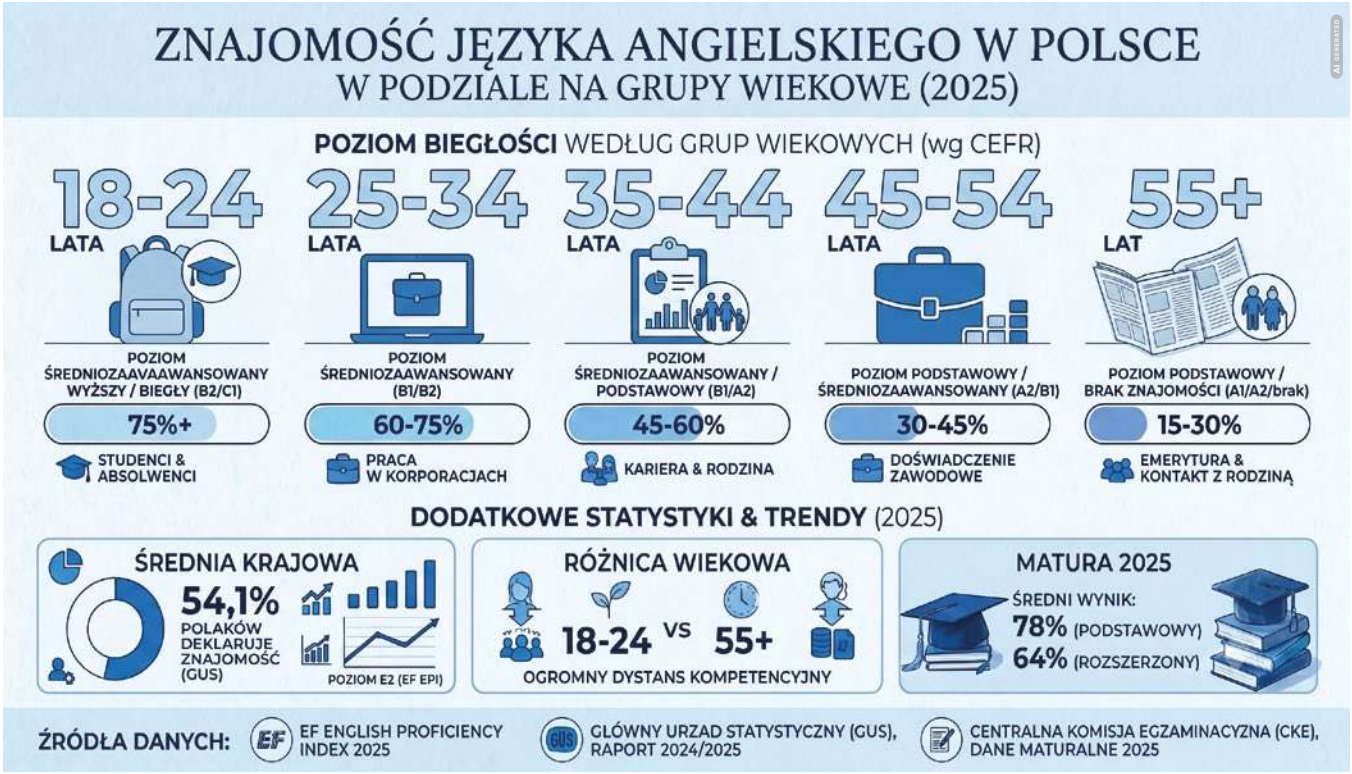
Język jest kluczowym składnikiem kultury i pochylenie się nad nim choć odrobinę jest także sposobem na okazanie szacunku. Nawet najbardziej rozpaczliwe próby użycia języka tubylców dają nam „plus pięć" do sukcesu komunikacyjnego. A gdy nic już nie działa, bywa, że trzeba przejść do rękoczynów. Gestykulacja bywa niezmiernie pomocna i czasem sprawa kończy się jak w dowcipie z brodą: tak się nagadamy, że aż nas ręce bolą!

Teknolodżja

Mamy jednak XXI w. i rozliczne zdobycze nauki ułatwiają nam życie na wiele sposobów. Idąc po linii najmniejszego oporu, możemy skorzystać z tłumacza online w przeglądarce. Kiedyś tekst do przetłumaczenia należało tam wpisać, dziś wystarczy zrobić zdjęcie i większość tekstów pisanych mamy na wyciągnięcie ręki. To najprostsza metoda na zrobienie zakupów i złożenie zamówienia w restauracji, gdzie menu mamy przetłumaczone w sekundę, a smartfon nosi dziś przy tyłku dosłownie każdy.

Korzystanie z tłumaczy przeglądarkowych jest za to totalnie niewydolne konwersacyjnie. Pokazywanie sobie nawzajem na ekranie „co autor ma na myśli" jest niewygodne, powolne i nadaje się chyba do użycia jako ostatnia deska ratunku, ba, brzytwa, której chwyta się tonący.

Pojawiają się też aplikacje do bardziej złożonych tłumaczeń. Apple próbuje też za pomocą sztucznej inteligencji i zaawansowanych słuchawek wdrożyć możliwość tłumaczeń symultanicznych w swoich urządzeniach, jednak niezmiennie najlepsze w te klocki są dedykowane translatory mowy, które poratują nas w każdym końcu świata. Zwykle obsługują



eprasa.pl 1a3f07b1e4

one od kilkudziesięciu do ponad 100 języków i mają specjalne karty SIM działające w większości krajów na świecie.

Ponieważ polski język jest jednym z trudniejszych na świecie, warto wybrać urządzenie o rodzimym rodowodzie, by nie było problemów z naszą mową natywną, bo bez sensu brnąć w urządzenie z bazowym językiem obcym.

Zadanie dla chętnych, z gwiazdką

Dla ambitnych pozostaje nauka – albo najważniejszych zwrotów, albo podstaw języka obcego. To wymaga przede wszystkim czasu, wiedza nie przechodzi z książki położonej pod poduszką do głowy nocą (kto próbował?).

W zależności od zakresu włożonej pracy i użytej metodologii nauka języka może, ale nie musi być kosztowna. W sieci znajdziemy darmowe aplikacje, a nawet całe kursy językowe, gdzie będziemy mieli zapewnione także podręczniki bez opłat. Wystarczy dobrze poszukać. Podjęty trud nauki to nie tylko więcej dobrych wspomnień z podróży, mniej stresu i ogromne ułatwienie. Dodatkową korzyścią jest gimnastyka naszego mózgu, który pobudzony do pracy wolniej się starzeje i będzie nam dłużej służył. Czasem do odświeżenia wiadomości wystarczy oglądać seriale z oryginalnym dźwiękiem i polskimi napisami, co doskonale pomaga odkurzyć schowaną w szarych komórkach wiedzę.

Polacy nie gęsi

Bardziej bociany – coraz częściej wybierają zimą kierunki południowe, latem też północne. Podróże kamperem mają niezmienne grono entuzjastów. Część osób boi się samodzielnych wyjazdów za granicę z obawy przed trudnościami z komunikacją, zupełnie niesłusznie. W dzisiejszych czasach brak znajomości języków obcych nie tyle jest przeszkodą w podróżowaniu, ile drobną niedogodnością do pokonania za pomocą technologicznych gadżetów. W dobie sztucznej inteligencji taki problem to nie problem.

Co zaś się tyczy znajomości najpopularniejszego języka, Polacy radzą sobie z nim lepiej, niż im się wydaje i naprawdę nie ma się czego wstydzić! Zajmujemy 15. miejsce na świecie w tej dziedzinie, co jest doskonałym wynikiem, biorąc pod uwagę, że przez prawie 50 lat język angielski nie był dobrze widziany ani w naszych szkołach, ani w domach, a władze zatrzasnęły nam okna na zachodnią stronę świata.

Przysłowie mówi, że czubek języka za przewodnika, ale nigdzie nie ma o tym, że nie wolno wspomagać się rękami! A podróże, niezmiennie, kształcą.

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4

CZUJNIK CZUJNIKOWI NIERÓWNY

PRAWIDŁOWE ZABEZPIECZENIE PRZED NIESZCZELNĄ INSTALACJĄ GAZOWĄ

Rynek czujników wykrywających różnego typu gazy jest dziś wyjątkowo szeroki. W sklepach znajdziemy urządzenia opisane jako „czujnik gazu", „czujnik czadu", „2w1", „3w1", „narkogaz", „LPG", „propan-butan" czy „uniwersalny detektor do domu i kampera". Problem polega na tym, że liczba produktów nie zawsze idzie w parze z rzetelną wiedzą sprzedawców ani z realnym dopasowaniem urządzenia do warunków caravaningowych. A w kamperze lub przyczepie kempingowej błędny wybór może dawać jedynie złudne poczucie bezpieczeństwa.

Marcin Turko

Bezpieczeństwo zaczyna się od wiedzy

Instalacja gazowa w pojeździe kempingowym pracuje w zupełnie innych warunkach niż instalacja domowa. Podlega wibracjom, zmianom temperatury, dłuższym okresom postoju, a to wszystko przy nierzadko ograniczonej wentylacji i intensywnemu użytkowaniu na niewielkiej przestrzeni. Dlatego zabezpieczenie przed nieszczelnością nie polega po prostu na kupieniu alarmu z internetu. Tutaj trzeba połączyć wiele kropek, czyli dbać o sprawność instalacji, posiadać właściwy reduktor i przewody, regularnie kontrolować szczelność, dbać o prawidłową wentylację, a na końcu dobrać czujnik do konkretnego gazu i zadbać o jego poprawny montaż.

Najważniejsze zagrożenie – nieszczelność instalacji LPG

W caravaningu najczęściej korzystamy z propanu, butanu albo ich mieszaniny, czyli LPG. Gaz zasila kuchenkę, ogrzewanie,

eprasa.pl 1a3f07b1e4

bojler, lodówkę absorpcyjną lub zewnętrzne przyłącze grilla.
W przypadku nieszczelności największym zagrożeniem jest nagromadzenie gazu palnego i ryzyko wybuchu. Propan i butan są cięższe od powietrza, dlatego przy wycieku opadają i gromadzą się w najniższych partiach zabudowy. Będzie to przy podłodze, w szafkach, wnękach, przy stopniu wejściowym czy pod łóżkami. Osobnym tematem jest tlenek węgla, czyli czad – produkt niepełnego spalania, a nie wycieku z instalacji LPG. Szerzej omawiałem go w numerze 2/2026 „Polskiego Caravaningu", dlatego w tym artykule skupiam się głównie na czujnikach gazów palnych i ochronie przed skutkami nieszczelności instalacji gazowej.

W praktyce najważniejsze jest rozróżnienie funkcji. Detektor gazu palnego ma ostrzec przed jego obecnością, zanim mieszanina z powietrzem stanie się niebezpieczna. Czujnik dymu czy czadu pełnią inne role i nie zastępują czujnika gazu. Nie oznacza to jednak, że każde urządzenie z dwoma sensorami jest złym wyborem – czujniki dualne tlenku węgla i dymu mogą być praktycznym rozwiązaniem jako osobne zabezpieczenie przeciwpożarowe i antyczadowe. Trzeba tylko pamiętać, że nawet najlepszy detektor CO + dym nie wykrywa nieszczelności LPG.

Dlaczego „czujnik do wszystkiego" to zły kierunek?

W opisach handlowych często pojawiają się urządzenia wielofunkcyjne, które rzekomo wykrywają gaz ziemny, LPG, czad, dym... Brzmi atrakcyjnie, ale to nie spełnia podstawowego warunku prawidłowej detekcji, czyli właściwego miejsca montażu dla danego zagrożenia. Problemem nie jest sama obecność dwóch sensorów w jednej obudowie, lecz mieszanie różnych zagrożeń bez zrozumienia miejsca montażu i przeznaczenia urządzenia. Gaz ziemny, powszechny w domach, jest lżejszy od powietrza i unosi się ku górze. LPG jest cięższe od powietrza i zbiera się nisko. Czujnik zamontowany wysoko, bo „tak montuje się gaz ziemny", może nie zadziałać odpowiednio szybko przy wycieku propanu-butanu. Czujnik zamontowany nisko, bo „tak montuje się LPG", nie jest optymalnym miejscem dla tlenku węgla ani dymu.

Dlatego zamiast kierować się liczbą funkcji na opakowaniu, trzeba sobie zadać proste pytanie: jaki gaz ma wykrywać urządzenie i w jakim miejscu ten gaz pojawi się jako pierwszy? W praktyce do ochrony instalacji gazowej potrzebny jest czujnik LPG/propan-butan przeznaczony do pracy w pojeździe kempingowym, a nie przypadkowy detektor domowy opisany jako „uniwersalny".



G.A.S.-pro III firmy Thitronik to niezawodny system ostrzegania o gazie z rozszerzonymi funkcjami, który jest na stałe zainstalowany w pojeździe



Zarówno czujnik gazu, jak i czadu lub dymu mogą być częścią całego systemu ostrzegania firmy Thitronik w pojeździe kempingowym

Dlatego czujnik dualny CO + dym można traktować jako sensowne uzupełnienie wyposażenia, o ile jest przeznaczony do warunków, w których będzie pracował, i zostanie zamontowany zgodnie z instrukcją. Nie należy go jednak mylić z czujnikiem gazu palnego. W praktyce w kamperze lub przyczepie mogą więc równolegle pracować dwa rozwiązania: nisko zamontowany detektor LPG oraz osobny, także dualny, czujnik tlenku węgla i dymu.

Normy i przeznaczenie urządzenia

Dobry czujnik do zastosowań w caravaningu powinien mieć jasno określone przeznaczenie: kamper, przyczepa kempingowa, pojazd rekreacyjny, łódź. W przypadku gazów palnych w pojazdach



Czujnik MTG-3000H do monitorowania pomieszczeń pod kątem występowania w nich gazu ziemnego (LNG, metanu), propanu, butanu (lub ich mieszaniny)



Czujnik gazu musi mieć stałe zasilanie z sieci 230 V lub z instalacji w pojeździe 12 V

eprasa.pl 1a3f07b1e4

kempingowych właściwym punktem odniesienia jest polska norma PN-EN 50194-2:2019 (EN 50194-2:2019). Warto sprawdzić, czy producent wprost wskazuje wykrywanie LPG, propanu, butanu lub propanu-butanu, a nie tylko ogólnikowo „gazu".

Samo oznaczenie CE nie wystarczy jako argument za zakupem. CE jest deklaracją zgodności, a nie dowodem, że urządzenie zostało zaprojektowane do warunków panujących w pojeździe. Liczy się informacja o konkretnym typie wykrywanego gazu, zakresie temperatur pracy, sposobie zasilania, poziomie głośności alarmu, trwałości sensora, okresie eksploatacji oraz procedurze testowania. Warto unikać produktów bez instrukcji w zrozumiałym języku, bez danych technicznych i bez wskazanej żywotności czujnika.

Montaż czujnika LPG: nisko, ale nie przypadkowo

Czujnik LPG powinien pracować nisko, ponieważ propan-butan, jak już wspomniałem wcześniej, jest cięższy od powietrza i opada. Najczęściej montuje się go kilkanaście do kilkudziesięciu centymetrów nad podłogą, w pobliżu potencjalnych miejsc wycieku, ale nie bezpośrednio przy kratce wentylacyjnej, drzwiach, źródle ciepła ani w miejscu intensywnego przeciągu. W kamperze lub przyczepie jest to wyzwanie, ponieważ czujnik powinien „widzieć" powietrze z przestrzeni mieszkalnej, a nie być schowany w zamkniętej szafce, za zasłoną, pod materacem czy za bagażem.

W praktyce dobrym miejscem bywa dolna część mebla kuchennego, okolica ciągu gazowego lub przestrzeń przy podłodze w dziennej części zabudowy. Trzeba jednak zawsze stosować się do instrukcji producenta konkretnego modelu.

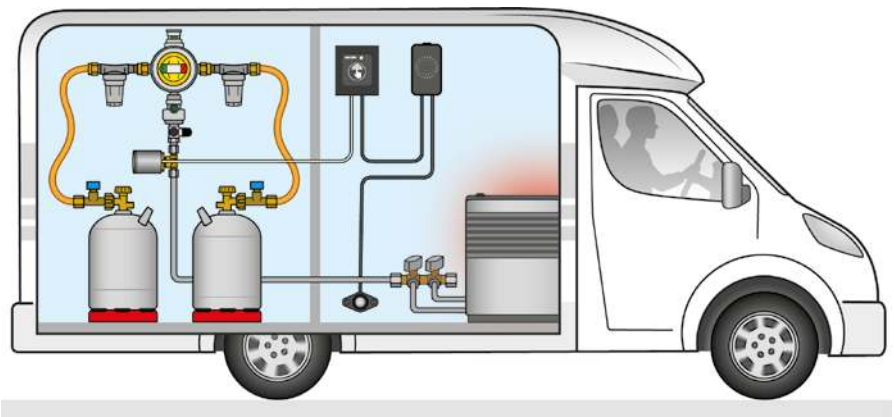
Stałe zasilanie i ciągłość pracy

W pojeździe kempingowym czujnik LPG ma działać przez cały czas, dlatego nie powinien być traktowany jak urządzenie bateryjne. Detektory LPG przeznaczone do stałej ochrony instalacji wymagają stałego zasilania – sieciowego 230 V albo przewodowego 12 V, stosowanego m.in. w kamperach i przyczepach. Dotyczy to również wielu modeli opisywanych w sklepach jako „bezprzewodowe". W praktyce „bezprzewodowy" często oznacza brak przewodu sygnałowego lub łączność z aplikacją, a nie brak stałego zasilania.

W instalacji 12 V taki czujnik powinien być podłączony na stałe i zgodnie z instrukcją producenta. Zasilanie bateryjne można spotkać w innych typach detektorów, np. czujnikach dymu lub tlenku węgla, ale nie należy przenosić tego założenia na detektory LPG. Sensor gazu palnego wymaga ciągłej pracy i stabilnego zasilania, bo jego zadaniem jest wykrycie zagrożenia, zanim stężenie stanie się niebezpieczne. Warto pamiętać, że czujniki mają ograniczoną żywotność sensora. Niektóre działają np. trzy lata i po upływie tego czasu muszą zostać wymienione, nawet jeśli obudowa wygląda jak nowa. Dobrym zwyczajem jest zapisanie daty montażu i daty wymiany na etykiecie wewnątrz szafki serwisowej albo w książce pojazdu.

Elektroniczne odcięcie gazu

Osoby, które interesują się techniką pokładową, wygodą obsługi i bezpieczeństwem instalacji gazowej w kamperze lub przyczepie, mogą zwrócić uwagę na Caramatic GasControl firmy GOK. To elektroniczny zawór zdalnego sterowania gazem przeznaczony do instalacji gazowych w pojazdach kempingowych i łodziach. Nie jest to rozwiązanie wyłącznie dla rozbudowanych czy „zaawansowanych" instalacji – jego sens polega na tym, że pozwala wygodnie i bezpiecznie sterować dopływem gazu w typowej instalacji z poziomu panelu zamontowanego wewnątrz pojazdu. W praktyce oznacza to, że jednym przyciskiem można otworzyć albo zamknąć dopływ gazu do instalacji, bez każdorazowego sięgania do zaworu butli w schowku gazowym. To wygodne, ale szczególnie wartościowe staje się po połączeniu z systemem ostrzegania przed gazem. Caramatic GasControl może współpracować z czujnikiem gazu, np. firmy Thitronik, i automatycznie odciąć dopływ gazu w przypadku alarmu. Takie rozwiązanie nie zwalnia z obowiązku prawidłowego montażu czujnika i regularnych przeglądów instalacji, ale jest bardzo przemyślanym elementem systemu bezpieczeństwa. Detektor ostrzega, a zawór może natychmiast ograniczyć dalszy wypływ gazu.



Instalacja Caramatic GasControl od GOK wraz z czujnikiem gazu

UBEZPIECZENIA CARAVANINGOWE.PL
NAJLEPSZE UBEZPIECZENIA NA KAMPERY I PRZYCZEPY: OC, AC, ASSISTANCE ORAZ GAP
ZADZWOŃ! tel. +48 693 392 444 tel. +48 606 892 175

Czujnik nie zastępuje przeglądu

Największym błędem jest myślenie: „mam czujnik, więc jestem bezpieczny". Prawidłowe zabezpieczenie zaczyna się wcześniej. Instalacja gazowa powinna być okresowo sprawdzana pod kątem szczelności, stanu i wieku przewodów elastycznych oraz reduktora, zaworów, połączeń i sposobu prowadzenia przewodów. Warto korzystać z serwisu, który zna specyfikę instalacji gazowych w pojazdach kempingowych i podczas kontroli ocenia nie tylko szczelność, ale również stan przewodów, odbiorników, reduktora, mocowań, wentylacji oraz sposób prowadzenia instalacji.

Butla musi być przewożona i użytkowana w przeznaczonej do tego wentylowanej komorze. Węże nie mogą być spękane, zaciśnięte opaskami regulowanymi ani prowadzone w sposób narażający je na uszkodzenie. Reduktor powinien mieć parametry zgodne z instalacją pojazdu, najczęściej jest to ciśnienie 30 mbar.

Najczęstsze błędy użytkowników

- kupowanie czujnika domowego zamiast urządzenia przeznaczonego do pojazdów rekreacyjnych;
- montaż czujnika gazu w miejscu niewłaściwym dla LPG, np. zbyt wysoko lub za daleko od potencjalnego źródła wycieku;
- zasłanianie czujnika bagażem, tekstyliami lub elementami zabudowy;
- instalowanie czujnika tuż przy kratce wentylacyjnej, drzwiach, nawiewie lub źródle pary;
- brak regularnego testu przyciskiem kontrolnym;
- zakładanie, że czujnik LPG może pracować na bateriach tylko dlatego, że w opisie sklepu pojawia się słowo „bezprzewodowy";
- brak okresowej kontroli szczelności instalacji gazowej.

Alarm czujnika gazu: co zrobić?

Alarmu czujnika gazu nie wolno traktować jak uciążliwej pomyłki. Należy natychmiast przerwać korzystanie z urządzeń gazowych, nie włączać ani nie wyłączać przełączników elektrycznych, nie używać otwartego ognia, otworzyć drzwi i okna, opuścić pojazd oraz – jeśli można to zrobić bez ryzyka – zakręcić zawór butli. Dopiero po przewietrzeniu i ustaniu alarmu należy szukać przyczyny. Po każdym realnym alarmie instalacja gazowa powinna zostać sprawdzona. Samo wywietrzenie pojazdu nie usuwa przyczyny nieszczelności. To szczególnie ważne przed noclegiem, kiedy reakcja śpiących osób może być opóźniona, a gaz może ponownie zgromadzić się przy podłodze.

Najlepszy czujnik to część systemu

W caravaningu czujnik czujnikowi nierówny. Urządzenie, które dobrze się sprawdza w mieszkaniu, nie musi być właściwym wyborem do kampera. Detektor LPG powinien być dobrany do propanu-butanu, przeznaczony do pracy w pojeździe kempingowym i zamontowany nisko, tam gdzie gaz może się pojawić. Dopiero razem z wentylacją, sprawną instalacją, regularnym serwisem i rozsądnymi nawykami tworzy to realny system bezpieczeństwa.

Najważniejsza zasada jest prosta: nie kupujemy czujnika „na wszelki wypadek", tylko świadomie dobieramy zabezpieczenie do konkretnego zagrożenia. W małej, zamkniętej przestrzeni pojazdu kempingowego czas reakcji ma ogromne znaczenie. Dobrze dobrany i prawidłowo zamontowany detektor nie zastąpi ostrożności, ale może dać nam najcenniejszą rzecz – kilka minut przewagi, które decydują o bezpieczeństwie załogi.

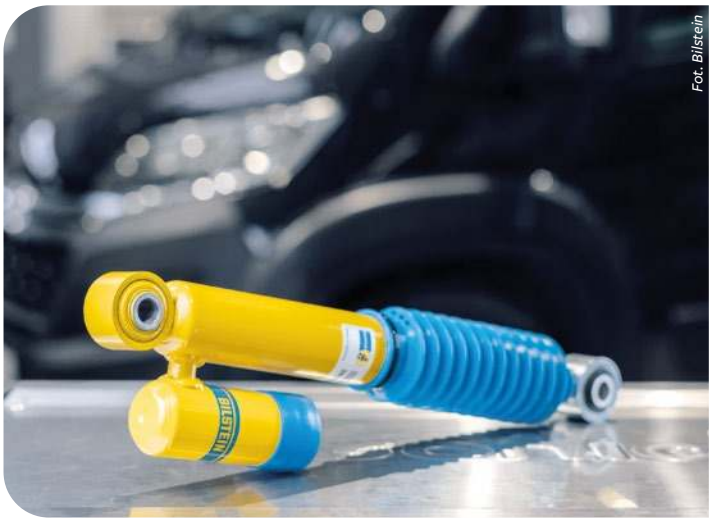
Checklista przed sezonem i wyjazdem

- **Sprawdź datę ważności przewodów elastycznych, reduktora i czujników.**
- **Wykonaj test działania czujnika LPG zgodnie z instrukcją producenta.**
- **Sprawdź, czy czujnik LPG ma stałe zasilanie 230 V lub przewodowe 12 V – nie zakładaj, że model opisany jako „bezprzewodowy" działa na bateriach.**
- **Upewnij się, że czujnik LPG jest zamontowany nisko i nie jest zasłonięty.**
- **Sprawdź, czy detektor gazu ma swobodny dostęp do powietrza i nie jest umieszczony przy nawiewie, drzwiach ani źródle ciepła.**
- **Skontroluj drożność wentylacji stałej oraz komory butli gazowej.**
- **Nie blokuj kratek wentylacyjnych bagażem, dywanikiem ani wyposażeniem.**
- **Po wymianie butli sprawdź połączenie.**
- **Okresowo zlecaj profesjonalny przegląd szczelności instalacji gazowej.**
- **Nie używaj urządzeń gazowych w sposób niezgodny z instrukcją i nie dopuszczaj do pracy instalacji przy podejrzeniu nieszczelności.**
- **Ustal z domownikami prostą procedurę alarmową: wyjście, wietrzenie, zakręcenie gazu, telefon po pomoc.**

eprasa.pl 1a3f07b1e4

ZAPROJEKTOWANE, ZAMONTOWANE **I PRZETESTOWANE**

Ciężar zawsze w górnym limicie DMC, a za tylną osią rowery czy skuter sprawiają, że zawieszenie w kamperze musi być gotowe na różny rozkład obciążeń. W pojeździe z wysoko położonym środkiem ciężkości szczególne znaczenie mają amortyzatory. Ustawiczne dobijanie zawieszenia jest wystarczającym sygnałem – przyszedł czas na rozwiązanie przygotowane na miarę naszych potrzeb.



Fot. Bilstein

Amortyzatory Bilstein B6 Camper i B6 Camper Advanced to rozwiązanie typu plug-and-play, więc pasują do seryjnych sprężyn bez konieczności dodatkowych przeróbek

Kamper ma to do siebie, że podczas pokonywania zakrętów lub gwałtownych skrętów może szybko wpaść w niebezpieczne kołysanie. Wysoka zabudowa i elementy na stałe zabudowane, jak klimatyzacja dachowa czy panele fotowoltaiczne, podwyższają środek ciężkości i tak przecież mocno objuczonego pojazdu. Do tego dochodzi relatywnie mały rozstaw osi i kół, więc galopowanie i wspomniane kołysanie na boki staje się nieodłącznym standardem każdej podróży. No właśnie, standardem, bo fabryczne zawieszenie pojazdu bazowego stanowi kompromis unifikacji typoszeregu pojazdów, które po opuszczeniu linii montażowej zyskują różnorodne przeznaczenie. Globalna produkcja zawsze opiera się na kompromisie.

Dlaczego fabryczne amortyzatory nie mogą zapewnić komfortu oczekiwanego przez posiadaczy kamperów? Samochód opuszczający fabrykę spełnia najwyższe standardy technologiczne producenta. Jednak producent nie jest w stanie przewidzieć warunków, w których konkretny egzemplarz będzie użytkowany. Podejmujący się konwersji pojazdów budują kampera z myślą o spełnieniu marzeń o zabudowie – oczkiem w głowie jest komfortowo urządzony dom na kołach. Adaptacja zawieszenia jest rolą rynku wtórnego. I tu dochodzimy do kompetencji firmy, która specjalizuje się w projektowaniu amortyzatorów dla posiadaczy pojazdów kempingowych.

Bilstein podjął się wyzwania rozwiązania problemu zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa prowadzenia kamperów, mając ponad 60-letnie doświadczenie jako producent amortyzatorów klasy premium. Firma specjalizuje się w projektowaniu amortyzatorów do danego modelu samochodu nie tylko na podstawie kart katalogowych, ale także w ramach praktycznych testów jezdnych na poligonie w Papenburgu w Niemczech. I co pozostaje unikatowe na rynku wtórnym – każdy kolejny model debiutujących amortyzatorów jest ściśle dopasowany do indywidualnych potrzeb zmotoryzowanych.

eprasa.pl 1a3f07b1e4


Fot. Bilstein

Po montażu amortyzatorów w miejsce fabrycznych w Fiacie Ducato kamper Malibu Van 640 LE RB wyraźnie lepiej radził sobie w teście łosia. Niedawny test dziennikarzy potwierdził, że nawet po przejechaniu 26 tys. km amortyzatory Bilstein nie wykazały oznak zużycia

Od 2022 r. również w samochodach kempingowych można się cieszyć satysfakcjonującymi wrażeniami za kierownicą. Od debiutu amortyzatorów Bilstein B6 Camper i B6 Camper Advanced każdy posiadacz kampervana i kampera częściowo zintegrowanego z zabudową mieszkalną na platformie bazowej Fiata Ducato (od roku modelowego 2006) oraz spokrewnionych z nim pojazdów marki Citroën i Peugeot może wejść do segmentu premium, jeśli mowa o komforcie i bezpieczeństwie podróży. Dedykowane amortyzatory generują duże siły tłumienia i zapewniają stabilność podczas jazdy na nierównych nawierzchniach.

Okres wzmożonych podróży kamperem to najlepsza okazja, by zaobserwować bolączki zawieszenia pojazdu. Wymiana amortyzatorów to bodaj najmniej skomplikowana czynność. Jesienią warto wymienić takie np. przy okazji zwyczajowej wymiany opon na zimowe. Dlaczego amortyzatory mogą znacząco podnieść satysfakcję z prowadzenia kampera? Jest tak, bo pełnią kluczową rolę w zapewnieniu komfortu i bezpieczeństwa jazdy poprzez tłumienie drgań i utrzymanie stałego kontaktu kół z nawierzchnią drogi. Działają one poprzez przekształcanie energii kinetycznej drgań w energię cieplną, rozpraszając ją i zapobiegając nadmiernym ruchom nadwozia. No dobrze, a na który zestaw od Bilsteina się zdecydować?

– Nie tak dawno dziennikarze z magazynu „Promobil" mieli okazję sprawdzić parametry i osiągi amortyzatorów Bilstein B6 Camper Advanced. Te z najwyższej półki zostały poddane próbie również na drogach publicznych sąsiadujących ze wspomnianym torem testowym. Model Advanced jest o tyle lepszym amortyzatorem, że oferuje dodatkowo dwie krzywe charakterystyki pracy, które przełączane są automatycznie. Jest to możliwe dzięki technologii DampMatic. W uproszczeniu – amplitudowo-selektywny układ pracuje na bazie zaworu obejściowego. W zależności od przenoszonych z nawierzchni drgań jest on odpowiednio zamykany lub otwierany przez tłoczysko sterujące. Ponieważ opór przepływu oleju wewnątrz amortyzatora się zmienia, nastawy charakterystyki pracy zawieszenia są bardziej miękkie lub sztywne – informuje Wojciech Andrzej Buczek, doradca techniczny w firmie IHR Warszawa sp. z o.o., która jest przedstawicielstwem Bilsteina w Polsce.

Testujący sprawdzili, jak kamper Malibu Van 640 LE RB, czyli kampervan bazujący na furgonie Fiata Ducato o długości 6,36 m, kołysze się między pachołkami szybko pokonywanych zakrętów. Po zamontowaniu amortyzatorów Bilstein B6 Camper Advanced „test łosia" potwierdził: pojazd mierzący w szczycie 2,6 m wyraźnie mniej niż wcześniej przechylał się na boki. Także jazda po wertepach, tj. kocich łbach i betonowych płytach tymczasowej nawierzchni, potwierdziła mniejsze galopowanie, czyli wzdłużne ruchy pojazdu. W oryginalnej konfiguracji fabrycznej po prostu wyczuwa się, że podwozie Fiata ma wyraźnie dostawczy rodowód – nawet niewielkie pofalowania nawierzchni wprowadzają furgon w kołysania i drgania. Po zamontowaniu przeznaczonych dla kamperów amortyzatorów problem ów znika. Nawet pasażerowie są w stanie wyczuć, jak odczuwalnie mniej słychać odgłosy pracujących mebli zabudowy mieszkalnej na wyboistej drodze.

– Bilstein B6 Camper to podstawowy krok naprzód w porównaniu do fabrycznych amortyzatorów (OE) montowanych w autach dostawczych, a dzięki zaawansowanym Advanced, więc z technologią DampMatic, wrażenia za kierownicą faktycznie przywodzą skojarzenia z prowadzeniem samochodu osobowego segmentu premium. Pokonywanie nawet bardzo długich tras nie jest już męczące. Co nie bez znaczenia, docenimy łatwy i niedrogi montaż. Cała operacja nie wymaga wymiany sprężyn, wystarczy zainwestować w amortyzatory – podkreśla Wojciech Andrzej Buczek z firmy IHR.

eprasa.pl 1a3f07b1e4



ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE KAMPERA

Kamper to znacznie więcej niż środek transportu. Dla wielu jest spełnieniem marzeń i jedną z największych inwestycji w życiu. I co cieszy, kasacja takich aut jest bez porównania z innymi pojazdami odwleczona w czasie. Statystycznie rzecz ujmując, o dekadę dłużej eksploatowany jest kamper niż pojazd o DMC do 3,5 t o innym przeznaczeniu.

Rafał Dobrowolski
Fot. materiały: AL-KO, Innotec, R. Dobrowolski, Sebastian Klauz, Maciej Pflaum

Pojazd każdej kategorii można zezłomować wyłącznie w legalnej stacji demontażu. Co jednak sprawia, że samochody kempingowe cieszą swoich posiadaczy wyraźnie lepszą kondycją niż auta wykorzystywane np. przez przewoźników? Jeśli przyjąć, że o konieczności kasacji każdego pojazdu decyduje negatywny wynik badania technicznego i rachunek ekonomiczny, gdy przywrócenie jego sprawności staje się po prostu nieopłacalne, to można zaryzykować tezę, że statystyczny kamper w Polsce dożywa 33 lat! W ubiegłym roku do stacji demontażu trafiły egzemplarze z 1993 r. O 10 lat starsze od przeciętnego Ducato wykorzystywanego w innym celu niż dla realizacji pasji podróżniczych.

Gdzie tkwi fenomen długowieczności kamperów? Dlaczego taki dom na kołach może służyć przez dziesięciolecia? Ale też co decyduje o tym, że jeden kamper po 20 latach nadal wygląda znakomicie, a drugi już po kilku sezonach zaczyna sprawiać kosztowne problemy? Odpowiedź na te i inne pytania kryje się w miejscach, których na co dzień nie widać. Zanim jednak więcej o zabezpieczeniach antykorozyjnych, przybliżmy typowy żywot kamperów na tle innych pojazdów.

Dane organizacji CIVD z siedzibą w Niemczech potwierdzają, że najczęściej rygorystycznego przeglądu technicznego TUV nie przechodzą kampery w wieku 28–32 lat na skutek zaawansowanej korozji podwozia, a dopiero na drugim miejscu z uwagi na gnicie drewnianych elementów poszycia. Z ponad miliona zarejestrowanych r/r ledwie 1500–3000 egzemplarzy jest złomowanych, bo nierzadko taki mocno już sfatygowany

eprasa.pl 1a3f07b1e4



bywa naprawiany w którymś z krajów o dużo niższej stawce za roboty blacharsko-lakiernicze, by przez kolejnych kilka lat dożyć starości u niebogatego fana caravaningu. Dla porównania w tym samym czasie kasacji w Niemczech poddaje się ok. 400 tys. innych pojazdów.

Statystyczny kamper w Polsce to rocznik 2006

Także w Polsce pojazdy kempingowe (także przyczepy) są niebywale rzadkim widokiem na stacjach demontażu pojazdów. Innymi słowy, są kategorią pojazdów eksploatowaną przez bardzo długi czas. Ile takich samochodów znika z baz rejestracji pojazdów?

– W 2025 r. 30 samochodów o przeznaczeniu kempingowym wyrejestrowano poprzez demontaż. Co warte podkreślenia, spośród 31 tys. wyrejestrowanych samochodów dostawczych i ciężarowych w tamtym roku – mówi Paweł Orzechowski z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM). – Na koniec 2025 r. w parku było 48 tys. kamperów i 156 tys. przyczep kempingowych. Średni rok produkcji kampera to 2006, natomiast przyczepy to 1994. Na koniec 2025 r. najstarszym samochodem o przeznaczeniu kempingowym był GAZ 51 z 1953 r. – dodaje.

Trudniej wyłonić modele kamperów, które wybitnie długo cieszą swą dobrą kondycją właścicieli. Konwencja wpisywania marek i modeli zmieniała się u nas na przestrzeni lat i jak wyjaśnia reprezentant PZPM, Fiata Ducato w zabudowie Hymer B614 SL rejestruje się przykładowo jako Fiata Ducato, Fiata Hymera, Hymera Ducato, jak i Hymera B614 SL.

W ostatnich latach park zarejestrowanych w Polsce kamperów wyraźnie się odmłodził i pod tym względem nie odbiegamy od bogatszych krajów Unii Europejskiej. Jeśli chodzi o strukturę wieku na koniec 2025 r., to według danych PZPM wygląda ona tak

WIEK	KAMPERY
>20 lat	42,60%
11 do 20 lat	20,06%
5 do 10 lat	16,77%
do 4 lat	20,57%

– O ile nie jesteśmy w stanie jednoznacznie określić modeli i marek kamperów i wskazać bezwzględnego króla pól kempingowych, o tyle, gdy wziąć za przykład Ducato, takie kampery były średnio 10 lat starsze od przeciętnego Ducato, gdy trafiły do stacji demontażu w 2025 r. (1993 vs. 2003) – dodaje specjalista ds. analiz i statystyki w PZPM.

No dobrze, a w jakim stanie technicznym pojawiają się na obowiązkowy przegląd techniczny kampery i czy faktycznie stan blacharki jest dużo lepszy w Ducato będącym kamperem niż w egzemplarzu eksploatowanym w celach zarobkowych, np. w firmie kurierskiej?

Kampery okiem diagnosty

Diagnosta ocenia pojazd w zakresie określonym przepisami prawa oraz zgodnie z wykazem usterek. Celem badania jest stwierdzenie, czy pojazd spełnia wymagania techniczne i może bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym.



Fenomen długowieczności kamperów, które u swego kresu eksploatacji mogą się pochwalić lepszym stanem technicznym niż np. furgony, wynika na pewno z faktu, że taki pojazd stanowi realizację marzeń o domu na kołach. Raz kupiony, jest odtąd szanowanym dobrem. W przeciwieństwie do jego turystycznego charakteru samochód wykorzystywany przez niejednego kierowcę w firmie transportowej po prostu każdego dnia musi na siebie zarobić. Poza tym podróże pojazdem kempingowym to nie ściganie się z czasem, jak w przypadku egzemplarza w rękach kuriera, dla którego jest to tylko narzędzie pracy

eprasa.pl 1a3f07b1e4

– Na stacjach kontroli pojazdów nie prowadzi się analiz ani statystyk dotyczących stanu blacharki, podatności na korozję czy trwałości poszczególnych modeli kamperów lub pojazdów bazowych.

Nie gromadzi się również danych pozwalających wskazać marki lub roczniki szczególnie narażone na korozję albo wyjątkowo odporne na jej występowanie. Tego rodzaju wiedzę posiadają przede wszystkim wyspecjalizowane warsztaty zajmujące się naprawą i serwisem kamperów oraz podmioty analizujące rynek motoryzacyjny – odpowiada Jolanta Źródłowska, prezes Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów (PISKP). – Podczas badania technicznego diagnosta zwraca szczególną uwagę na elementy mające wpływ na bezpieczeństwo, w tym stan elementów konstrukcyjnych pojazdu, podwozia, podłużnic, progów, mocowań zawieszenia czy stopień zaawansowania korozji. Jeżeli korozja powoduje osłabienie elementów nośnych lub zagraża bezpieczeństwu użytkowania, stanowi podstawę do uzyskania negatywnego wyniku badania. Z naszych obserwacji wynika natomiast, że z roku na rok na stacjach kontroli pojazdów pojawia się coraz więcej kamperów, przy czym znaczną część stanowią pojazdy stosunkowo nowe. Nie dysponujemy jednak danymi, które pozwalałyby ocenić średni stan techniczny tej grupy pojazdów w odniesieniu do wieku czy konkretnego modelu – dodaje prezes PISKP.

W poszukiwaniu takich danych zwróciliśmy się do firmy IT.NORCOM, której systemy informatyczne działają na potrzeby SKP od 1995 r. Wyniki analizy zagregowanych danych są o tyle reprezentatywne, że z oprogramowania STACJA.SQL korzysta 1/3 stacji kontroli pojazdów w Polsce.

– Przeanalizowaliśmy dane dotyczące kamperów, koncentrując się przede wszystkim na pytaniach o wyniki badań technicznych, przebiegi, usterki i korozję oraz trwałość starszych pojazdów. Na potrzeby analizy wyodrębniliśmy konserwatywną, wysokiej pewności kohortę kamperów – oznajmia Norbert Jezierski, właściciel IT.NORCOM.

Uwaga metodologiczna jest o tyle istotna, że baza tej firmy zawiera przede wszystkim zdarzenia badań technicznych wykonywanych w stacjach korzystających z takich systemów, a nie pełny rejestr wszystkich pojazdów w Polsce – w tym przypadku całego parku zarejestrowanych kamperów. Niemniej jednak wyniki dobrze nadają się do analizy zachowania pojazdów podczas BTP i porównań pomiędzy grupami.

– W latach 2020–2025 w naszej kohorcie zidentyfikowaliśmy 19 805 BTP dotyczących 8429 unikalnych kamperów. W samym 2025 r. było to 5936 egzemplarzy poddanych obowiązkowym badaniom w 1273 SKP. Czy kampery częściej, czy rzadziej uzyskują negatywny wynik BTP niż samochody dostawcze? Do porównania zastosowaliśmy samochody kategorii N1 jako grupę kontrolną. Uwzględniamy tutaj wyłącznie standardowe badania okresowe – bez badań dodatkowych, poprawkowych czy badań przed pierwszą rejestracją. W 2025 r. dla kamperów mieliśmy 4729 standardowych badań okresowych. Wynik pozytywny uzyskało 99,30% pojazdów, a negatywny – 0,70%. Dla porównawczej grupy N1 (dostawcze i ciężarowe do 3,5 t) było 269 007 badań okresowych: 97,30% zakończyło się wynikiem pozytywnym, a 2,70% negatywnym.

Wniosek? Wynik negatywny dla kampera jest ok. 3,8 razy rzadszy niż w grupie N1 – omawia wyniki Norbert Jezierski. Egzemplarze do 30. roku życia wypadają więc wyraźnie lepiej od samochodów N1. Dopiero w grupie 31+ lat przewaga zanika i kierunek różnicy się odwraca. Innymi słowy, dane nie potwierdzają, że im starszy kamper, tym relatywnie lepszy jego stan techniczny.







Dużo lepszy stan blacharki kamperów nie zaskakuje, skoro w sezonie zimowym sporo z nich po prostu odpoczywa w komfortowych warunkach pod wiatą, więc nie jest narażona na mordercze warunki drogowe, jak np. sól drogowa czy odpryski kamieni. Skądinąd kampery są przeciętnie eksploatowane, tj. znacznie mniej intensywnie niż samochody dostawcze kategorii N. Rzadziej też uzyskują negatywny wynik okresowego BTP na SKP. Spośród pojazdów pozostających w eksploatacji bardzo długo zachowują zdolność do spełniania wymagań technicznych

Jak wygląda stan podwozia, blacharki i oznak dyskwalifikującej korozji?

W 2025 r. jakakolwiek zarejestrowana usterka występowała w 3,36% okresowych BTP kamperów i 9,91% badań grupy N1.

eprasa.pl 1a3f07b1e4

– W naszej kohorcie kamperów zarejestrowane usterki pojawiały się więc mniej więcej o dwie trzecie rzadziej niż w grupie kontrolnej. Przeanalizowaliśmy również zapisy zawierające bezpośrednie wskazanie korozji. W 2025 r. stanowiły one 0,04% BTP kamperów, wobec 0,77% BTP pojazdów kategorii N1. Tego wyniku nie traktowałbym jednak jako dowodu, że kampery są lepiej zabezpieczone antykorozyjnie. Badanie techniczne nie jest pełnym audytem stanu blacharskiego pojazdu, profili zamkniętych, nadkoli czy historii zabezpieczeń antykorozyjnych. Rejestrowane są przede wszystkim usterki mające znaczenie dla bezpieczeństwa i wyniku badania.

Wniosek, który możemy obronić jest taki, że wśród populacji kamperów zarejestrowane usterki techniczne, w tym jawnie opisane problemy korozji, występują relatywnie rzadko – kontynuuje szef firmy informatycznej.

Baza IT.NORCOM pozwoliła też odpowiedzieć na pytanie: ile kilometrów rocznie pokonuje kamper w porównaniu z samochodem dostawczym? Tutaj różnica jest bardzo wyraźna. Połowa obserwowanych rocznych przebiegów kamperów mieściła się pomiędzy 3,5 a 12,4 tys. km. Mediana przebiegu kampera jest więc o 42,5% niższa niż samochodu N1. Ten efekt występuje również po rozbiciu pojazdów na grupy wieku, co ilustruje tabela.

– Jeżeli szukamy mechanizmu mogącego tłumaczyć długowieczność kamperów, znacznie mniejsza intensywność eksploatacji jest bardzo mocnym kandydatem. Nie dowodzi związku przyczynowego, ale jest znacznie lepiej poparta danymi niż ogólne stwierdzenie, że konstrukcja kampera jest po prostu trwalsza – podsumowuje Norbert Jezierski.

Odporność konstrukcji na upływ czasu

Jakkolwiek nie mamy podstaw, aby na powyższych danych informatycznych oceniać skuteczność konkretnej technologii, preparatu czy producenta zabezpieczenia antykorozyjnego, to wyraźnie widać, że nawet bardzo stare pojazdy kempingowe bardzo często spełniają wymagania techniczne pozwalające uzyskać pozytywny wynik u diagnostów.

Jak wiadomo, rdzewiejący pojazd to prawdziwa katastrofa. O ile można wymienić zdegradowane zawieszenie czy nawet silnik, o tyle katastrofalny stan podwozia kwalifikuje auto do kasacji. No, chyba że mowa o egzemplarzu kolekcjonerskim o walorach historycznych.

W nowoczesnych kamperach coraz częściej spotykamy konstrukcje, w których współpracują ze sobą różne materiały – stal, aluminium, tworzywa sztuczne oraz materiały kompozytowe. Wydawać by się mogło, że ocynkowane ogniowo ramy AL-KO, które obniżają wysokość bazową pojazdów, są walorem decydującym o trwałości antykorozyjnej kamperów. I faktycznie, trwałość antykorozyjna ramy AL-KO AMC jest wielokrotnie wyższa niż



Ile kilometrów rocznie pokonuje kamper zarejestrowany w Polsce w porównaniu z samochodem dostawczym? Z bazy informatycznej IT.N szacunkowe przebiegi wyglądają tak: kamper – mediana: 7064 km/rok; pojazd kategorii N1 – mediana: 12 285 km/rok; kamper – średnia: 9494 km/rok; pojazd kategorii N1 – średnia: 17 247 km/rok

seryjnej, czarnej ramy fabrycznej (np. oryginalnej Fiata Ducato czy Mercedesa Sprintera). O ile pierwsze rdzawe naloty na seryjnych ramach pojawiają się już po trzech–sześciu latach, o tyle tu dopiero po 20–30 latach! W pełni pokryte cynkiem od środka profile lepiej też radzą sobie z solą drogową. Tylko od 1980 r. do 2015 r. niemiecki dostawca technologiczny wyprodukował ponad 225 tys. podwozi AMC do kamperów modyfikowanych przez czołowych producentów w Unii Europejskiej. W ciągu ostatnich 10 lat rozwiązania takie upowszechniły się, gdyż trafiły do ok. 140 tys. kamperów.

W skali całego europejskiego rynku caravaningowego szacuje się, że podwozia AL-KO AMC posiada 15–20% wszystkich zarejestrowanych kamperów. O ile nie znajdziemy ich w kampervanach, o tyle mają spory udział w segmencie w pełni zintegrowanych modeli – co drugi model z europejskich fabryk ma taką w standardzie. Na drugim miejscu są modele w połowie zintegrowane, a na trzecim te z alkową. Wniosek? Integry powinny się wyróżniać perfekcyjnym stanem szeroko rozumianej blacharki.

W latach 2020–2025 podczas badań technicznych pojazdów (BTP) na stacjach kontroli pojazdów (SKP) w analizowanej populacji kampery otrzymywały wynik negatywny około 3,8 razy rzadziej niż w grupie N1 (dane z bazy informatycznej IT.N. zebrano z co trzeciej SKP w Polsce)

WIEK	KAMPER – WYNIK N	N1 – WYNIK N
0–4 lata	0,40%	2,75%
5–10 lat	0,61%	2,14%
11–15 lat	0,73%	2,73%
16–20 lat	0,95%	3,24%
21–30 lat	1,57%	3,15%
31+ lat	2,94%	2,30%

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Dlaczego jedne kampery starzeją się wolniej od innych?

Kamper nie rodzi się jako kamper. Kampervany są najbardziej zunifikowane z seryjnymi wytworami motoryzacji, więc bliźniaczo podobne do furgonów i różnej wielkości aut użytkowych. Wycinane są też otwory, powstają nowe punkty mocowania, przez konstrukcję nośną podwozia prowadzone są przewody, rury systemu wodno-kanalizacyjnego. Czy to integra, czy półintegra, czy model z alkową – tu też każdy kamper rozpoczyna swoje życie jako samochód dostawczy, by w toku konwersji zyskać walory i przeznaczenie kempingowe. To wtedy właśnie modyfikuje się podwozie, wstawiając ramę AL-KO. Im ambitniejszy projekt, tym większa ingerencja w konstrukcję pojazdu bazowego. Montaż kolejnych elementów na stałe zabudowanych zmienia obciążenie konstrukcji nośnej i sposób jej pracy.

Czy to płyta podłogowa, czy rama podwozia, to właśnie tu każdego dnia toczy się cicha walka z wilgocią, solą drogową, wodą, błotem, kamieniami i zmieniającymi się temperaturami. O ile można wymienić pokaźne formatki zabudowy z żelkotu, o tyle stalowe profile, progi i wnęki kół są de facto fundamentem domu na kołach. Sfatygowane, bo nadszarpnięte przez korozję podwozie warto w porę poddać zabiegom oddalającym degradację. Inaczej obowiązkowa wizyta na stacji kontroli pojazdów zakończy się wynikiem negatywnym, a katastrofalny stan elementów decydujących o integralności konstrukcji i naszym bezpieczeństwie w podróży każe nam oddać kampera do kasacji. Warsztat blacharski może się oczywiście okazać ostatnią deską ratunkową, tyle że zakres koniecznych prac przewyższy wartość pojazdu.



Gdzie tkwi sekret świetnej kondycji podwozi nawet 30-letnich kamperów, tyle że korzystających z dobrodziejstw obniżonej ramy AL-KO? Ta jest nie tylko ocynkowana ogniowo. Przed zanurzeniem w ciekłym cynku wycina się otwory perforacyjne. Dzięki temu płynny cynk o temperaturze 450°C oblewa profil dokładnie z każdej strony – również od środka, czyli tu, gdzie w innych konstrukcjach nośnych najczęściej gromadzi się wilgoć

No dobrze, ale co decyduje o tym, że statystyczny kamper dożywa w Polsce 33 lat i są egzemplarze, które nie imają się rdzy nawet przez pół wieku? Podczas przebudowy samochodu dostawczego na kampera wykonywanych jest od kilkuset do nawet kilku tysięcy operacji montażowych – od wiercenia otworów i montażu nitonakrętek, przez instalację przewodów i zbiorników, aż po mocowanie mebli oraz wyposażenia. Każda ingerencja w konstrukcję wymaga zachowania odpowiednich standardów technicznych oraz odtworzenia ochrony antykorozyjnej w miejscach, gdzie została ona naruszona. Jeśli na którymś etapie konwersji popełniono błąd, w skrajnych przypadkach błahe ogniska korozji mogą zamienić podłużnice czy progi w dziurawy ser już w trzy lata. Doświadczenie specjalistów zajmujących się ochroną antykorozyjną pokazuje, że bardzo często proces rdzewienia rozpoczyna się w miejscach całkowicie niewidocznych.

To właśnie profile zamknięte są ogniskiem korozji. Ograniczona cyrkulacja powietrza powoduje, że elementy te pozostają mokre znacznie dłużej niż powierzchnie zewnętrzne.

– Korozja bardzo rzadko rozpoczyna się na dużych, łatwo widocznych powierzchniach. Najczęściej pojawia się w zakładkach blach, połączeniach elementów, profilach zamkniętych oraz miejscach narażonych na długotrwałe zaleganie wilgoci i zanieczyszczeń. To właśnie dlatego pierwsze oznaki problemu często pozostają niewidoczne dla właściciela przez wiele lat – potwierdza Kamil Barszcz, główny doradca techniczny w firmie Innotec Partner Polska.

– Sól przyspiesza procesy korozyjne. Błoto zatrzymuje wilgoć. Piasek działa jak materiał ścierny.

Kamienie uderzające o podwozie mogą uszkadzać warstwy ochronne. Wniosek? Aby kamper służył przez wiele lat, zachował swoją wartość i pozostał bezpieczny, warto częściej spojrzeć na niego od spodu. To o tyle pouczająca lekcja, że metody ochrony podwozi zmieniły się ostatnio diametralnie – od ciężkich powłok bitumicznych po nowoczesne, transparentne technologie, które pozwalają skutecznie chronić konstrukcję bez ukrywania jej rzeczywistego stanu.

Kiedyś czarne, bitumiczne masy, a dziś?

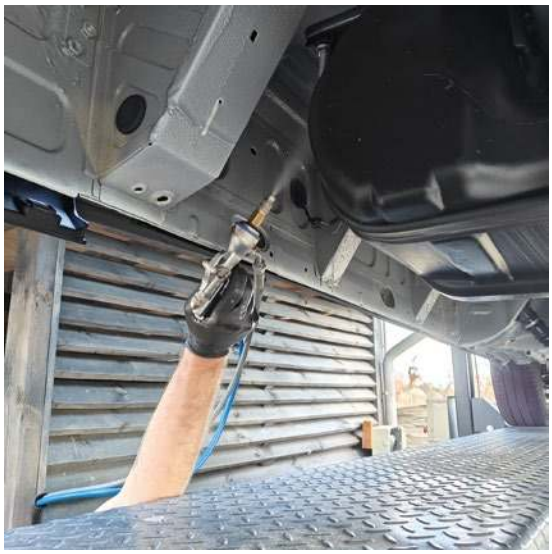
W czasach, gdy samochody miały prostszą konstrukcję, a wymagania dotyczące bezpieczeństwa, ekologii i trwałości były znacznie mniej rygorystyczne, grube powłoki bitumiczne wydawały się dobrym rozwiązaniem. Ich zadaniem było przede wszystkim odizolowanie metalu od wody i zanieczyszczeń. Przez wiele lat panowało przekonanie, że im grubsza warstwa środka ochronnego, tym lepiej.

– Ta gruba, nieprzezroczysta powłoka niestety utrudniała ocenę rzeczywistego stanu podwozia

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Zmieniają się też metody zabezpieczeń antykorozyjnych. Współczesna inżynieria pokazuje, że nie zawsze grubość oznacza skuteczność. Przykładowo technologia Hi-Temp Wax Dry została opracowana tak, aby zachowywać swoje właściwości w temperaturach dochodzących do 170°C. Dla właściciela kampera oznacza to przede wszystkim trwałość zabezpieczenia. Powłoka nie mięknie, nie spływa i nie zmienia swoich właściwości pod wpływem temperatury. Po pełnym utwardzeniu wykazuje odporność na mycie wodą pod ciśnieniem do 160 barów. Dzięki temu regularna pielęgnacja podwozia nie powoduje uszkodzenia powłoki ochronnej



Kolejnym przykładem odejścia od ciężkich mas bitumicznych jest elastyczna warstwa ochronna typu Spray Seal LS. Jej elastyczność ma tutaj kluczowe znaczenie



Współczesny przemysł caravaningowy niemal całkowicie zrezygnował z klasycznych produktów bitumicznych do ochrony antykorozyjnej. Takie powłoki są po prostu ciężkie, z czasem się starzeją, wysychają i twardnieją. Pod wpływem wibracji i uderzeń kamieni powstają w nich mikropęknięcia

podczas przeglądów technicznych czy serwisowania pojazdu. Dla współczesnego użytkownika kampera ma to ogromne znaczenie. Każdy posiadacz luksusowego dobra, jakim jest kamper, chce nie tylko zabezpieczyć pojazd, ale również mieć możliwość kontroli jego stanu przez cały okres użytkowania. Nowoczesna ochrona konstrukcji nie powinna niczego ukrywać. Wyobraź sobie, że kupujesz używanego kampera. Sprzedający pokazuje idealnie czarne podwozie pokryte grubą warstwą masy. U potencjalnego nabywcy od razu powinno pojawić się pytanie: czy oznacza to, że konstrukcja jest w doskonałym stanie? – zwraca uwagę Kamil Barszcz.

Przez dziesięciolecia rynek automotive wykorzystywał ciężkie, lepko bitumiczne lub smołowe powłoki ochronne, których podstawowym zadaniem było mechaniczne pokrycie powierzchni.

Problem polegał na tym, że technologie te często rozwiązywały jeden problem, tworząc jednocześnie kolejne.

– Lepkie powierzchnie przyciągały kurz, pył, sól oraz zabrudzenia drogowe. Po krótkim czasie podwozie pojazdu przestawało być możliwe do rzetelnej oceny technicznej. Serwis mechaniczny tracił możliwość szybkiej diagnostyki. Oględziny techniczne po szkodach komunikacyjnych były utrudnione. Często konieczne było usuwanie materiału podczas prac naprawczych. Sama powłoka skutecznie maskowała rzeczywisty stan elementów znajdujących się pod pojazdem – wylicza wady tradycyjnych powłok ochronnych główny doradca techniczny w Innotec Partner Polska.

– Technologia rozwijana przez Innotec została zaprojektowana w całkowicie odmiennej filozofii.

Podstawą systemu jest nowoczesna, sucha i transparentna powłoka ochronna nowej generacji. Nasza marka od ponad 40 lat specjalizuje się w profesjonalnych technologiach chemii technicznej dla najbardziej wymagających zastosowań sektora automotive. Zmiana jest kolosalna, skoro po aplikacji materiał pozostaje całkowicie suchy. A skoro nie tworzy lepkiej warstwy, to nie wiąże zabrudzeń drogowych i nie przyciąga pyłu ani wilgoci. W przeciwieństwie do mas bitumicznych nie zaburza też fabrycznej estetyki płyty podłogowej pojazdu – podsumowuje Kamil Barszcz.

eprasa.pl 1a3f07b1e4



TEST

SUV, KTÓRY ROZUMIE **CARAVANING**

DACIA DUSTER HYBRID-G 150 4×4

Fabryczne LPG, napęd na cztery koła, automat i hybryda. Trzeba przyznać, że nowa Dacia Duster to miks niemal wszystkiego, co można znaleźć na półkach z motoryzacyjnymi technologiami.

Tekst i zdjęcia: Piotr Łukaszewicz

Zapowiada się ciekawie, prawda? Szczególnie z punktu widzenia osób, które lubią wykorzystać swoje codzienne auto także do wakacyjnych wyjazdów, także w trudniejszym terenie. Spędziłem z Dusterem Hybrid-G 150 4×4 tydzień. Jeździłem nim po mieście, drogach szybkiego ruchu, lokalnych asfaltach, szutrach i lasach. Zatrzymałem się na polu namiotowym. I wszędzie tam Duster pokazuje nieco inne oblicze!

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Co właściwie napędza nowego Dustera?

Zacznijmy od rzeczy najciekawszej, bo Hybrid-G 150 4×4 nie jest klasyczną hybrydą, do której przyzwyczaiły nas chociażby samochody Toyoty. Pod maską pracuje benzynowy, turbodoładowany silnik 1.2 wspomagany układem mild hybrid 48 V. Spalinówka napędza wyłącznie przednią oś. Z kolei z tyłu znajduje się dodatkowy silnik elektryczny o mocy 31 KM, odpowiedzialny za napęd tylnych kół. Łącznie układ oferuje 150 KM. Do tego dochodzą automatyczna skrzynia biegów oraz fabryczna instalacja LPG.

Trochę to skomplikowane, prawda? Co więcej, pierwsze kilometry mogą wywoływać pewną konsternację. Duster nie zawsze rusza na prądzie. Czasem uruchamia silnik benzynowy niemal natychmiast, innym razem podczas zwyczajnej jazdy potrafi go wyłączyć. Początkowo można mieć wręcz wrażenie, że samochód trochę losowo wybiera źródło napędu. Po pewnym czasie przyzwyczajamy się do tego, nie analizujemy, ale liczymy na efekty związane z niskim zużyciem paliwa. Czy tak się stanie?

Samochód po prostu zarządza energią po swojemu. Ja prowadzę, a elektronika decyduje, kiedy odzyskiwać energię, kiedy wykorzystać elektryczny napęd tylnej osi, a kiedy uruchomić jednostkę spalinową.

4×4 inaczej niż zwykle

Jak wspomniałem, ciekawie rozwiązano tutaj napęd na cztery koła, bo nie ma klasycznego wału napędowego łączącego silnik z tylną osią. Tam pracuje tylko elektryk. I ma za zadanie nie tylko oszczędzać paliwo tam, gdzie to możliwe, ale też zadbać o dodatkową przyczepność dokładnie wtedy, kiedy jest potrzebna. Ale ważne zastrzeżenie – Duster Hybrid-G 150 4×4, co zresztą widzicie na zdjęciach, nie jest samochodem do typowego off-roadu. Potwierdza to chociażby ogumienie. Duster wyjeżdża z fabryk na standardowych, całorocznych oponach Continental. Nie sprawdzałem więc, jak głęboko można go zakopać, bo też nie o to w tym samochodzie, mam wrażenie, chodzi.

4×4 przyda się właśnie tam, gdzie śpimy

Mokra trawa, głębokie błoto po deszczu, szuter z koleinami, świeży śnieg, oblodzony podjazd czy luźna nawierzchnia – tutaj dodatkowy napęd tylnej osi może zdecydować o tym, czy ruszymy, czy będziemy



Dacia Duster Hybrid-G 150 4x4 to zupełnie nowy samochód na rynku. Pierwsze egzemplarze trafiły do klientów kilka miesięcy temu

szukać kogoś do pomocy. Kierowca może również wybierać tryby pracy układu dostosowane do różnych nawierzchni – m.in. śniegu czy piasku – albo pozostawić wszystko automatyce.

Prześwit wynoszący 217 mm oraz kąty natarcia i zejścia odpowiednio 31 i 36 stopni sprawiają, że Duster nie boi się stromych zjazdów nad

Obejrzyj materiał wideo na naszym kanale YT



Auto prezentuje się dynamicznie, trochę wyprawowo! Delikatne przetłoczenia, falowane powierzchnie, do tego ledowe światła w charakterystycznym kształcie litery Y, co staje się symbolem aut tego producenta. Tu na zdjęciach wersja w kolorze Sandstone



eprasa.pl 1a3f07b1e4



Przez tydzień miałem okazję przetestować nowego Dustera w mieście, trasie, lesie i pod namiotem



Wnętrze auta prezentuje się bardzo dobrze. Zwracają uwagę rozwiązania ergonomiczne – niezajmujące dużo miejsca dźwignie i przyjemna kolorystyka

jezioro, kolein czy wyboistych dróg prowadzących do pól namiotowych. To nie jest samochód do przepraw przez błoto po maskę, ale w miejscach, gdzie większość zwykłych osobówek, nawet część SUV-ów, zaczyna ocierać podwoziem, Duster nadal jedzie bez większego stresu.

A ile to pali?

Wspomniałem, że to nie ja, ale komputer wybierał źródło napędu. Zaufałem, licząc na ekonomiczną wdzięczność tego pojazdu. Oczywiście trzeba być świadomym, że mamy niemałego SUV-a z napędem 4×4 i automatyczną skrzynią biegów. W naszym przypadku, dodatkowo z boksem na dachu, aby zwiększyć nieco ilość miejsca na bagaże (butla gazowa zajmuje niemałą część bagażnika). Powinniśmy być więc wyrozumiali dla nienajmniejszego wyniku spalania. Z drugiej strony to samochód, który ma zachęcać do częstych podróży w plener. I tutaj pojawia się największy argument tej wersji – LPG. Podczas mojego testu Duster zużywał, na różnych jego etapach, 8,5–10 l LPG na 100 km. Trzeba pamiętać o dotrysku benzyny, który według moich kalkulacji wynosi ok. 1 l PB na 100 km. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że podczas testu litr gazu LPG tankowałem średnio za 3 zł, wychodzi bardzo przyjemny rezultat.



Na 10-calowym ekranie komplet informacji dla kierowcy – w tym także te dotyczące napędu 4x4 oraz aktualnych kątów ustawienia auta

Dwa zbiorniki i problem stacji znika

W motoryzacji technologii napędowych nie brakuje, ale im bardziej nowoczesne i ekologiczne, tym niższy zasięg auta potrafią zaoferować. Nie mówię tu już tylko o elektrykach, ale nawet obecny tu gaz LPG (ze względu na zużycie i rozmiary butli) trzeba tankować dość często. Jeśli chcemy tego uniknąć (np. zaszywając się z dala od cywilizacji na dłużej), to Duster też daje taką możliwość, bo auto ze swoimi dwoma zbiornikami, benzyny oraz LPG – każdy o pojemności ok. 50 l, oferuje według producenta możliwość przejechania nawet 1500 km. Oczywiście będzie to zależało od stylu jazdy, prędkości, obciążenia samochodu, temperatury i wielu innych czynników. Nie traktowałbym więc wartości 1500 km jako czegoś, co za każdym razem zobaczymy między tankowaniami, ale sama możliwość korzystania z dwóch źródeł paliwa daje w trakcie podróży dużą swobodę. Tankujemy LPG tam, gdzie jest dostępne i opłacalne, a benzyna pozostaje dodatkowym zabezpieczeniem. Jest to wygodne szczególnie podczas zagranicznych wyjazdów.

Powiedzmy też wprost – Duster nie jest demonem szybkości. 150 koni mechanicznych (łącznie z obu silników) wystarcza do normalnego przemieszczania się, wyprzedzania i jazdy drogami szybkiego ruchu, ale charakter samochodu zdecydowanie bardziej zachęca do spokojnego podróżowania niż sportowej jazdy.

A co w środku?

Dość nowocześnie, ale trzeba też przyznać, że Duster niczego nie udaje. Wnętrze jest przede

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Dacia od dłuższego czasu udostępnia pakiet outdoorowych akcesoriów do swoich samochodów. Jednym z nich jest namiot, który możemy zamontować bezpośrednio do auta. Wygodne, jeśli właśnie w aucie pozostawiamy swoje bagaże

wszystkim praktyczne i łatwe do utrzymania w czystości. Jeśli po weekendzie spędzonym pod namiotem dzieci wsiądą do środka w ubłoconych butach, prawdopodobnie będziemy nawet wdzięczni, że drzwi wykończono plastikiem zamiast delikatną tapicerką. Twardych tworzyw jest sporo. W nowych Daciach docenimy natomiast system YouClip, czyli rozmieszczone w samochodzie punkty mocowania różnych akcesoriów, jak telefon czy kubek. Niby to drobiazgi, ale podczas codziennego użytkowania takie rzeczy mają znaczenie.

Technologicznie już nie jest za to biednie. Tu niższa cena nie oznacza rezygnacji ze wszystkich współczesnych udogodnień. Mamy 10-calowy ekran systemu multimedialnego, bezprzewodową integrację ze smartfonem, liczne systemy wspierające kierowcę i kontrolujące jego uważność za kierownicą. Co ważne, te bardziej irytujące, a wymagane prawem systemy, jak np. alarm dźwiękowy po przekroczeniu prędkości nawet o 1 km/h, można wyłączyć jednym przyciskiem. Jest system czujników parkowania oraz kamer z każdej strony auta. Obraz z kamer przeglądamy jednak osobno (nie ma skonfigurowanego obrazu 360 stopni). Jakość obrazu też nie rzuca na kolana. Pochwalić za to trzeba elektrycznie podgrzewaną przednią szybę!

Czy zabrałbym go do domu i na wakacje?

Tak, bo właśnie taki jest pomysł na ten samochód. Do codziennej jazdy w mieście, gdzie hybryda i gaz LPG zadbają o niskie zużycie paliwa, ale jednocześnie do wycieczek pod namiot, gdzie wysoki prześwit i napęd na cztery koła pozwolą wjechać bliżej natury.

Duster Hybrid-G 150 4×4 to ciekawy przykład tego, że w samochodzie do takich potrzeb nie zawsze najważniejsze są moc, prestiż czy najnowsze gadżety. Czasami liczy się po prostu dobrze dobrany zestaw cech. Fabryczne LPG, napęd 4×4, duży prześwit, spory zasięg i rozsądne koszty sprawiają, że Dacia może być bardzo praktycznym kompanem podróży. Nie jest idealna, ale trudno znaleźć drugi samochód, który w tej formie łączyłby tak wiele przydatnych rozwiązań. Auto jest dostępne w Polsce od 119 900 zł cennikowo (albo 116 900 z obecnym rabatem).



Bagażnik nowego Dustera, w wersji podstawowej, ma pojemność, która w tym segmencie raczej nie imponuje – ok. 470 l (za sprawą butli gazowej w dolnej części). Natomiast po rozłożeniu tylnych kanap zyskujemy ogromną przestrzeń – ponad 1600 l



Podczas testu korzystałem też z boksu dachowego. Zamontowany jest na dostępnych u tego producenta modułowych relingach. Ten sam system mocowań, niezależnie od tego, czy potrzebujemy wzdłużnych relingów, czy belek poprzecznych



Osłony zderzaków i nadkola są wykonane z materiałów Starkle, pochodzących z recyklingu. Nie tylko są więc ekologiczne, ale też dobrze wyglądają i są odporniejsze na drobne rysy

eprasa.pl 1a3f07b1e4

MAŁE ZMIANY, **WIELKI KROK**

JAK MARCO POLO ŚWIĘTUJE JUBILEUSZ 140-LECIA MERCEDESA



Mówi się, że nie powinno się zmieniać sprawdzonych rozwiązań, z drugiej strony wszyscy nieustannie dążymy do doskonałości. Z trzeciej – przy zbyt dużej liczbie zmian pojawiają się tzw. choroby wieku dziecięcego. Dlatego czasem ewolucja sprawdza się dużo lepiej niż rewolucja.

Manuela Warzybok

Z tego samego założenia wyszedł Mercedes-Benz, który hucznie świętuje swój jubileusz. W czasach, gdy nowe marki wyrastają jak grzyby po deszczu, niemal półtora wieku historii robi wrażenie. Taka rocznica zasługuje na wyjątkowe obchody, więc w 2026 r. firma realizuje największy w swojej historii program wprowadzania nowych produktów, nowych modeli samochodów. Z kolei Marco Polo doczekało się kilku szlifów podnoszących komfort i łatwość użytkowania tego i tak już luksusowego pojazdu.

Gdyby ktoś jeszcze nie znał tego modelu, to Marco Polo jest kampervanem będącym fabryczną konwersją na cele rekreacyjne oraz mieszkalne popularnej i cenionej Klasy V. To eleganckie, komfortowe i stylowe połączenie samochodu do jazdy codziennej i inteligentnego pojazdu kempingowego

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Obejrzyj materiał wideo na naszym kanale YT

wyposażonego we wszystkie niezbędne udogodnienia potrzebne do biwakowania.

Diabeł tkwi w szczegółach

Nasza redakcja została zaproszona na wydarzenie, podczas którego mogliśmy organoleptycznie sprawdzić oraz przetestować wprowadzone zmiany i usprawnienia. Na pierwszy rzut oka modyfikacje w tym coraz popularniejszym na polskim rynku samochodzie są mało widoczne, trochę jak w zabawie „znajdź 10 różnic między dwoma obrazkami". Z pozoru dwa identyczne, ale wystarczy na chwilę się zatrzymać, by znaleźć różniące się detale. Jednak, jak mówi przysłowie, diabeł tkwi w szczegółach, a te doskonale wpisują się w jubileuszowe hasło „140 lat innowacji".



...jest wysoko!



Kuchnia i jadalnia



Lodówka, czyli gwarancja świeżości jedzenia

eprasa.pl 1a3f07b1e4



...przytulnie

Przyjrzyjmy się im zatem. Wprawny obserwator od razu zauważy inną markizę. Jest ona smuklejsza oraz ma całkowicie zmieniony system mocowania. Nie dość, że nie wymaga on ingerencji w nadwozie, to jeszcze umożliwia łatwy demontaż kasety markizy za pomocą kluczyka. To doskonałe rozwiązanie, gdy jeździmy Marco Polo na co dzień i potrzebujemy dodatkowego zadaszenia tylko kilka razy w roku. Zdjęcie markizy zapewnia nam dodatkowy komfort akustyczny i ułatwia korzystanie choćby z automatycznej myjni samochodowej. Nowa konstrukcja ma jeszcze jedną zaletę – korba do rozkładania markizy, niemająca dotąd konkretnego miejsca, jest teraz chowana wewnątrz kasety i blokowana kluczykiem, jest więc zawsze pod ręką, bez szukania jej w czeluściach bagażnika.

We wnętrzu zmiany są bardzo subtelne, zamiast rewolucji mamy tu ewolucję, szlify podnoszące jakość wykonania i optymalizację znanych już rozwiązań, takie jak ulepszony składany stolik, wzmocnione prowadnice szuflad, przeprojektowany panel sterowania kanapą oraz bardziej energooszczędna lodówka, konsumująca o ok. 25% mniej energii niż dotychczas. W lodówce pojawił się też bardzo przydatny koszyk na mniejsze produkty. Drobiazg, za to szalenie ułatwiający życie.



Nowa markiza



Schowek na korbę markizy

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Prysznic zewnętrzny



Ambientowe oświetlenie LED



Reflektory multibeam LED



Panel sterowania MBAC

Wreszcie poprawiono też system zaciemniania kokpitu. Nowe zasłony można przymocować w zaledwie kilku prostych krokach dzięki wszytym magnesom i usztywnieniom. Są one nie tylko łatwiejsze w użyciu, ale też lepiej wyglądają po założeniu. Zapewniają więcej prywatności oraz lepszą izolację termiczną, a rozdzielenie pokrycia szyby czołowej i bocznych ułatwia dostęp do przestrzeni za obracanymi fotelami, które zwykle w trybie kempingowym służą jako dodatkowa, niemała zresztą, przestrzeń do przechowywania.

To widać i słychać

Pozostańmy jeszcze chwilę „na parterze". System infotainment przeszedł sporą metamorfozę. Polega ona w znacznej części na zmianie osprzętu, więc zobaczyć jej nie można, za to słychać wyraźnie, bo nowy system nagłośnienia, stworzony specjalnie dla modelu Marco Polo, składający się z ośmiu (!) głośników i subwoofera, zapewnia czysty i mocny dźwięk, jednocześnie bogaty w detale. Co więcej, można się nim cieszyć nie tylko w trasie, ale i na kempingu, ponieważ łączność Bluetooth została tak zestawiona, że odtwarzanie muzyki jest możliwe również wtedy, gdy system infotainment jest wyłączony.

Skoro już jesteśmy przy ekranie głównym. Wprowadzony w 2019 r. system Mercedes-Benz Advanced Control (MBAC) zmienia model Marco Polo w inteligentny dom. Do wszystkich funkcji zawartych w MBAC mamy dostęp zarówno z ekranu głównego, jak i aplikacji na telefonie. Został on teraz rozwinięty i zyskał nowe funkcje. Jest bardzo intuicyjny, dziecinnie łatwy w obsłudze, przez wiele procedur prowadzi użytkownika za rękę, zwłaszcza przez te bardziej złożone, jak rozłożenie elektrycznego dachu czy poziomowanie nadwozia na kempingu za pomocą zawieszenia pneumatycznego. Bieżąca wersja zapewnia też zdalne regulowanie oświetlenia, w tym nowego oświetlenia w części dachowej.

Zmiany na górze

W naturalny sposób przechodzimy więc do góry. Dach i górna sypialnia to część Marco Polo, w której zaszło najwięcej zmian. Zaczynając od wnętrza, w którym pojawiło się oświetlenie ambient LED, oferujące różne scenariusze świetlne wybierane przez użytkownika – od chłodnego, dodającego energii światła po ciepłe i przytulne tonacje – w zależności od życzeń podróżnych. Jest ono oczywiście w pełni sterowane z MBAC. Do dyspozycji pozostały również znane z poprzedniego modelu, doskonałe lampki do czytania.

Dach nowego wcielenia Marco Polo to miejsce, gdzie zmieniło się najwięcej. Znacznie urósł nam namiot. To ok. 10 cm różnicy w stosunku do poprzedniej wersji, co najlepiej widać „w nogach", czyli tylnej części namiotu. Zaskakujące, jak wiele zmienia to dla komfortu użytkownika. Podczas zorganizowanego wydarzenia dziennikarze mieli okazję spać w nowej wersji Marco, z czego rączo skorzystałam i ilość

eprasa.pl 1a3f07b1e4

miejsca w górnej sypialni mocno mnie zdziwiła! Tych 10 dodatkowych centymetrów robi robotę. Łatwiej usiąść na łóżku, a zmieniając pozycję, nie kopiemy dachu, co zdarza się w starszym modelu.

Pora powiedzieć coś o samej skorupie dachu. To kolejna niewidzialna gołym okiem zmiana, jednak zupełnie rewolucyjna, bo nowy dach jest zbudowany z lekkiego, ale dzięki podwójnej warstwie sztywnego aluminium. Poszycie jest więc sztywniejsze i wytrzymalsze, co dało się odczuć podczas jazdy testowej po kilkukilometrowym odcinku starego, bardzo nierównego bruku.

Kolejna zmiana ma dopiero nastąpić, lecz niedane mi było jej przetestować. Mercedes zapowiada bowiem, że w krótkim czasie po rozpoczęciu produkcji nowy dach ma zyskać dodatkowe okno panoramiczne z widokiem na nocne niebo lub doświetlające tę przestrzeń w ciągu dnia. To jednak na razie obietnica.



Więcej miejsca nad górnym łóżkiem



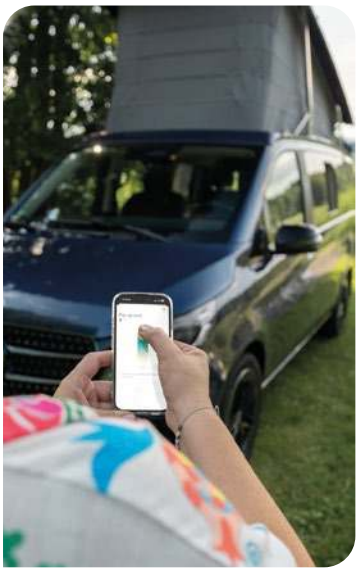
Sportowy pazur z pakietem AMG

Made in Ludwigsfelde

Skoro już mowa o produkcji, to na zakończenie tego materiału zostawiłam największą bombę. Zainteresowani wiedzą, że dotychczas przemiana Mercedesa Klasy V w Marco Polo miała miejsce w fabryce Westfalia, która konwertowała pojazdy bazowe przysłane z fabryki Mercedesa w Vitorii. Epokowa zmiana, która właśnie się dzieje, polega na przeniesieniu produkcji Marco Polo od A do Z do fabryki własnej w Ludwigsfelde.

Zintegrowanie konwersji z własną siecią produkcyjną Mercedes-Benz Vans ma zapewnić nie tylko spełnienie najwyższych standardów jakości poprzez zachowanie ciągłości produkcji wewnątrz koncernu oraz ściślejsze powiązanie procesów, ale ma też znacząco wpłynąć na większą elastyczność i krótsze czasy produkcji, a co za tym idzie dostaw. To ważna informacja dla wszystkich potencjalnych klientów, dla których czas realizacji zamówienia był najtrudniejszym do zaakceptowania warunkiem przy zakupie. W czasach szybkiej konsumpcji i natychmiastowego przepływu dóbr czas oczekiwania na spersonalizowane zamówienie Marco Polo nie zniechęcał tylko najbardziej cierpliwych klientów.

W Ludwigsfelde będzie także budowane Marco Polo Horizon, będące pojazdem rekreacyjnym, bez zabudowy meblowej, idealnym



Zdalne otwieranie dachu

na krótkie urlopy i wypady weekendowe. W ulepszonym Horizonie znajdziemy też nowe zasłony wnętrza, nową markizę i kurtyny powietrzne od słupka A do D włącznie. Tak jak w pełnej wersji Marco Polo dostanie też ono nowy, zmieniony dach.

Określenie „Nowe Marco Polo" w pierwszym odruchu budzi zdziwienie, bo wizualnie prawie nic się nie zmieniło. Większość nowości zawiera się w szlifach jakościowych, udogodnieniach, poprawieniu drobnych mankamentów lub niewidocznych gołym okiem zmianach konstrukcyjnych, ale czy nie na tym polega dążenie do doskonałości?

Uważam, że największa zmiana polega na tym, że Mercedes po niemalże 40 latach od produkcji pierwszego Marco Polo wreszcie postanowił wziąć sprawy w swoje ręce i przejąć pełną odpowiedzialność za to auto. Konkurencja zrobiła to już dawno temu i czas pokazał, że największymi beneficjentami tych zmian są klienci końcowi, użytkownicy tych pojazdów. Wiele wskazuje na to, że tak będzie również w przypadku Mercedesa Marco Polo, w całości produkowanego pod znakiem trójramiennej gwiazdy.

eprasa.pl 1a3f07b1e4



„BĘDZIEMY SIĘ MARTWIĆ, JAK SIĘ UDA”

Tak mawiała Tatiana Gardzielewicz, właścicielka Kampery Gorzów, kiedy w ofercie firmy była jedna marka, a cała reszta istniała wyłącznie w planach. Nie martwić się na zapas, wierzyć we własne możliwości, robić swoje krok po kroku, a zmartwieniami zająć się dopiero wtedy, gdy będzie z czego się cieszyć.

Udało się na tyle, że dziś pod Gorzowem na osiedlu Bermudy mieści się centrum caravaningowe z siedmioma markami w ofercie, z czego cztery to liga premium. Pod jednym dachem stoi tam dziś kamper za 350 tys. zł i landyacht za 9 mln zł. Na jednego i drugiego znajdują się w Polsce klienci.

Wszystko zaczęło się od Benimara

Kiedy Kampery Gorzów debiutowały w branży caravaningowej, całość oferty związana była z jednym producentem. Benimar, hiszpańska marka, to klasyczny „entry level”: sensowny układ wnętrza, przewidywalna jakość i cena. W caravaningu jest tym, czym w żeglarstwie pierwsza własna łódka. Wypływa się nią naprawdę i to na niej człowiek uczy się wszystkiego, co potem procentuje na większych pokładach. Idealna marka na początek przygody, która do momentu poznania oznacza wielką niewiadomą. Minęło kilka lat, w ofercie firmy z Wawrowa przybyło sześć marek, a Benimar nadal jest bestsellerem. Nie z sentymentu. Ceny nowych kamperów zaczynają się dziś od 350 tys. zł, a za te pieniądze klient otrzymuje gwarancję producenta, krajowy serwis oraz dokumentację, której nikt nie musi tłumaczyć z ogłoszenia sprzed 10 lat. „Entry level” w caravaningu nie jest etapem, który się porzuca. Dla większości użytkowników to właściwy wybór, dominujący podczas przygody z tą formą podróżowania.

Wiadomość, której nikt się nie spodziewał...

Pod koniec zeszłego sezonu właściciele Kampery Gorzów otrzymali propozycję od firmy Dembell. Węgierski producent, kojarzony z produkcją pojazdów kempingowych



eprasa.pl 1a3f07b1e4







najwyższej klasy, które dla wielu pasjonatów pozostają głównie z racji ceny w strefie marzeń, sam odnalazł dilera spod Gorzowa, składając propozycję współpracy. Pierwsza reakcja była dokładnie taka, jaką można sobie wyobrazić: ktoś tu chyba żartuje? Nie żartował. Zaproszenie do fabryki pod Budapesztem okazało się prawdziwe, wizyta się odbyła i tak zaczęła się współpraca, która włączyła Kampery Gorzów w szereg nielicznych autoryzowanych dilerów w Europie.

Warto wiedzieć, jaka jest filozofia tej marki. Dembell nie nazywa swoich pojazdów kamperami. Nazywa je landyachtami i konsekwentnie podtrzymuje frazeologię, bo punktem odniesienia dla wnętrza jest tu jacht, a nie samochód. Największe modele powstają na podwoziu Mercedes-Benz Actros, czyli na ciężarówce, a każdy egzemplarz kampera jest projektowany od nowa zgodnie z wymogami zamawiającego. Marka reklamuje się hasłem „Yes we can... and more", które w praktyce oznacza, że rozmowa o wyposażeniu nie kończy się na liście opcji. Ambasadorem Dembella jest Oliver Bearman, kierowca Formuły 1, który podczas europejskiej części sezonu mieszka w takim pojeździe na torze zamiast w hotelu. Jeden z eksponowanych w Wawrowie egzemplarzy był modelem demonstracyjnym, wycenionym na 9 mln zł. Górny pułap możliwości marki znajduje się jednak wyżej, a jak wysoko, zależy w praktyce od wyobraźni zamawiającego. Sufitu w tej kategorii po prostu nie ma...



Siedem marek, z czego cztery premium

Pojazdy Dembell nie czują się tymczasem w Wawrowie osamotnione. Centrum ma dziś w ofercie siedem marek i produkty każdej z nich można dopasować do innego etapu życia kupującego.

Wejście w caravaning to Benimar i Carado, marki „entry level", od których zaczyna większość pierwszych właścicieli. Kto zamiast kampera myśli o przyczepie, trafia najczęściej na Dethleffsa, który swoją pierwszą przyczepę zbudował w 1931 r. i od tamtej pory jest na rynku stałym punktem odniesienia. Ta marka ma w swojej ofercie również kampery.

Cztery kolejne to liga premium: Eura Mobil (łącznik między „entry level" a najwyższą klasą), Niesmann+Bischoff, Concorde i Dembell. Wybór między nimi rzadko sprowadza się do rozważań klienta nad wysokością budżetu. To kwestia designu, podwozia i konkretnych oczekiwań, z którymi zainteresowany przychodzi do salonu. Każda z nich ma coś unikatowego do zaoferowania. Kupujący nie musi już pytać, czy w Polsce można kupić kampera z górnej półki, tylko która z czterech półek jest dla niego.

Klient, który przychodzi przygotowany

Osoba, która wchodzi do salonu po pojazd premium, z reguły nie szuka podstawowej wiedzy. Zwykle ma za sobą spore doświadczenie caravaningowe, kilka pojazdów we własnej historii podróży, ma konkretne preferencje. Jest dodatkowo zaznajomiona z recenzjami i opiniami użytkowników, zna wymiary własnego garażu. Rozmowa zaczyna się w miejscu, w którym w innych branżach zazwyczaj się kończy, a handlowiec musi być na to przygotowany lepiej niż klient.

To kontakt z pasjonatami, którzy poza domem nie chcą negocjować z własnym standardem życia. Nie zgadzają się na to, że skoro jest się w podróży, to prysznic ma być kompromisem, łóżko może być za krótkie, a kuchnia symboliczna. Caravaning reaguje na potrzeby konkretnie: pełnowymiarowa sypialnia, garaż na motocykl albo „smarta", klimatyzacja pracująca na postoju bez prądu z zewnątrz, przestrzeń,

eprasa.pl 1a3f07b1e4

w której dwie osoby mogą się minąć bez wcześniejszej gimnastyki.

Pierwszego kampera sprzedaje handlowiec

W Wawrowie powtarza się zdanie, które warto zapamiętać przy każdym zakupie w tej branży: pierwszego kampera sprzedaje handlowiec, każdego następnego sprzedaje serwis. Odbiór kluczyków nie zamyka relacji, tylko ją otwiera, bo kamper jest jednocześnie pojazdem i mieszkaniem, a obie te rzeczy potrafią wymagać uwagi w najmniej wygodnym momencie sezonu.
Zaplecze techniczne firmy działa na rynku od blisko 20 lat i ma autoryzację producentów. Tutaj za wysoką jakość i rzetelność napraw odpowiadają nie tylko doświadczenie, ale też w równym stopniu dostęp do dokumentacji technicznej, szkolenia u producentów i oryginalne części zamiast zamienników z niepewnego źródła. Przeglądy gwarancyjne, przygotowanie do sezonu, zimowanie, doposażanie, naprawy instalacji i naprawy powypadkowe odbywają się w jednym miejscu. Przy pojeździe za 9 mln zł to nie jest dodatek do oferty. To jej część.

Katalog tego nie pokaże

Pięć tysięcy metrów kwadratowych ekspozycji w Wawrowie pod Gorzowem pozwala obejrzeć w jeden dzień to, po co jeszcze niedawno jeździło się na targi. Poza sprzedażą nowych kamperów i przyczep mieszczą się tutaj serwis, wypożyczalnia oraz sklep Kampertarg, stacjonarny i internetowy. Kampery z górnej półki najlepiej oglądać bez pośpiechu, dlatego wizytę warto umówić z wyprzedzeniem, kontaktując się z działem sprzedaży. Wtedy pojazd czeka przygotowany wraz z handlowcem potrafiącym odpowiadać na zadawane pytania.
Żadna z wymienionych wyżej marek nie jest w Polsce zarezerwowana dla wybranych. Droga od pierwszego kampera do landyachtu zamyka się dziś na jednej posadzce pod Gorzowem i każdy może ją przemierzyć, sprawdzając, która marka odpowiada preferowanemu stylowi... podróżowania i życia.

Joanna Pocztowa

Head of Marketing w Kampery Gorzów, odpowiedzialna za marketing, media społecznościowe i kreatywną część firmy. Stoi za większością tego, co marka pokazuje w sieci.



Fot. Daga Kamińska

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4

ROK MODELOWY 2027 W OFERCIE CARTHAGO

LUKSUSOWE LINERY I NOWOŚCI C-TOURER

Carthago w nadchodzącym 2027 r. jawi się jako lider ustanawiający nowe standardy w branży kamperów premium. Na czele zaprezentowanej oferty stoją całkowicie przeprojektowane serie kamperów luksusowych – linerów: chic e-line, chic s-plus i liner-for-two, które gwarantują nowy poziom luksusu, jakości i użyteczności dzięki nowemu designowi zewnętrznemu, nowoczesnej architekturze mebli, innowacyjnym rozwiązaniom zapewniającym komfort i rozbudowanym koncepcjom samowystarczalności. Nowe elementy wyposażenia, takie jak zmywarka, hybrydowa kuchenka indukcyjna, cyfrowe zarządzanie pokładowe współpracujące z aplikacją, a także zaawansowane rozwiązania energetyczne i łączności podkreślają aspiracje Carthago do obecności w grupie pionierów technologicznych branży.



Carthago chic e-line I 64 XL QB MB black edition

eprasa.pl 1a3f07b1e4



Carthago C2-tourer I 146 FF-RB-LE i rozkładane łóżko w salonie

Wzmocnieniem pozycji Carthago wśród producentów pojazdów premium jest także kolejna modernizacja modelu C-tourer. Przyszłoroczna sprzedaż będzie się charakteryzowała wyjątkową różnorodnością układów stworzonych na bazie Fiata Ducato i Mercedesa Sprintera, a także nowym układem „face-to-face", który będzie oferował niespotykane dotąd poczucie przestrzeni i maksymalną swobodę ruchu. Dzięki inteligentnej, lekkiej konstrukcji model ten będzie dostępny nawet w wersji 3,5-tonowej. Także tutaj firma wkracza w nowe obszary stylistyczne, w towarzystwie cyfrowego zarządzania pokładem i sprawdzonej technologii konstrukcji.
Elegancka linia C otrzymała także odpowiedni lifting zewnętrzny. Od roku modelowego 2027 w pojazdach zabudowanych na Fiacie Ducato będzie ona wyposażona w charakterystyczną maskę w kształcie litery V. Ten zabieg, jak twierdzą przedstawiciele Carthago, wyostrzy tożsamość marki. Wspomniana linia modelowa jest bowiem jej najbardziej udaną serią zintegrowaną i łączy nowoczesny design z typowym dla brandu komfortem, jakością i praktycznością. Rezultatem jest gama modeli, która w imponujący sposób podkreśla prestiż marki Carthago i wyznacza nowe trendy w branży kamperów.



Carthago C2-tourer – luki do przechowywania bagażu wewnątrz przestrzeni mieszkalnej



Carthago chic e-line I 50 LE z wykończeniem wnętrza typu Cortina – sypialnia



Carthago chic e-line I 64 XL QB z wnętrzem typu Cortina – umywalka w łazience



Carthago chic e-line I 50 LE z wnętrzem typu Cortina – jest i specjalny uchwyt na wino oraz szafka na kieliszki



Carthago chic e-line I 50 LE z wykończeniem wnętrza typu Cortina – kuchnia z zabudowaną zmywarką

eprasa.pl 1a3f07b1e4

JAK KAMPERY MALIBU WYGLĄDAJĄ NA ŻYWO?

Szukając swojego pierwszego kampera, natrafiamy na mnóstwo pięknie zaaranżowanych zdjęć, szczegółowych opisów i wzniosłych haseł, ale kluczem jest to, co kryje się za całokształtem marki.



Niemiecki producent z segmentu premium Malibu Reisemobile, które jest częścią koncernu Carthago, to marka, której jakość i opisy modeli pokrywają się z rzeczywistością. Sprawdziliśmy w WN-Camp – jednym z dilerów tej marki w Polsce – flagową integrę Malibu I 480 RB-QB „K" Lightweight 3,5 t. Udostępniony nam model to najdłuższa integra w gamie Malibu zbudowana na podwoziu Mercedesa Sprintera. Jej dokładne wymiary to: 7,35 m długości, 2,17 m szerokości, 2,97 m wysokości i DMC do 3,5 t. Na zewnątrz pojazd jest wykonany bardzo solidnie. Łączenia elementów, spasowanie drzwi, zawiasy, elementy zewnętrznej zabudowy – to wszystko bardzo dobrze się komponuje. Na pierwszy rzut oka trudno zauważyć różnice między Malibu a Carthago. Zabudowę charakteryzują półokrągłe połączenia dachu ze ścianami; większość producentów pozostawia wyraźne, a nawet ostre krawędzie. Dzięki temu producent może zagwarantować lepszą szczelność zabudowy i brak zjawiska zalegania wody w narożnikach i przy krawędziach dachu.

Sylwetka kampera jest sportowa. Z przodu zainstalowano światła i reflektory Full LED, a z tyłu kamerę cofania. Co do samego podwozia – jak to Mercedes, klasa sama w sobie. Najmocniejszy silnik 170 KM, automatyczna skrzynia dziewięciostopniowa, aktywny tempomat, system multimedialny MBUX i obszyta skórą, multifunkcyjna kierownica. Do części mieszkalnej wchodzimy z wykorzystaniem fabrycznego stopnia elektrycznego. Dodatkowo Malibu zabudowuje swoje kampery na ramie AL-KO, co gwarantuje pewne prowadzenie i większą kulturę jazdy. Dodatkowo uwagę zwraca ogromna przestrzeń ładunkowa. Prawdziwa podwójna podłoga daje nam, użytkownikom komfort w zimowych warunkach, podłogę na jednym poziomie wewnątrz, ale przede wszystkim odpowiednio dużo przestrzeni na nasze najpotrzebniejsze rzeczy.

W kamperze o kompaktowej szerokości 2,17 m producent stworzył wrażenie przestrzeni i oddechu. To wszystko dzięki wyprofilowanym frontom szafek, przemyślanemu układowi i kolorystyce. W modelu I 480 styl wnętrza tworzą kolory jasnego drewna, lamele, odcienie szarości i przyjemne światło. Kolorystykę wnętrza, w tym tapicerki, można wybrać według własnej wizji na

eprasa.pl 1a3f07b1e4







poziomie konfiguracji. Tymczasem wariant, z którym się zapoznaliśmy w modelu I 480, także był bardzo atrakcyjny. W sypialni zaskoczyły nas łóżka. Malibu w swoich kamperach montuje łóżko królewskie, ale typu wyspowego. Co to znaczy? Jego lewą lub prawą część można przesunąć, tworząc płaską powierzchnię, ale jest też opcja przysunięcia łóżka do ściany, dzięki czemu otrzymamy leżankę z oparciem. Sypialnia odgradzana jest drzwiami od łazienki, co tworzy spory pokój do przygotowania się do snu lub na dzień.

Jak wyglądają systemy zamykania i zawiasy? To pytanie pojawia się często w caravaningu. Malibu stosuje zawiasy pracujące z należytym oporem, szuflady domykające się cicho, a systemy zamykania bez tendencji do zacinania. Fronty i drewniane wykończenia są dobrej jakości, dosyć grube, a przy otwieraniu szafek czy drzwiczek nie mamy wrażenia, że „zostaną w ręku". Co ciekawe, Malibu wykorzystuje technologię podwójnego łączenia: meble są skręcane, a także łączone na wpust – to zapewnia maksymalną stabilność i trwałość. Tapicerka i materace są pokryte materiałem plamoodpornym, dzięki czemu łatwo utrzymać je w czystości. Systemy sterowania ogrzewaniem, lodówka, kuchenka czy okna to standardy znane już w świecie caravaningu. Integry Malibu już w podstawowych wersjach otrzymują ogrzewanie Truma Combi 6E (z możliwością wyboru ogrzewania Alde), lodówkę działającą w trzech trybach, kuchenkę trzypalnikową i podwójne szyby w oknach.

Detale w Malibu wyróżniają pojazd na tle konkurencji. Autorskie rozwiązania, wyjątkowe kolory, spasowanie materiałów i układy łączą się w jedną całość, tworząc rozsądnie wycenioną klasę premium. Ceny prezentowanego modelu zaczynają się od 619 tys. zł brutto. Kampera znajdziecie w jednym z Centrów Caravaningu WN-Camp w Lipniku koło Szczecina, ul. Stargardzka 16 lub w Paniówkach koło Katowic, ul. Zabrska 49.













eprasa.pl 1a3f07b1e4



TAK WYGLĄDA NOWA **PEŁNA INTEGRA OD MARKI PILOTE** SEZON 2027

Widzieliśmy najnowszą gamę kamperów od francuskiej marki Pilote. Największą nowością jest oczywiście zmiana designu flagowego modelu, czyli serii Galaxy. Niezwykle agresywny wygląd zewnętrzny, bardziej dynamiczny, przypominający luksusowe SUV-y, a... to dopiero początek zmian. Sezon 2027 przyniósł również wiele zmian poprawiających komfort.

Nowa generacja pełnej integry

Z pewnością największą zmianą wprowadzoną przez Pilote jest przebudowanie serii Galaxy. Zyskała ona zupełnie nowy wygląd zewnętrzny. Przeprojektowana część przednia otrzymała dynamiczny i bardziej trójwymiarowy kształt. Dzięki temu pojazdy prezentują się nowocześnie i prestiżowo. Ciekawe zmiany zastosowano również w tylnej części pojazdu. Tutaj wyraźnie zauważalna jest inspiracja serią Pilote Atlas. Pierwsze opinie tych, którzy widzieli zmodyfikowany przód, są bardzo pozytywne i, co ciekawe, największymi fanami (a właściwie: fankami) nowej stylizacji są... panie!

Zwrot ku nowoczesnej stylistyce

Powiew nowoczesności jest wyczuwalny również we wnętrzach. Nowoczesne wzornictwo i współczesne zestawienia kolorystyczne sprawiają, że wnętrza prezentują się spójnie i luksusowo. Naszą uwagę przykuły m.in. termoformowane panele ścienne, nadające wnętrzu przytulny charakter. W projekcie kuchni widać też zwrot w kierunku minimalizmu oraz ciekawe, stylowe półki, wzbogacone o praktyczne zabezpieczenia. Wnętrza wyraźnie projektowano z myślą o milenialsach, którzy cenią sobie prostotę skandynawskiego wzornictwa. Jednocześnie najważniejsza rzecz w Pilote'ach pozostała niezmienna: na pokładzie tych kamperów czujemy się jak w przytulnym domu.

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Koniec ery gazu?

W pojazdach zauważalne jest podążanie za trendem odchodzenia od zasilania urządzeń gazem na rzecz oleju napędowego i energii elektrycznej. Zaproponowana przez Pilote'a nowa lodówka kompresorowa o pojemności 150 l oraz hybrydowe ogrzewanie Truma Combi 6 DE nie wymagają używania gazu. To dobra informacja dla wszystkich, którzy korzystają z fotowoltaiki. W nowoczesnej gamie Pilote użycie gazu ogranicza się wyłącznie do gotowania. Dzięki zastosowaniu niewielkiej butli gazowej o pojemności 2,75 kg uzyskano dużą przestrzeń na techniczny box z akumulatorem i bezpiecznikami.

Więcej komfortu na małej przestrzeni

Zmiany znajdziemy też w linii kampervanów. Dzięki nim najmniejsze spośród kamperów marki Pilote stają się jeszcze bardziej praktyczne i komfortowe. W ulepszonych modelach pojawiła się nowa zabudowa sypialni. Tutaj przeprojektowując szafki wiszące, uzyskano nad głową dodatkowych 10 cm miejsca.
Zmiany objęły też modernizację schowka w przedniej części pojazdu – teraz pomieści on również zdejmowany stół, co pozwoli na powiększenie części dziennej. Na uwagę zasługuje również kuchnia, w której po mistrzowsku wykorzystano każdy zakątek. Większe szuflady, nowe półki – tutaj nawet czteroosobowa rodzina nie będzie miała trudności podczas przygotowywania posiłków.
Nowy, komfortowy design zawitał również do łazienek. Tym razem postawiono na nowoczesne, ciemniejsze wykończenie i wprowadzenie metalowej, uchylnej przegrody.

Odświeżona gama pojazdów

Marka Pilote zdecydowała się wycofać część obecnych na rynku modeli. Mowa tu o kamperach P620D, P690S oraz P720P. Jednocześnie wprowadzono zmiany we wnętrzach modeli pozostających w gamie sprzedażowej. Na uwagę zasługuje zwłaszcza P690D. Ten kompaktowy, niespełna siedmiometrowy kamper został wzbogacony o większą przestrzeń ładunkową. To znacząco ułatwia przewóz bagaży czy rowerów. P690D w standardowej wersji zyskuje również akumulator litowy o pojemności aż 210 Ah (do tej pory dostępny wyłącznie w bogatszej wersji wyposażenia).

Cyfrowe wsparcie dla kierowcy

Technologia w nowych Pilote'ach została dostosowana do unijnych przepisów GSR2, dzięki czemu standardowe pakiety zyskały nowoczesne systemy wspomagania kierowcy. Mowa tu m.in. o systemie utrzymania pasu ruchu, automatycznym hamowaniu awaryjnym, rozpoznawaniu znaków drogowych czy monitorowaniu zmęczenia kierowcy. Gama Pilote 2027 ma również kamery cofania współpracujące z systemem wspomagania parkowania. Uwagę zwracają też multimedia, które przeszły małą rewolucję. Teraz kampery w ramach wyposażenia seryjnego zyskują siedmiocalowy system multimedialny Media Pack. A dla osób, które potrzebują jeszcze bardziej zaawansowanych technologii, przygotowano dodatkowe zestawy z 10-calowym ekranem i ładowarką indukcyjną do smartfonów.

Zmiana kursu czy naturalna ewolucja?

Nie da się ukryć, że dzięki zmianom Pilote wyraźnie zwraca się ku młodszemu pokoleniu. Większa przestrzeń bagażowa to odpowiedź na potrzeby osób ceniących sobie aktywny styl życia, a odejście od gazu to ukłon w stronę niezależności energetycznej, cenionej przez wielu współczesnych kamperowiczów. Wprowadzenie nowoczesnych systemów bezpieczeństwa w standardowych wersjach pojazdów to dobry krok ku zwiększeniu bezpieczeństwa na drodze.
Najodważniejszą zmianą marki wśród propozycji na rok 2027 pozostaje przebudowa Galaxy. Wyraźna stylistyka nadaje tej gamie wyrazistą tożsamość i wyróżnia ją spośród innych modeli proponowanych przez Pilote'a. Ten lifting z pewnością nie przejdzie niezauważony – ośmielamy się stwierdzić, że to może być jedna z najmocniejszych premier przyszłego roku.
„Na żywo" nową pełną integrę od Pilote'a będzie można zobaczyć po raz pierwszy w Polsce na targach Caravans Salon 2026 w Poznaniu, oczywiście na stoisku Grupy CarGO!









eprasa.pl 1a3f07b1e4

BRAVIA POLSKA

TRZY KAMPERVANY, TRZY UKŁADY

W caravaningu długość ma znaczenie, nie tylko przy parkowaniu. To od niej zależy, czy z tyłu zmieści się szerokie łóżko poprzeczne, dwa osobne posłania, duży bagażnik na rowery, a może wszystko naraz. Właśnie dlatego liczby 599, 636 i 680 w przypadku Bravii Mobil to coś znacznie więcej niż trzy różne wymiary nadwozia.



Najmniejszy model bazuje na Peugeocie Boxerze i stawia na maksymalne wykorzystanie niespełna 6 m. W wersji 636 dodatkowe 37 cm pozwoliło zmienić układ sypialni. Największy model 680 to już MAN i zupełnie inne możliwości aranżacji nie tylko tylnej części samochodu. Do tego dochodzą wersje Bunk, Pop i Lift. Przyjrzyjmy się trzem głównym modelom z oferty Bravia Polska – od najmniejszego do największego – i sprawdźmy, co daje każda kolejna długość.

Bravia 599 – kompaktowy Boxer z łóżkiem poprzecznym

Najmniejszy model ma 599 cm długości, 205 cm szerokości i 262 cm wysokości. Bazą jest Peugeot Boxer z silnikiem 2.2 HDI o mocy 120, 140 lub 165 KM. Wewnątrz mamy cztery miejsca do jazdy. W tylnej części samochodu znajduje się łóżko poprzeczne. Wygodne, praktyczne, pozostawiające do dyspozycji dużą część zabudowy. Przy długości poniżej 6 m takie rozwiązanie ma duże znaczenie. Można też



stworzyć dodatkowe, trzecie miejsce do spania w części przedniej auta – oparte na stoliku tuż za szoferką.

Model 599 ma oczywiście pełne zaplecze: dwupalnikową kuchenkę gazową, lodówkę 90 l, prysznic, ogrzewanie i podgrzewanie wody Truma Combi 4, kasetową toaletę Thetford. Bravia oferuje w wersji 599 także inne konfiguracje. 599 Bunk wykorzystuje łóżka piętrowe, a 599 Pop podnoszony dach. To dwa różne sposoby rozwiązania tego samego problemu: jak zapewnić miejsce do spania dla większej załogi, nadal na niespełna 6 m.

eprasa.pl 1a3f07b1e4





636 – 37 cm więcej i zupełnie inny układ spania

Bravia Mobil 636 również bazuje na Peugeocie Boxerze 2.2 HDI, ale jest dłuższa o 37 cm. To zmienia sposób organizacji części sypialnej, bo mamy tam dwa osobne (lub jedno duże) łóżka wzdłużne. Zyskujemy praktycznie domową sypialnię z szafkami nocnymi. Wygodnie, przytulnie, przestronnie. Warto dodać, że niewielu producentów posiada w swojej ofercie kampervany z łóżkami wzdłużnymi. To rozwiązanie jest szczególnie interesujące dla par.

Pod względem wyposażenia 636 pozostaje oczywiście pełnoprawnym kampervanem. Wariant 636 Pop dodaje podnoszony dach i tym samym kolejne możliwości noclegowe.

MAN i znacznie więcej możliwości

Największy model Bravia Mobil 680 to już zupełnie inna konstrukcja. Powstaje na bazie MAN-a TGE, ma 680 cm długości, 204 cm szerokości i 279 cm wysokości. W środku daje to 192 cm wysokości użytkowej. Otrzymujemy więc samochód, który wyraźnie przesuwa się w stronę komfortowego, długodystansowego vana. Dostępne są jednostki 140 i 180 KM. W zależności od konfiguracji możemy wybrać sześciobiegową skrzynię manualną lub ośmiobiegowy automat.

Zmiana bazy pozwoliła także inaczej podejść do zabudowy. Tylna część może otrzymać różne konfiguracje łóżka. Mamy tutaj też wyraźnie większą łazienkę z osobną kabiną prysznicową. W gamie znajdują się trzy warianty: 680, 680 Lift i 680 Pop. Lift stawia na przewóz większego sprzętu – przede wszystkim rowerów i wyposażenia sportowego. Tylne łóżko można podnieść – automatycznie, niczym windą, stąd nazwa. Pop wykorzystuje natomiast podnoszony dach.

suwalowski.com





REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4

KARMANN DEXTER 560 4×4 AW

Z ASFALTU NA BEZDROŻA



Ten kampervan został zaprojektowany w taki sposób, aby połączyć wiele aspektów przyjemnego podróżowania. Łączy więc kompaktowe wymiary, czyli w tym wypadku długość nieprzekraczającą 6 m, z cechami auta terenowego z napędem 4x4, pozwalającymi na rozszerzenie spektrum podróży o jazdę po wszelkiej maści nieutwardzonych powierzchniach.



Takie możliwości oferuje baza, czyli furgon Ford Transit z silnikiem o pojemności 2 l, w wersjach 130 i 170 KM. Dexter 560 4x4 AW może ciągnąć przyczepy o masie całkowitej do 2,5 t, więc właściwie nie napotykamy tutaj ograniczeń w pakowaniu wyprawowego bagażu. W tym limicie zmieści się zarówno przyczepa z quadem, jak i sporej wielkości łodzią. Dextera 560 pomyślano jako pojazd dla czterech osób do jazdy, z miejscem do spania dla dwóch osób. Tutaj przestronne, podwójne, usytuowane poprzecznie w tyle pojazdu łóżko to prawdziwa gratka. Piękna część sypialna znajduje się poprzecznie z tyłu pojazdu. Zabudowa została zaprojektowana w sposób przemyślany, aby maksymalnie wykorzystać dostępną przestrzeń, zachowując równowagę między strefą wypoczynku a funkcjonalnością wnętrza. I tak w łazience oprócz toalety i umywalki udało się zmieścić prysznic, a to dzięki umieszczeniu w bezpośrednim sąsiedztwie ruchomych toalety i umywalki.

Układ wnętrza jest klasyczny, co oznacza ulokowanie blatu kuchennego ze zlewem, kuchenką i rozkładaną częścią roboczą na lewo od bocznego wejścia, a jadalni – salonu na wprost. Tutaj dodatkowe miejsca przy stole aranżujemy, obracając fotele i rozkładając poszerzenie blatu dla osoby siedzącej na fotelu na prawo od fotela kierowcy.

Podstawowa wersja Dextera 560 AW jest wyposażona w zbiornik czystej wody o pojemności 100 l, zbiornik szarej wody mieszczący 60 l, przestrzeń dla butli gazowej o pojemności 7 kg, ogrzewanie Truma Combi D 6 E (gazowo-elektryczne), instalację pod panel solarny i akumulator litowy o pojemności 120 Ah. Zamawiając kampervana, można się zdecydować na wyposażenie dodatkowe Allroad Package zawierające między innymi elektryczny stopień wejściowy, kamerę cofania w wyświetlaczu w lusterku wstecznym, baterię litową z ładowarką DC-DC, drzwi z moskitierą czy system zaciemniania w kabinie kierowcy.

REKLAMA



platinet
official dealer
KARMANN Mobil
www.kampery.platinet.pl

eprasa.pl 1a3f07b1e4

NOWY ROZDZIAŁ W BUSKAMPERZE

POWSTAJE ALBATROS NA FORDZIE TRANSICIE

Świetnie przyjęty na rynku Albatros będzie dostępny na podwoziu Forda! Polska marka BusKamper rozszerza ofertę. W podpoznańskim warsztacie trwają właśnie prace nad nową wersją tej cenionej zabudowy.


Fot. Ford Polska

Bazą nowego pojazdu będzie Ford Transit L2H2

Albatros na Fordzie Transicie L2H2 będzie miał swoją premierę na targach Caravans Salon Poland 2026 w Poznaniu (15–18 października). Wydarzenie idealnie wpisuje się w nadchodzące 15-lecie działalności firmy, a wprowadzenie Transita to odpowiedź na potrzeby klientów szukających m.in. automatycznej skrzyni biegów oraz zwrotnego auta o długości do 5,5 m. Dodatkowym atutem jest zastosowanie silnika o pojemności do 2 tys. cm^3, co pozwala zachować niższą stawkę akcyzy przy rejestracji jako pojazd kempingowy. Co ważne, zabudowa będzie realizowana zarówno na fabrycznie nowych, jak i używanych egzemplarzach. Nowa baza to także doskonała propozycja dla osób stawiających na aktywny caravaning – otwiera możliwości dla fanów zjeżdżania z utartych szlaków, w tym konwersje aut z napędem 4×4.

15 lat autorskich pomysłów i sprawdzona niezależność

BusKamper od niemal półtorej dekady rozwija swoje auta według własnych pomysłów i doświadczeń zbieranych w trasie. Nie powiela masowych rozwiązań, tylko stawia na dopracowaną technologię, gwarantującą prawdziwą niezależność w podróży.

Nowy Transit otrzyma wydajny panel solarny o mocy ponad 400 W oraz system ogrzewania gazowego Truma Combi 4 ciepłą wodą, zasilany znanym i cenionym rozwiązaniem BusKampera – stacjonarnym zbiornikiem LPG montowanym pod pojazdem. Co istotne, mimo ogólnego wzrostu cen rynkowych priorytetem BusKampera pozostaje utrzymanie rozsądnego budżetu dla klienta – przy bezkompromisowym zachowaniu najwyższej jakości urządzeń pokładowych, materiałów i precyzji wykończenia.

Wszystkie dokumenty rejestracyjne oraz pierwszy przegląd dla polskich klientów firma przygotowuje na dotychczasowych, dobrze znanych zasadach. Głównym filarem i priorytetem marki pozostaje rodzimy rynek, jednak BusKamper nie ogranicza się wyłącznie do lokalnych odbiorców. Z myślą o klientach zza zachodniej granicy nawiązano współpracę z renomowaną siecią stacji diagnostycznych DEKRA, co pozwala na swobodę sprawnej rejestracji pojazdów kempingowych również na rynku niemieckim. Gotowe auto z zabudową odbiera się z kompletem dokumentów niezbędnych do przerejestrowania pojazdu na kamper.

Dyskrecja L2H2 i przestronne wnętrze

Projektowany egzemplarz pozostaje wierny koncepcji dyskretnego kampera – zwarte nadwozie L2H2 mieści się na zwykłym miejscu parkingowym i z zewnątrz nie zdradza swojej funkcji mieszkalnej. Wygląd zewnętrzny to jedno, ale sercem projektu pozostaje sprawdzony układ z pełnowymiarową, zamykaną łazienką w tylnej części pojazdu. Prace w warsztacie koncentrują się obecnie na strefie dziennej, gdzie inżynierowie wdrażają autorską, nową wersję łóżka podnoszącą komfort wypoczynku. Dodatkowo nowa bryła pozwoliła wygospodarować miejsce na kolejne przemyślane schowki, co ułatwi organizację bagażu. Ciekawą nowością wizualną będzie także debiut zupełnie nowej wersji kolorystycznej zabudowy, która nada wnętrzu nowoczesny i świeży charakter.

Połączenie sprawdzonych rozwiązań technologicznych, możliwości wyboru opcji 4×4 lub automatycznej skrzyni biegów oraz atrakcyjnej ceny sprawia, że nadchodzący model może mocno namieszać na rynku niewielkich kampervanów! Nie możemy się doczekać października. Jesteśmy bardzo ciekawi!

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4



MOBILNA BAZA DLA AKTYWNYCH:

ZASIL SWOJĄ PASJĘ Z ECOFLOW

Dla miłośników aktywnego wypoczynku van coraz częściej staje się czymś więcej niż tylko środkiem transportu. To mobilna baza, w której można naładować akumulatory rowerów elektrycznych, wypić zimny napój po całym dniu na trasie i przygotować się do kolejnej wyprawy. Odpowiednio dobrane wyposażenie sprawia, że zatłoczony kemping nie jest już jedyną dostępną opcją. Sprawdźmy rozwiązania EcoFlow, które pomagają stworzyć własne centrum dowodzenia na kołach!

Zasilanie, które dotrzyma Ci kroku

Kilka godzin na trasie, stromy podjazd i krótki postój, żeby zrobić kilka zdjęć. Późnym popołudniem wracasz do vana, zdejmujesz kask i odkładasz sprzęt na miejsce. Zanim odpoczniesz, musisz się jeszcze przygotować na kolejny dzień w trasie. Przede wszystkim trzeba zadbać o ładowanie sprzętu. Akumulatory w rowerach elektrycznych mają zwykle pojemność 600–800 Wh, a to dopiero początek listy urządzeń wymagających zasilania. Do tego dochodzą: smartfon, kamera sportowa, lampki czy dron. Jeszcze niedawno oznaczało to konieczność szukania kempingu lub innych miejsc z dostępem do prądu. Dziś coraz więcej osób wybiera inną drogę i tworzy własną, niezależną bazę wypadową w vanie. Pomóc w tym może przenośna stacja zasilania, która pozwala magazynować energię i wygodnie z niej korzystać. Podczas krótszych wyjazdów świetnie się sprawdzi na przykład EcoFlow DELTA 3. Dzięki pojemności 1024 Wh i mocy sięgającej 1800 W (lub nawet 2400 W w trybie

eprasa.pl 1a3f07b1e4

X-Boost) po powrocie do vana można szybko podładować akumulator roweru, telefon czy opaskę treningową. Aż 11 dostępnych portów umożliwia podłączenie kilku urządzeń jednocześnie, a samą stację da się ładować między innymi za pomocą gniazdka, paneli fotowoltaicznych lub alternatora pojazdu.
Jeśli potrzebujesz większego zapasu energii, na przykład dla dwóch rowerów elektrycznych lub urządzeń pokładowych w vanie, postaw na większą stację, taką jak EcoFlow DELTA 3 Max. Pojemność 2048 Wh i moc do 2400 W (3200 W z X-Boost) sprawiają, że model ten może się stać energetycznym centrum całej wyprawy.



Zasłużona regeneracja po powrocie ze szlaku

Po kilku godzinach spędzonych na trasie przychodzi wreszcie czas na odpoczynek – szklanka zimnego napoju i posiłek regeneracyjny to idealne zwieńczenie dnia. Dlatego doskonałym uzupełnieniem mobilnej bazy wypadowej może być przenośna lodówka.



W takich sytuacjach świetnie sprawdzi się seria EcoFlow Glacier Classic. Modele o pojemności 45 lub 55 l zapewniają wystarczająco dużo miejsca na zapasy jedzenia i picia, a dzięki specjalnej przegrodzie mogą zostać podzielone na dwie niezależne strefy – na przykład do chłodzenia i mrożenia. Dzięki temu napoje, świeża żywność, lód i mrożonki można wygodnie przechowywać w jednym miejscu.
To wygodniejsze rozwiązanie niż klasyczne lodówki turystyczne czy torby chłodzące, które wymagają regularnego uzupełniania wkładów lub lodu. Co więcej, modele z serii Glacier Classic mogą być zasilane ze stacji DELTA 3 i DELTA 3 Max, dzięki czemu bez problemu wpisują się w koncepcję mobilnej bazy wypadowej.

Mobilna baza gotowa na każdą wyprawę

Jeszcze kilka lat temu dostęp do energii wyznaczał granice wielu wyjazdów. Dziś sytuacja wygląda zupełnie inaczej. Dobrze przygotowana mobilna baza pozwala naładować sprzęt po powrocie ze szlaku, odpocząć i następnego dnia ruszyć dalej. Bez względu na to, czy planujesz weekendowy wypad, czy kilkudniową wyprawę, ekosystem EcoFlow zapewni Ci niezależność i wygodę.

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4

BĄDŹ GOTOWY NA KAŻDĄ TRASĘ



Marka Yolco wychodzi naprzeciw oczekiwaniom wszystkich pasjonatów podróży, którzy nie chcą rezygnować z wygody i komfortu, będąc z dala od domu. Oto sprzęt, który musisz poznać przed kolejną przygodą.

Współczesny caravaning to znacznie więcej niż turystyka – to prawdziwy styl życia i synonim pełnej wolności. Niezależnie od tego, czy podróżujesz kamperem lub z przyczepą po Europie, czy zjeżdżasz z utartych szlaków, by wypoczywać blisko natury, kluczem do udanej wyprawy jest niezawodne wyposażenie. Yolco jest tego gwarantem.

Yolco DX: dwukomorowe serce kuchni w podróży

Dla miłośników caravaningu kluczowa jest elastyczność i kompaktowość. Przenośne lodówki kompresorowe Yolco DX30 (pojemność 30 l) oraz większa DX40 (39 l) spełniają te wymogi. To flagowe konstrukcje, które są wyposażone w system niezależnego sterowania temperaturą Dual-Zone. Pozwala to na jednoczesne chłodzenie w jednej komorze i mrożenie (nawet do -20°C) w drugiej. Dzięki wydajnemu kompresorowi i doskonałej izolacji lodówki z serii DX chłodzą błyskawicznie.



Ale to nie wszystko. Każda komora jest wyposażona w osobną klapę, co ma kluczowe znaczenie dla bilansu energetycznego. Otwieranie lodówki nie powoduje wychłodzenia całego wnętrza, co znacznie ogranicza straty energii. Ta cecha jest szczególnie istotna podczas biwakowania z dala od infrastruktury kempingowej.

Co również niezwykle ważne dla osób preferujących biwakowanie „na dziko", lodówki te mogą być zasilane prądem stałym (12/24 V), bateryjnie (opcjonalna bateria modułowa) oraz – oczywiście – zmiennym (100–240 V). Są również wyposażone w zaawansowane, wielopoziomowe zabezpieczenie akumulatora przed rozładowaniem, co zapewnia spokój ducha podczas postoju z dala od cywilizacji. Wygodna obsługa za pomocą intuicyjnego ekranu LED lub z poziomu aplikacji na smartfona sprawia, że zarządzanie prowiantem staje się czystą przyjemnością.

Yolco ARC18: wygoda pod ręką

Aranżacja przestrzeni w kamperze bywa nie lada wyzwaniem. Yolco doskonale odpowiada na te potrzeby modelem ARC18 – przenośną lodówką kompresorową o pojemności 16 l, zaprojektowaną w ergonomicznej formie podłokietnika. Dzięki temu sprytnemu zabiegowi konstrukcyjnemu urządzenie idealnie wpisuje się w przestrzeń między fotelami kabiny kierowcy, zapewniając nie tylko komfortowe oparcie w trakcie wielogodzinnej jazdy, ale również natychmiastowy dostęp do schłodzonych napojów i przekąsek na wyciągnięcie ręki. Lodówka nie tylko chłodzi, ale także mrozi produkty, nawet do -18°C, a funkcja TURBO przyspiesza proces schładzania, pozwalając na szybkie osiągnięcie zadanej temperatury.

Zasilana napięciem 12/24 V lub sieciowo (100–240 V), Yolco ARC18 ma zaawansowane zabezpieczenia przed rozładowaniem akumulatora pojazdu oraz skokami napięcia. Z kolei estetyczne wykończenie oraz dołączony pas naramienny sprawiają, że w mgnieniu oka zmienisz ją w wygodnego towarzysza popołudniowego pikniku na polanie.

Yolco ICM1: orzeźwienie w 8 minut

Nic tak nie dopełnia wakacyjnego relaksu na kempingu czy podczas biwaku pod namiotem jak zimny napój, mrożona kawa czy orzeźwiający koktajl w upalny dzień. Tradycyjne lodówki turystyczne wymagają jednak czasu na zamrożenie wkładów, a typowe kostkarki stacjonarne potrzebują gniazdka 230 V. Rozwiązaniem tego problemu jest przenośna kostkarka do lodu Yolco ICM1, która może być zasilana zarówno z tradycyjnego gniazdka, jak i z instalacji samochodowej 12/24 V.

eprasa.pl 1a3f07b1e4

To kompaktowe urządzenie potrafi wyprodukować pierwsze kostki lodu w ok. 8 minut (dziewięć kostek na cykl), oferując wydajność na poziomie aż 10 kg lodu na dobę! Wyposażona w zbiornik na wodę o pojemności 1,3 l oraz tackę mieszczącą 0,8 kg lodu, ICM1 zużywa zaledwie 85 W. Cicha praca (tylko 45 dB), intuicyjny panel sterowania oraz dedykowana torba transportowa w zestawie czynią z niej absolutny hit letnich wyjazdów – niezależnie od tego, czy biwakujesz na zorganizowanym kempingu z dostępem do prądu, czy uciekasz przed cywilizacją na dzikie łono natury.

Yolco MCX: pierwsza na rynku lodówka motocyklowa

Dla wielu podróżników caravaning łączy się z innymi pasjami, w tym z motocyklowymi wyprawami typu adventure. Yolco po raz kolejny udowadnia, że niemożliwe nie istnieje, prezentując model MCX17 – pierwszą i jedyną na rynku dedykowaną lodówkę motocyklową typu Topcase. To kompaktowe, a zarazem niezwykle wydajne urządzenie o pojemności 17 l



zostało zaprojektowane tak, aby idealnie integrować się z motocyklem, stanowiąc doskonałe uzupełnienie ekwipunku kamperowicza, który na postojach przesiada się na jednoślad. MCX17 oferuje pełny zakres chłodzenia i mrożenia od -20°C do +20°C, niezależnie od upałów panujących na zewnątrz.
Może być zasilana DC 12/24 V i AC 100–240V. Obsługuje również kompatybilną baterię modułową Yolco SX4B. Wyposażona jest w moduł Bluetooth 5.0 do zdalnego sterowania smartfonem, co ułatwia zarządzanie temperaturą bez schodzenia z motocykla.

To absolutny gamechanger dla motocyklowych turystów oraz właścicieli mniejszych kampervanów, szukających oszczędności miejsca bez kompromisów w kwestii świeżości żywności. MCX17 można bowiem łatwo zdemontować i korzystać z niej jako przenośnej lodówki.

Spotkajmy się na targach

Chcesz zobaczyć sprzęt Yolco na żywo? Nadarza się ku temu doskonała okazja. Rusza prawdziwe tournée obejmujące Niemcy, Włochy oraz Czechy, a także najważniejsze wydarzenia w Polsce. Serdecznie zapraszamy wszystkich miłośników caravaningu do odwiedzenia stoiska na nadchodzących targach (patrz ramka)!

Yolco na targach

Caravan Salon (Düsseldorf) | 28.08–6.09
Salon del Camper (Parma) | 12.09–20.09
Warsaw Motor Show (Nadarzyn) | 9.10–11.10
Caravans Salon Poland (Poznań) | 15.10–18.10
Caravaning Brno (Brno) | 5.11–8.11
Warsaw Fishing Days (Nadarzyn) | 11.12–13.12

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4

WEBASTO POWIĘKSZA KOMFORT

Ekspert w dziedzinie ogrzewania postojowego i klimatyzacji dachowych rozszerza swoją ofertę o dwie nowości. Dla użytkowników zwracających uwagę na cenę zakupu model ogrzewania powietrznego Air Top Go 20 będzie ciekawą alternatywą wobec topowej wersji Air Top Pro 25. A kogo interesuje możliwie niska masa kampera, dla tego pierwszorzędnym wyborem będą debiutujące klimatyzatory Cool Top Trail w wersji VN.

Webasto Air Top Pro 25 jest już oferowane przez dilerów marki Webasto. Sugerowana cena detaliczna (w Niemczech to 1182 euro z VAT) sprawiła, że to ogrzewanie powietrzne stało się bestsellerem producenta. Kompaktowe urządzenie zachwyca przede wszystkim szerokim zakresem mocy grzewczej. Przy 0,7 kW pracuje wybitnie cicho, utrzymując zadaną temperaturę, a gdy trzeba szybko ogrzać kampera, gwarantuje moc 2,5 kW. Nowa koncepcja silnika bezszczotkowego zwiększa trwałość i wydajność w porównaniu z poprzednim modelem Air Top 2000 STC. Czy z równie dużym zainteresowaniem spotka się jeszcze nowsza propozycja? Air Top Go 20 zaprezentowano podczas targów Caravan Salon 2026 w Düsseldorfie jako produkt wysokiej jakości w przystępnej cenie. Ile będzie kosztował, dowiemy się, gdy tylko ruszy sprzedaż. Na pewno ten model będzie tańszy, skoro zakres regulacji i dostępna moc są mniejsze (od 1,0 do 2,0 kW). Poza tym Air Top Go 20 ma identyczne wymiary i wykorzystuje tę samą koncepcję budowy oraz te same elementy sterujące co model Pro 25. Przykładem uproszczenia w ogrzewaniu postojowym jest fakt, że sterujemy nim wyłącznie za pośrednictwem interfejsu W-Bus. Debiutujący model powstał tylko z myślą o pojazdach z silnikami Diesla. Firma Webasto opracowała także nowe klimatyzatory dachowe. Cool Top Trail w wersji VN pracują z wydajnym czynnikiem chłodniczym R32 i wyróżniają się nowo opracowaną jednostką dachową, która jest węższa, krótsza i bardziej płaska niż w poprzednich modelach. Dzięki kompaktowej konstrukcji inżynierom udało się przeprojektować także panel montowany w podsufitce – jest smuklejszy i łatwiej wpasować go w wąskie korytarze mniejszych kamperów. Co pewnie dla wielu istotniejsze, wyraźnie zredukowano wagę urządzeń. W przypadku mniejszego modelu 28VN o prawie 4 kg! Na początku na rynek trafią warianty 28VN i 36VN. Dostępne będą od października br. w cenach odpowiednio 3147 i 3670 euro (sugerowana cena detaliczna z VAT). Co się nie zmieniło? Także te urządzenia mają funkcję pompy ciepła, która zapewnia przyjemne ciepło we wnętrzu pojazdu nawet przy temperaturach zewnętrznych sięgających minus 5 stopni Celsjusza.



Air Top Go 20 (drugie od lewej) skrywa sporo cech wspólnych z modelem Air Top Pro 25, ale ma być po prostu tańsze. Z kolei klimatyzatory dachowe z rodziny Cool Top Trail w wersji VN są smuklejsze i dużo lżejsze – widoczny na zdjęciu 28VN to tylko 31 kg

Fot. Webasto

eprasa.pl 1a3f07b1e4

CAMPERNIKI
SERWIS I NAPRAWA KAMPERÓW

Serwis i naprawa
przyczep i kamperów

Zajmujemy się naprawą uszkodzonych poszyć kamperów i przyczep kempingowych. Odbudowujemy wnętrza po wypadkach. Zajmujemy się również montażem klimatyzacji, bagażników rowerowych. **Zapraszamy do naszego sklepu internetowego**, gdzie znajdziesz akcesoria caravingowe i nie tylko...



Firma Niki: 44-196 Knurów, ul Letnia 10, tel. 501 283 850, **www.CamperNiki.pl**



NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U







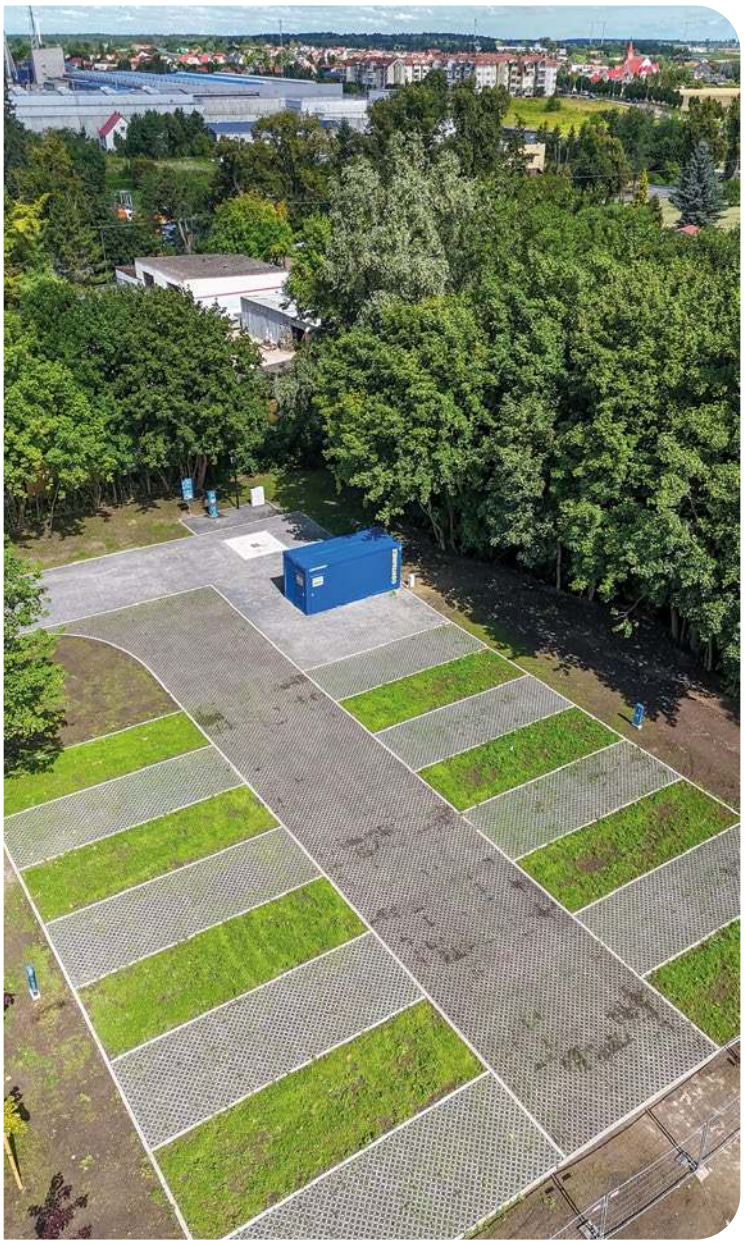




Książkę można kupić na: www.akademia4x4.off-road.pl

eprasa.pl 1a3f07b1e4

SZTUM POKAZUJE, JAK ZBUDOWAĆ CAMPER PARK



Jeszcze kilka lat temu podróżujący kamperami często słyszeli, że w Polsce brakuje miejsc przygotowanych z myślą o caravaningu. Dziś sytuacja stopniowo się zmienia. Coraz więcej samorządów dostrzega, że dobrze zaprojektowany kamperpark nie jest wyłącznie parkingiem z przyłączem elektrycznym, ale elementem lokalnej strategii rozwoju turystyki. Jednym z najciekawszych przykładów takiego podejścia jest nowo otwarty Camper Park w Sztumie.



To inwestycja, która powstała z myślą o zatrzymaniu turystów na dłużej. Czas spędzony w danym miejscu przekłada się na realne korzyści dla lokalnej gospodarki – restauracji, atrakcji turystycznych czy lokalnych przedsiębiorców.

Nie tylko miejsce postojowe

Sztum od początku postawił na lokalizację. Camper Park powstał nad Jeziorem Barlewickim, w bezpośrednim sąsiedztwie plaży miejskiej, pomostów i terenów rekreacyjnych. Kilka minut spaceru dzieli go od historycznego zamku będącego oddziałem Muzeum Zamkowego w Malborku, a w okolicy znajdują się liczne trasy rowerowe, szlaki piesze oraz przystań w Białej Górze – ważny punkt Pętli Żuławskiej. To odpowiedź na podstawowe pytanie, które powinien zadać sobie każdy inwestor planujący podobny obiekt: dlaczego kamper miałby zatrzymać się właśnie tutaj? Najlepsza infrastruktura nie zastąpi atrakcyjnej lokalizacji. Turysta musi mieć powód, aby zostać dzień lub dwa dłużej.

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Przemyślana inwestycja

Camper Park w Sztumie oferuje osiem stanowisk z dostępem do energii elektrycznej, całoroczny punkt serwisowy Camper System umożliwiający zrzut ścieków szarych i czarnych oraz pobór świeżej wody. Do dyspozycji podróżnych przygotowano również zaplecze sanitarne z prysznicami – rozwiązanie wciąż rzadko spotykane na publicznych kamperparkach.

Całość została zaprojektowana z myślą o wygodzie użytkowników oraz prostocie późniejszej obsługi przez zarządcę obiektu. To pokazuje, że dobrze przygotowany kamperpark nie musi być przesadnie rozbudowany ani kosztowny. Znacznie ważniejsze jest odpowiednie zaplanowanie funkcji oraz przyszłego sposobu użytkowania.

Doświadczenie, które procentuje

Za rozwiązania technologiczne odpowiadała firma Camper System, od lat specjalizująca się w projektowaniu infrastruktury caravaningowej. Jednak jej rola nie ograniczyła się wyłącznie do dostawy urządzeń. Przy tego typu inwestycjach równie ważne jest doradztwo już na etapie wyboru lokalizacji i opracowywania koncepcji. Doświadczenie zdobyte przy realizacji kilkuset obiektów pozwala uniknąć błędów, które później trudno lub bardzo kosztownie poprawić.

Najczęściej dotyczą one niewłaściwego wyboru terenu, źle zaplanowanej komunikacji czy nieuwzględnienia sposobu funkcjonowania obiektu – od systemu opłat po organizację ruchu i obsługę punktu serwisowego.

W przypadku Sztumu od początku udało się stworzyć projekt odpowiadający zarówno potrzebom podróżnych, jak i możliwościom miasta.

Kierunek dla polskich samorządów

Rosnąca liczba kamperów na polskich drogach sprawia, że zapotrzebowanie na dobrze przygotowane miejsca postojowe będzie systematycznie rosło. Dla wielu miast i gmin może to być stosunkowo niewielka inwestycja, która znacząco zwiększy atrakcyjność turystyczną regionu.

Sztum pokazuje, że sukces nie wynika wyłącznie z zakupu odpowiednich urządzeń. Kluczowe są lokalizacja, pomysł oraz współpraca inwestora z partnerem, który zna specyfikę caravaningu i potrafi przeprowadzić projekt od pierwszej koncepcji aż po uruchomienie obiektu.

Takie realizacje są najlepszym dowodem, że nowoczesna infrastruktura caravaningowa może wspierać rozwój lokalnej turystyki i zachęcać podróżnych do odkrywania miejsc, które dotąd omijali.





Zeskanuj kod QR aparatem w swoim telefonie, aby otworzyć mapę punktów serwisowych i kamperparków zrealizowanych przez firmę Camper System w Polsce

eprasa.pl 1a3f07b1e4

CO NOWEGO W DOMETICU?

Nowoczesny kamper coraz częściej przypomina dobrze zaprojektowane mieszkanie na kołach. Liczy się nie tylko mobilność, ale także wygoda codziennego życia – funkcjonalna kuchnia, odpowiednia temperatura we wnętrzu i rozwiązania, które pozwalają maksymalnie wykorzystać ograniczoną przestrzeń. W odpowiedzi na te potrzeby Dometic rozwija swoją ofertę wyposażenia do pojazdów rekreacyjnych. Wśród nowości i udoskonaleń uwagę zwracają wielofunkcyjne urządzenie kuchenne Dometic AC MWAO 240, kompaktowy dyfuzor klimatyzacji FreshJet FJZ Mini ADB, a także gruntownie odświeżona seria lodówek Dometic 10.



Jedno urządzenie zamiast trzech

Jedną z ciekawszych premier jest Dometic AC MWAO 240 – kompaktowe urządzenie 3 w 1, które łączy funkcje frytkownicy beztłuszczowej (air fryer), kuchenki mikrofalowej oraz piekarnika z grillem. Przy mocy 1500 W i pojemności 20 l pozwala przygotować znacznie bardziej zróżnicowane posiłki bez konieczności instalowania kilku osobnych urządzeń. Producent zaprojektował je specjalnie z myślą o pojazdach rekreacyjnych, a konstrukcja odpowiada szerokością standardowym kuchenkom mikrofalowym stosowanym w kamperach.

Dometic AC MWAO 240 pozwala nie tylko podgrzewać i rozmrażać jedzenie. Funkcja air fry umożliwia przygotowywanie chrupiących potraw z niewielką ilością oleju lub bez jego użycia, natomiast zintegrowany piekarnik z grillem sprawdzi się przy pieczeniu, opiekaniu i grillowaniu. Kuchenka mikrofalowa oferuje 10 poziomów mocy, a użytkownik ma do dyspozycji także osiem automatycznych programów gotowania. Funkcja łączenia mikrofal z opiekaniem („Combi cooking") pozwala dodatkowo skrócić czas przygotowania potraw, które powinny być jednocześnie szybko podgrzane i przyrumienione.

To rozwiązanie dobrze pokazuje kierunek rozwoju wyposażenia kamperów: więcej funkcji przy mniejszym zapotrzebowaniu na przestrzeń. Jest to szczególnie istotne w przypadku kompaktowych vanów i kamperów, gdzie każdy dodatkowy centymetr zabudowy ma znaczenie.

Klimatyzacja, która nie zajmuje przestrzeni

Podobną filozofię widać w przypadku Dometic FreshJet FJZ Mini ADB. To kompaktowy dyfuzor powietrza przeznaczony do dachowych klimatyzatorów Dometic. Jego konstrukcja została zoptymalizowana pod kątem montażu





eprasa.pl 1a3f07b1e4



w ograniczonej przestrzeni – w wąskim korytarzu czy w pobliżu zabudowy meblowej. W porównaniu ze standardową wersją (dostępną równolegle) nowe rozwiązanie jest o 37% mniejsze i o 27% lżejsze, dzięki czemu łatwiej dopasować je do współczesnych zabudów pojazdów rekreacyjnych. Mini ADB pozwala kierować strumień powietrza w dwóch kierunkach, a użytkownik może regulować jego rozprowadzenie zależnie od potrzeb. Panel dotykowy ułatwia obsługę, natomiast zintegrowane oświetlenie LED pełni dodatkowo funkcję praktycznego oświetlenia wnętrza. Rozwiązanie współpracuje z klimatyzatorami dachowymi Dometic, wpisując się w ideę tworzenia spójnych i łatwych w obsłudze systemów klimatyzacji dla kamperów.

Seria 10 lodówek – więcej elastyczności

Istotnym elementem zmian w ofercie Dometic jest również odświeżenie lodówek serii 10. Jedną z najpraktyczniejszych cech tej generacji są drzwi z podwójnymi zawiasami, pozwalające na ich otwieranie z lewej lub prawej strony bez konieczności przekładania zawiasów. To prosta z pozoru funkcja, która w praktyce może znacząco ułatwić projektowanie kuchni w kamperze. Główne zmiany objęły sterowanie oraz wyposażenie wnętrza. Lodówki zyskały lakierowane na biało półki wewnętrzne, nowy system regulacji ich wysokości, a w wariantach kompresorowych panel sterowania został przeniesiony do wnętrza lodówki.



Komfort bez kompromisów

Nowości i rozwój istniejących serii Dometic łączy jeden wyraźny trend: maksymalizacja komfortu przy jednoczesnym ograniczaniu zajmowanej przestrzeni. MWAO 240 pozwala zastąpić trzy urządzenia jednym, FreshJet FJZ Mini ADB ogranicza gabaryty instalowanej klimatyzacji, a lodówki serii 10 oferują jeszcze większą elastyczność zarówno pod względem komfortu, jak i organizacji wnętrza.
To właśnie takie rozwiązania sprawiają, że współczesny kamper może być nie tylko środkiem transportu, ale również wygodnym miejscem do życia – niezależnie od tego, czy podróż trwa weekend, kilka tygodni, czy cały sezon.



REKLAMA

MINIMALNY ROZMIAR. MAKSYMALNA MOC.

Nowy dyfuzor sufitowy Mini ADB do klimatyzatorów Dometic FJZ jest o 37% mniejszy i o 27% lżejszy od standardowego modelu. Jego kompaktowa konstrukcja idealnie sprawdza się w miejscach o ograniczonej przestrzeni, a regulowane i zamykane nawiewy kierują powietrze dokładnie tam, gdzie jest potrzebne, zapewniając maksymalny komfort.
dometic.com

DOMETIC



eprasa.pl 1a3f07b1e4

KRÓLEWSKI KOMFORT W KOMPAKTOWYM WYDANIU



MCLOUIS MC4 SLIM 367

Czy kamper o długości niespełna 6,70 m może zaoferować komfort, którego dotychczas oczekiwaliśmy wyłącznie od potężnych, ponad 7,5-metrowych pojazdów?

Włoski McLouis modelem MC4 Slim 367 udowadnia, że kluczem do sukcesu nie jest bezrefleksyjne mnożenie metrów kwadratowych, ale genialna architektura wnętrza. Sercem tego układu jest pełnowymiarowe łóżko królewskie – rozwiązanie, które redefiniuje pojęcie mobilnego luksusu w segmencie pojazdów kompaktowych. Centralnie ustawiony materac z wygodnym dostępem z obu stron to układ przeniesiony wprost z luksusowych sypialni domowych. W praktyce oznacza to koniec z uciążliwym przeciskaniem się nad śpiącym partnerem czy nocną gimnastyką przy ścianie. Każdy z podróżnych zyskuje autonomiczną strefę odpoczynku.



Ergonomia bez kompromisów

Mimo kompaktowej szerokości strefa dzienna zachwyca przemyślanym rozplanowaniem. Salon oferuje przestrzeń do swobodnego biesiadowania nawet podczas załamania pogody. Blok kuchenny został zoptymalizowany pod kątem przechowywania, a kompaktowa łazienka udowadnia, że przy użyciu nowoczesnych systemów sanitarnych można efektywnie zagospodarować każdy centymetr sześcienny.

Co niezwykle istotne, obecność królewskiego łóżka nie zrujnowała walorów użytkowych tylnej strefy bagażowej. Pod sypialnią wygospodarowano regularny, pojemny garaż, w którym bez trudu zmieszczą się rowery, meble kempingowe oraz kompletny ekwipunek turystyczny. W tym miejscu ujawnia się dojrzałość konstrukcyjna marki McLouis – ten pojazd to przede wszystkim genialne narzędzie do dalekich podróży, a nie tylko efektowny eksponat salonowy.

Rewolucja iTech 4.0

Pojazd bazuje na zaawansowanej technologii iTech 4.0 (Water Proof System). Producent całkowicie wyeliminował ze szkieletu zabudowy podatne na gnicie drewno, zastępując je sztywnymi profilami z kompozytów żywicznych. Rdzeń izolacyjny ścian, dachu i podłogi stanowi ekstrudowana pianka polistyrenowa (XPS/styrodur), charakteryzująca się absolutną wodoodpornością oraz doskonałą barierą termiczną i akustyczną. Zewnętrzne i wewnętrzne poszycie z laminatu z włókna szklanego (GRP) gwarantuje odporność na gradobicie oraz ułatwia ewentualne naprawy.

Te rozwiązania przynoszą radykalną redukcję masy. McLouis MC4 Slim 367 legitymuje się niezwykle niską wagą suchą wynoszącą zaledwie 2670 kg.

Ten model, łączący luksus z kompaktowością, jest dostępny na zamówienie u oficjalnego dilera marki. ZMM Kampery Trzcianka to nie tylko autoryzowany salon sprzedaży, ale przede wszystkim profesjonalny serwis oraz eksperci w dziedzinie zaawansowanego doposażenia pojazdów kempingowych.

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4

CAMP-PRO

AUTORYZOWANY DEALER W WARSZAWIE



Sprzedaż, serwis, wynajem, profesjonalne doposażenie, zarządzanie kamperami i wspólne wyprawy – wszystko tworzone przez ludzi, dla których caravaning jest sposobem na życie. Poznajcie Camp-PRO.

Kamper daje wolność, ale żeby naprawdę się nią cieszyć, potrzebne są dobrze dobrany pojazd, sprawdzony serwis i wyposażenie dopasowane do sposobu podróżowania. W Camp-PRO otrzymujemy możliwość połączenia tych elementów.
Jako autoryzowany dealer marki CI w rejonie Warszawy Camp-PRO pomaga przejść przez cały proces: od wyboru układu wnętrza i podwozia, przez konfigurację wyposażenia fabrycznego, aż po przygotowanie pojazdu do konkretnych potrzeb. Innego kampera potrzebuje rodzina wyjeżdżająca kilka razy w roku, innego para podróżująca zimą po Europie, a jeszcze innego osoba, która chce w nim mieszkać i pracować zdalnie. Dlatego najpierw stawia się tutaj na poznanie potrzeb przyszłego właściciela, a dopiero później wspólnie z nim tworzy konfigurację.

Serwis oparty na doświadczeniu

Camp-PRO jest doświadczonym serwisem obsługującym kampery różnych producentów. Posiada autoryzację serwisową marek CI oraz Roller Team, wykonuje naprawy, przeglądy zabudowy i montaż wyposażenia dodatkowego. Montowane są tutaj między innymi klimatyzacje postojowe, markizy, bagażniki rowerowe i motocyklowe, instalacje gazowe, dodatkowe ogrzewanie oraz akumulatory LiFePO4. Tworzy się tutaj także zaawansowane systemy energetyczne dla osób podróżujących niezależnie od kempingów. Panele solarne, mocne przetwornice, ładowarki DC-DC, banki energii i systemy monitorowania, takie jak Cerbo GX, które umożliwiają wygodne życie i pracę również podczas postoju „na dziko".

Najpierw wypożycz, później kup

Wypożyczalnia Camp-PRO oferuje różnorodne, dobrze wyposażone kampery – od modeli dla par po większe pojazdy rodzinne. Jedną z obowiązujących zasad jest niewielki wiek pojazdów – auta floty nie mogą być starsze niż trzy lata. W programie „Wypożycz i kup" klient może najpierw sprawdzić kampera w prawdziwej podróży. Jeśli później zdecyduje się na zakup nowego pojazdu w Camp-PRO, zwracany jest mu koszt wcześniejszego wynajmu. Dzięki temu decyzja o zakupie wynika z własnego doświadczenia, a nie tylko z przeglądania katalogu.

Własny kamper, który może zarabiać

W programie zarządzania klient kupuje własnego kampera i korzysta z niego w wybranych terminach, a przez pozostałą część roku może powierzyć go Camp-PRO do wynajmu.
W tym czasie firma zajmuje się rezerwacjami, przygotowywaniem i wydawaniem auta, kontrolami po powrocie oraz organizacją bieżącego serwisu. Właściciel tymczasem zachowuje swobodę korzystania z pojazdu, a wynajem pomaga pokrywać koszty jego utrzymania i finansowania.

Caravaning, rowery, góry i narty

Zespół Camp-PRO od lat sam podróżuje kamperami i wykorzystuje własne doświadczenia w pracy z klientami. Poza głównym sezonem organizują wyprawy po Polsce i Europie połączone z jazdą MTB, trekkingiem i narciarstwem. Przygotowują trasy, miejsca postojowe oraz programy wyjazdów. Udział we wspólnej wyprawie jest bezpłatny dla osób podróżujących własnym kamperem. Pozostali mogą wynająć pojazd od Camp-PRO w cenie pozasezonowej. To wspólne, aktywne wypady w małej grupie ludzi o podobnych zainteresowaniach i najlepszy sposób, by poznać caravaning w praktyce.

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4

KLIMATYZATOR DOBRZE WKOMPONOWANY

Klimatyzator Teleco Ultra Comfort 6000/8000 uzyskał nagrodę German Innovation 2024 nieprzypadkowo. To modułowa klimatyzacja dla pojazdów bazowych, dzięki której schłodzimy przestrzeń mieszkalną na postoju, a odpowiednio opracowane elementy wpiszą się bez szkody dla miejsca i estetyki między fabryczne elementy kabiny furgonu.

– Ultra Comfort został pierwotnie pomyślany jako klimatyzacja nawet w vanach z wysuwanymi dachami. Szybko zrozumieliśmy, że ma znacznie szerszy potencjał rynkowy, ponieważ idealnie nadaje się również do kamperów ze stałym dachem i półzintegrowanych kamperów o długości do 6,5 m – mówi Vittorio Simioli, współwłaściciel Teleco Group.



Klimatyzator Ultra Comfort 6000 można łatwo zainstalować bez modyfikacji konstrukcyjnych w pojazdach grupy Stellantis (modele Fiat Ducato serii 7, 8 i 9, a także równoważne modele Citroën Jumper, Peugeot Boxer i Opel Movano). System składa się z dwóch jednostek: jednostki wewnętrznej zintegrowanej z deską rozdzielczą pojazdu oraz jednostki zewnętrznej podzielonej na dwa moduły, połączone elastycznymi wężami. Działa zarówno w trybie chłodzenia, jak i ogrzewania (za pośrednictwem pompy ciepła), zasilany jest prądem 230 V, zużywa mniej niż 3 A, waży 28 kg i jest sterowany za pomocą pilota. Wewnętrzny przepływ powietrza osiąga do 360 m³/h, z wykorzystaniem trzech prędkości wentylatora, trybem automatycznym i w zakresie temperatury 16–31°C. Do modeli Fiata Ducato X290, wyprodukowanych w latach 2014–2020 i wyposażonych w silniki Iveco 2,3 l lub 3,0 l, można dokupić odpowiednią modyfikację systemu.

REKLAMA



KAMPER POD **KONTROLĄ**

Zawieszenie pneumatyczne rozwiązuje wiele problemów związanych z eksploatacją kamperów, jednak również ono ma swoje ograniczenia. Dopiero połączenie odpowiednio dobranego systemu z jego świadomą eksploatacją sprawia, że pneumatyka staje się rzeczywistą inwestycją w komfort, bezpieczeństwo i trwałość pojazdu.



Fot. Intrak Sp. z o.o.

Odpowiednio dobrany system pomocniczego zawieszenia pneumatycznego poprawia stabilność pojazdu, ogranicza nadmierne ugięcie tylnej osi oraz zwiększa komfort prowadzenia

W przypadku kampera, który przez większość czasu podróżuje z dużym obciążeniem, montaż pomocniczego zawieszenia pneumatycznego może przynieść szczególnie odczuwalne korzyści. Intrak to polski producent specjalizujący się w projektowaniu takich m.in. do kamperów. Ponad dwudziestoletnie doświadczenie firmy pozwala oferować rozwiązania, których zadaniem jest poprawa komfortu prowadzenia, stabilności pojazdu oraz właściwości użytkowych seryjnego zawieszenia. Trzeba jednak pamiętać, że nawet najbardziej zaawansowany system pneumatyczny nie jest rozwiązaniem wszystkich problemów konstrukcyjnych czy eksploatacyjnych kampera. Co więcej, w niektórych przypadkach może ograniczyć odczuwalne objawy innych problemów, dlatego równie ważna jak sama modernizacja pozostaje kontrola stanu technicznego pojazdu.

Kompletny system zawieszenia pneumatycznego – obejmujący poduszki, mocowania, kompresor, instalację oraz panel sterujący – zwiększa masę własną pojazdu. W kamperach, w których każdy kilogram ma znaczenie ze względu na limit 3,5 t DMC, należy uwzględnić to już na etapie wyboru rozwiązania. Co ważniejsze, montaż zawieszenia pneumatycznego sam w sobie nie zwiększa dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu ani dopuszczalnych nacisków na osie. System może poprawić zachowanie mocno obciążonego kampera, jego stabilność, komfort i wysokość zawieszenia, ale nie oznacza to, że pojazd może przewozić dowolnie większy ciężar.

– Kamper ma swoje ograniczenia i nawet najlepsze zawieszenie nie jest w stanie zrekompensować przeciążenia pojazdu, nieprawidłowego rozłożenia bagażu, zbyt szybkiej jazdy czy zaniedbań serwisowych – podkreśla Łukasz Czarkowski, prezes Intrak Sp. z o.o.

Nie istnieje jedno uniwersalne ustawienie zawieszenia pneumatycznego odpowiednie dla każdego kampera. Znaczenie mają m.in. model pojazdu bazowego, masa zabudowy, rzeczywiste obciążenie osi, długość tylnego zwisu oraz sposób wykorzystywania pojazdu.

– Warto obserwować zachowanie kampera podczas podróży. Jeżeli pojazd zaczyna prowadzić się inaczej, nadmiernie się przechyla, „siada” na tylnej osi lub wymaga coraz wyższego ciśnienia w poduszkach, powinien być to sygnał do sprawdzenia całego układu zawieszenia – mówi Łukasz Czarkowski.

Szczególnie warto sprawdzić szczelność instalacji, stan miechów pneumatycznych, przewodów, złączy, mocowań oraz poprawność działania kompresora i układu sterowania. Prawidłowo dobrane i eksploatowane poduszki pneumatyczne wspomagają seryjne resory, poprawiają warunki pracy całego tylnego zawieszenia i mogą ograniczać jego nadmierne zużycie. Nie zwalnia to jednak właściciela z regularnej kontroli amortyzatorów, resorów, tulei czy pozostałych elementów podwozia.

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4

BLATOLODÓWKA VITRIFRIGO TL20A



Czy lodówka przeznaczona do zastosowań caravaningowych może sprawdzić się w trudnej sztuce optymalizacji przestrzeni mieszkalnej?



Może. Jeśli tylko opuścimy zaklęty krąg zwolenników myśli tradycyjnej i zamiast lodówki z klasycznymi drzwiami otwieranymi w lewo lub w prawo zainstalujemy chłodziarkę ładowaną od góry. Lodówko-zamrażarka kompresorowa do zabudowy Vitrifrigo TL20A na to pozwala, bowiem niewątpliwym jej atutem jest możliwość wpasowania w blat roboczy i uzyskania dzięki temu dodatkowej przestrzeni dla przygotowywania posiłków w kuchni. Vitrifrigo TL20A to nowość w ofercie producenta.

Lodówko-zamrażarka ma pojemność całkowitą 20 l, standardowo jest zasilana prądem 12/24 V i jest wyposażona w zewnętrzny kompresor na czynnik chłodniczy R600a. Ten z kolei można odsunąć od korpusu chłodziarki na 1,5 m (opcja), zyskując kilka dodatkowych możliwości pozycjonowania urządzenia w przestrzeni kampera, kampervana lub przyczepy. Dodatkowo system Easy Fix z ukrytymi wewnętrznymi mocowaniami ułatwia montaż. Zewnętrzny system spustowy odpowiada za odprowadzanie skroplonej wody na zewnątrz.

W temperaturze otoczenia 25°C TL20A może osiągnąć wewnątrz komory na żywność +4°C, zapewniając wysoką wydajność zarówno w trybie chłodzenia, jak i zamrażania. Może pracować nieprzerwanie przez ponad trzy dni ze standardowym akumulatorem 100 Ah i 24/7 dzięki panelom słonecznym.

Model TL20A jest dostępny z czarną, uchylną pokrywą lub z pokrywą gotową do montażu panelowego. Wymiary wersji z pokrywą stałą: szerokość = 228 mm, głębokość = 415 mm, wysokość = 545 mm. Do lodówki można dokupić opcjonalny konwerter 115–230 Vac 50/60 Hz 24 Vdc/300 W.



REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4







eprasa.pl 1a3f07b1e4

THETFORD NA SEZON 2026



Fot. Thetford

Thetford wprowadza pełną gamę przyjaznych środowisku środków eksploatacyjnych do toalet separacyjnych

Producent, który przez dekady kojarzył się wyłącznie z tradycyjną chemią i toaletami kasetowymi, będzie promował bezwodne systemy sanitarne. Krótko po targach Caravan Salon obiecuje wprowadzić na rynek biodegradowalne worki z recyklingu do toalet separujących.

Już dwa lata temu Thetford obiecał mocniej angażować się w rozwój toalet, które nie wymagają chemii i wody do spłukiwania. Rozwój ekologicznych systemów sanitarnych to oczywiście toalety rozdzielające odchody. Suche toalety z serii S i SK uzupełniają teraz środki do czyszczenia miski klozetowej, przyspieszacze suszenia frakcji stałej oraz worki z recyklingu na mocz. Te ostatnie mają być nie tylko przyjazne środowisku, ale też bezkonkurencyjne cenowo. Producent mocno też promuje rozwiązania pozwalające przekształcić dotychczasowe, niezwykle popularne toalety kasetowe (serii C220 i C260) w nowoczesne toalety bezwodne. Ten dostawca wyposażenia na potrzeby producentów kamperów ma też nadzieję upowszechnić w branży jeszcze ambitniejszy sposób radzenia sobie z fekaliami. System iNDUS Eco to przystępniejsza cenowo, lekka i zrównoważona alternatywa dla zaawansowanego systemu iNDUS. I tu ścieki nie są skażone chemią, więc nieczystości można bez przeszkód opróżniać w dowolnym punkcie zrzutu szarej wody. Thetford mocno promuje ten inteligentny system zarządzania fekaliami, który pozwala na bezwysiłkowe opróżnianie zbiorników i przy ekstremalnie niskim zużyciu wody pozwala na wydłużenie czasu podróży nawet do siedmiu dni.

W odpowiedzi na popyt wśród fanów wybitnie kompaktowych kamperów i przyczep kempingowych w gamie propozycji pojawią się nowej generacji lodówki kompresorowe. Kompaktowe na zewnątrz i przepastne w środku, są sukcesywnie wprowadzane na rynek od drugiego kwartału 2026 r. Seria TR1050 i TR1065 to oszczędzające miejsce na pokładzie chłodziarki zasilane z instalacji 12/24 V, które mają dużą moc chłodzenia, niskie zużycie energii i elastyczne opcje instalacji. Pierwsza ma 53 l pojemności i zamrażalnik 4,9 l. Ta druga ma pojemność 67 l i zamrażalnik 6,7 l. Nieduże wymiary (szerokość × wysokość × głębokość odpowiednio: 52,5 × 38,0 × 50,5 cm i 52,5 × 45,0 × 52,5 cm) idą w parze z niskim zużyciem energii (ok. 0,25 kWh/24 godz. i 0,28 kWh/24 godz.). Każda z nich skrywa górne i boczne otwory wentylacyjne, co ułatwia montaż w ciasnych zabudowach. By okazały się jeszcze bardziej funkcjonalne w codziennym użytkowaniu, ostatecznego wyboru dostępu dokonujemy, kupując wariant z typowymi drzwiami skrzydłowymi lub wysuwaną szufladą. Producent zoptymalizował także dobrze znany model lodówki. Nowością jest lodówka o tej samej szerokości i głębokości co 150-litrowy model T2152. Wysokość tej debiutującej zredukowano z 1504 mm w wariancie 119-litrowym (T2120) do 1268 mm, co uwalnia miejsce pod montaż u góry kuchenki mikrofalowej, piekarnika Thetford 420 lub telewizora. Tu akurat mocno polecanym wyborem jest piekarnik Duplex XS. Wyjątkowo kompaktowy model połączony z grillem wyróżnia się głębokością zabudowy zmniejszonej – zamiast standardowych 500 mm do zaledwie 400 mm, co pozwala zmieścić go w wąskich blatach kuchennych lub właśnie w górnej części zwężających się nadwoziach kampervanów.



Fot. Thetford

Nowością w programie chłodziarek są bardzo elastyczne w montażu i użytkowaniu dwie lodówki kompresorowe o pojemności 53 i 67 l z małymi zamrażalnikami

eprasa.pl 1a3f07b1e4

TWÓJ BOX NA SPRZĘT





To w zupełności wystarczy... 65 l pojemności na „graty" wspinaczkowe, wędkarskie, kolarskie lub piknikowe. Tyle przestrzeni oferuje praktyczna torba wyprawowa produkcji Eagle Creek.

Znakomitym atutem w zastosowaniach caravaningowych jest możliwość jej wielopoziomowego składowania. Kilka toreb tego samego typu zachowuje swój kształt, pozwalając na sztauowanie w przestrzeni bagażowej, a po opróżnieniu można każdą z osobna złożyć na płasko jednym pociągnięciem specjalnego uchwytu. Boczne rączki wspomagają załadunek pod każdym kątem i w każdym miejscu – w garażu kampera, garażu domowym, bagażniku osobówki albo na łodzi.

Torba typu box jest zamykana sztywnym wiekiem za pomocą obustronnych suwaków.

Dystrybucja: makanu.pl

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4

SEZON NISKI...
ALE ZE ZNIŻKAMI!



Skorzystaj z promocji i kup zestaw ACSI w naszym sklepie

Pomimo że czas wakacyjnych wyjazdów trwa w najlepsze, warto już teraz zacząć planować podróże poza sezonem wysokim. Mniejszy tłok, spokojniejsze kempingi, lepsza dostępność miejsc i – co najważniejsze – niższe ceny.

Kluczem do udanych, a przy tym oszczędnych wypraw jest CampingCard ACSI – najpopularniejsza karta rabatowa dla podróżujących kamperem lub z przyczepą po Europie. CampingCard ACSI działa w tzw. sezonie niskim, czyli przed wakacjami i tuż po ich zakończeniu. To właśnie wtedy ponad 3 tys. europejskich kempingów oferuje specjalne, zryczałtowane stawki noclegowe – wyłącznie dla posiadaczy tej karty. Rabaty sięgają nawet 60%.

Wiele kempingów oferuje dodatkowo gratisowe noclegi dla dzieci do pięciu lat, co sprawia, że ACSI to rozwiązanie idealne dla rodzinnych podróży. Dokonując zakupu zestawu ACSI, otrzymujesz nie tylko kartę rabatową, ale również dwa obszerne katalogi, w których znajdują się sprawdzone i szczegółowo opisane kempingi w 25 krajach Europy.

Katalogi podzielone są na regiony, co ułatwia planowanie podróży. Przy każdej lokalizacji podano obowiązującą cenę z kartą, dostępne udogodnienia oraz piktogramy opisujące atrakcje. Dla wygody polskich użytkowników do zestawu dołączana jest legenda w języku polskim.

Wspomnieliśmy o dwóch katalogach? To nie błąd, ponieważ od 2025 r. publikację oferujemy także w wersji rozszerzonej o dodatek „Motorhome Pitches", zawierający dodatkowo ponad 9 tys. miejsc postojowych dla kamperów. Zestawienie może się okazać nieocenione podczas przejazdów między kempingami lub w sytuacjach, gdy zależy nam na szybkim, legalnym i bezpiecznym noclegu.

Koszt standardowego zestawu z kartą ACSI to 119 zł, natomiast wersja rozszerzona z dodatkowymi miejscami postojowymi dostępna jest obecnie w promocyjnej cenie 127 zł plus koszty wysyłki. Karta jest imienna i można ją zarejestrować online – pozwala to skorzystać z dodatkowych zniżek dla dwóch osób podczas pierwszego wyjazdu.

CampingCard ACSI to inwestycja, która zwraca się szybciej, niż mogłoby się wydawać. To narzędzie, które upraszcza planowanie, daje dostęp do sprawdzonych lokalizacji i przede wszystkim pozwala podróżować taniej.

REKLAMA



eprasa.pl 1a3f07b1e4



AEROZOL CZY **KULKA?**

Repelenty Mugga zawdzięczają swą wysoką skuteczość związkowi DEET (N,N-dietylo-m-toluamid), substancji chemicznej, która skutecznie odstrasza owady takie jak komary, kleszcze, meszki czy muchy. W zależności od potrzeb dostępne są preparaty o różnym stężeniu DEET – od łagodniejszych, odpowiednich dla dzieci, po silniejsze, przeznaczone dla dorosłych, którzy będą przebywać w miejscach o wysokim ryzyku występowania owadów przenoszących choroby.

W podróży warto mieć je zawsze przy sobie, dlatego Mugga dostępna jest także w dwóch poręcznych opakowaniach w postaci sprayu i kulki roll-on.
Płyny w sprayu Mugga są łatwe w aplikacji i szybko wchłaniają się w skórę, nie pozostawiając tłustego filmu. Są odporne na wodę, co sprawia, że mogą być stosowane nawet w warunkach wilgotnych, np. po kontakcie z wodą czy w deszczową pogodę. W sprayu dostępne są również wersje, które oferują ochronę przez wiele godzin – nawet do 8–10 godzin, co czyni je idealnym wyborem na długie wypady na łono natury.
Mugga roll-on, alternatywa dla opakowania ze sprayem, jest równie skuteczna, ale wygodniejsza w użyciu i zajmuje jeszcze mniej miejsca w bagażu. Kulka ma kompaktowy rozmiar, co sprawia, że jest łatwa do przenoszenia w plecaku, torebce czy kieszeni. W przypadku kulki aplikacja jest prostsza i precyzyjniejsza – wystarczy nałożyć ją bezpośrednio na skórę, co minimalizuje ryzyko przypadkowego rozpryskania środka na ubrania czy przedmioty. Forma kulki jest również preferowana przez osoby, które unikają kontaktu z mgłą sprayu, na przykład w okolicach twarzy.
W zależności od indywidualnych preferencji zarówno spray, jak i kulka Mugga zapewniają komfort i długotrwałą ochronę, a ich łatwość użycia sprawia, że są one chętnie wybierane przez osoby aktywne na świeżym powietrzu.

REKLAMA



SOFA DMUCHANA YOLCO GS6KW



CENA **1199 zł**

Dmuchana sofa Yolco GS6KW to praktyczne rozwiązanie do wypoczynku w kamperze, przyczepie lub na kempingu. Jej wymiary po nadmuchaniu to 218,5 × 83 × 82 cm, po złożeniu natomiast zajmuje zaledwie 52 × 29 × 29 cm, dzięki czemu łatwo ją przechowywać i transportować. Konstrukcja wykonana z poliestru i PVC może wytrzymać obciążenie do 300 kg. W zestawie znajdują się: sofa, torba podróżna, łatka naprawcza oraz cztery kotwy. Waga netto: 10 kg.

www.yolco.pl
+48 76 871 19 84
e-mail: sklep@yolco.pl

KLIMATYZATOR PRZENOŚNY YOLCO TC590



CENA **2999 zł**

Yolco TC590 to kompaktowy klimatyzator przenośny przeznaczony do chłodzenia pomieszczeń o powierzchni 4–12 m². Oferuje wydajność chłodzenia 1500 W przy poborze mocy 480 W. Temperaturę można regulować w zakresie 17–30°C. Urządzenie oferuje także tryb wentylatora, automatyczny tryb pracy i dwupoziomową regulację nawiewu. Obsługę ułatwiają pilot, panel z wyświetlaczem oraz aplikacja na smartfona za pośrednictwem Bluetootha. Klimatyzator wykorzystuje czynnik chłodniczy R290 i waży 10,1 kg.

www.yolco.pl
+48 76 871 19 84
e-mail: sklep@yolco.pl

OSŁONA PRZECIWGRADOWA YOLCO HS1, HS2, HS3



CENA
HS1: **799 zł**
HS2: **899 zł**
HS3: **999 zł**

Dostępna w trzech rozmiarach, nadmuchiwana osłona przeciwgradowa Yolco zapewnia skuteczną ochronę karoserii pojazdu przed uszkodzeniami spowodowanymi opadami gradu. Panelowa konstrukcja zapewnia całkowite pokrycie, chroniąc zarówno dach, jak i boki samochodu. Łatwa instalacja pozwala na szybkie i pewne zabezpieczenie auta. Po złożeniu zajmuje niewiele miejsca, co ułatwia jej transport i przechowywanie.

www.yolco.pl
+48 76 871 19 84
e-mail: sklep@yolco.pl

POKROWIEC NA DWA ROWERY NA HAK BAGAŻNIKA PRO



CENA **499 zł**

Pokrowiec skutecznie chroni przewożone rowery przed deszczem, kurzem, błotem, śniegiem i promieniowaniem UV podczas transportu oraz postoju. Wykonany z wytrzymałego poliestru o gramaturze 270 g/m², wyróżnia się trwałością i odpornością na warunki atmosferyczne. Wersja Pro została wyposażona w elementy odblaskowe poprawiające widoczność po zmroku oraz przezroczystą kieszeń na tablicę ostrzegawczą. System pasków i klamer zapewnia stabilne mocowanie do bagażnika na hak, a dołączona torba ułatwia przechowywanie. To praktyczne rozwiązanie dla osób, które chcą zadbać o bezpieczeństwo i czystość rowerów w trasie.

www.navagroup.pl
tel: +48 888 666 536
e-mail: zamowienia@navagroup.pl

OSŁONA PRZECIWSŁONECZNA SUN BLOKER DO MARKIZY, ZADRUKOWANA



CENA **379 zł**

Dla użytkowników kamperów i przyczep kempingowych, którzy cenią komfort wypoczynku na świeżym powietrzu, Nava Group przygotowała zadrukowaną osłonę przeciwsłoneczną Sun Bloker do markiz Thule, Fiamma i Dometic. Wykonana z wytrzymałej siatki technicznej, ogranicza nasłonecznienie nawet o 85%, zapewniając przyjemny cień i większą prywatność pod markizą. Perforowana struktura materiału wspiera przepływ powietrza, a lekka konstrukcja ułatwia transport i montaż. Produkt dostępny jest w kilku rozmiarach i wariantach graficznych, z możliwością wykonania indywidualnego nadruku. W zestawie znajdują się śledzie montażowe oraz torba do przechowywania.

www.navagroup.pl
tel: +48 888 666 536
e-mail: zamowienia@navagroup.pl

FARTUCH DO PRZYCZEPY KEMPINGOWEJ



CENA **45 zł/mb**

Fartuch podłogowy do przyczepy kempingowej Nava Group o wysokości 75 cm to praktyczna osłona dolnej części zabudowy, która skutecznie ogranicza podwiewanie, napływ zimnego powietrza, kurzu oraz dostęp owadów pod przyczepę. Wykonany z wytrzymałego materiału o gramaturze 270 g/m², odpornego na wodę, UV i niskie temperatury, sprawdza się przez cały sezon użytkowania. Górne mocowanie w postaci wszytej kedry umożliwia szybki montaż w prowadnicy, a metalowe oczka w dolnej części pozwalają na stabilne przymocowanie do podłoża. Produkt jest sprzedawany na metry bieżące, co umożliwia idealne dopasowanie do długości przyczepy.

www.navagroup.pl
tel: +48 888 666 536
e-mail: zamowienia@navagroup.pl

AKUMULATOR LiFePO4 180 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA **2999 zł**

Kompaktowy akumulator litowo-żelazowo-fosforanowy zaprojektowany z myślą o montażu pod siedzeniem w kamperze – propozycja dla tych, którzy szukają oszczędności miejsca bez kompromisów w wydajności. Przy wymiarach 355 × 175 × 190 mm i wadze zaledwie 15,4 kg oferuje ciągły prąd rozładowania na poziomie 200 A (2560 W), co w zupełności wystarcza do zasilania typowych urządzeń pokładowych. Wbudowany moduł Bluetooth umożliwia wygodne monitorowanie parametrów pracy z poziomu aplikacji na smartfonie, a maty grzewcze pozwalają na bezproblemowe ładowanie także w ujemnych temperaturach.

super-energy.pl
tel. 668 125 124
e-mail: info@super-energy.pl

AKUMULATOR LiFePO4 250 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA **4299 zł**

Wersja 250 Ah to rozsądny kompromis między pojemnością a mobilnością, który sprawdzi się zarówno podczas weekendowych wypadów, jak i dłuższych podróży off-grid. Mimo zwiększonej pojemności zachowuje kompaktowe gabaryty (335/355 × 175 × 190 mm) oraz stosunkowo niską wagę 23,8 kg, co ułatwia instalację w ograniczonej przestrzeni kampera. Stały prąd rozładowania 200 A (2560 W) pozwala na stabilne zasilanie kilku urządzeń jednocześnie, a komunikacja Bluetooth zapewnia pełną kontrolę nad stanem akumulatora. Dodatkowym atutem są maty grzewcze, dzięki którym ładowanie zimą nie stanowi problemu.

super-energy.pl
tel. 668 125 124
e-mail: info@super-energy.pl

AKUMULATOR LiFePO4 500 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA **8499 zł**

Największy z prezentowanych modeli to propozycja dla wymagających użytkowników, którzy stawiają na maksymalną niezależność energetyczną. Pojemność 500 Ah w połączeniu z ciągłym prądem rozładowania 300 A (3840 W) pozwala na komfortowe korzystanie z energochłonnych urządzeń nawet przez dłuższy czas bez podłączania do zewnętrznego źródła zasilania. Mimo imponujących parametrów akumulator zachowuje przemyślaną konstrukcję (355 × 348/358 × 190 mm) i wagę 46 kg. Obsługa przez aplikację Bluetooth ułatwia kontrolę, a wbudowane maty grzewcze umożliwiają użytkowanie także w trudniejszych warunkach pogodowych.

super-energy.pl
tel. 668 125 124
e-mail: info@super-energy.pl

eprasa.pl 1a3f07b1e4

Nie jeździsz?
- wynajmij!

dodaj kampera na

bookingcamper.pl

i zarabiaj

- JASNE ZASADY
- DODATKOWY PRZYCHÓD
- SZYBKIE ROZLICZENIA
- POMOC W UBEZPIECZENIU KAMPERA



Nie czekaj!

DODAJ POJAZD

PLATFORMA REZERWACYJNA

bookingcamper.pl

INFOLINIA: **TEL. 793 155 155**

eprasa.pl 1a3f07b1e4

malibu
a company of carthago

PREMIUM DLA WSZYSTKICH – NOWY MALIBU RELAX.

PRZEJDŹ NA WYŻSZY POZIOM JUŻ TERAZ – KORZYSTAJĄC Z NIEZRÓWNANEGO STOSUNKU CENY DO JAKOŚCI.



WYBIERZ RELAX
malibu-carthago.com/relax

eprasa.pl 1a3f07b1e4