polskiCaravaning.pl
INDEKS 208253
Cena 19,90 zł
(w tym 8% VAT)

NR 3/2024
117
06
ISSN 1734-9311
9 771734 931403

POLSKI Caravaning

HOLOWNIK PRZYCZEPY

NOWOCZESNEGO CARAVANINGOWCA



VANESTRO ODYSSEY
REDAKCYJNY TEST KAMPERVANA

EUROPA
WSPÓLNYCH PRĘDKOŚCI

PRZEGLĄD MOVERÓW
DO PRZYCZEP KEMPINGOWYCH

eprasa.pl/29333d0bc4

DYNACOOK

CAMPER & YACHT





GAZ POD SZKŁEM

POLSKA TECHNOLOGIA

★★★★★ JAKOŚĆ I TRWAŁOŚĆ

KLASA PREMIUM

Gazowe płyty ceramiczne DYNACOOK to pewność większego **bezpieczeństwa** z uwagi na **brak otwartego ognia**. Płyta zapewnia także większą **oszczędność** gazu oraz komfort użytkowania ze względu na brak konieczności częstej wymiany butli gazowej. Technologia **„gaz pod szkłem"** to łatwość czyszczenia i unikatowy design.

Poznaj również nowość- **akcesoria do płyt** serii Camper & Yacht. **Uchwyty** zabezpieczające przed przesuwaniem się garnków oraz **górna osłona**, która po wyłączeniu płyty może służyć jako dodatkowy blat roboczy. Wygodne i bezpieczne gotowanie jest w zasięgu Twojej ręki!

@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

eprasa.pl 29333d0bc4

Prawdopodobnie najpiękniejsza łazienka na kołach.

Nowy model Globetrail 590 C jest pełen wspaniałych pomysłów. W kilku prostych krokach innowacyjną łazienkę można zmienić w oazę prysznicową. Podwójna podłoga chroni przed zimnem. Nowy model możesz teraz poznać u najbliższego koncesjonera Dethleffs.

Wysokość wnętrza
194 cm



Otwarta zabudowa przodu zapewnia większą swobodę ruchów

Elastyczna łazienka komfortowa z dużą kabiną prysznicową

Pomieszczenie mieszkalne bez stopni i podwójna podłoga zabezpieczona przed mrozem



www.dethleffs-polska.pl/globetrail-ford

Dethleffs
Przyjaciel rodziny

eprasa.pl 29333d0bc4

W numerze

PODRÓŻE 6 → 17

Odkrywanie nowego świata cz. 2 → **6** | Beskid Żywiecki elektrycznie → **14**

KEMPINGI 18 → 19

Kempingi dla każdego → **18**

DOBRZE WIEDZIEĆ 20 → 48

Jaki koń pociągowy? → **20** | Przyczepa zdalnie sterowana → **28**
Między dzikuskiem a parcelą → **34** | Dlaczego z przyczepą 100 km/h → **38**
Kiedy bzykanie nie jest przyjemnością → **42**
Europa wspólnych prędkości → **46**

WARSZTAT 50 → 53

Znaj zasobność swojej butli → **50**

TEST 54 → 62

Kampervan Vanestro Odyssey 600S → **54**
Namiot dachowy Wild Land Voyager PRO 140 → **58**

KAMPERY, PRZYCZEPY I DOMKI MOBILNE 64 → 81

PRZEGLĄD RYNKU 82 → 113

eprasa.pl 29333d0bc4

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

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

OKŁADKA
Volvo Cars

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.



„Polacy mają depresję totalną, dlatego że nie ma słońca przez 7 miesięcy w roku, a lato bywa czasem niegorące". Od ukazania się maksisingla Kazika promującego album *Melassa* minęły 24 lata. Niestety nadal, pytając obywatela kraju nad Wisłą, dlaczego jest taki niemiły, usłyszymy: „a co ci do tego" zamiast „przepraszam". Droga, autostrada, ruch uliczny potrafią być soczewką nastrojów codziennych, frustracji i uprzedzeń. I nimi są. Po pierwsze, większość z nas prawo jazdy posiada, więc tak jak turysta z Krupówek potrafi być ekspertem od himalaizmu, tak niedzielny kierowca będzie ekspertem w dziedzinie przepisów prawa związanych z dwoma, czterema i większą liczbą kółek. Niebywałą wręcz oglądalnością cieszą się profile z serii „stop cham", a każda sytuacja konfliktowa napędza tylko lawinę komentarzy lub prostackiego hejtu.

Skąd takie napięcie i tyle sytuacji spod znaku przemocy drogowej? Dlaczego tak często ci, którzy jadą wolniej, to frajerzy, a ci, którzy nas wyprzedzają, to debile? Dlaczego tak często zapominamy o dobrym obyczaju, nakazującym pozwolić włączyć się do ruchu oczekującemu pojazdowi lub zjechać na lewy pas, pozwalając zająć pas prawy samochodowi na pasie do włączania na węzłach drogowych? Jakże trudno czasami jechać przepisowo, czując na plecach oddech kierowcy pojazdu rodem z Bawarii! Jeszcze nie mruga, ale z odległości między waszymi zderzakami wiadomo, że 130 km/h na autostradzie to dla niego zdecydowanie za wolno. Po co? Być może wynika to z mniemania, że tak jak modne ostatnio wydechy, powodujące drżenie szyb w przydrożnych budynkach, duża prędkość zrobi na kimś wrażenie. Poszukujący powodów agresji drogowej wymieniają wśród jej przyczyn presję czasu, temperaturę powietrza, frustrację spowodowaną korkami. Częściej jednak na pierwszy plan wysuwają się czynniki indywidualne, jak niecierpliwość czy impulsywność. Podłoża tych cech trzeba jednak szukać znacznie głębiej niż w okolicy szosy i autostrady. Być może właśnie w małej obecności słońca i naszych narodowych przywarach.

W caravaningu jednak nie powinno być miejsca na frustracje, tak na drodze, jak i na kempingach. W rozpoczynającym się sezonie pamiętajmy, że podróżujemy pojazdami kempingowymi – zachowajmy więc spokój, dystans, zadbajmy o odpoczynek i bezpieczeństwo. Jazda zgodnie z przepisami i z zastosowaniem codziennej uprzejmości zawsze będzie prawidłowym rozwiązaniem.

Co więc robić z uprzykrzającymi jazdę dawcami organów i miłośnikami „driftu na ręcznym"? Mój pierwszy i niezapomniany instruktor nauki jazdy miał na to swoje powiedzenie – „puść wariata, niech polata".

Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 29333d0bc4

ODKRYWANIE **NOWEGO ŚWIATA**

Część 2



Brygida i Witold Siejkowie pochodzą z Opola i dumnie reprezentują rocznik ‘61. Zanim odwiedzili w caravaningowym stylu Amerykę Południową, dwukrotnie zwiedzali kamperem Australię i Nową Zelandię. Teraz opisują swoją 5-miesięczną podróż polskim kamperem przez zachodnie kraje „Nowego Świata”.

Brygida i Witold Siejkowie

Na wieść o planie zorganizowania wyprawy kamperem przez Amerykę Południową nasze córki zaczęły szukać specjalisty z zakresu psychiatrii dla ludzi po 60-tce. Jednak po kilku dniach, kiedy zorientowały się, że poważnie przygotowujemy się do przewiezienia vana przez Ocean Atlantycki, zaczęły nas wspierać.

eprasa.pl 29333d0bc4



Nagły atak klimatyczny

Zeszliśmy z szosy, na skraju dżungli kilkoma sprawnymi ruchami maczety Pepe wyciął idealnie proste kije do pomocy przy poruszaniu się w zaroślach. Wcześniej wyszeptał modlitwę, którą odmawia się zawsze, wchodząc do dżungli, będącej dla miejscowych matką. Uszanowaliśmy zwyczaj, z zaciekawieniem przysłuchując się jego szczerym i żarliwym słowom. Ten dzień w dżungli z naszym przewodnikiem to było niesamowite przeżycie. W połowie drogi dopadł mnie dziwny i niespotykany wcześniej kryzys. Zacząłem słabnąć w zastraszającym tempie. Czułem, że brakuje oddechu, że serce wali mi jak nigdy wcześniej. Ale jak to ja? Przecież kilka miesięcy wcześniej przejechałem rowerem z Helu do Opola, regularnie uprawiam sport, przepłynąłem jachtem do Brazylii. Dlaczego więc nagle po 2 godzinach w dżungli mam odjechać na serce?! To się przecież kupy nie trzyma. Brygidka patrzyła na mnie z niedowierzaniem. Oddała mi wodę, to samo zrobił Pepe, wzięła na barki nasz niewielki plecak, przynosząc mi olbrzymią ulgę. Miałem pełną świadomość tego, co się ze mną dzieje, i może to właśnie pogarszało mój stan? Do dzisiaj nie wiem, co się działo, co było tego przyczyną.

Jakoś dotarliśmy do chaty zaprzyjaźnionej z Pepe indiańskiej rodziny, w hamaku doszedłem do siebie. Pepe przygotował też dla nas atrakcję w postaci nocnego wyjścia do dżungli. Mimo że czułem się dobrze, grzecznie odmówiłem. Resztę wieczoru spędziliśmy przy ognisku, nasz przewodnik opowiadał fantastyczne historie związane z życiem w tych rejonach, zagrożeniami wynikającymi z bliskości natury, ale i z korzyściami, jakie to niesie dla miejscowych. Przygodę z Pepe uznajemy z żoną zgodnie za największe przeżycie w czasie tej wyprawy i kilku miesięcy pobytu w Ameryce.

Metropolia na wulkanie

Quito, stolica Ekwadoru, to zdecydowanie najładniej położone miasto, jakie mieliśmy szczęście zobaczyć przez te kilka miesięcy podróży. Położone jest na wysokości ok 2700 m nad poziomem morza, na stoku

eprasa.pl 29333d0bc4

czynnego wulkanu. Fantastyczne położenie na wielu wzniesieniach to jedna zaleta, a druga to mądrość włodarzy, którzy już w latach 50. i 60. ubiegłego wieku zapoczątkowali budowę szerokich ulic łączących nowo powstające dzielnice z zabytkowym centrum. Samo centrum jest wpisane na Listę światowego dziedzictwa UNESCO. Mam w związku z tym swoje przemyślenia, niestety niepomyślne dla obecnie zarządzających stolicą. Otóż po 2 godzinach snucia się po wspaniałym starym mieście mieliśmy serdecznie dość smogu, który tam panował. Jak można dopuścić, by przez historyczne centrum miasta przejeżdżały rozklekotane autobusy i dostawczaki? Jesteśmy ludźmi raczej tolerancyjnymi, ale smród spalin był po prostu nie do wytrzymania. Nieco zniesmaczeni opuściliśmy tę część miasta, a długi spacer przez pozostałe dzielnice wynagrodził nam te niedogodności.

O tym, że krajom tak mało turystycznym jak Ekwador zależy na zadowoleniu turystów, niech zaświadczy przypadek, który zdarzył się tuż przy miejskim ratuszu. Podszedł do nas strażnik miejski i przedstawiwszy się piękną angielszczyzną, wyraził swoje zadowolenie, że przyjechaliśmy do jego kraju, zapytał, czy nie potrzebujemy pomocy, wyjaśnił, gdzie jest biuro informacji turystycznej, a na koniec ostrzegł, że tak jak w wielu krajach, tak i w Quito grasują gangi młodych ludzi, które okradają turystów z telefonów, pieniędzy, biżuterii itp. Spojrzał na mój, wydawało się solidny, plecak, po czym stwierdził, że odcięcie go zajmie takim młodzianom sekundę, i zaapelował o czujność. Było to bardzo miłe i skuteczne zarazem, bo spotęgowało moją czujność. Do końca pobytu w Ekwadorze nie mieliśmy żadnej niebezpiecznej sytuacji.

Jeśli chodzi o jazdę samochodem po ekwadorskich Andach, to muszę przyznać, że jakość dróg jest tam zdecydowanie lepsza niż w Kolumbii, a jedyną rzeczą, na którą trzeba było zwracać uwagę, są osuwiska skalne. Jest ich bardzo dużo i czasami całymi tygodniami nie są usuwane, a jak już drogowcy sobie z nimi poradzą, to pojawiają się w innym miejscu. Po prostu natura bierze górę nad wydolnością służb drogowych. Nasz samochód spisywał się znakomicie. Mimo że wjeżdżaliśmy na wysokość ponad 3000 m, a powietrze stawało się coraz rzadsze, silnik wciąż to akceptował. Paliwo w Ekwadorze, podobnie jak w Kolumbii, jest bardzo dobrej jakości, tylko minimalnie droższe, a dostępność stacji w obu krajach jest bardzo, ale to bardzo zadowalająca.

Powoli zbliżaliśmy się do granicy z Peru. Pobyt w Ekwadorze był wg mnie zbyt krótki i mam w związku z tym lekki niedosyt, ale za 2 tygodnie musieliśmy być w Limie, czyli stolicy Peru, gdzie spodziewaliśmy się odwiedzin jednej z córek z rodziną.

Z Ekwadoru do Peru

Granicę między Ekwadorem a Peru przekracza się dokładnie według tej samej procedury jak w przypadku Kolumbii i Ekwadoru. Trochę to trwa, bo celnicy kraju, do którego się wjeżdża, wprowadzają do systemu komputerowego wszystkie dane samochodu łącznie z takimi szczegółami jak: kolor, liczba pasów bezpieczeństwa, ubezpieczenie, waga...



Największe niebezpieczeństwo na drogach – osuwiska

eprasa.pl 29333d0bc4



Indianie na współczesnym rumaku – Peru



Lima – centrum biednego miasta



Pomnik Polaków w Limie



Bywało wysoko – Andy w Peru

Był ponad 40-stopniowy upał, a nasz fiacik mknął jak burza. Teren stał się bardziej pustynny. Andy pozostały w głębi lądu, a my kierowaliśmy się wzdłuż wybrzeża w stronę Limy. W pierwszym dużym mieście zatrzymaliśmy się, aby kupić peruwiańskie karty sim. W centrum handlowym był tylko punkt doładowywania, ale uprzejmy personel podał nam adres, gdzie mogliśmy je kupić od ręki, powiadomili nawet tamtejsze biuro, że przyjedzie para z Polski. Wynajęliśmy tuk-tuka i za parę groszy dotarliśmy pod wskazany adres. Bez żadnych problemów kupiliśmy odpowiednie karty. W takich sytuacjach samochód zawsze zostawialiśmy na strzeżonych parkingach, których, jak się później okazało, jest w całej Ameryce bez liku. To najprostszy do prowadzenia biznes. Wystarczy maleńkie podwórko, plac przed warsztatem samochodowym itp., miejscowi od razu robią z niego parking i chyba są zadowoleni, bo ruch jest spory. Często nad takim parkingiem rozwiesza się siatki chroniące auta przed nagrzaniem w słońcu.

Jeszcze tego samego dnia pojechaliśmy dalej. Humory nam nie dopisywały. Widok za oknem był przygnębiający. Tony śmieci zalegające wzdłuż drogi nie robiły dobrego wrażenia. Obserwowaliśmy to zjawisko z niedowierzaniem. Byle motorower, a nawet rower z podczepioną przyczepką wystarczy, aby pozbyć się śmieci z własnego podwórka, wyrzuca się je dosłownie wszędzie, najczęściej tuż za znakiem miejscowości, w której się mieszka. Na własne oczy widzieliśmy dziesiątki pick-upów, których właściciele wyrzucali gruz, plastik, złom i co tylko kto miał zbędnego w swoim obejściu. Takiego Peru się nie spodziewaliśmy. Prawdę powiedziawszy, mieliśmy zupełnie inne wyobrażenie o tym kraju. Byłem wręcz przekonany, że Peru to perła tego kontynentu. Niestety czar prysł, rozczarowanie towarzyszyło nam aż do samej stolicy.

Lima zachwyca inaczej

Wjazd do Limy spotęgował naszą frustrację. Zewnętrzne dzielnice miasta to prawie slumsy z rzemieślniczymi kramami, sklepikami zaopatrującymi mieszkających tam biedaków. Po półgodzinie jazdy w takim otoczeniu sytuacja zaczęła się poprawiać. Z każdą przecznicą było coraz lepiej. Pojawiły się zadbane domy, namiastki parków, placów zabaw dla dzieci, przyzwoicie wyglądające szkoły i budynki użyteczności publicznej. Samo centrum przy nabrzeżu powodowało opadanie szczęki. Przedmieścia i centrum dzieliła przepaść cywilizacyjna.

eprasa.pl 29333d0bc4



Machu Picchu – Peru, absolutne must be!

W Limie spędziliśmy 3 dni. Poprosiliśmy Marka, rodowitego Peruwiańczyka z polskimi korzeniami, o pokazanie nam stolicy. Wraz z żoną prowadzi on małą agencję turystyczną i zajmuje się właśnie oprowadzaniem po Limie, ale w ofercie ma też organizację wycieczek po kraju dla grup z całego świata, bo znakomicie mówi również po angielsku. Jak wszyscy w czasie pandemii Marek strasznie odczuł zamknięcie granic i próbuje znowu stanąć na nogi.

W trakcie naszego pobytu sytuacja polityczna w Peru była bardzo niestabilna. Aresztowano prezydenta, a protesty i zamieszki zebrały również ofiary śmiertelne. Niestety skutki tej sytuacji odczuliśmy na własnej skórze, ponieważ w terenach górskich miejscowi robili blokady nie do przebycia, więc trzeba było decydować się na kilkudziesięciokilometrowe objazdy. W samej Limie można znaleźć liczne ślady obecności Polaków. W XIX wieku Peru, będąc krajem o olbrzymich zasobach naturalnych, zapraszało inżynierów z całego świata do budowy infrastruktury. Nasi specjaliści walnie przyczynili się do powstania nowoczesnego Peru. Ich pamięć jest szanowana do tego stopnia, że jako jedyna nacja mamy tam swój park – Parque Polonia z olbrzymim pomnikiem upamiętniającym naszych rodaków. Przyznam, że miejsce jest bardzo zadbane, w czym swój udział ma nasza ambasada.

Ciekawostka, w tutejszej telewizji nie usłyszymy prognozy pogody. Peruwiańczycy ponoć żartują, że na pytanie: jaka będzie jutro pogoda, odpowiadają: taka jak dzisiaj.

Od pana Marka dowiedzieliśmy się też, że w Peru nie ma żadnej pomocy ze strony państwa. Nie pracujesz? Nie zarabiasz. Dlatego tak ważna jest dla nich rodzina.

Jak już wspomniałem, w Limie na 2 tygodnie dołączyła do nas córka z rodziną. Wynajęli samochód, więc przemieszczaliśmy się na dwa auta i częściej korzystaliśmy z hoteli, aby być po prostu razem.

Kolejnym punktem na naszej trasie były geoglify w prowincji Ica. Nie ukrywam, że robią wrażenie, aż trudno pojąć, jak to się dzieje, że przez tyle lat nie uległy erozji czy innemu zniszczeniu. Chociaż jeden przypadek się zdarzył. Otóż budowniczy głównej drogi w tym rejonie nie uwzględnili jednego z tych dzieł na swoich mapach i poprowadzili drogę dokładnie w połowie geoglifu. Kiedy się zorientowali, było już za późno. Załączam zdjęcie z aktu zniszczenia. Miejscowi postawili kilka wież jako punkty widokowe i za parę złotych udostępniają te atrakcje. Spragnionym większych przeżyć mogę polecieć lot awionetką nad całym regionem. Dla mnie Indianin za sterami samolociku jakoś mija się z wyobrażeniami o talentach tych ludzi, więc weszliśmy tylko na wieżę widokową.

eprasa.pl 29333d0bc4



Paracas

Według przewodników kolejnym punktem wartym odwiedzenia jest Paracas. To miejsce, gdzie zbierane jest ptasie łajno. Rzeczywiście turystów było sporo i to uspokoiło nieco moje nerwy, że nie tylko ja uległem marketingowemu szaleństwu. Szanuję ludzi wykonujących tę niewdzięczną pracę (zbieranie ptasich odchodów w ilości mierzonej tonami), ale żeby specjalnie jechać to oglądać, to duża przesada. Z reporterskiego obowiązku dodam, że Peru i Chile to najwięksi na świecie eksporterzy tego nawozu. Na tym zakończmy ten wątek.

Po doświadczeniach z Paracas, pełni obaw, jechaliśmy w kierunku Cusco i Machu Picchu. Czy miejsca te, znane na całym świecie, nie okażą się kolejnym balonikiem nadmuchanym przez turystyczny marketing? Jechaliśmy, martwiąc się, czy zdobyte z niemałym trudem i za spore pieniądze bilety nie będą wejściówkami do przysłowiowego Disneylandu. Na szczęście było zupełnie inaczej.

Wjazd do Cusco może nie był zbyt zachęcający, bo miasto zbudowane jest według tego samego schematu co Lima: na zewnątrz dzielnice biedoty, a w centrum piękne zabytki i kawał tajemniczej historii. Z punktu widzenia kierowcy kampera sytuacja bardzo nieciekawa. Na obrzeżach samochodu nie można zostawić, bo do rana niewiele by z niego zostało, a wjazd w wąskie uliczki centrum grozi utknięciem. Jak wspominałem, dołączyła do nas córka z rodziną, więc przez te kilka dni mieszkaliśmy w hotelu, a samochód udało się zaparkować tuż przy wejściu. W planach mieliśmy wyjazd do historycznego kompleksu Machu Picchu. Inkowie tak zmyślnie posadowili to miasto, że do dzisiaj dotarcie tam stanowi spore wyzwanie. Bilety zarezerwowaliśmy już w Polsce, na konkretną godzinę wejścia. W związku z tym najpierw musieliśmy wykupić miejsca w pociągu, który dowozi turystów do miasteczka Machu Picchu, a potem bilety na autobusik dowożący turystów pod bramę kompleksu (można też pokonać ten odcinek pieszo).

Zdumiewające jest, że rezerwując bilety do jakby nie było muzeum, trzeba koniecznie podać numery paszportów, datę urodzenia, adresy i wiele innych szczegółów, a przecież są to tylko ruiny. Szczytem absurdu okazała się sytuacja, gdy przy kasie po bilety na autobus zażądano od nas wszystkich paszportów, po czym skserowano je, a kopie poszły do opasłego segregatora. Po diabła firmie transportowej kopia naszych paszportów? Tego nie wiem. Powszechna inwigilacja, bo jak to inaczej nazwać, wymaga osobnego omówienia w podsumowaniu relacji.

Kiedy dotarliśmy w pobliże bramy wejściowej, w naszą stronę ruszyło kilkoro przewodników z ofertą oprowadzenia po kompleksie. Zdecydowaliśmy się na przemiłą Indiankę o swojsko brzmiącym imieniu Olga i była to bardzo dobra decyzja. Olga pobrała po 10 dolarów amerykańskich od osoby, nie żałujemy ani centa z tej kwoty. Zastanawiałem się, czy opisywać historię tego miejsca, ale widząc fachowe opracowania, które możecie znaleźć nie tylko w sieci, postanowiłem, że skupię się tylko na smaczkach. Otóż wg naszej przewodniczki do dziś nie wiadomo, w jaki sposób Inkowie transportowali tak olbrzymie głazy, z których zbudowali miasto. Nawet sposób obróbki bloków skalnych nie jest dla naukowców jasny i rodzi przeróżne teorie, czasami wzajemnie się wykluczające. Jedno jest pewne, precyzja wykonania i inżynierskie rozwiązania budzą ogromny podziw.

Zarówno Peru, jak i inne kraje Ameryki Południowej nie doszły do siebie po pandemii koronawirusa. Olga drżącym głosem opowiadała, jak to w latach przed pandemią na terenie kompleksu przyjmowano nawet do 5000 turystów dziennie. Dzisiaj rzadko jest ich więcej niż 400. Hotele są pozamykane, miejscowi restauratorzy, sklepikarze handlujący pamiątkami z wielką nadzieją spoglądają na każdego przybysza, który może podreperować ich budżet. Szkoda mi tych ludzi, bo kryzys polityczny w kraju skutecznie odstrasza potencjalnych turystów.

Relację z Cusco i Machu Picchu poprzedziłem zdaniem wyrażającym naszą wątpliwość, czy aby na pewno warto odwiedzić te miejsca. Dzisiaj jesteśmy zgodni, że to punkt, którego absolutnie nie wolno pominąć, planując podróż do Peru.

eprasa.pl 29333d0bc4

Jezioro Titicaca

Plan był ambitny i o mało co nie zakończył się przerwaniem podróży. Narozrabiałem. Z Cusco ruszyliśmy w stronę słynnego jeziora Titicaca, gdzie na jednej z pływających wysp mieliśmy zarezerwowany dwudniowy pobyt. Podróż była długa, monotonna i to pewnie uśpiło moją czujność, co omal nie zakończyło się pobytem żony w szpitalu. Jak spowodować poważną kontuzję współpasażerki w czasie prowadzenia kampera? Brydzia była senna, więc poszła położyć się do łóżka, a ja miałem spokojnie dojechać do sporego miasta Puno. Jadąc przez jedną z wiosek, nie zauważyłem hopki ograniczającej prędkość i mknąc pewnie z 70 km/h, wpakowałem się na nią. Gdyby to była tradycyjna europejska hopka, nic by się nie stało, ale hopki w Ameryce to hopy i są ich tysiące. Zawsze są też dobrze oznakowane żółtymi pasami. Ta jedna nie była, więc jej nie zauważyłem. Trzymając się kierownicy, spokojnie to przeżyłem, ale śpiąca z tyłu żona spadła i przywaliła biodrem w kant stopnia służącego do wchodzenia do łóżka. Nie było szans, żeby zrobiła choć kroczek. Na wyspę popłynęła więc tylko rodzina córki. My zostaliśmy w Puno w towarzystwie maści, leków i rehabilitanta, który stwierdził mocne stłuczenie, bo ruchomość biodra była jako taka. Wspominam tę sytuację ze wstydem i przestrzegam młodych adeptów caravaningu przed tego typu eksperymentami. Po kilku dniach utykania Brydzia wróciła do formy na tyle, że ruszyliśmy dalej.

Mirador Cruz del Condor, czyli kanion Colca

Czas biegł nieubłaganie, za kilka dni córka z rodziną wracała do Polski. Na trasie do miasta Arequipa, skąd odlatywał samolot powrotny do Limy, była jeszcze jedna wspaniała atrakcja – kanion Colca ze słynnym miejscem widokowym o pięknej dla nas nazwie Mirador Cruz del Condor. Wszyscy przyjeżdżają tu w jednym celu, by obejrzeć na żywo lot kondorów. Żeby zwiększyć swoje szanse, należy wybrać się w miarę wcześnie. Tak też zrobiliśmy. Specjalnie dla turystów wybudowano tarasy widokowe, kramy z pamiątkami i parkingi. Nikt nie potrafi powiedzieć, dlaczego te olbrzymie ptaki wybrały akurat to miejsce do życia.

Jakież było nasze rozczarowanie, gdy po bez mała 2 godzinach oczekiwania nie udało się zobaczyć ani jednego ptaszyska. Pogoda była słoneczna, więc mogliśmy bez skrępowania podziwiać przepiękne widoki. W przewodniku doczytaliśmy, że w 1981 r. grupa Polaków jako pierwsza spłynęła kajakami wijącą się na dnie kanionu rzeką, nadali nawet kilka nazw odkrytym miejscom. Następnie zaakceptował je Instytut Geograficzny, uznając w ten sposób, że nasi byli tam jako pierwsi. Dzięki temu mamy w oficjalnej terminologii Wodospady Jana Pawła II czy Kanion Polaków. Brawo nasi! Nadmienię tylko, że jadąc do kanionu Colca, trzeba wspiąć się na wysokość 4900 m n.p.m. Silnik pracował nadal bez zarzutu, mimo że powietrze było rzadziutkie.

Ostatnim planowanym do odwiedzenia miastem w Peru była Arequipa. Tam mieliśmy pożegnać się z córką i wnukami. Na miejsce dojechaliśmy ostatkiem sił naszego ducato. Samochód zaczął tracić moc, do centrum dosłownie doczłapaliśmy. Serwisu Fiata w sieci nie znalazłem, ale przychylny taksówkarz podpowiedział, że w Mercedesie naprawiają również auta dostawcze innych marek. Rzeczywiście już z oddali wśród znaczków firmowych wielu marek lśniło logo Fiata. Po podłączeniu kampera do komputera okazało się, że katalizator jest do wymiany. Na nowy trzeba poczekać się 6 tygodni, na szczęście jeden z mechaników podjął się reanimacji naszego. Po 2 dniach dostaliśmy telefon, że auto zostało naprawione i odzyskało moc. Wdzięczni zespołowi salonu Mercedesa mogliśmy spokojnie ruszyć w kierunku Chile.



eprasa.pl 29333d0bc4



eprasa.pl 29333d0bc4



Tekst: Grzegorz Miedziński
Zdjęcia: Francesco Petardi

BESKID ŻYWIECKI **ELEKTRYCZNIE**

„Dla mnie to za długa trasa. To zbyt stromy podjazd. Nie mam kondycji, więc z wami nie pojadę." Słyszałeś już takie wymówki? Przejdą do lamusa, gdy przesiądziesz się na „elektryka". Rowery ze wspomaganiem elektrycznym nie tylko zwiększają nasze możliwości, zmieniają spojrzenie na dostępność nieosiągalnych wcześniej terenów, ale także wyrównują szanse z mocniejszymi towarzyszami wycieczki. Nasz „trip" po Beskidzie Żywieckim jest dobrym tego przykładem.

eprasa.pl 29333d0bc4

Plan na wyjazd był dość prosty: w piątek dojechać kamperem w góry, przenocować, zrobić fajną rundę na rowerze, wieczorem spędzić miło czas z przyjaciółmi, po czym powtórzyć wszystko kolejnego dnia. Pod pojęciem „fajna runda" mam na myśli podjazdy, na które da się wjechać, zjazdy długimi ścieżkami, na których trzeba dobrze „czytać" i wybierać linię przejazdu, w końcu żeby to była zamknięta pętla, aby wystartować i wrócić w to samo miejsce. Oczywiście widokowo i z fajnym schroniskiem po drodze.

Każdy podobny plan zacznie pokazywać pierwsze wyboje, jeśli ekipa ma różną kondycję, jest początek sezonu, polujemy na dobre zjazdy, po drodze mamy zrobić zdjęcia i filmy, a do tego jeszcze dobrze się bawić. Panaceum spajającym i niwelującym trudności będzie rower ze wspomaganiem elektrycznym. Choć rzecz jasna podstawą będzie pozytywne nastawienie. Nasze rowery są wyposażone w napędy Bosch eBike Systems. Zatem wybierając trasę, mogliśmy zaplanować więcej kilometrów, większe przewyższenia, ująć w harmonogramie robienie zdjęć i ujęcia filmowe oraz spokojne zjedzenie śniadania z obowiązkowym parzeniem kawy. Nie wspominając już o podziwianiu po drodze widoków i wieczornym biesiadowaniu przy grillu.



W takich okolicznościach przyrody nocowaliśmy. Okolice Sopotni Wielkiej, skąd wystartowaliśmy w kierunku Rysianki. Piękne rejony Beskidu Żywieckiego, dla elektryka poligonem roboczym będzie dowolne miejsce. Dysponując kamperem i rowerem ze wspomaganiem elektrycznym, nasze możliwości będą naprawdę duże. Jeśli obozujemy w jednym miejscu, rower elektryczny może stać się naszym głównym środkiem transportu, pojedziemy nim nie tylko na wycieczkę, ale także do sklepu na zakupy czy zwiedzenie okolicy, a kamper czy przyczepa z autem będą czekały zaparkowane.





Niby nic się nie dzieje, a jednak. Po uruchomieniu przetwornicy w kamperze ładujemy nasze rowery (230 V). Współczesne ładowarki umożliwiają naładowanie 80% baterii w zaledwie 2,5-4 godziny (w zależności od pojemności baterii). W tym czasie jemy śniadanie, dopracowujemy ostatecznie plan trasy i umieszczamy relację w social mediach.

Odpowiedni bagażnik na rower to świetne rozwiązanie na dłuższe wyjazdy. Zabieramy co potrzeba i nie obciążamy zbytnio naszych ramion. Bagażnik Aeroe Spider Rear Rack z torbą Quick Mount i workami to wodoodporne, bezpieczne miejsce na różne sprzęty. Więcej na bikeatelier.pl.





eprasa.pl 29333d0bc4





Rysianka zdobyta. Mimo różnic w rowerach na podjeździe szli „łeb w łeb". Dobry przykład na napęd i baterie dobrane odpowiednio do reszty komponentów i przeznaczenia roweru. Po lewej rasowe enduro z silnikiem Bosch CX (85 Nm) i baterią 750 Wh. Po prawej lekki ścieżkowiec z silnikiem Bosch SX (55 Nm) i baterią 400 Wh. Waga rowerów odpowiednio: 26 i 18 kg.



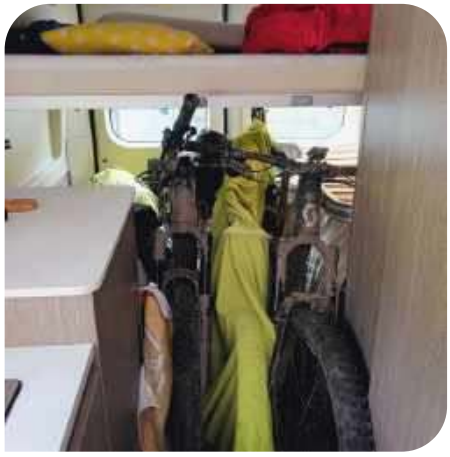
U podnóża Pilska jeszcze całkiem sporo śniegu i błota. Stąd decyzja, żeby zrezygnować z wjazdu na szczyt i przez Halę Niżową zjechać zielonym szlakiem do Sopotni.

W wielu miejscach jazda jest niemożliwa – mimo wspomagania nawet na trybie turbo.

Na szczęście Bosch eBike Systems ma także tryb wspomagania podczas prowadzenia roweru, czyli tzw. „walk assist". Zatem nawet gdy jesteśmy zmuszeni prowadzić rower po bardzo stromej lub wyboistej drodze, istnieje opcja wsparcia (szczególnie mile widziana w rowerach ważących więcej niż 25 kg).

eprasa.pl 29333d0bc4





Pomimo że brudne, pakujemy rowery do kampervana. Wróciliśmy późno i najzwyczajniej w świecie nie chciało nam się ich myć. Poza tym miejsce na 2, a nie 3 rowery na bagażniku oraz spora wartość maszyn wymusiły taką decyzję. Mimo to 3 osoby mogły swobodnie spać (2 na widocznym, górnym łóżku a 1 na rozkładanych fotelach w przedniej części).

Tego dnia przejechaliśmy blisko 35 km, robiąc prawie 1500 m przewyższenia, po stromych, miejscami śliskich, trudnych technicznie trasach. Wynik może niezbyt oszałamiający, ale nie o to tutaj chodzi. Był czas na jazdę, na odpoczynek, na zdjęcia, na podziwianie widoków. Piękna przygoda. Bez wspomagania byłoby na pewno trudniej i czasami nerwowo. Przydatna okazała się także łączność z bezpłatną aplikacją eBike Flow. Dzięki niej można połączyć smartfon z rowerem i mieć dostęp do wielu przydatnych informacji.

Mimo że rowerów ze wspomaganiem elektrycznym używam od kilku lat, wciąż doświadczam i podziwiam mnogość możliwości, jakie oferują. Czasami przydają się do szybkiej rundy przed pracą, innym razem zabezpieczają spontaniczną ustawkę ze znajomymi, a jeszcze innym zaplanowany, całodniowy trip. W każdym z tych przypadków e-bike poszerza możliwości z uwzględnieniem oszczędności czasu i siły. Jeśli wciąż jesteś sceptykiem, spróbuj, porównaj i przekonaj się sam.

bosch-ebike.com/pl/

eprasa.pl 29333d0bc4

KEMPINGI DLA KAŻDEGO



Wybrzeże Chorwacji słynie z malowniczych krajobrazów, ale i urokliwych wysp. Wśród tych klejnotów znajdują się Cres i Lošinj, wyspy znane nie tylko z pięknych plaż i krystalicznie czystego morza, ale także doskonałej infrastrukury kempingowej.



Bijar, Baldarin, Čikat i Slatina to kempingi należące do Grupy Jadranka, na których znajdziesz dokładnie takie zakwaterowanie, jakie sobie wymarzysz, a rezerwacji możesz dokonać, korzystając z nagrodzonej nagrodą ADAC 2024 interaktywnej mapy. Dzięki niej zarezerwujesz DOKŁADNIE tę działkę, dom mobilny czy namiot glampingowy, który sobie upatrzyłeś.

Niezależnie od tego, jakie zakwaterowanie wybrałeś, na kempingach Jadranki spędzisz niezapomniane wakacje. To ośrodki dostosowane do różnych typów odwiedzających: miłośników natury, par, rodzin... – wszystkich marzących o spokojnych wakacjach na łonie natury, z dala od tłumu i hałasu. Oferta zainteresuje również kempingujących z dziećmi i właścicieli czworonogów.

Z myślą o najmłodszych

Kemping Čikat jest jednym z innowatorów we wdrażaniu udogodnień przyjaznych dzieciom, przystosowane dla rodzin z dziećmi jednostki zakwaterowania to tylko jedno z nich. Kolejne to: nowoczesne obiekty sanitarno-higieniczne dla dzieci, infrastruktura sportowa, kompleks basenów Aquapark Čikat, pokój zabaw i program animacyjny dla różnych grup wiekowych... – to nadal nie koniec. Na kempingu możesz spotkać maskotki – delifina Chiki'ego i żółwia morskiego Chikę, a także obdarować swoje pociechy pamiątkami, które po powrocie do domu będą im przypominać o letnich wakacjach.

W sezonie dostępny jest również program animacyjny dla dzieci w pozostałych trzech kempingach Jadranki. Szczególny nacisk kładzie się na różnego rodzaju warsztaty edukacyjne oraz wykłady na temat flory i fauny wyspy organizowane we współpracy z lokalnymi stowarzyszeniami, takimi jak odpowiedzialny za ochronę delfinów Blue World lub ośrodek ratownictwa dla sępów w Beli. Jednym z najpopularnejszych warsztatów jest filcowanie wełny we współpracy ze stowarzyszeniem Ruta, w ich trakcie z resztek owczej wełny powstają wspaniałe, kreatywne produkty, takie jak kwiaty, meduzy itp., które można przetworzyć i ponownie wykorzystać.

Co więcej, każdego lata na kempingu Baldarin organizowane są akcje sprzątania na sąsiednich dzikich plażach, w których uczestniczy duża liczba dzieci, ucząc się w ten sposób szacunku dla otaczającej je przyrody.

Psiaki mile widziane

Z myślą o kempingowiczach, którzy podróżują z czworonogami,

eprasa.pl 29333d0bc4

w 2007 r. na kempingu Slatina wdrożony został specjalny program, nagrodzony przez ADAC w roku 2008. Projekt rozwijany jest do dziś, a wprowadzony został we wszystkich kempingach Jadranki. Cel: zagwarantowanie komfortu naszym ukochanym czworonogom, a także umożliwienie współbytowania gości, którzy są właścicielami psów, i tych, którzy nimi nie są. Aby to było możliwe, opracowane zostały zasady dla właścicieli psów, a także wdrożona kompletna sygnalizacja związana z kempingowaniem ze zwierzętami. Oprócz standardowej infrastruktury, takiej jak: prysznice, plaże, ścieżki spacerowe i place zabaw dla psów, dodatkową wartość stanowią bezpłatne szkolenia z tresury w sezonie letnim, odbywają się one dwa razy w tygodniu na kempingach Bijar, Baldarin i Čikat oraz codziennie na kempingu Slatina. Dwa razy w sezonie organizowany jest Dzień Psa, podczas którego odbywają się turnieje i konkursy dla psów oraz ich właścicieli.



Kierunek: Chorwacja!

Pobyt na wyspach Cres i Lošinj to niepowtarzalną okazja, aby doświadczyć uroków chorwackiej przyrody i bogatego dziedzictwa kulturowego, a kempingi Bijar, Baldarin, Čikat i Slatina są wymarzonym miejscem na rozbicie obozu – bez względu na to, czy szukasz miejscówki na relaks, na wakacje z rodziną czy do aktywnego wypoczynku. Spakuj się i przygotuj na zanurzenie w przepięknych krajobrazach podczas następnej przygody w Chorwacji.



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: **20 kwietnia – 1 października 2024 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 29333d0bc4

JAKI KOŃ POCIĄGOWY?

Na jaki holownik do przyczepy postawić? Kiedyś wyboru dokonywano pomiędzy dieslem i benzyną, ewentualnie LPG. Dziś mamy również różnego rodzaju hybrydy, a też pojazdy z akumulatorami trakcyjnymi, a przecież paliw alternatywnych jest więcej.



Rafał Dobrowolski
Zdjęcia: R. Dobrowolski i materiały firm: Bailey, Easy Caravanning, Hobby, Volvo

eprasa.pl 29333d0bc4

Do holowania przyczepy nie wystarczą umiejętności. Godne polecenia samochody charakteryzują m.in. pokaźny moment obrotowy, zadeklarowany uciąg, a też wygodny do składania lub demontażu hak. Oczywiście przydatne są też systemy wspomagające jazdę. Jednak nie bez powodu zaczęliśmy od napędu.

Po skandalu „dieselgate" z 2015 r. i odkąd udowodniono, że nie tylko Volkswagen oszukiwał w testach emisji spalin, popularność samochodów z silnikiem Diesla spadła. Wciąż rośnie „presja klimatyczna" brukselskich urzędników i ułatwienia dla administracji na poziomie gmin do tworzenia stref czystego transportu (STC). To dlatego napęd benzynowy stanowi obecnie lwią część sprzedaży nowych samochodów. A wśród fanów caravaningu najlepiej to widać w Wielkiej Brytanii, gdzie już w 2019 r. samochody benzynowe stanowiły około 65% sprzedaży nowych – kosztem oleju napędowego. A też na rynku wtórnym diesel jest w odwrocie – i to także w Polsce, w kraju, w którym domeną jest transfer starszych technologicznie i wiekowo pojazdów z państw zachodnich. Według miesięcznego raportu Barometr AAA AUTO, opartego na analizie danych dotyczących sprzedaży aut używanych w komisach, na stronach internetowych oraz u dealerów samochodów używanych, w październiku 2023 r. oferowano do sprzedaży 95 710 aut z silnikami benzynowymi oraz 93 187 diesli.



Caravaning to wolność bycia w drodze. Mając na uwadze ograniczenia wynikające z namnażania się obszarów o ograniczonym dostępie ze względu na strefy niskiej emisji spalin, to właśnie pojazdy czysto elektryczne (BEV) stają się lokomotywami, które bez przeszkód pozwolą bezkompromisowo podróżować z domami z dyszlem



Czas na hybrydowego konia, a może już bateryjnego?

To nie koniec zmian. Otóż w minionym roku podwoiła się liczba aut elektrycznych sprzedawanych na rynku wtórnym. W 2023 r. liczba ofert aut na prąd zwiększyła się na nim o 5360 i wyniosła 9676. I chociaż „elektrykom" daleko do segmentu aut spalinowych, to warto zwrócić uwagę na popyt na „hybrydy", których mediana jako jedyna tanieje wśród aut używanych. Czyste BEV (w 100% elektryki) i hybrydy typu plug-in zajmują coraz większą część parku pojazdów.

Jak wynika z danych opublikowanych w marcu 2023 r. przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA), sprzedaż nowych samochodów elektrycznych pobiła rekord. Pojazdy czysto elektryczne (BEV)

eprasa.pl 29333d0bc4

w 2022 r. zdobyły 12,1% udziału w rynku, w porównaniu do 9,1% w 2021 r. i 1,9% w 2019 r. Warto przy tym zwrócić uwagę, że dokładnie 10 lat temu tylko 0,5% całego rynku motoryzacyjnego stanowiły samochody elektryczne (BEV) oraz hybrydowe pojazdy elektryczne typu plug-in (PHEV). Auta z silnikami benzynowymi i wysokoprężnymi stopniowo tracą na popularności. Mimo to łącznie odpowiadały za ponad połowę sprzedaży nowych samochodów w Unii Europejskiej w 2022 r., która wyniosła 52,8% (odpowiednio 16,4% i 36,4%).

Fanom caravaningu warto dać szerszy obraz zmian na rynku. Sięgnijmy nieco wstecz.

Komu (jeszcze): benzyna, diesel, LPG

Zacznijmy od paliwa alternatywnego, jakim jest autogaz. Od 2015 do 2021 r. liczba samochodów osobowych zasilanych LPG wzrosła o ponad 400 tys. I dziś ok. 85% stacji benzynowych w Polsce oferuje także tankowanie autogazem.

LPG jest u nas najważniejszym paliwem alternatywnym, szacuje się, że nadal stanowi ok. 12-13% parku pojazdów osobowych, a to ponad 3 mln egzemplarzy. To o tyle istotne, że w ostatnich latach, tj. od agresji Rosji na Ukrainę, mocno skoczył import z USA dużych pojazdów z silnikami benzynowymi, które równie często poddawano konwersji, tj. zakładając instalację na autogaz. To skądinąd bardzo ciekawe holowniki dla ciężkich przyczep, a LPG pozwala pokaźnie obniżyć koszty eksploatacji takich, więc znacząco zredukować budżet podróży z przyczepą kempingową.

Jak to wygląda, gdy dokonać wyboru pomiędzy benzyną

ZEROMISYJNY CARAVANING W UE CIĄGNĄ PRZYCZEPY!

Czy wiesz na przykład, że ok. 7,5% kierowców pojazdów elektrycznych wyjeżdża już na wakacje z przyczepą kempingową? Nieco ok. 4% ankietowanych prowadzących pojazdy typu BEV wzięło na hol tradycyjną przyczepę kempingową, a 3,5% zdecydowanie lżejszą, bo przyczepę namiotową lub tylko namiot. W 2023 r. już 1 na 3 respondentów po raz pierwszy wybrał się w taką wakacyjną podróż samochodem typu plug-in.

Wśród fanów caravaningu zainteresowanych wykorzystaniem w roli holownika auta elektrycznego czy hybrydowego jest spora grupa mieszkańców Niderlandów. Aż 81,5% respondentów wskazało rok temu, że pojedzie na wakacje pojazdem elektrycznym, a tylko 12% nie miało jeszcze pewności, czy w sezonie wakacyjnym 2023 ruszą w podróż pojazdem elektrycznym zaprzęgniętym w przyczepę. Dzięki badaniom przeprowadzonym przez Electric Car Holidays dostępnych jest coraz więcej interesujących i przydatnych spostrzeżeń na temat „bycia w drodze" kierowców pojazdów z alternatywnymi napędami. Zimowy caravaning z pojazdem typu BEV czy hybrydą? Co ciekawe, podczas gdy 47% respondentów wskazało wtedy tylko wakacje letnie, 42% zadeklarowało wielokrotne podróże przez cały rok, a niecałe 10% planowało wyjazdy weekendowe. Bardzo interesująco wyglądają także kraje, gdzie warto szukać największych entuzjastów pojazdów elektrycznych w 2023 r. To w kolejności: Francja (22%), Niemcy (17%), Włochy i Niderlandy – oba kraje po 12%.

Gdzie podróżują zeroemisyjni? Wyraźnie widać, że osoby dysponujące pojazdem elektrycznym spędzają wakacje w całej Europie, bo tuż poza pierwszą trójką (Norwegia, Szwecja, Dania) widzimy nawet takie kraje, jak Hiszpania, Norwegia i Austria. A to nie są destynacje z najlepszymi doświadczeniami w zakresie ładowania „elektryków". Szczyt zajmują kraje skandynawskie, ale zaraz za nimi jest Szwajcaria. Ponad 95% uważa obecność stacji ładowania w miejscu zakwaterowania za dość lub bardzo ważną kwestię. Ankietowani lepiej wypowiadali się o infrastrukturze ładowania w Czechach niż w Polsce. Walia i Portugalia to jedyne kraje, które otrzymały od ankietowanych ocenę niezadowalającą.



eprasa.pl 29333d0bc4

i dieslem? W 2013 r. brytyjski The Camping and Caravaning Club porównał zużycie paliwa obu napędów podczas holowania przyczep. Badania wykazały, że ekonomika jazdy znacznie bardziej pogorszyła się w przypadku samochodów benzynowych niż diesli. Jednak te są tańsze nie tylko w eksploatacji. Dla fanów caravaningu ważny jest także sposób, w jaki silniki reagują na naciśnięcie pedału przyspieszenia. Diesle generalnie mają większy moment obrotowy i jest on osiągany przy niższych obrotach silnika. Silniki wysokoprężne lepiej też radzą sobie w środkowym zakresie. Silniki benzynowe wymagają depnięcia i trzymania w górnym zakresie obrotów, aby w pełni wykorzystać możliwości silnika. A to ma znaczenie, gdy chcieć utrzymać prędkość na wzniesieniach, a tym bardziej wyprzedzać, mając na haku dom z dyszlem.

Co jeszcze przemawia za wyborem konia pociągowego z wysokoprężną jednostką? Dość często deklarują się większymi możliwościami holowania przyczep. Przykładowo, Kia Sportage z silnikiem Diesla może ciągnąć przyczepy o masie 1900 kg, podczas gdy egzemplarz z silnikiem benzynowym maksymalnie 1600 kg, a dla Škody Karoq na haku możemy mieć odpowiednio: 1800/1500 kg.

Wnioski? Rosnąca „presja klimatyczna" i ograniczenia wynikające ze stref niskiej emisji spalin (LEZ) każą odtrąbić prymat diesla w roli konia pociągowego, którym z przyczepą dojedziemy wszędzie. Co innego, gdy interesuje nas caravaning „daleko od szosy", uprawiany w wydaniu off-roadowym. Benzyna pod maską? Jeśli planujesz zatrzymać konia pociągowego na jakiś czas, konwersja na LPG się zwróci i zapewni niezależność uprawiania interesującej nas tu formy turystyki przez jakiś czas. Tym bardziej, że większość samochodów benzynowych można przystosować do zasilania autogazem.

Dlaczego warto obserwować tendencje na rynku wtórnym?

25% aut na rynku wtórnym ma napęd 4x4

Kombi, van, SUV, a może rasowa terenówka? Nie oszukujmy się: żadne auto osobowe z nadwoziem samonośnym nie zostało skonstruowane po to, by było zapracowanym koniem pociągowym. Szczególnie

DLACZEGO BEZSTOPNIOWE PRZENIESIENIE NAPĘDU I NA KTÓRĄ OŚ

W autach hybrydowych są tylko automatyczne skrzynie biegów. Nie inaczej jest w elektrykach (BEV). Takie napędy gwarantują relatywnie wyższy moment napędowy (Nm). Skądinąd wysoki maksymalny moment obrotowy to cecha typowa dla aut, które są dzielne w terenie. I to właśnie takie pojazdy są idealnymi koniami pociągowymi, które niczym lokomotywy ruszą z miejsca największe ciężary. Samochód posiadający wysoki moment obrotowy i dysponujący relatywnie małą mocą będzie zawsze lepszy od egzemplarza poddanego tuningowi silnikowemu. Przykładowo, auto o mocy 200 KM przy 5500 obr./min i momencie obrotowym 240 Nm przy 4600 obr./min podczas holowania przyczepy spisze się znacznie gorzej od takiego, które ma tylko 90 KM przy 3000 obr./min, za to moment 220 Nm przy 1750 obr./min. W tym pierwszym do ruszenia potrzebne będzie głębokie wciśnięcie gazu – a to stanowczo utrudnia manewrowanie i grozi szybkim spaleniem sprzęgła. Stąd też popularność automatycznych skrzyń biegów, które mniej wprawnym kierowcom pozwalają bezstresowo ruszać w podróż z ciężkimi domami z dyszlem. Dobrze, jeśli napęd przekazywany jest na koła tylne. Gorzej, gdy do przyczepy zapniemy przednionapędowy egzemplarz, a na pokład wejdzie komplet pasażerów. Nie każdy samochód z napędem na przód poradzi sobie z takim ciężarem (pionowa siła działa na hak holowniczy), skoro zapakujemy do granic możliwości bagażnik i jeszcze ten dachowy. Z dużymi ciężarami w każdym warunkach drogowych (śnieg, podjazdy) najlepiej poradzi sobie napęd 4x4.



Producenci przyczep nie ustają w staraniach, by odchudzać ich pokłady. Coraz więcej modeli zaprojektowano też tak, by mogły stanowić magazyn energii dla hybrydowych koni pociągowych typu plug-in, a tym bardziej dla bezemisyjnych elektryków

eprasa.pl 29333d0bc4



Mając na uwadze moment napędowy, można w zasadzie od razu odrzucić podstawowe, tj. najsłabsze, wersje silnikowe. A w przypadku innych niż konwencjonalne napędy, skonfigurowanych z najsłabszymi bateriami trakcyjnymi. Skądinąd takie egzemplarze hybryd plug-in czy elektryków deklarują się bardzo symbolicznym uciągiem haka holowniczego

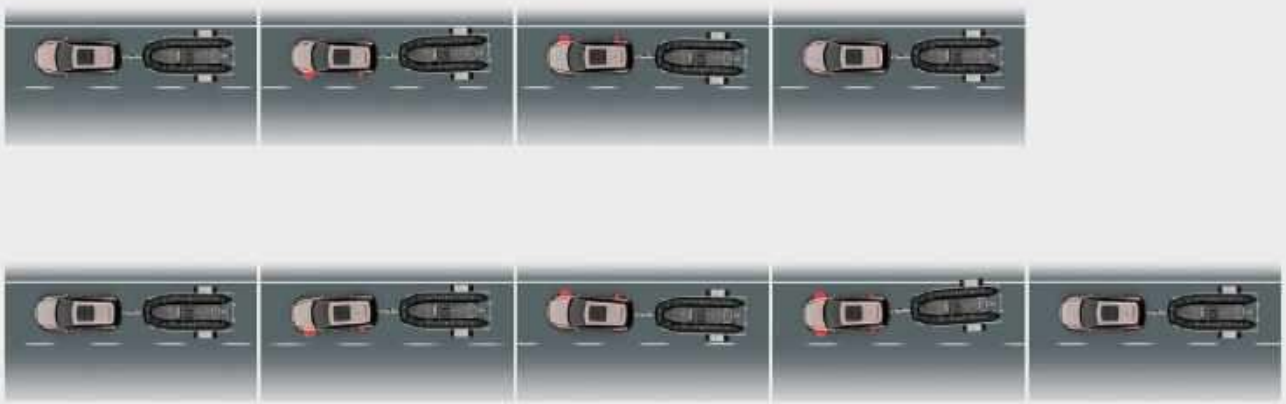
ciągnięcie ciężkich przyczep obciąża konstrukcję auta, i to bardziej niż mogłoby się nam wydawać. Intensywne używanie osobówki jako „holownika" może się skończyć osłabieniem i zdeformowaniem struktury karoserii, a też oczywiście przyspieszoną degradacją osi tylnej (łożyska, koła) i zawieszenia (amortyzatory, sprężyny).

Dużo lepiej w tej roli sprawdzają się pojazdy użytkowe, wielofunkcyjne MPV (Multi Purpose Vehicle). Jest tak, ponieważ ich walorem ma być możliwie duża kubatura upakowana w dość krótkim nadwoziu o krótkim zwisie tylnym. Im krótszy ogon, tym bliżej kula haka osi tylnej. I tym lepiej taki pojazd radzi sobie z siłami działającymi na dyszel przyczepy. To stąd popularność wśród fanów przyczep nieduży aut wielkości Renault Kangoo. Jeszcze większe możliwości uciągu dają duże vany, by wspomnieć popularnego Volkswagena T4. Mają satysfakcjonującą ładowność, gwarantują przy tym komfort porównywalny z samochodami osobowymi i zapewniają dostępność dodatkowych miejsc sypialnych.

Bezkompromisowy koń pociągowy? To cecha charakterystyczna aut z napędem 4x4. Na szczycie tego układu pokarmowego są oczywiście „prawdziwe" terenówki, czyli wyposażone w ramy nośne, co różni je od aut typu SUV. W ciężkich warunkach – a do takich zalicza się ciągnięcie przyczep – najlepiej sprawdzają się proste rozwiązania. Wytrzymały układ przeniesienia siły napędowej, a przede wszystkim mocne silniki – to wszystko sprawia, że pojazdy, takie jak Toyota Land Cruiser, Nissan Patrol czy Land Rover Discovery, bez trudu holują nawet najcięższe przyczepy. Najlepiej bowiem, jeśli napęd przekazywany jest na obie osie (ewentualnie na koła tylne). Co innego, że im bardziej rasowe rozwiązanie, tym większa masa własna, więc największym ograniczeniem stają się uprawnienia wynikające z posiadanego prawa jazdy. Nim jednak więcej o tym, zmierzmy się z kolejnymi cechami w poszukiwaniu idealnego konia pociągowego.

Automat czy manualna skrzynia biegów?

Tu akurat wybór zdaje się coraz bardziej zależeć od polityki koncernów – im nowszy egzemplarz,



Nagły podmuch wiatru, przesunięcie ładunku – jest wiele sytuacji, gdy przyczepa może stracić stabilność. Asystent stabilizacji przyczepy (TSA, ang. Trailer Stability Assist) wykrywa potencjalne niebezpieczeństwo. Pozwala odzyskać kontrolę nad zespołem pojazdów. Komputer pokładowy w razie potrzeby zmniejsza prędkość auta, obniżając moc i aktywując hamulce osobno po każdej stronie

eprasa.pl 29333d0bc4



Uciąg haka to parametr niezmienny. Określony przez producenta pojazdu wskazuje nie tylko maksymalną masę ciągniętej przyczepy, ale także optymalną wartość siły pionowej (np. 100 kg) działającej na hak po zapięciu przyczepy. To stąd konieczność rozłożenia ładunku w przyczepie tak, by uzyskać optymalną wartość siły pionowej

tym większe prawdopodobieństwo, że pozbawiony sprzęgła. I że zamiast klasycznego automatu (AT, tj. skrzyni hydrokinetycznej) producent oferuje bezstopniowe CVT, które niestety nie zawsze lubią współpracować z przyczepami, a też gorzej znoszą jazdę w górzystym terenie. Zwykle lepsze opinie mają dwusprzęgłowe DCT, ale że bywają skonfigurowane z kołem dwumasowym, to ich remont okaże się kosztowniejszy. Obojętnie jaki automat, zaletą jest to, że potrafi optymalizować spalanie paliwa. Wada? Przegrzewanie się pod dużym obciążeniem, dlatego warto sprawdzić, czy konkretny egzemplarz ma chłodnicę oleju przekładniowego. Jeśli nie, warto po prostu taką zamontować, zlecając to zadanie warsztatowi.

Mając na uwadze moment napędowy, można w zasadzie od razu odrzucić podstawowe wersje silnikowe. Najsłabsze napędy to zwykle także delikatniejsze układy przeniesienia. Skądinąd wysoki maksymalny moment obrotowy (Nm) to cecha typowa dla aut, które są dzielne w terenie. I to właśnie możliwie dużo niutonometrów, a nie moc jest najważniejszym kryterium, gdy porównywać interesujące nas holowniki. Oczywiście, że współczesna elektronika wspomaga kierujących zespołem pojazdów, więc taki egzemplarz będzie ciekawszy.

W poszukiwaniu najlepszego konia

Brytyjczycy już od czterech dekad wybierają „Najlepszy samochód do ciągnięcia przyczepy". 4 lata temu (po ponad 30) nie tylko zrezygnowano z przedziałów cenowych pojazdów (ceny ich zakupu stanowiły kolejne kategorie) na rzecz wagi przyczepy kempingowej, wprowadzono także dodatkowe kryteria. Tymi kategoriami są: „Best Alternatively Fuelled Vehicle", czyli „Najlepszy pojazd napędzany paliwem alternatywnym" (w tej kategorii oceniano pojazdy napędzane elektrycznie i hybrydy), dwie „rodzinne" („Najlepszy samochód rodzinny" i „Najlepszy samochód do ciągnięcia przyczepy dla dużej rodziny") oraz kategoria „Najlepszy pick-up".

W stosunku do roku ubiegłego kategorie nie uległy zmianie, jednak zmodyfikowano nieco przedziały wagowe przyczep. A to o tyle istotne, że większość fanów caravaningu ma tylko prawo jazdy kategorii B. Zgodnie z przepisami uprawnia ono do prowadzenia zestawów, których dmc (dopuszczalna masa całkowita) nie przekracza 3,5 t, chyba że w skład zestawu wchodzi przyczepa lekka (dmc do 750 kg), wtedy łączne dmc zestawu nie może przekraczać 4250 kg. Chcesz holować cięższe? Taką możliwość daje zdobycie uprawnienia B96. Dzięki niemu można kierować zespołem pojazdów o masie do 4250 kg, bez względu na masę przyczepy. Do prowadzenia cięższych zespołów pojazdów potrzebne jest prawo jazdy kategorii B+E (i pojazd i przyczepa mogą mieć dmc 3,5 t) lub – jeśli zamierzamy zasiąść za kierownicą ciężarówki – C+E.

eprasa.pl 29333d0bc4

DUŻO KONI DO PRZYCZEPY

Dlaczego w poszukiwaniu najlepszego konia pociągowego warto wybrać się w podróż na Wyspy? Volvo zdobyło tam tytuł najlepszego samochodu do podróży z przyczepą kempingową już w 1985 r. Wtedy uhonorowano model 360 GLEi, w 1992 r. zaszczytny tytuł powędrował do Volvo 940 SE Turbo. Od tego czasu szwedzka marka już stale odnosi sukcesy w rywalizacji o zaszczytny tytuł Towcar of the Year.

Najlepszy samochód do ciągnięcia jakiejkolwiek przyczepy? Ile różnych przyczep, tyle kryteriów dla holownika. Tak czy inaczej, ten duet musi się ze sobą dogadywać! Zarówno na drodze, jak i w dowodach rejestracyjnych. Każdy samochód z homologowanym hakiem ma w dowodzie informację o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) przyczepy, którą może holować. Gdzie w Europie szukać najwięcej różnorodnych egzemplarzy domów na kołach? Te z dyszlem są od wielu lat domeną Brytyjczyków.

Jeżeli posiadamy już auto i szukamy przyczepy kempingowej, mamy pierwsze konkretne kryterium wyboru. Chodzi nie tylko o to, czy nasz samochód będzie w stanie ciągnąć przyczepę o określonej masie. Ważne jest też, ile cały zestaw ma dmc. I tu pytane: czy prawo jazdy pozwoli mi na ciągnięcie przyczepy cięższej niż np. 750 kg? Gdy mieć na uwadze caravaning uprawiany zespołem pojazdów (holownik + przyczepa), to w poszukiwaniu najlepszego konia pociągowego warto wybrać się w podróż na Wyspy. To właśnie w Wielkiej Brytanii regularnie organizowane są wybory najlepszego pojazdu osobowego dla caravaningowców. Ten jedyny w swoim rodzaju konkurs o nazwie Towcar of the Year Awards od 4 dekad dostarcza cennych wskazówek fanom przyczep kempingowych. Volvo stale odnosi sukcesy w zmaganiach o tytuł holownika roku dla przyczep kempingowych i samochodów kempingowych.

Szwedzka marka w 1985 r. zdobyła pierwszy tytuł Towcar of the Year modelem 360 GLEi. W 2007 r. to Volvo V50 D5 Sport okrzyknięto „najlepszym koniem pociągowym", a w pozostałych latach na podium sklasyfikowano: S60 (2002 r.), XC70 i V70 (2006 r.), XC60 (w latach: 2010, 2015, 2018 i 2019), XC90 (2018 r.), XC40 (w latach: 2019, 2022 i 2023 r.), zaś V60 zdobył tytuł najlepszej hybrydy typu plug-in w 2022 r. Volvo ma na swoim koncie już 15 zwycięstw. Dziś i jutro? To zarówno w pełni elektryczne, jak i hybrydowe modele typu plug-in wygrywają w cuglach! Innymi słowy, to właśnie Volvo udowadnia swą przewagę na polu zeroemisyjnego caravaningu, bo od fanów przyczep kempingowych nie wymaga żadnych kompromisów, szczególnie jeśli chodzi o mocne, niezawodne i wygodne holowanie.

Już 4 lata temu cena zakupu holownika przestała być kwestią pierwszorzędną w dorocznym konkursie Towcar of the Year Awards. Na znaczeniu zyskały takie parametry jak: masa własna holownika i dmc przyczepy kempingowej, wprowadzono też nową kategorię dla holowników: „Best Alternatively Fuelled Vehicle", czyli „Najlepszy pojazd napędzany paliwem alternatywnym" (w tej kategorii oceniano pojazdy napędzane elektrycznie i hybrydy). I to właśnie marka Volvo kontynuuje passę sukcesów w corocznym konkursie na holownik roku dla przyczep i samochodów kempingowych, a zelektryfikowane modele wysuwają się na pierwszy plan.

Kompaktowy SUV XC40 z napędem na wszystkie koła zwyciężył w kategorii przyczep kempingowych o masie 1500-1700 kg, a kombi V60 Recharge T6 AWD uznano za najlepszy pojazd hybrydowy typu plug-in. Ich sukces potwierdza, że zelektryfikowane technologie Volvo – zarówno hybrydowe typu plug-in, jak i całkowicie elektryczne – podtrzymują ugruntowaną reputację firmy jako producenta wyjątkowych samochodów holowniczych. Ich możliwości zostały poddane rygorystycznym testom na torze przez sędziów zawodów zorganizowanych na poligonie w pobliżu Bedford, po czym dokonano dalszej oceny ich przydatności w holowaniu przyczep, biorąc pod uwagę także np. dostępną przestrzeń ładunkową pojazdu czy systemy wspomagania kierowców.

Jury uznało XC40 za „niezwykle imponującego SUV-a z napędem elektrycznym, który łączy w sobie oszałamiające osiągi z precyzyjną zwrotnością przy niskich prędkościach". O wysokich notach zdecydowało też „nieskazitelne" zachowanie przy ruszaniu pod górę z przyczepą. Z kolei hybryda plug-in V60 Recharge T6 AWD została pochwalona jako „kolejny wyjątkowy samochód holowniczy Volvo". Sędziowie uznali osiągi samochodu, właściwości jezdne i prowadzenie w zaprzęgu z przyczepą za najlepsze w klasie kombi – a wszystko to wsparte pewnością i stabilnością napędu na wszystkie koła.

eprasa.pl 29333d0bc4

BRYTYJCZYCY POLUBILI MARKĘ VOLVO



Werdykt ten jest o tyle istotny dla fanów caravaningu w Polsce, że prawdopodobnie kilkuletnie modele marki Volvo będzie można kupić z dofinansowaniem na używanego elektryka. O czym mowa? Rynek wtórny pojazdów elektrycznych rozwija się w dynamicznym tempie, a teraz rząd zapowiedział nowy program dopłat do używanych aut bezemisyjnych. Budżet na ten cel ma wynieść 373,75 mln euro (ok. 1,6 mld zł), czyli dwukrotnie więcej niż w przypadku programu „Mój Elektryk". Na który model szwedzkiej marki się zdecydować? „Naprawdę świetne osiągi. Ten samochód obala mity na temat holowania pojazdem elektrycznym" – brzmi uzasadnienie dla wyboru XC40. Volvo XC40 Recharge z dwoma silnikami imponuje mocą, przyspieszeniem i trakcją. W ramach modernizacji wprowadzono nowe układy napędowe, powiększono zasięg, można też szybciej naładować akumulatory. Elektryczne jednostki wytwarzają 408 KM i 660 Nm! Przyspieszenie do 100 km/h trwa mniej niż 5 s. Volvo XC40 Recharge z mniejszym akumulatorem oraz z jednym silnikiem według cyklu WLTP pokona do 461 km (poprzednio 425 km). W przypadku 252-konnych wersji zasięg zwiększył się do 573 km. Prócz elektrycznego kompaktowego SUV-a ze Szwecji w ofercie jest jeszcze benzynowe wydanie T2 o mocy 129 KM oraz dwie miękkie hybrydy – B3 generujące 163 KM i 197-konne B4. Auto ma mniej niż 4,5 m długości i bagażnik o pojemności 410 l. Przy standardowej pozycji tylnych siedzeń w przestrzeni ładunkowej pod roletą bagażnika mieszczą się 2 walizki o długości 750 mm, szerokości 520 mm i wysokości 310 mm. Po złożeniu tylnych siedzeń mamy do dyspozycji 1295 l, a płaska podłoga i brak wystającej krawędzi ułatwiają załadunek i rozładunek większych przedmiotów. Podczas holowania przyczepy docenimy wsparcie w postaci kamery o zasięgu 360° – dzięki 4 kamerom i 12 czujnikom ultradźwiękowym wiesz, co dzieje się wokół twojego SUV-a.

Auto do przyczepy o masie 1800/2000 kg? Swój wzrok skieruj na hybrydę plug-in V60. To kombi ma długość 4778 mm i bagażnik o pojemności 519 l, a po złożeniu tylnych siedzeń – 1431 l. Łagodna hybryda V60 została zaprojektowana z myślą o płynnym ruszaniu i doskonałym przyspieszaniu. Dzięki nowej 2-fazowej ładowarce pokładowej o mocy 6,4 kW, zapewniającej dłuższą jazdę na samym napędzie elektrycznym, naładujesz akumulatory szybciej od 0 do 100%, bo już w ciągu 3 godzin, a to jeszcze więcej kilometrów zrównoważonej jazdy. Najlepiej oczywiście z przyczepą.

Fot. Volvo

eprasa.pl 29333d0bc4

PRZYCZEPA ZDALNIE STEROWANA

CZYLI O NAPĘDACH DO PRZYCZEP SŁÓW KILKA

Marcin Turko

Jeszcze 20 lat temu mało kto przewidywał zmierzch czasów siłowania się w kilka osób z ustawieniem przyczepy kempingowej w odpowiednim miejscu. Rozwój techniki i elektroniki caravaningowej w XXI wieku dosłownie eksplodował. Momentami te nowoczesności przytłaczają i zdają się być coraz bardziej awaryjne, niemniej movery w przyczepach spełniają swoje zadanie na przysłowiową piątkę.

Nie zawsze są odpowiednie warunki, aby w konkretne miejsce wprowadzić przyczepę samochodem, a manewry taką masą bez zainstalowanego napędu potrafią dać w kość. Wymagają dużej siły i niekiedy 2-3 osób do pomocy. Precyzja ustawienia mimo wysiłku fizycznego i tak pozostawia wiele do życzenia. Wąski wjazd pod wiatę, nierówny teren, konieczność wypoziomowania przez najechanie kołem na klin to nie lada wyzwanie.

Szarpanie za uchwyty czy popychanie przy delikatnej strukturze współczesnych materiałów to problem i niemałe ryzyko wyrządzenia szkód w poszyciu. Gdy przyjdzie siłować się z przyczepą dwuosiową, to tym bardziej wątpliwa przyjemność. To właśnie przewidzieli konstruktorzy pierwszych moverów. Możemy więc parkować nie tylko bez wylewania potów, ale i z dużą precyzją. Rynek obfituje w bardzo wiele urządzeń, ale dopasowanie napędu do przyczepy będzie zależało nie tylko od jej masy, ale również od stopnia komfortu obsługi.

Komfort obsługi – manual czy automat?

Obsługa napędu podczas manewrowania sprowadza się tak naprawdę do włączenia zasilania, dociśnięcia rolek do opon przyczepy, a następnie jazdy, sterując przy użyciu pilota. Najistotniejsze będzie dociśnięcie rolek, bowiem sposoby na to są dwa. Można kupić mover nieco prostszy, w którym docisk rolek wykonujemy ręcznie, korbą lub wkrętarką, rynek oferuje też takie urządzenia, które dociskają rolki automatycznie. To trochę większy wydatek, ale za to komfort obsługi wyższy.

Obie wersje mają swoje zalety i wady. Ręczny dosuw rolek upraszcza całe urządzenie pod względem elektronicznym, ponadto w chwili, gdy rolka napędu zacznie się ślizgać, np. gdy koło jest w dołku lub wjeżdżamy na klin poziomujący, zawsze możemy ją jeszcze mocniej docisnąć ręcznie. Wadą dla niektórych użytkowników może być konieczność kręcenia korbą, aby w ogóle skorzystać z napędu. Elektryczny docisk rolek przeważa komfortem obsługi,

eprasa.pl 29333d0bc4



bowiem robimy to, trzymając przyciski pilota, ale gdy wspomniane wcześniej utrudnienia lub mokre opony będą powodowały poślizg rolek, nie zrobimy nic. Nie powinno się tak dziać, ale życie pokazuje, że jednak się zdarza. W napędzie o elektrycznym dosuwie rolek ręcznie możemy je tylko cofnąć w trybie awaryjnym, np. w chwili gdy posłuszeństwa odmówi akumulator, który dostarcza moverowi napięcie. Różnice w cenach u niektórych producentów są niewielkie, co powoduje zakłopotanie podczas wyboru wersji. Zwolenników obu rozwiązań nie brakuje.

Możliwości i warunki techniczne – warunki podstawowe

Dobierając napęd, trzeba zwrócić uwagę, aby maksymalna masa całkowita przyczepy mieściła się w jego możliwościach technicznych. W ofertach sklepów można znaleźć movery do maks. 1800 kg, 2000 kg, 2300 kg i więcej. Producenci wyszczególniają też, czy jest to masa dla jednej, czy dwóch osi.

Warto też zwrócić uwagę na zapisy o nachyleniu terenu. Producenci podają to przykładowo tak: „maksymalna masa całkowita przyczepy jednoosiowej: 1800 kg (1500 kg przy wzniesieniu 18%)". Skoro o masie mowa, należy mieć świadomość, że montaż napędu do przyczepy zabiera średnio 35 kg ładowności, bo tyle ta stalowa konstrukcja waży. Oczywiście jest to masa bez akumulatora, który powinien mieć od 70 Ah pojemności wzwyż. Waga akumulatora to kolejne kilogramy, inne w zależności od technologii, w której jest wykonany. Jeśli na pokładzie przyczepy znajduje się już odpowiedni akumulator, można z niego zasilić zarówno urządzenia pokładowe, jak i mover.

Montaż

Posiadając smykałkę do majsterkowania i mając podstawową wiedzę o elektryce, można z powodzeniem zamontować napęd samodzielnie. Zanim się tego podejmiemy, warto sprawdzić warunki techniczne przyczepy. Przy ramach starszego typu czasami konieczne jest stosowanie adapterów, które nie są dostarczane seryjnie z moverem. Ważne jest też rozpoznanie, czy montaż będzie przed, czy za osią. Z uwagi na oddziaływanie warunków drogowych, czyli wody, błota spod kół, napędy częściej montowane są przed osią. Bywa jednak, że to niemożliwe albo co najmniej utrudnione, np. z powodu usytuowania amortyzatorów czy kłopotliwego łączenia ramy. Wówczas napędy z powodzeniem lądują za osią i pracują równie sprawnie.

Choć we krwi mamy niechęć do lektury, a do instrukcji zaglądamy dopiero wtedy, gdy jest jakiś problem, polecam mimo wszystko przestrzegać zaleceń montażu dostarczonych przez producenta. Montaż niespełna 40-kilogramowej metalowej konstrukcji pod jeżdżącym po drogach pojazdem to nie żarty. Jeśli ktoś nie ma warunków



Moverem sterujemy za pomocą pilota, kontrola jest prosta i intuicyjna

eprasa.pl 29333d0bc4

lub nie czuje się na siłach, lepiej zlecić to profesjonalistom. Osobom z tej grupy poradziłbym, aby przed pozostawieniem przyczepy do montażu napędu ustalić z serwisantem lokalizację akumulatora, centralki i wyłącznika głównego, zwanego potocznie heblem. Zwracam na to uwagę, ponieważ wielokrotnie widziałem wspomniane elementy zainstalowane tak bezmyślnie, że trudno było uwierzyć w równie głęboki brak wyobraźni montażysty.

Serwis i utrzymanie

Warunkiem bezawaryjnej pracy movera jest przede wszystkim utrzymanie go we względnej czystości. Gdy przyjdzie nam jechać w trudnych warunkach drogowych, np. po zabrudzeniu błotem lub piaskiem, warto mu się przyglądnąć i w razie potrzeby umyć wodą pod ciśnieniem. Jeśli na rolki nawiną się jakieś kłącza traw czy innej roślinności, trzeba na bieżąco usuwać wszelkiego typu ciała obce, bo mogą utrudnić, a nawet uniemożliwić prawidłowe działanie napędu.

Robiąc okresowe przeglądy urządzeń w przyczepie, dobrze jest smarować przy okazji ruchome elementy mechanizmu, miejsca mocowania rolek itp. Od czasu do czasu konieczne jest sprawdzenie instalacji elektrycznej, która podczas standardowej pracy napędu przenosi prądy od 20-25 amperów wzwyż. Jakiekolwiek uszkodzenia przewodów, luzy w zaciskach instalacji przy przepływie prądu o takim natężeniu z czasem zemszczą się trudnościami w działaniu urządzenia. Movery generalnie są dość solidne i wytrzymałe, ale i tak obowiązuje tu stara zasada „jak dbasz, tak masz".

Nowy czy używany?

Dosyć często kupujący pierwszą przyczepę turyści zadają pytania o używane movery. Czy warto, czy to dobry wybór? Odpowiedzi na nie zapewne nadejdą same po czasie, gdy jakiś element odmówi posłuszeństwa. Wielokroć widziałem oferty używanych napędów składane klientom chcącym kupić używaną przyczepę. Nie byłoby w tym nic złego, gdyby nie fakt, że proponowany mover był na wyposażeniu wspomnianej przyczepy jeszcze dzień wcześniej. Nie zadano sobie nawet trudu, aby to „zatuszować". No, ale to taka nasza narodowa przypadłość. Marginalna, ale jeszcze spotykana.

Chcąc kupić urządzenie, które zamierzamy eksploatować przez kilka lat, lepiej sięgnąć głębiej do kieszeni i zainwestować w nowy sprzęt, no chyba że sprzedawca da jakąś gwarancję na mover używany. Nie bez znaczenia jest, aby do takiej „używki" można było dokupić części, np. centralkę, pilota. To tylko elektronika i to zdaje się pracująca pod zegarem czasu...

Zdecydowana większość przyczep jest wyposażona przez właścicieli w napędy. Nie ma już reguły, że movery to wynalazek dla dużych czy ciężkich przyczep albo że to pomocne głównie dla starszych użytkowników. Urządzenia te stały się tak popularne i w miarę dostępne cenowo, że często montuje się je zwyczajnie dla wygody i to już przed odbiorem nowej przyczepy od dealera. Właśnie po to powstały. Szarpanie się z mobilnym domkiem, gdy przyjedziemy na kemping w upalne południe, potrafi odebrać siły na resztę dnia. Skoro nie wstajemy z fotela, aby przełączyć program w telewizorze (kiedyś tak trzeba było), to dlaczego mamy pracować nad przepukliną, przepychając przyczepę ważącą ponad tonę?







Zamysł producentów jest skoncentrowany na budowie urządzenia gotowego poradzić sobie w warunkach terenowych, nie tylko na płaskim, wyrównanym podłożu kempingowej parceli. Przyjrzyjmy się w tym kontekście napędom firmy P1. Te movery wzbogacone zostały o system Turbo, pozwalający na czasowe zwiększenie mocy o 20% oraz w stałą opcję MAX (fabrycznie montowana do wszystkich wersji 2-osiowych) – przekładnia pośrednia zwiększająca moment obrotowy napędu. Gotowość do różnych zastosowań dokumentuje model S – w wykonaniu nierdzewnym, przystosowany do pracy pod wodą (IP67) – to jedyny mover w skali światowej, montowany do przyczep wodujących łodzie (tzw. launch boats). Przy projektowaniu P1 Mover przyjęto filozofię napędu tylko jednej osi w przyczepach 2-osiowych, korzystając ze sporych nadwyżek mocy. W przeciwieństwie do układów napędzających 2 osie (typu Quad), zachowując przyzwoite właściwości skrętne, P1 pozwala na praktycznie 50% oszczędności w relacji koszt zakupu do wagi sprzętu (co jest bardzo ważne wobec ograniczeń dopuszczalnych mas w przyczepach kempingowych). Właściwości manewrowe muszą być także zachowane, czego należy oczekiwać od wszystkich produktów obecnych na rynku.

Redakcja

eprasa.pl 29333d0bc4

NAJPOPULARNIEJSZE MOVERY POLSKICH CARAVANINGOWCÓW

Producent		Typ	Maks. dmc przyczepy jednoosiowej (2 silniki)	Waga (bez akumulatora)	Docisk rolek	Prędkość	Średnia cena
Enduro		EM313A	1900 kg	34 kg	automatyczny	12 cm/s	1395 euro
		EM515FL	2300 kg	33 kg	automatyczny	16 cm/s	1695 euro
		EM315	2100 kg	33 kg	automatyczny	14 cm/s	1495 euro
		EM313	1900 kg	37 kg	manualny	12 cm/s	1099 euro
		EM 304 Smart	2000 kg	36 kg	manualny	15 cm/s	1235 euro
AL-KO		Ranger S21	1800 kg	37 kg	automatyczny	-	6800 zł
		Mammut M20	2500 kg	32 kg	automatyczny	-	10 500 zł
Reich		Easydriver basic	1800 kg	33 kg	manualny	19 cm/s	5200 zł
		Easydriver pro 2.0	2000 kg	30 kg	automatyczny	19 cm/s	7900 zł

eprasa.pl 29333d0bc4

Producent		Typ	Maks. dmc przyczepy jednoosiowej (2 silniki)	Waga (bez akumulatora)	Docisk rolek	Prędkość	Średnia cena
Reich		Easydriver infinity 2.5	2500 kg	29 kg	automatyczny	19 cm/s	10 500 zł
Obelink		Prestige II mover	1800 kg	36 kg	manualny	13 cm/s	3450 zł
		Excellent Automatic II	1800 kg	34 kg	automatyczny	9 cm/s	4700 zł
Truma		Smart A	2000 kg	32 kg	automatyczny	-	8400 zł
		Smart M	2000 kg	33 kg	manualny	15 cm/s	6500 zł
		XT	2300 kg	28 kg	automatyczny	15 cm/s	12500 zł
P1		Mover M	2250 kg	36,5 kg	manualny	13 cm/s	6990 zł
		Mover A	2450 kg	34 kg	automatyczny	13 cm/s	8990 zł
		Mover S	2450 kg	34 kg	automatyczny	13 cm/s	12 990 zł

eprasa.pl 29333d0bc4

Wavecamper®

YOUR HOME IS WHERE YOU ARE

www.wavecamper.pl



DISCO™ VOLANTE

WYBIERAJ SPOŚRÓD NAJLEPSZYCH MAREK

THETFORD · THULE · DOMETIC · CRESPO · Westfield · FIAMMA · truma · ALKO · Fiamma · Fiamma · CADAC · PRIMUS · Outwell · gimex · koziol · Dukdalf · Lafuma · omnia · Can

www.discovolante.pl

eprasa.pl 29333d0bc4

MIĘDZY „DZIKUSKIEM” A PARCELĄ

AGROCARAVANING

nowa alternatywa w podróżowaniu

Manuela Warzybok

W każdej dziedzinie życia na etapie dokonywania wyborów pojawiają się różne opcje. Z nieznanego powodu opcje te często są przeciwstawne, co więcej – usiłują się nie wiadomo po co i dlaczego zwalczać. Jest w naturze ludzkiej tendencja do udowadniania wszem i wobec, że moja racja jest mojsza niż twojsza, co uwiecznił w kultowym już dziś cytacie Marek Koterski.



eprasa.pl 29333d0bc4



..moja racja jest najmojsza!

Ten trend, podobnie jak walka postu z karnawałem, w caravaningu bardzo często objawia się w rozmowach między zwolennikami biwakowania na dziko a tymi preferującymi bezpieczeństwo i usługi oferowane przez kempingi. Kto jeździ, ten wie, że jedno i drugie rozwiązanie ma swoje wady i zalety – bo z jednej strony łazieneczki, prąd i plac zabaw dla potomstwa, z drugiej śpiew ptaszków, szmer strumyka i swojskie zapachy niesione wiatrem, miast grilla kopcącego z parceli sąsiada, ustawionego 3 m od naszego hamaka. Jak żyć?

Złoty środek

Na szczęście zawsze znajdzie się jakiś Salomon, który znajdzie kompromis, często bywa, że rozwiązanie okazuje się proste i logiczne. W naszym hobby opcją pośrednią między niepożądaną, tudzież nadmierną socjalizacją na kempingach a spartańskimi warunkami na łonie przyrody może okazać się agrocaravaning. Jego starszej siostry, agroturystyki, nikomu przedstawiać nie trzeba – ta forma akomodacji przyjęła się w naszym kraju całkiem nieźle, jest świetną alternatywą dla kosztownych hoteli i ośrodków. Nie oferuje może luksusów, klimatyzacji i basenów ze spa, za to umożliwia zasmakowanie prostego życia blisko natury, dostarcza kontaktu ze zwierzętami oraz lokalną, swojską kuchnią.

W czasie gdy w naszym kraju nastąpił widoczny rozwój caravaningu, zaadaptowanie gospodarstw agroturystycznych na potrzeby kamperów i przyczep nie jest dużym wyzwaniem – to dość naturalne poszerzenie oferty, niewymagające nadmiernych inwestycji w infrastrukturę. Na początek wystarczy kawałek miejsca, gdzie można zaparkować, podłączenie do prądu i możliwość nabrania czystej wody.

I wilk syty, i owca cała

Co odkrywczego jest w agrocaravaningu? Przede wszystkim to, że nie trzeba się zaszywać w puszczy, by zaznać świętego spokoju i uniknąć tłumów. Biwakowanie na dzikusa jest bowiem na dłuższą metę dość wymagające. Aby skryć się na łonie natury na więcej niż tydzień, nasze pojazdy muszą być niezależne energetycznie, my zaś powinniśmy zaznajomić się z ekologicznymi rozwiązaniami dotyczącymi podstawowych potrzeb higienicznych. Do tego musimy mieć świadomość, że wbrew pozorom nie będziemy w tej dziczy sami, a towarzystwo dzikich zwierząt oznacza także różne niebezpieczeństwa z nimi związane. Czasem lepiej popatrzeć na dziki zza siatki, niż spotkać się z nimi oko w oko, spacerując z saperką po ich terenie.

Decydując się na postój na terenie gospodarstwa agroturystycznego, mamy zapewnione podstawowe usługi w postaci prądu i wody, często też dostęp do sanitariatu. Jednocześnie zyskujemy gwarancję niskiej frekwencji, kontakty z innymi osobami zależą tylko od naszych upodobań. Często możemy wybrać miejsce w odosobnieniu i sami zdecydować o tym, w jakim stopniu chcemy brać udział w życiu gospodarstwa. Agroturystyki często dają unikatową okazję, by przyjrzeć się życiu na wsi, pracy na roli lub opiece nad zwierzętami. Nie grozi nam za to nadmiar innych gości. Takie miejsca z definicji mają dużo bardziej kameralny charakter, jest ich też znacznie więcej niż klasycznych kempingów. Trzeba również przyznać, że póki co ta forma caravaningu jeszcze się nie rozpowszechniła, więc na razie chętnych jest mniej.

How much is the fish?

Tak jak wiele innych mód, ten trend również ma się dobrze za granicą. Nie jest tajemnicą, że z infrastrukturą stoimy gorzej niż choćby nasi zachodni sąsiedzi, jednak zamiast narzekać, uczmy się od

eprasa.pl 29333d0bc4



Agroturystyka w starej szkole

nie gardzą mediami społecznościowymi, można polecić grupę Agro-caravaning na najpopularniejszym portalu z literką F na przedzie. Aktualnie (maj 2024) zrzesza on ponad 7 tys. członków i poleca się tam uwadze wiele malowniczych, kameralnych lokalizacji, wartych uwagi. Turystom korzystającym z aplikacji do wyszukiwania miejscówek podpowiem tylko, że agroturystyki są zazwyczaj oznaczone ikonką traktorka i tak trzeba je wyszukiwać.

najlepszych. Nie bójmy się korzystać z gospodarstw na obczyźnie, bo zwykle ich oferta jest atrakcyjniejsza, a opłaty bardziej konkurencyjne niż na zwykłych kempingach czy nawet camperparkach, które są zazwyczaj trochę bogatszym wcieleniem zwykłego parkingu.

Okazuje się, że nawet bariera językowa nie jest straszna. Na jednym takim agrokempingu w Austrii moja wątpliwa znajomość niemieckiego poległa w starciu z lokalnym dialektem właściciela, jednak po konwersacji, od której bolały nas ręce, udało się zarówno odnaleźć we wsi bankomat, jak i zjeść pyszne schabowe, których tłuczenie niosło się po powierzchni stawu, gdzie staliśmy. Dla takich miejsc warto zjechać z drogi. Można zaznać lokalnego kolorytu, przyjrzeć się miejscowej architekturze i krajobrazom bliżej niż z perspektywy autostrady. Spotkania z ludźmi i kulturą są bardzo wzbogacające, bez względu na znajomość języków lub jej brak.

Gaj oliwny z widokiem na Pienz



Kura, kaczka, drób... (...) O! Jest! Widzę! Droga... Chyba na Ostrołękę

Inżynier Mamoń z *Rejsu* orientację w terenie miał. A skąd my mamy wiedzieć, dokąd się udać, by skorzystać z uroków turystyki wiejskiej? Tu cały na biało wkracza, jak zawsze, internet. Tym, którzy

eprasa.pl 29333d0bc4

Można też spróbować zwykłej wyszukiwarki internetowej, a nawet prastarej metody zwanej „czubek języka za przewodnika", jest bowiem wysoce możliwe, że właściciel gospodarstwa przyjmie nas w swe gościnne progi, nawet jeżeli jeszcze nie wpadł na to, by w taki sposób poszerzyć swą ofertę.

Ongiś zdarzyło mi się tułać po bezdrożach Toskanii, gdzie odbiwszy się od przepełnionych kamperplaców i kempingów bez szansy na nocleg, po zachodzie słońca znaleźliśmy zamkniętą już na głucho agroturystykę, jednak właściciel, którego numer telefonu widniał na szyldzie, udzielił nam schronienia i gościny, choć go tam nie było. Warto rozmawiać!



Kampery nad stawem – tłoku nie ma

Tradycyjne detale

Nowe, nieznane

Agrocaravaning dobrze rokuje na przyszłość. Wydaje się być doskonałą alternatywą zarówno dla zatłoczonych, popularnych miejsc, jak i dla spartańskich warunków, w jakich bytujemy na łonie natury. Może być też dobrym wstępem dla tych, którzy dążą do biwakowania tylko na dziko, ale jeszcze nie są na to gotowi. Elementarna infrastruktura pozwoli zyskać poczucie bezpieczeństwa i pewność, że światło w lodówce się nie skończy, zaś bliskość natury i brak towarzystwa – poczuć się niemal jak na odludziu.

Dodatkowo przebywanie na terenie gospodarstwa wiejskiego daje nam unikatową możliwość spróbowania swoich sił w pracach na roli, zbiorach owoców czy w oporządzaniu zwierząt. Życie na wsi charakteryzuje się szczególnym rytmem dobowym narzuconym przez naturę, niemożliwym do poznania nigdzie indziej. Na wsi mamy także łatwiejszy dostęp do zdrowych, naturalnych, nieprzetworzonych i świeżych produktów spożywczych. Spędzenie kilku dni daje możliwość zagłębienia się w lokalne niuanse i kulturę.

Zalety przebywania w tego typu miejscu można wymieniać jeszcze długo, warto się nad nimi pochylić i spróbować tego wariantu w caravaningu. Trend ten może przynieść wiele korzyści obu stronom – zarówno właścicielom gospodarstw, jak i podróżnym szukającym alternatywnych form wypoczynku. Pozostaje więc mieć nadzieję, że szybko nabierze rozpędu, a mapa miejsc oferujących gościnę kamperom i przyczepom rozkwitnie kolorami nowych pinezek w nieodkrytych dotąd zakątkach naszego kraju.



Kreatywny plac zabaw Etno Roztocze



Na wsi księżyc świeci jaśniej



Śniadanie na dziko

eprasa.pl 29333d0bc4

DLACZEGO Z PRZYCZEPĄ 100 km/h?

Rafał Dobrowolski
Zdjęcia: Continental, VCÖ

Aby uzyskać zezwolenie dla przyczepy kempingowej na prędkość 100 km/h, pojazd ciągnący i przyczepa kempingowa muszą spełniać kilka wymagań. Niektóre sprawdzane są tylko raz, inne muszą być weryfikowane na bieżąco.

Co do zasady w krajach UE maksymalną prędkość dla zestawu pojazdu ciągnącego i przyczepy poza miastem ograniczono do 80 km/h. Warto wiedzieć, że plakietkę „Tempo 100" wprowadzono już w ubiegłym wieku, by fani caravaningu mogli wyprzedzać ciężarówki i tym samym ograniczać



W Polsce, zarówno po autostradzie jak i po drodze ekspresowej, z przyczepą można jechać maksymalnie 80 km/h. Biorąc pod uwagę wspomniane limity prędkości, jakaś część fanów caravaningu wybiera kampera, którym można jechać po prostu szybciej – tyle, co każdym autem osobowym

eprasa.pl 29333d0bc4

emisje gazów cieplarnianych! Co innego, że nie jest standardem unijnym i dziś obowiązuje tylko w niektórych krajach EU15, więc nie tylko w Polsce nie ma co liczyć na takie ułatwienie.

Dlaczego mowa o ułatwieniu? Zwróćmy uwagę, że ciężarówki mogą poruszać się z prędkością do 80 km/h. Tak rygorystyczne ograniczenie obowiązuje także poruszających się zespołem pojazdów (holownik + przyczepa). A to oznacza, że jesteś skazany na podróżowanie prawym pasem. Płynny ruch pojazdów to idealna sytuacja. A fani caravaningu wiedzą najlepiej, jak ważna jest możliwość nabrania prędkości wystarczającej do wjazdu samochodu pod górę, więc wyprzedzania 40-tonowych TIR-ów, które na wzniesieniach mocno wytracają prędkość.

Chcesz ekonomiczniej połykać kilometry? To pytanie o plakietkę „Tempo 100". By ją uzyskać, twoją przyczepę kempingową zbudowano (homologowano) na prędkość konstrukcyjną 100 km/h (lub wyższą). To warunek pierwszy, by uzyskać stosowny certyfikat i tym sposobem w niektórych krajach gnać z prędkością rzędu 100 km/h. Jednak na przeszkodzie szybkiej i płynnej podróży mogą stanąć inne regulacje prawne dotyczące maksymalnej dopuszczalnej prędkości przyczep.

Oznaczenie DOT na oponach przyczep kempingowych

Warto wiedzieć, że raz wydany certyfikat nie uchroni nas od mandatu, jeśli opony w przyczepie nie będą w miarę nowe. Ruszasz w podróż? W Niemczech zapłacisz słony mandat, jeśli opony w przyczepie są starsze niż 6 lat. Plakietka „Tempo 100" wtedy nie wystarczy – możesz jechać tylko z prędkością 80 km/h.

To właśnie w 1998 r. niemiecki ustawodawca stworzył początkowo ograniczoną, a obecnie nieograniczoną możliwość dopuszczenia przyczepy kempingowej do prędkości 100 km/h. Od dawna „Tempo 100" obowiązuje nie tylko w Niemczech, ale także w Niderlandach. Aby uzyskać taki certyfikat, pojazd ciągnący i przyczepa kempingowa muszą spełniać kilka wymagań. Ogólna zasada jest taka, że masa własna pojazdu ciągnącego musi być większa lub równa maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej przyczepy kempingowej. Te dwie wartości znajdziesz w dowodzie rejestracyjnym swoich pojazdów. U naszego zachodniego sąsiada stosowną plakietkę na przyczepę i stosowny certyfikat wydaje DEKRA lub TÜV NORD. Posiadacz przyczepy musi spełnić kilka warunków. Dopuszczalna masa całkowita (dmc) pojazdu holującego nie może przekroczyć 3500 kg, musi on być wyposażony w system przeciwblokujący – ABS. Indeks prędkości opon zamontowanych w przyczepie nie może być mniejszy niż 120 km/h (indeks prędkości „L" lub wyższy). I bodaj najważniejsze – takie ogumienie nie może być starsze niż 6 lat! Z doświadczeń fanów caravaningu wynika, że w przypadku niehamowanej przyczepy o masie całkowitej 750 kg homologacja do prędkości 100 km/h jest możliwa tylko wtedy, gdy pojazd ciągnący waży co najmniej 2500 kg.

Gdzie z przyczepą setkę na godzinę? W coraz większej liczbie krajów unijnych z prędkością 100 km/h można się poruszać na autostradach i drogach ekspresowych. Z plakietką „Tempo 100" od 1 stycznia 2021 roku możesz jechać szybciej w Szwajcarii, od marca 2022 r. w Norwegii, a od 18 marca 2024 r. także w Danii.

Koszty uzyskania plakietki „Tempo 100"

Są raczej symboliczne. W Niemczech organ rejestrujący pobiera średnio 2,50 euro za naklejkę i co najmniej 12 euro za wpis do dokumentów pojazdu. W zamian zyskujemy sporo, gdy pomyśleć, że na każdą godzinę pokonamy o 20 km większy dystans. Nie trzeba dostosować manewrów do ograniczeń prędkości dla pojazdów ciężarowych.



By faktycznie korzystać z uprawnienia „Tempo 100", opony w przyczepie nie mogą być starsze niż 6-letnie. Ich rok produkcji uwidoczniony jest w formie czterocyfrowego kodu

100 km/h w podróży z przyczepą na haku? To nadal akceptowalny poziom zużycia paliwa. Swoją drogą certyfikat „Tempo 100" pozwala zwiększyć prędkość autokarów z 90 do właśnie 100 km/h. Warunki dodatkowe dla autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h? Autokar taki (tylko miejsca siedzące i pasy bezpieczeństwa na wszystkich siedzeniach) powinien być przebadany przez producenta i uzyskać wynik pozytywny w zakresie stateczności ruchu po rozerwaniu jednej z opon kół osi przedniej. A też np. stosunek mocy maksymalnej silnika autobusu do dopuszczalnej masy całkowitej powinien wynosić co najmniej 11 kW/t. Stąd prosty wniosek: liczy się też moc pojazdu holującego! Można zapiąć ciężką przyczepę do pojazdu kompaktowego w najsłabszej wersji silnikowej. Tylko pytanie: co dalej? Na wzniesieniach karkołomnym manewrem będzie wyprzedzanie ciężarówek.

Od lat spada liczba wypadków na drogach oraz liczba osób rannych i zabitych. Zdarzenia śmiertelne w krajach UE na autostradach są dziś rzadkim wyjątkiem, bardzo skwapliwie odnotowywanym w kronikach policyjnych. I to

eprasa.pl 29333d0bc4

w sytuacji rozszerzenia kontroli odcinkowej prędkości na autostradach i ogólnie coraz większego nasycenia kontroli radarowej i funkcjonariuszy organów ścigania.

Liczy się moc pojazdu holującego. Liczy się także rok produkcji uwidoczniony na boku opony w przyczepie w formie czterocyfrowego kodu. Na przykład liczba 2219 oznacza, że opona została wyprodukowana w 22. tygodniu 2019 r., zatem w tym roku nadal można jej używać w Niemczech.

Opony pojazdów kempingowych starzeją się szybciej

Ich degradację przyspiesza długi czas postoju poza sezonem wzmożonych podróży. Częściej bywają wystawione na bezpośrednie działanie promieni słonecznych i długo pozostają bez kontroli ciśnienia. Zimą niższa temperatura na zewnątrz powoduje spadek ciśnienia w oponach – przy 0°C to ubytek 0,2 bara, przy -10°C już o 0,3 bara, a przy -20°C o 0,4 bara. Swoją drogą spadek ciśnienia powietrza w oponach w tempie 0,1-0,2 bara w ciągu miesiąca jest zjawiskiem naturalnym.



Dlaczego warto połykać setkę w 60 min, czyli aplikować o certyfikat „Tempo 100”? Wyższy (o 20 km/h) limit prędkości to mniej stresujących, bo gwałtownych manewrów. Co innego, że duża prędkość w połączeniu z bocznym wiatrem to bodaj największe ograniczenie dla ciągnących przyczepy. Na pewno dużo łatwiej zapanować nad zespołem pojazdów przy niższej prędkości. A nad wakacyjnym budżetem, gdy opony są nie starsze niż 6-letnie

Z tych i innych względów eksperci zalecają wymianę ogumienia w pojazdach kempingowych po 6 („Tempo 100”), a najpóźniej 8 latach. Oczywiście, niezależnie od głębokości bieżnika i stopnia zużycia ogumienia. Utrzymywanie prawidłowego ciśnienia w oponach jest ważne zarówno ze względu na oszczędność paliwa, osiągi opon, jak i bezpieczeństwo – to stąd upowszechnienie systemów TPMS także w przyczepach.

Jak już wiemy, mandaty za przekroczenie prędkości mogą w niektórych krajach zależeć od kondycji opon w przyczepie. Jakie opony wybrać? Najlepiej oczywiście najmłodsze i z relatywnie wysokim indeksem prędkości. N i P to odpowiednio: 140 i 150 km/h. Umówmy się, że wyższy indeks prędkości posiadaczom przyczep nie jest potrzebny.

Dlaczego 80 km/h to nieznośny limit?

Zwiększanie tempa jazdy kosztuje. Logiczne jest, że samochód z przyczepą na haku lub konstrukcją transportową na dachu zużywa więcej energii niż bez: większa masa i większy opór powietrza wymagają więcej energii do jego prowadzenia.

Konfiskata pojazdów za przekroczenie prędkości

W Szwajcarii przekroczenie dopuszczalnej prędkości (120 km/h na autostradach) o więcej niż 5 km/h podlega karze. W Austrii za przekroczenie prędkości o więcej niż 60 km/h w miastach i 70 km/h poza obszarami miejskimi – od 500 do 7500 euro, a w przypadku naruszenia zakazu prowadzenia pojazdów od 700 do 2200 euro. Otóż od 1 marca 2024 r. władze Austrii mogą zdecydować o (tymczasowej) konfiskacie pojazdu w przypadku przekroczenia prędkości. Przedmiotem wniosku o przepadek mienia może być drastyczne przekroczenie prędkości. Pojazd może zostać skonfiskowany wyłącznie wtedy, gdy należy do kierującego. W przeciwnym razie kierowca może otrzymać zakaz prowadzenia pojazdów, acz rozpatruje się też taki tryb, by służby drogowe miały możliwość tymczasowej konfiskaty pojazdów na maksymalnie 14 dni.

eprasa.pl 29333d0bc4

Zasadniczo na zużycie paliwa wpływają dwa czynniki fizyczne, które w znacznym stopniu mieszają się podczas normalnego, codziennego użytkowania samochodu i dlatego w układzie testowym rozpatrywano je oddzielnie (w miarę możliwości): z jednej strony opór powietrza i większa masa lub ciężar z drugiej. A że opór powietrza rośnie wraz z kwadratem prędkości, to ekonomiczniejszym tempem podróżowania z przyczepą będzie 80 km/h niż 100 km/h. Tyle teoria, bo warunki na drodze przy rosnącym natężeniu ruchu skłaniają do refleksji, że przewidując prędkość i manewry innych uczestników ruchu, można być mistrzem ekonomiki.

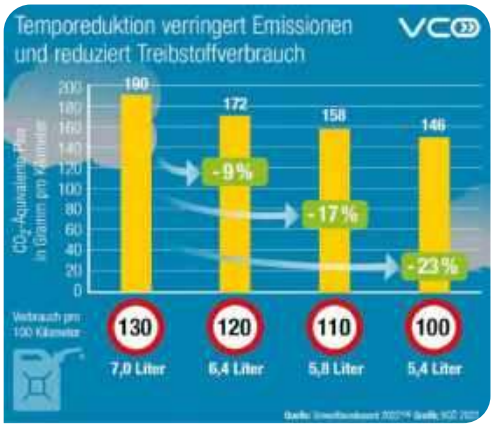
Ograniczenia prędkości sprawiają, że ruch jest bezpieczniejszy – argumentują za wprowadzeniem ostrych limitów prędkości nie tylko ekolodzy. Z drugiej strony, jadąc ok. 80 km/h, możemy utrudnić życie kierowcom ciężarówek. Jak to możliwe? Ano mobilność jutra to konwoje ciężarówek w coraz większym stopniu poruszające się autonomicznie. Nie tylko w Niemczech trwają intensywne testy ciężkich zespołów pojazdów, które od wjazdu na np. autostradę poruszają się w szyku i tylko w szoferce prowadzącej siedzi... kierowca. Już kilka lat temu pierwsi przewoźnicy z Niderlandów uzyskali prawo do testowania konwojów złożonych z kilku takich TIR-ów. Konia z rzędem temu, kto ciągnąc przyczepę, będzie w stanie wyprzedzić tak długą kolumnę na wzniesieniu, jeśli nie przekroczy dopuszczalnej prędkości, by sprawnie wykonać ów manewr.

Utrzymywanie „Tempa 80", typowego dla większości ciężarówek, i ad hoc manewry wyprzedzania wcale nie są tak ekonomicznym trybem jazdy. Co ciekawe, austriacki klub samochodowy, motorowy i turystyczny (ÖAMTC) dowodzi, że upowszechnienie „Tempa 100" wśród posiadaczy przyczep pozwoli zaoszczędzić 3% emisji pochodzących z ruchu drogowego.

Doświadczenia dowodzą, że...

Z badania przeprowadzonego przez instytut zasobów naturalnych w Kanadzie wynika, że typowe auto pali najmniej, gdy jego prędkość oscyluje w zakresie 50-80 km/h. Współczesne pojazdy stroi się tak, by w zakresie prędkości rzędu 120-130 km/h podróż nadal była ekonomiczna. A z przyczepą? Rok temu zrealizowano takie badanie w ruchu ulicznym. Testowa trasa elektrykiem Kia EV6 z przyczepą Dethleffs Aero 470 FSK o masie 1600 kg wiodła z Wiednia do Włoch i z powrotem. Przez 3 dni przejechano 1300 km. Pomiary przeprowadzono na odcinku składającym się z dróg górskich i miejskich, wiejskich i autostradowych. Z pomiarów ADAC wynika, że przy 80 km/h wzrost zużycia energii elektrycznej wynosił średnio 54%, przy 90 km/h – 79%, a przy 100 km/h – 103%.

W toku wieloletnich badań w Austrii ustalono, że ok. 40% wszystkich podróży odbywa się na autostradach i drogach ekspresowych oraz że około 30% emisji w ruchu drogowym pochodzi ze spalin samochodów ciężarowych, w przypadku których obowiązuje – a przynajmniej powinien obowiązywać – limit 80 km/h na drogach o dużym statusie. To dlatego Federalna Agencja Środowiska skłania się ku racjom ÖAMTC i dowodzi, że gdyby tak uwolnić posiadaczy przyczep od limitu 80 km/h, to pozwoliłoby to uniknąć emisji 460 tys. ton CO_2 rocznie. Jest też inny argument za zwiększeniem dopuszczalnej prędkości dla lekkich zespołów pojazdów. Mandaty za przekroczenie prędkości bywają wystarczającym straszakiem, więc fani caravaningu wybierają tempo żółwia.



Austriacki klub motorowy ÖAMTC od niedawna wzywa do dyskusji, by upowszechnić „Tempo 100" dla ciągnących przyczepy i generalnie dla wszystkich użytkowników dróg. Argumentem jest wyższa ekonomika podróży i rezultaty wieloletnich badań, z których wynika, że śmiertelność w zdarzeniach na drogach ekspresowych i autostradach maleje. A fani caravaningu to bardzo bezpieczna kategoria kierowców

Dlaczego TPMS w kołach przyczep?

Doposażenie kamperów i przyczep kempingowych w czujniki TPMS już dawno docenili fani caravaningu za Oceanem. Jednak nie tylko tam pilnujący kosztów – zwłaszcza wypożyczalnie kamperów i przyczep kempingowych – decydują się zainwestować w mniej czy bardziej zawansowany monitoring układu jezdnego. Czujniki ciśnienia w kołach przyczep kempingowych to całkiem powszechny widok także w Wielkiej Brytanii, gdzie dominują właśnie przyczepy, a nie kampery. Status dowolnej kombinacji kół – nie tylko bowiem pojazdu silnikowego, ale także na czas jazdy z przyczepą – wyświetlany od chwili ustanowienia bezprzewodowego połączenia z czujkami TPMS? Zachęta niemała, gdy zawiadywać monitoringiem choćby z ekranu telefonu, a co dopiero pomyśleć o alertach przeciwpożarowych układu jezdnego dowolnej konfiguracji pojazdów czy zespołu takich.

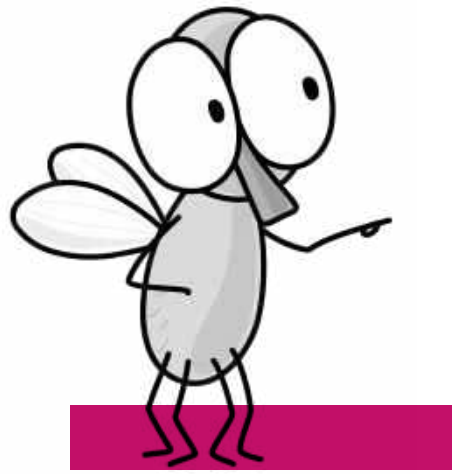
eprasa.pl 29333d0bc4

KIEDY BZYKANIE NIE JEST PRZYJEMNOŚCIĄ

Walka z insektami to problem stary jak świat i, co gorsza, powracający z uporem maniaka co roku. Gdy tylko przyroda zaczyna budzić się do życia, w drzewach szybciej krążą soki, rośliny zaczynają przebijać się nieśmiało przez burą powłokę resztek ubiegłorocznych liści, nadchodzi moment, w którym wygłodniałe po zimie kleszcze budzą się do życia, by przypuścić krwiopijczy desant za na nasze kołnierze.

Manuela Warzybok

Chwilę później, po pierwszym wybuchu wiosny masowo wylęgają się owady niezbyt pożądane przez człowieka jako towarzystwo, szczególnie w okolicach, w których znajdują się zbiorniki i cieki wodne. Krótko mówiąc, całe to wampirze robactwo lubi dokładnie te same warunki co caravaningowcy. Łono natury, drzewa, krzaczki kryjące przed wścibskimi spojrzeniami postronnych, jeziora i rzeki. Owady ochoczo rzucają się na stołówkę, jaką jest dla nich każdy rezerwuar świeżej krwi, i psują nam wypoczynek. Przypomnijmy zatem, jak pozbyć się tej upierdliwej kompanii.



Co wspólnego ma TIR z komarami?

Tachograf! To dowcipna nazwa popularnych, najczęściej zielonych spiral do odstraszania nieproszonych, latających gości. Śmierdzi niesamowicie, więc trzeba dbać o ustawienie miejsca rażenia tak, żeby się nie zaczadzić. Na szczęście smród robi robotę, owady uciekają. Źródeł niepożądanych przez insekty aromatów może być więcej: elektryczne dyfuzory, spraye odstraszające i inne repelenty, świece zapachowe, kadzidełka, a nawet poczciwy grill węglowy, który generuje gryzący, nomen omen, dym. Poza najmocniejszymi środkami chemicznymi, odstraszacze mogą mieć mniej przykre

eprasa.pl 29333d0bc4

dla nas nuty, takie jak lawenda lub citronella. Na mokradłach mogą być za delikatne, ale na kempingu zwykle świece zapachowe wystarczają. Tworzą też wieczorem miłą atmosferę, łączymy więc przyjemne z pożytecznym.

Używając środków ochrony wymagających zastosowania ognia, pamiętajcie koniecznie o należytym ich zabezpieczeniu! Z płomieniami nie ma żartów, nawet tak niepozornie wyglądające środki jak tlące się kadzidła czy świece mogą puścić nasze obozowisko z dymem. Kto nie widział, w jakim tempie pali się przyczepa kempingowa, powinien tę wiedzę szybko uzupełnić, by mieć świadomość, jakie straty może wyrządzić choćby najmniejsza iskra. Pod żadnym pozorem nie zostawiamy nawet takich źródeł ognia bez nadzoru!

Bodyguard – ochrona osobista

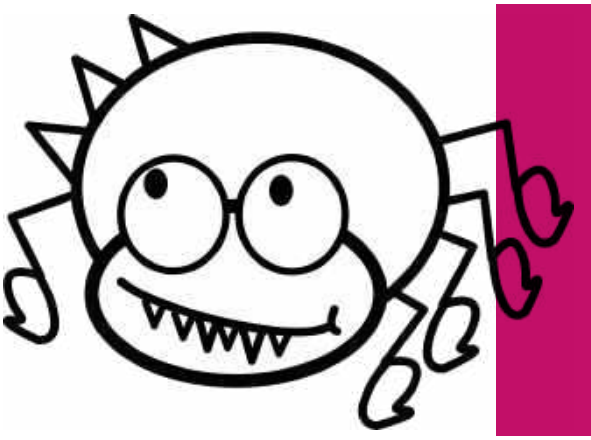
Wspomniane metody mają na celu odganianie intruzów z naszego otoczenia, ale możemy też zastosować całą baterię środków nakładanych na ciała. Producenci repelentów są w ostatnich latach bardzo kreatywni, a ich propozycje już dawno wyszły poza znane wszystkim spraye i inne smarowidła nakładane na skórę. Tych mamy pod dostatkiem latem, nawet w najmniejszych wiejskich sklepikach coś się zawsze znajdzie. Warto zwrócić uwagę na skład, bowiem istnieją teorie, że te najbardziej chemiczne mogą szkodzić, zwłaszcza dzieciom, w przypadku których warto postawić na naturalne metody.

Jednak wachlarz rozwiązań, w jakie możemy się zaopatrzyć, jest znacznie szerszy. Na bój z moskitami poszli bowiem również producenci odzieży, do produkcji której używa się specjalnych impregnatów, zachowujących właściwości pomimo prania. Taki asortyment znajdziemy przede wszystkim w specjalistycznych sklepach dla podróżników. Coraz więcej widać też na półkach akcesoria typu bransoletki i naklejki nasączone substancjami odstraszającymi – zarówno tymi mocniejszymi, chemicznymi, jak i olejkami eterycznymi, które są delikatniejsze i bardziej przyjazne dla noszących – naturalne są najlepszą opcją dla dzieci, bo nie podrażniają ich delikatnej skóry.

Nas, bohaterów, prądem?!

Bohaterów naszego artykułu, a i owszem. Jak bowiem mówi stare angielskie przysłowie, na wojnie i w miłości wszystkie chwyty są dozwolone, a my piszemy przecież o regularnej wojnie, toczonej co roku jak świat długi i szeroki. Jeżeli mamy do dyspozycji prąd, bateria naszych środków może zostać dozbrojona w dużo poważniejsze działa. Do dyspozycji są urządzenia traktujące przeciwnika bardziej humanitarnie lub eksterminujące go ostatecznie. Jeżeli obawiamy się karmy i nie chcemy ubijać żyjątek, w sukurs przychodzą odstraszacze ultradźwiękowe, przepędzające niepożądanych gości z dala od naszych tętniących smaczną krwią ciał. Co ciekawe, do dyspozycji mamy nie tylko urządzenia stacjonarne, do ustawienia w konkretnym polu rażenia, ale również małe akcesoria na baterie, takie jak zawieszki i bransoletki, również dedykowane najmłodszym.

Prądem możemy też po prostu wroga ubić. Najczęściej służą do tego różnego typu lampy, które wabią naiwne insekty światłem tylko po to, by po chwili je usmażyć na okalającej źródło światła siateczce pod wysokim napięciem. Jest to najbardziej bezwzględna metoda, jednak, jak to zwykle bywa, najskuteczniejsza. Asortyment tych urządzeń jest wyjątkowo bogaty – liczba rozmiarów, mocy i innych parametrów może być wręcz przytłaczająca, każdy na pewno znajdzie coś dla siebie.



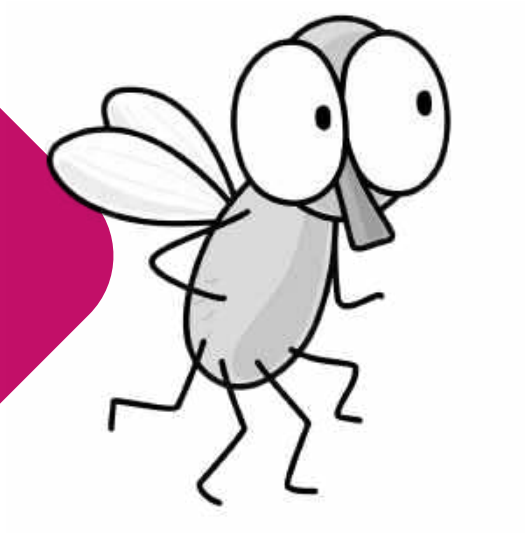
Być jak Shrek

Babcine mądrości twierdzą, że wujka Zdziśka komary nie gryzą, zaś ciocię Jadzię i małe dzieci tak, bo mają słodką krew. Jak w każdej ludowej mądrości i tu tkwi ziarno prawdy. Wiadomo bowiem, że nasza skóra wydziela zapach, który w znacznej mierze zależy od tego, co spożywamy. Jakie zapachy lubi robactwo? Ano, niestety, takie jak my. Jeżeli pożremy mięsko z grilla i zapijemy suto piwem, to komarzyska zlecą się hurtem. Odstraszająco działają zapachy, które wydzielamy po spożyciu pełnoziarnistego pieczywa, chudego nabiału, ale przede wszystkim czosnku, cebuli i ziół. Wychodzi na to, że Shrek, mieszkając na bagnach, wiedział, co robi, pogryzając cebulę. Co prawda wtedy również mniej zachęcająco działamy na płeć przeciwną, ale cóż, trzeba wybrać mądrze.

Minimalizacja skutków

Jeżeli jednak wszystkie zastosowane metody z jakiegoś powodu zawiodą lub zostaniemy pogryzieni, bo nie pochyliliśmy się dostatecznie nad kwestią ochrony przed atakiem z powietrza, możemy próbować zminimalizować skutki ukąszeń. Zacznijmy od tych mniej poważnych, czyli swędzących bąbli zostawionych na naszym ciele przez meszki i komary. Poza uciążliwym dyskomfortem w postaci świądu i pieczenia nic wielkiego nam nie grozi, jeżeli nie jesteśmy uczuleni

eprasa.pl 29333d0bc4



na te paskudy. Warto użyć żelu łagodzącego nieprzyjemne objawy. Czasem wystarczy jedna aplikacja, czasem swędzenie powraca i trzeba stosować smarowidła dłużej.

W tym miejscu należy podkreślić, że na myśli mamy meszki i komary z naszej strefy klimatycznej, bowiem w innych rejonach świata, szczególnie tropikalnych, owady roznoszą poważne choroby, na czele z malarią, która dla przedstawicieli naszego gatunku bywa śmiertelna. Tam należy mieć przy sobie leki, które mogą uratować pokąsany tyłek.

Nie tylko pszczółki bzykają

Są jeszcze inni przedstawiciele owadów latających, którzy sprawiają nam kłopoty. To osy i szerszenie. Z tymi pierwszymi sprawa jest dość prosta. Nie należy ich wkurzać, są zaś łasuchami, więc łatwo je zwabić do pułapek z feromonami. Gdy nie mamy nic fachowego pod ręką, bywa, że wystarczy pułapka zrobiona z butelki z resztką słodkiego napoju. Ukąszenie os jest bardzo bolesne i nieprzyjemne dla zdrowego dorosłego człowieka, poza cierpieniem nie ma jednak jakiś daleko idących skutków. Dramatycznie inaczej rzecz się ma w przypadku osób uczulonych lub małych dzieci. Pojawia się zagrożenie życia! Alergicy powinni zawsze mieć przy sobie leki na okoliczność ukąszenia, bowiem reakcje uczuleniowe bywają gwałtowne, pomoc może nie dotrzeć na czas.

Większym kalibrem od osy jest szerszeń. On już nie bzyka, a buczy jak bombowiec. Ten dźwięk jest sygnałem do szybkiej ewakuacji lub wezwania fachowych posiłków. Absolutnie nie wolno wojować z tym wrogiem, bowiem ukąszenie przez tego owada nawet dla zdrowej osoby dorosłej może skończyć się tragicznie. Aby pozbyć się gniazda szerszeni, najlepiej zadzwonić na numer alarmowy lub do Straży Pożarnej – oni dysponują profesjonalnymi metodami pozbywania się tych przerażających owadów.

Koniec żartów

W naszych szerokościach geograficznych największy problem stanowią choroby roznoszone przez kleszcze. Są one śmiertelnie niebezpieczne nie tylko dla czworonożnych pupili, ale, niestety, również dla nas, a szczególnie dla dzieci. Z powodu krótkich i ciepłych zim ich okres aktywności stale się wydłuża, więc już w lutym należy mieć na uwadze, że ten podstępny krwiopijca nas zaatakuje. Co gorsza, nie czujemy, gdy kleszcz wpina się w skórę, bo znieczula miejsce, w którym to robi. Możemy próbować się zabezpieczać, ale warto też po każdym spacerze na łonie natury dokładnie sprawdzać nasze ciała. Kleszcze lubią instalować się w jego zakamarkach, fałdkach i mało dostępnych miejscach. Jeżeli dojdzie do ukąszenia, należy stwora jak najszybciej usunąć, a po jakimś czasie przebadać się, bowiem nawet ugryzienie, po którym nie wystąpił rumień, mogło zostawić pamiątkę do końca życia w postaci boreliozy. Jest to paskudna i podstępna choroba, która toczy nasz organizm często bezobjawowo, a pojawiające się symptomy świadczą już niestety o jej zaawansowaniu. W przypadku braku leczenia borelioza jest chorobą śmiertelną, więc naprawdę nie ma żartów.

Drugą niebezpieczną chorobą przenoszoną przez te pajęczaki jest KZM (kleszczowe zapalenie mózgu), które może zakończyć się śmiercią. Wirus KZM może wywołać zapalenie opon mózgowych i mózgu. Nie ma na nie lekarstwa przyczynowego, gdy już dojdzie do choroby, możliwe jest tylko leczenie objawowe. Co więcej, z powodu długofalowych skutków neurologicznych po przebyciu tej choroby z powikłaniami zmaga się ok. 27% dzieci i aż 42% dorosłych.

Jedyna dobra wiadomość jest taka, że przeciwko KZM można się zaszczepić, a skuteczność tego szczepienia jest bardzo wysoka, wynosi 99%. Czy warto? Nie trzeba być tytanem intelektu, żeby odpowiedzieć na to pytanie.

Gotowi na wszystko

Co roku z nastaniem wiosny jesteśmy wciągnięci w tę wojnę podjazdową, czy nam się to podoba, czy nie. W zależności od położenia geograficznego i warunków pogodowych problem ma różne nasilenie. Bywa, że kempingi, chcąc zdjąć problem z głowy wypoczywających gości, podejmują działania insektobójcze w postaci specjalnych oprysków zieleni. Jednak zgodnie z dewizą: umiesz liczyć, licz na siebie – najlepiej osobiście zadbać o własny komfort i bezpieczeństwo. Od naszego przygotowania zależy bowiem nie tylko beztroski wypoczynek, ale czasem też zdrowie i życie.

Bzykanie w czasie wypoczynku ma wiele zalet, o których wszyscy wiedzą, jednak lepiej zatroszczyć się w tym celu o lepsze towarzystwo niż owady!

eprasa.pl 29333d0bc4

SPOKOJNY SEN W PODRÓŻY
URZĄDZENIE ELEKTRYCZNE PRZECIW KOMAROM



Caravaning to bliskość natury, a natura to nie tylko zapierające dech w piersiach widoki, ale i fauna, w tym niezbyt przez nas lubiane komary i inne insekty, które mogą skutecznie zakłócić wypoczynek. Właśnie dla takich sytuacji powstało urządzenie Mugga Elektro – wepnij je do kontaktu, a zapewnisz sobie spokojny sen i ochronę przed owadami.

Mugga Elektro wykorzystuje aktywną substancję – praletrynę (1,2%), aby skutecznie zwalczać komary, meszki i inne insekty. Odpowiednio skomponowana receptura efektywnie blokuje receptory owadów, działając zarówno na te, które już znajdują się w pomieszczeniu, jak i zapobiegając nalotowi nowych. Dzięki wielogodzinnemu działaniu Mugga Elektro zapewnia ochronę przez całą noc, pozwalając cieszyć się spokojnym snem – nawet przy otwartym oknie i włączonym świetle.
Podróżujący kamperami i przyczepami kempingowymi często spędzają noce w miejscach, gdzie mogą napotkać różne gatunki komarów, w tym tygrysie i egipskie. Mugga Elektro jest skutecznym rozwiązaniem w każdym z tych przypadków, zapewniając ochronę przez 8 godzin w pomieszczeniach o objętości do 30 m³. Aby uzyskać lepszą ochronę na większej powierzchni, wystarczy użyć więcej urządzeń.
Mugga Elektro jest proste w użyciu. Aby rozpocząć korzystanie, wystarczy zdjąć nakrętkę z butelki płynu, wkręcić ją do parownika, a następnie podłączyć urządzenie do gniazdka elektrycznego. Produkt wyposażony jest w blokadę przed dziećmi, co zwiększa jego bezpieczeństwo, a bezzapachowa formuła sprawia, że jest kompletnie nieinwazyjny.
Dodajmy, że Mugga Elektro to urządzenie wielorazowego użytku – wystarczy wymieniać wkład. Jedno napełnienie zapewnia ochronę nawet przez 45 nocy.

muggasklep.pl



NAGRODY

Produkty Mugga wypadają doskonale w niezależnych testach porównawczych i badaniach organizacji konsumentów, czego potwierdzeniem są liczne nagrody i wyróżnienia, m.in. tytuł Lidera Dekady 2011-2022, Złote Godło Konsumenckiego Lidera Jakości (2021-2022), a także numer 1 wśród farmaceutów, Produkt Roku 2020, 2021 i 2022 w kategorii „Preparaty na komary i kleszcze".

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

EUROPA WSPÓLNYCH PRĘDKOŚCI

CZY KIEDYŚ TEGO DOCZEKAMY?



Marzeniem każdego mieszkańca wspólnoty jest, aby podróżowanie między państwami nie było pewnego rodzaju testem wiedzy z przepisów. Obiecywano nam ujednolicenie zasad na wielu płaszczyznach życia, tymczasem przepisy obowiązujące w ruchu drogowym w poszczególnych krajach znacznie się różnią. Nie pozostaje nic innego, jak szukać informacji i dostosowywać się, aby nie przywieźć z urlopu zbędnych pamiątek w postaci mandatów.

Marcin Turko

Aby zobrazować wszystkie przepisy, trzeba by poświęcić kilka wydań, dlatego w bieżącym materiale skupimy się na tym, co najczęściej jest tematem kontroli służb i za co możemy zostać surowo ukarani za granicą. Kwestią odrębną i dość sporną w majestacie prawa jest sposób, w jaki nasi rodacy są po czasie informowani o wykroczeniu, np. przekroczeniu dozwolonej prędkości, ale to również temat na odrębną publikację.

Ograniczenie prędkości dla samochodów z przyczepą

Prędkość podczas jazdy zestawem po krajach Europy to clou tej publikacji. Wszystkie niezbędne dla turystów dane o dopuszczalnej prędkości zawiera tabela 1. Kwestia ta jest jedną z najważniejszych, bo o ile poruszanie się w obszarze zabudowanym zostało w Europie w miarę ujednolicone, to na drogach poza tym obszarem, ekspresówkach i autostradach jest bardzo różnie. Łatwo się zapomnieć.

Warto jedynie uzupełnić informacje o tzw. Tempo 100, czyli okrągłej naklejce z setką, którą nalepia się na tylnej ścianie przyczepy. Otóż ten charakterystyczny przepis dopuszczający poruszanie się zestawem do 100 km/h obowiązuje na terenie Niemiec. Uzyskanie takiego dopuszczenia wymaga przejścia specjalnego przeglądu, a w przypadku spełnienia warunków będzie to dotyczyło konkretnego zestawu samochód + przyczepa. Kupując używaną przyczepę, która ma taką

eprasa.pl 29333d0bc4

Kraj	Dopuszczalna prędkość w obszarze zabudowanym	Dopuszczalna prędkość poza obszarem zabudowanym	Dopuszczalna prędkość na drogach ekspresowych	Dopuszczalna prędkość na autostradach
Albania	35	70	70	80
Austria	50	100 (pojazd ciągnący do 3,5 t dmc z przyczepą do 750 kg). 80 (pojazd ciągnący o dmc do 3,5 t z przyczepą powyżej 750 kg, pod warunkiem, że dmc zestawu nie przekracza 3,5 t). 70 (z przyczepą o masie większej niż 750 kg, jeśli zestaw przekracza 3,5 t dmc)	100 km/h (pojazd ciągnący do 3,5 t dmc z przyczepą o masie poniżej 750 kg). 100 km/h (pojazd ciągnący do 3,5 t dmc z przyczepą o masie większej niż 750 kg, jeżeli łączna masa zespołu pojazdów nie przekracza 3,5 t). 80 km/h (pojazd ciągnący do 3,5 t dmc z przyczepą o masie większej niż 750 kg, gdy zestaw przekracza 3,5 t dmc)	100 km/h (pojazd ciągnący do 3,5 t dmc z przyczepą o masie poniżej 750 kg). 100 km/h (pojazd ciągnący do 3,5 t dmc z przyczepą o masie większej niż 750 kg, jeżeli łączna masa zespołu pojazdów nie przekracza 3,5 t). 80 km/h (pojazd ciągnący do 3,5 t dmc z przyczepą o masie większej niż 750 kg, gdy zestaw przekracza 3,5 t dmc)
Belgia	50	90	120 90 (powyżej 3,5 t dmc)	120 90 (powyżej 3,5 t dmc)
Bośnia i Hercegowina	50	80	80	80
Bułgaria	50	70	-	100
Chorwacja	50	80	80	90
Czarnogóra	50	80	80	80
Czechy	50	80	80	80
Dania	50	80 70 (powyżej 3,5 t dmc)	80	80 100 (możliwe tylko z duńską naklejką)
Estonia	50	90	90	90
Finlandia	50	80 60 (przyczepy niehamowane)	–	80 60 (przyczepy niehamowane)
Francja	50	80 lub 90 (w zależności od działu)	110 100 (prawo jazdy krócej niż 3 lata i w warunkach atmosferycznych). 90 (powyżej 3,5 t dmc)	130 110 (prawo jazdy krócej niż 3 lata i w warunkach atmosferycznych). 90 (powyżej 3,5 t dmc)
Hiszpania	od 20 do 50 (w zależności od rodzaju drogi)	70	80	90 80 (dla przyczep o dmc powyżej 750 kg)
Irlandia	50	80	80	80
Islandia	50	80	-	-
Liechtenstein	50	80	80	-
Litwa	50 (do 3,5 t dmc)	90 (do 3,5 t dmc) 70 (na drogach nieutwardzonych i/lub prawo jazdy krócej niż 2 lata)	90 (do 3,5 t dmc)	90 (do 3,5 t dmc)
Luksemburg	50	75	–	90
Łotwa	50	80	90	–
Niderlandy	50	80	90 80 (powyżej 3,5 t dmc)	90 80 (powyżej 3,5 t dmc)
Niemcy	50	80	80 100 (dla zestawów z Tempo 100 oznakowanych specjalną naklejką na przyczepie)	80 100 (dla zestawów z Tempo 100 oznakowanych specjalną naklejką na przyczepie)
Norwegia	50	80	80	80
Macedonia Północna	50	80 60 (prawo jazdy poniżej 2 lat lub wiek poniżej 21 lat)	80	80
Polska	50	70	80	80
Portugalia	50	70/80 (w zależności od oznakowania)	80	100
Rumunia	50	80	90	120
Serbia	50	80	80	80
Słowacja	50	90	90	90
Słowenia	50	90 80 (powyżej 3,5 t dmc)	100 80 (powyżej 3,5 t dmc)	100 80 (powyżej 3,5 t dmc)
Szwecja	od 30 do 50 (w zależności od stanu drogi)	od 60 do 80 (w zależności od stanu drogi)	80	80
Szwajcaria	50	80	80	80
Turcja	40	80	110	110
Węgry	50	70	70	80
Włochy	50	70	70	80

Tabela 1. Ograniczenie prędkości dla samochodów z przyczepą

eprasa.pl 29333d0bc4

0,0‰	Czechy, Estonia, Mołdawia, Rumunia, Słowacja, Węgry
0,01‰	Albania
0,2‰	Polska, Norwegia, Szwecja, Irlandia
0,3‰	Bośnia i Hercegowina, Gruzja, Czarnogóra, Serbia
0,4‰	Litwa
0,5‰	Andora, Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Dania, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Luksemburg, Łotwa, Monako, Niderlandy, Niemcy, Portugalia, Słowenia, Szwajcaria, San, Marino, Turcja, Włochy
0,8‰	Wielka Brytania, Malta, Liechtenstein

Tabela 2. Dopuszczalny limit zawartości alkoholu we krwi

Kraj	Obowiązek jazdy z włączonymi światłami
Austria	brak
Belgia	brak
Czechy	obowiązuje
Chorwacja	Obowiązuje od końca października do końca marca
Dania	obowiązuje
Estonia	obowiązuje
Finlandia	obowiązuje
Francja	brak
Hiszpania	brak
Irlandia	brak
Litwa	obowiązuje
Łotwa	obowiązuje
Niderlandy	brak
Niemcy	brak
Norwegia	obowiązuje
Słowacja	obowiązuje
Słowenia	obowiązuje
Szwecja	obowiązuje
Wielka Brytania	brak
Włochy	obowiązuje poza obszarem zabudowanym
Węgry	obowiązuje

Tabela 3. Obowiązek używania świateł w ciągu dnia

naklejkę, warto wiedzieć, że nie upoważnia ona od razu do poruszania się w Niemczech z podwyższoną do 100 km/h prędkością, dopóki nie mamy „papieru" na ten zestaw.

Obowiązek używania świateł w ciągu dnia

W wielu krajach Europy nadal obowiązuje dowolność w kwestii jazdy samochodem z włączonymi światłami w ciągu dnia. Państwa, w których taki obowiązek istnieje, prezentują to na przejściu granicznym odpowiednimi tablicami i piktogramami, więc nie powinniśmy ich przegapić. Przy wjeździe do Polski jest to niebieska tablica z takim właśnie piktogramem i opisem o obowiązku całodobowym. Samochody wyprodukowane po 2011 r. mają fabrycznie zainstalowane światła do jazdy dziennej, co znacznie ułatwia sprawę, niemniej kierujący starszymi samochodami muszą pilnować, aby używać świateł mijania tam, gdzie wymagają tego przepisy. Bywa, że jest to zależne od pory roku. Trochę to skomplikowane i łatwo wpaść w sidła, zatem nie warto kombinować i pozostać przy krajowym przyzwyczajeniu, świecąc przez całą dobę, co z pewnością nikomu nie zaszkodzi. W Niemczech, Niderlandach, Francji czy Austrii decyzję o włączeniu świateł w ciągu dnia pozostawiono kierującym. Za to, wzorem Polski, oświetlenie jest obowiązkowe w krajach skandynawskich. Z kolei Włosi nakazują to tylko poza obszarem zabudowanym, a w Chorwacji od końca października do końca marca. W wielu krajach nie jest to jasno uregulowane, dlatego w razie wątpliwości, jak już wspomniano, lepiej jeździć na światłach.

Dopuszczalny limit zawartości alkoholu we krwi

W 21 europejskich krajach obowiązuje limit wynoszący 0,5‰. Są jednak państwa, gdzie podchodzi się do tej sprawy bardziej rygorystycznie i nie pozwala prowadzić po spożyciu alkoholu. Na tej liście znajdziemy: Czechy, Węgry, Estonię, Słowację, Mołdawię i Rumunię. Szczególne przepisy dotyczą początkujących kierowców, np. w Niemczech kierujący, który nie ma skończonych 21 lat lub jest na dwuletnim okresie próbnym, nie może prowadzić pojazdu pod wpływem alkoholu. W Niderlandach taki sam okres próbny trwa do 7 lat.

Polska jest wśród 4 krajów w Europie, gdzie zgodnie z obowiązującymi przepisami dopuszczalny limit alkoholu wynosi 0,2‰, co przekłada się na 0,1 mg/l w wydychanym powietrzu. Jeżeli podczas badania trzeźwości urządzenie wskaże wartości wyższe niż 0,1 mg/l, oznacza to poważne konsekwencje prawne dla kierowcy. W zależności od tego, czy będzie to tzw. zawartość po spożyciu: 0,2-0,5‰ lub w stanie nietrzeźwości, czyli powyżej 0,5‰ we krwi, grożą różne konsekwencje. W pierwszym przypadku kierowca będzie karany za wykroczenie, w drugim, niestety, już za przestępstwo.

Uwaga!

W niektórych krajach stosowane są wyłączenia dotyczące dopuszczalnych limitów w następujących przypadkach:

- **Chorwacja:** 0,0‰ – wiek mniej niż 25 lat;
- **Grecja:** 0,2‰ – wiek mniej niż 23 lata;
- **Litwa:** 0,0‰ – prawo jazdy krócej niż 2 lata;
- **Łotwa:** 0,2‰ – prawo jazdy krócej niż 2 lata;
- **Niemcy:** 0,0‰ – prawo jazdy krócej niż 2 lata lub wiek poniżej 21 lat;
- **Francja:** 0,2‰ – prawo jazdy krócej niż 2 lata;
- **Niderlandy:** 0,2‰ – prawo jazdy krócej niż 5 lat;
- **Portugalia:** 0,2‰ – prawo jazdy krócej niż 3 lata;
- **Włochy:** 0,0‰ – prawo jazdy krócej niż 3 lata.

eprasa.pl 29333d0bc4

UBEZPIECZENIA CARAVANINGOWE.PL

POLSKI Caravaning.pl

tourbroker

NAJLEPSZE UBEZPIECZENIA W POLSCE!

NAJLEPSZE ASSISTANCE NA RYNKU Z HOLOWANIEM DO 1600 KM W CENIE OD 1272 ZŁ (RÓWNIEŻ DLA WYPOŻYCZALNI)

OFERUJEMY

- Ubezpieczenie OC kampera lub przyczepy kempingowej
- Autocasco z gwarantowaną sumą ubezpieczenia (GSU)
- Dodatkowe ubezpieczenie szyb (włącznie z szybami bocznymi i tylną),
- Pokrycie kosztów wynajmu auta zastępczego po szkodzie,
- Ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków (dla kierowcy i pasażerów),
- Ubezpieczenia na kapsuły caravaningowe,
- Assistance (pomoc w drodze) bez limitu kilometrów w Polsce,
- Assistance (pomoc w drodze) na terenie Europy do 1600 km w razie wypadku lub awarii,
- Ubezpieczenia Assistance na kampery powyżej 3,5 tony
- Nieodpłatna asysta szkodowa



SUPER OFERTA DLA WYPOŻYCZALNI

ZAPYTAJ O WYCENĘ

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
www.tourbroker.pl

eprasa.pl 29333d0bc4

ZNAJ ZASOBNOŚĆ **SWOJEJ BUTLI Z GAZEM**



Jak oszacować konsumpcję gazu, więc zawczasu ocenić, kiedy wyczerpiemy butlę? Na podstawie czasu działania urządzeń i ich zapotrzebowania na to paliwo (pobór gazu każdego odbiornika znajdziesz w dokumentacji producenta). Można też sukcesywnie ważyć butle, na każdej powinna być podana jej masa własna (tara)

Ile gazu potrzebujesz i na jak długo wystarczy? To odwieczne pytanie, bo też zawsze warto wiedzieć, czy nadszedł czas, by napełnić butlę. Kiedy przybliżone szacunki nie wystarczą, trzeba zainwestować w miernik. Narzędzia podające wskazania różnią się jednak techniką pomiaru, precyzją i oczywiście ceną.

Rafał Dobrowolski
Zdjęcia: Dometic, Reichelt, Truma

Obojętnie jaka metodyka pomiaru napełnienia butli, zawsze warto unikać przykrych niespodzianek i uzupełnić gaz przed całkowitym wyczerpaniem się zapasu. Zacznijmy od tego, że w butlach mieszanka gazu przechowywana jest w postaci ciekłej. Ze względów bezpieczeństwa w pojeździe kempingowym można przewozić wyłącznie 2 butle z gazem – jedną w użyciu i jedną w rezerwie. Taki rygor obowiązuje np. w Niemczech. Na wspólnotowym rynku funkcjonuje wiele rozlicznych butli i nawet te 11-kilogramowe różnią się. W ramach UE funkcjonują rozliczne, tj. inne standardy butli – zasad ich dystrybucji, kupna, kaucji... A do tego dochodzą różnice w standardach końcówek.

Wyraźnie więc widać, że w ramach wspólnoty UE brakuje standardu. I podobnie jest z wykorzystaniem zestawu adapterów, którymi powinniśmy – co do zasady – bez większych przeszkód napełnić opróżnioną, tj. posiadaną (krajową), butlę. Czasem niestety nieodzowne będzie wypożyczenie czy zakup „obcej butli", bo w danym kraju (np. we Francji) nie napełnimy, a tym bardziej nie wymienimy posiadanej.

eprasa.pl 29333d0bc4

Jakby tego było mało, maksymalny pobór gazu jest zależny od wielkości butli – im większa, tym większy przepływ gazu liczony w gramach na godzinę. Przez krótki okres z 5-kilogramowej butli można nawet pobrać 1000 g na godzinę. Jej większa odpowiedniczka, 11-kilogramowa, to już wynik nawet 1500 g/h. Jeżeli więc chcemy obsługiwać kilka urządzeń gazowych o dużym zużyciu, warto skorzystać z tej większej.

W butlach mamy mieszankę propanu (C_3H_8) oraz niewielkiej ilości butanu (C_4H_{10}). Jednak jej proporcje różnią się w zależności od kraju i pory roku. Podczas okresu zimowego zaleca się korzystanie wyłącznie z tych butli, które mają wysoką zawartość propanu. Dlaczego? Odpowiedź jest prosta: paruje on dopiero przy temperaturze -42°C, podczas gdy butan zmieni swój stan skupienia już przy -0,5°C. Tym samym stanie się cieczą i nie zostanie wykorzystany jako paliwo.

Problem z określeniem ilości gazu

Określenie zawartości butli gazowej od bardzo dawna było utrapieniem dla fanów caravaningu. A też okazją do tworzenia rozwiązań jeszcze do niedawna wykorzystywanych tylko prototypowo. Dzisiaj użytkownicy gazu mają do dyspozycji kilka możliwości poznania ilości gazu w butli.

Nim jednak więcej o metodyce pomiarów, rozważmy najprostszy sposób. Jak obliczyć przewidywane zużycie gazu w kamperze lub przyczepie kempingowej? Możesz poziom jej napełnienia określić w przybliżeniu, również dowiedzieć się, czy nadszedł czas na jej napełnienie, szacując nawyki związane z zużyciem gazu przez odbiorniki tegoż źródła zasilania. O czym mowa? Oczywiste jest, że nawyki związane np. z gotowaniem wpływają na zużycie gazu: jeśli kuchenkę gazową używasz tylko do parzenia kawy lub herbaty rano, bo wybierasz posiłki w restauracjach, zużyjesz znacznie mniej gazu niż na przykład czteroosobowa rodzina, która z reguły gotuje na pokładzie pojazdu kempingowego.

Od razu nadmieńmy, że ilość potrzebnego gazu zależy od temperatury otoczenia, a nie tylko liczby używanych urządzeń, pobieranej przez nie mocy i czasu ich używania. Posiłkując się doświadczeniem fanów caravaningu, można przyjąć, że pełna butla gazowa o wadze 11 kg wystarczy na 20-30 dni w lecie, ale czasami na forach internetowych można przeczytać o 2 miesiącach. To kalkulacje dla scenariusza poza sezonem zimowym, kiedy butla zasila tylko kuchenkę i lodówkę. Zgoła inaczej jest zimą, gdy butla z gazem jest mocno eksploatowana przez ogrzewanie postojowe. Wtedy opróżnimy ją już po kilku dobach – dużo rzadziej starczy na tydzień.

Gaz swoje waży

Może się to wydawać sprzeczne, ale na zużycie gazu wpływa wiele czynników zewnętrznych, takich jak temperatura zewnętrzna, rodzaj (moc) urządzeń gazowych, a w przypadku ogrzewania gazowego typ i wielkość pojazdu kempingowego. Przykładowo, z dużo większym zapotrzebowaniem na komfortową temperaturę pokładu musimy się liczyć w przypadku kampervana zbudowanego na blaszaku. Na drugim biegunie będzie model w pełni zintegrowany, więc pozbawiony mostków cieplnych. Bardzo uśredniając pobór mocy, na ogrzewanie zużywa się ok. 170-490 g/h, około 140-165 g/h jest wymagane na każdy palnik płyty gazowej, a lodówka może z powodzeniem pracować przy zapotrzebowaniu ok. 18-22 g/h. Idąc tym tropem, z grubsza można przyjąć, że w dodatnich



Najtańszym przyrządem do pomiaru gazu w butlach (tylko stalowych) są niepozorne maty magnetyczne z kolorową skalą









Ręczne pomiary ultradźwiękowym przyrządem można wykonać na butlach stalowych i aluminiowych. Taka metoda wymaga nieco wprawy

eprasa.pl 29333d0bc4





Najdroższym, ale też najbardziej komfortowym przyrządem są specjalistyczne wagi, które działają podobnie jak wagi bagażowe, z tą różnicą, że są już wytarowane pod kątem masy konkretnej butli. Bez znaczenia jest zatem materiał, z jakiego wykonano zasobnik na gaz

temperaturach zewnętrznych wielu z nas zużywa od 0,8 do 1,5 kg gazu dziennie, czyli średnio 1,2 kg.

Jak już wspomnieliśmy, na rynku dostępne są butle gazowe w różnych wariantach pojemnościowych. Wiedząc, ile litrów gazu wchodzi do butli, możemy łatwiej zarządzać dostawami paliwa i uniknąć przymusowych przerw w działaniu zasilanych nim urządzeń. Podstawowym sposobem od zawsze była metoda wagowa. Masa butli podawana na tabliczce znamionowej każdego pojemnika wraz z informacją o zawartości butli napełnionej zgodnie z jej przeznaczeniem mogą bardzo łatwo pomóc określić bieżącą ilość gazu. W czym zatem tkwi problem? Butle, w których się go przechowuje i transportuje, napełnia się zwykle do 85% objętości, aby uniknąć rozerwania przez rozszerzającą się przy zmianie temperatury ciecz. Ciężar 1 dm³ ciekłego propanu-butanu wynosi od 0,51 do 0,58 kg – wszystko zależy od proporcji gazów. Gęstość gazu jest zmienna, ale dla potrzeb obliczeń podatkowych lub handlowych przyjmuje się, że w przypadku LPG wynosi ona 1,78 l na kilogram gazu. Wartość ta odpowiada gęstości LPG w temperaturze 15°C.

Skoro litr tego paliwa w temperaturze 15°C waży 520 g, to na kilogram przypadają niespełna 2 l (1,78) gazu. Dzięki umiejętności obliczania pojemności butli oraz oceny ilości zawartego w niej paliwa możemy w miarę efektywnie zarządzać tym paliwem, unikając przerw w działaniu urządzeń.

Kiedy przybliżone liczby po prostu nie wystarczą i potrzebujesz precyzji, czas zainwestować w miernik.

Wskaźniki zawartości gazu w butli

Nasz przegląd zacznijmy od najtańszych gadżetów. Takimi produktami są te wielokrotnego użytku z magnesem – działać będą więc tylko w przypadku metalowych butli. Nie wymagają zasilania i kosztują od kilkunastu złotych wzwyż. O stanie naładowania informuje kolorowa skala znajdująca się na wskaźniku. Działają w oparciu o różnokolorowe pola testowe – inne w okresie zimowym i letnim. Ich wada? Wskaźnik poziomu działa, gdy gaz pobierany jest przez odbiornik (np. zasilasz kuchenkę) i wymaga odczekania 2-5 minut, by uzyskać pomiar. Niestety, czasem więcej niż jeden pasek może zmienić kolor. Z informacji użytkowników wynika, że tego typu gadżety nie są miarodajnym źródłem pomiarów w minusowych temperaturach.

Minimalnie droższe są manometry wyskalowane w różnych kolorach, by w miarę wyraźnie odczytać poziom napełnienia butli. Dużo droższe są narzędzia gwarantujące bardzo precyzyjny pomiar dzięki technologii odbicia dźwięku. To urządzenia ultrasoniczne, które działają na zasadzie pomiaru czasu przejścia fali przez badany obiekt – w tym przypadku skroplony gaz. Ich podstawowa zaleta? Działają precyzyjnie w szerokim zakresie temperatur zewnętrznych (zwykle od -20°C do + 50°C). Ich wada? Prócz wyższej ceny, brak kompatybilności z niektórymi butlami. Przykładowo, miernik poziomu gazu w butli Truma Reich GIM nie nadaje się do połączenia z systemami sterowania gazem Truma.

eprasa.pl 29333d0bc4

Poręczne i na stałe umocowane mierniki

Na jednym biegunie znajdziemy przyrządy, którymi realizujemy pomiary ultradźwiękami ad hoc, tj. przykładając w różnych punktach na powierzchni butli, jeśli w punkcie pomiarowym znajduje się gaz, lampka kontrolna to zasygnalizuje. Tak działa m.in. Truma LevelCheck czy Gas Checker firmy Dometic.

Słów więcej o tym, jak działa ten drugi. GasChecker GC100 jest mobilnym ultradźwiękowym przyrządem pomiarowym, za pomocą którego można ustalić poziom napełnienia butli gazowych. Urządzenie wykrywa, czy w punkcie pomiarowym znajduje się w pojemniku gaz płynny, a o fakcie wykrycia informuje za pomocą diody LED. W celu uzyskania dokładnego wyniku należy przeprowadzić kilka pomiarów prostopadle do ścianki zewnętrznej butli gazowej, z dołu do góry. Co może zaburzać wynik odczytu? Rdza, wgniecenia, nierówności na powierzchni butelki gazowej, a też gruba warstwa lakieru, silne zabrudzenia lub naklejki. Producent uczula, że zbyt słaby nacisk lub nieprawidłowy kąt ustawienia (90° poziomo i pionowo) mogą również fałszować wyniki pomiaru. Dla prawidłowego działania urządzenia ważne jest, aby głowica pomiarowa oraz butla były czyste. W razie zabrudzenia należy przetrzeć je przed każdym pomiarem wilgotną ściereczką, sprejem silikonowym lub olejem penetrującym.

Na drugim biegunie znajdziemy urządzenia, które montujemy, a de facto podkładamy pod spód butli. Te działają najczęściej niczym waga umieszczona w skrzynce na butle gazowe. Są jeszcze droższe, ale nadają się do wszystkich butli gazowych – nie tylko stalowych czy aluminiowych, ale też wykonanych z kompozytów. Najbardziej zaawansowane produkty tego typu można sparować z aplikacjami do zarządzania pokładem domu na kołach. Ale i tu zakłócenia może wywołać stan butli. Nie tylko rdza, ale np. zamarznięte dno pojemnika na skutek działania wody kondensacyjnej.

Wada takich rozwiązań? W razie zmiany typu lub wielkości butli konieczne jest zmodyfikowanie odpowiednich ustawień w aplikacji, która skądinąd oblicza czas, po jakim przypuszczalnie zużyty zostanie pozostały w butli gaz. Ta ostatnia funkcjonalność stanowi oczywiście zaletę. Takim bodaj najdroższym urządzeniem jest Truma LevelControl iNet Box. Mniej kosztuje E-Gaslevel, acz też jest bezprzewodowym czujnikiem kompatybilnym z technologią Bluetooth, który ostrzega, gdy kończy się zapas gazu. Powiadomienia wysyłane są na telefon, a dzięki częstotliwości odświeżania co kilka sekund jesteśmy w stanie uzyskać wskazania (w kilogramach i procentach) z każdego miejsca w dowolnej chwili – także dla systemów 2-butlowych.

REKLAMA



W KAMPERVANIE JAK W DOMU

VANESTRO ODYSSEY 600S

Tekst i zdjęcia: Piotr Łukaszewicz

Od lat zauważalnym trendem w caravaningu jest większy nacisk kładziony na wygodę podróżowania. Owszem, niezmiennie oczekujemy wysokich standardów w części mieszkalnej, ale chcemy też wygodnie, sprawnie i dość szybko się przemieszczać. To nie idzie w parze z dużymi gabarytami. Rosnącą popularnością cieszą się więc kampervany.



Vanestro Odyssey 600 S – kampervan dla dwojga

eprasa.pl 29333d0bc4

Nieco mniejsza przestrzeń i dość przewidywalny układ w części mieszkalnej rekompensowane są mobilnością praktycznie na poziomie samochodów osobowych, a chodzi m.in. o łatwość manewrowania czy osiągane prędkości. Na tym polu wyróżnia się kampervan Vanestro Odyssey 600 S, który trafił do nas na redakcyjne testy. Mimo ograniczonej przestrzeni udało się tu oddzielić część nocną od dziennej, a wszystko w nowoczesnym, świeżym wydaniu. W kampervanie jak w domu – skąd taki tytuł? Wynika on z głównego założenia producenta, który zdecydował się część mieszkalną pojazdu podzielić na dwie strefy: nocną i dzienną. W efekcie jest jak w domu – na dole salon z kuchnią, a na górze sypialnia. Po testowym wyjeździe zakładamy, że takie rozwiązanie znajdzie spore grono zwolenników.

Dla pary

Produkowany w Solcu Kujawskim kampervan Vanestro Odyssey 600 S to pojazd dla 2 osób. Do dyspozycji mamy więc 2 miejsca do jazdy oraz szerokie, dwuosobowe łóżko w rozkładanym namiocie dachowym. Pojazd testowaliśmy w kwietniu, ale – być może pamiętacie – nie był to ciepły miesiąc. Nocą temperatura oscylowała w okolicach zera. Nie będę ukrywał, że miałem obawy, ale namiot sprawdził się znakomicie. Wytwarzane wewnątrz pojazdu ciepło przyjemnie kierowało się ku górze, ale i tam, na dachu, doprowadzone zostały dedykowane wloty ciepłego powietrza. Gdyby tego było mało, jest możliwość docieplenia namiotu specjalnymi matami od wewnątrz. My nie mieliśmy takiej potrzeby. Komfort termiczny wspierany był bardzo wygodnym i szerokim łóżkiem. Gruby materac to jedno, a jego optymalne wymiary (204 × 122 cm) to drugie.

Skoro o spokojny i wygodny sen, a więc chyba kluczową wartość w caravaningu, nie musimy się już martwić, czas zejść na ziemię – dosłownie – i przyjrzeć się części mieszkalnej.

Największym zaskoczeniem i, co się później potwierdziło, największą zaletą tego pojazdu jest duża narożna kanapa w centralnej części. Takich kanap raczej nie widujemy w kamperach, a już na pewno nie w kampervanach. Kiedy dodatkowo odwrócimy przednie fotele z szoferki, zyskujemy bardzo dużą przestrzeń do pobytu dziennego. Przy stole zmieści się, nie ma w tym słowa przesady, nawet 5 dorosłych osób.

Czas na pierwsze wnioski – takie oddzielenie części dziennej od nocnej bardzo dobrze się sprawdziło. Dużo łatwiej utrzymać porządek w pojeździe, mniej sprzątamy i przekładamy rzeczy codziennego użytku, nie musimy też zajmować się rozkładaniem kanapy na noc (i analogicznie rano). Zyskujemy dwa osobne pomieszczenia, co jest oczywistą wygodą.

Bez gazu

Producent tego pojazdu, firma Vanestro, bardzo dużo pojazdów kempingowych wprowadza na rynek niemiecki, czyli ugruntowany, dojrzały, ale też wymagający. Obecni tam dostawcy pojazdów kempingowych muszą odpowiadać nie tylko na wymagania jakościowe, ale też technologiczne. A jednym z trendów widocznych na rynku niemieckim jest... niechęć do gazu w kamperze. Niektórzy boją się instalacji gazowej i transportu butli



Narożna kanapa w kampervanie to nieczęsto spotykany widok. Tu część do pobytu dziennego – jak na te rozmiary pojazdu imponuje rozmiarami





W tylnej części pojazdu kuchnia – aneks z dużym blatem roboczym i płytą indukcyjną, po drugiej stronie 90-litrowa lodówka, a na końcu łazienka. W tej części jest odrobinę ciemno. Małe okno nad blatem kuchennym to właściwie jedyne źródło światła dziennego



eprasa.pl 29333d0bc4



Mała rzecz, a cieszy. Pomysłowych rozwiązań nie brakuje. Tu dozownik do płynu do mycia naczyń montowany w zlewie



Na tyle pojazdu duża łazienka z osobną kabiną prysznicową. Przestronnie i wygodnie. Brakuje tylko światła dziennego. Za to sztucznego jest pod dostatkiem



Duża łazienka to wygoda, ale konsekwencją jej rozmiarów jest brak garażu w tylnej części. Natomiast zadbano o bezpieczny transport mebli

– pewnie długo można dyskutować o zasadności takich obaw, ale skoro istnieją, trzeba je uszanować. Z tego powodu w ofercie wielu już producentów pojazdów kempingowych znajdziemy samochody bez gazu.

O ile w przypadku ogrzewania pojazdu i podgrzewania wody gaz zastąpić jest dość łatwo (tutaj mamy ogrzewanie olejem napędowym bezpośrednio ze zbiornika), o tyle już nieco trudniej będzie w kuchni. Lodówka, naturalnie kompresorowa, bardzo sprawnie i oszczędnie korzystająca z prądu, to przecież tylko połowa sukcesu. Nie ma palników gazowych, a zamontowano tu płytę indukcyjną. Jeśli nie musimy martwić się o zasoby prądu, bo jesteśmy podłączeni do zewnętrznego źródła energii, rozwiązanie to jest bardzo praktyczne. Szybkie działanie palników, łatwość utrzymania czystości i wygoda – to oczywiste zalety indukcji. Wszystkie potwierdziły się podczas testu. Gorzej, jeśli chcemy biwakować na dziko. Bez zasilania ze słupka uruchomimy tylko jeden z palników, i to przy maksymalnej mocy 60%. Kilka razy ugotujemy w garnku wodę, coś podgrzejemy, ale na dłuższe gotowanie liczyć nie można. Akumulator mieszkalny, mimo że solidny – litowo-jonowy o pojemności 120 Ah – na to nie pozwoli. Oczywiście w razie pogody będzie cały czas doładowywany (na dachu panele o mocy 200 W), ale nadal mowa o bardzo ograniczonych możliwościach. Na kempingach czy w kamperparkach z możliwością podpięcia do prądu system ten będzie bardzo wydajny.

Trzeba jednak wspomnieć, że brak instalacji gazowej to także duża oszczędność miejsca i wagi. Tych butli nie musimy przewozić, więc wolną przestrzeń można zagospodarować inaczej. Zresztą miejsca na bagaże i do przechowywania mamy tutaj naprawdę mnóstwo. Imponuje liczba głębokich szafek, szuflad i schowków na tak niewielkiej przestrzeni. Z wagą również, nawet z butlami gazowymi, większego problemu raczej by nie było. 400 kg ładowności dla 2 osób wydaje się być bardzo dobrym wynikiem.

DANE TECHNICZNE

Podwozie:	VW Crafter 2,0; 177 km
Skrzynia biegów	automatyczna
Zużycie paliwa podczas testu	10 l/100 km
Zbiornik wody czystej:	85 l
Zbiornik wody szarej	95 l
Ogrzewanie	Truma Combi D6 – diesel/12 V, maks. 6,6 kW
Bojler	10 l
Panel słoneczny	200 W
Akumulator pokładowy	Li-ion 120 Ah
Masa w stanie gotowym do jazdy	3100 kg
Dopuszczalna masa całkowita	3500 kg
Wymiary (długość/szerokość/wysokość)	599/204/279 cm
Cena katalogowa	125 tys. euro
Cena testowanego modelu	375 tys. zł (pojazd demonstracyjny z 2022 r.)

eprasa.pl 29333d0bc4

Elektroniczne bogactwo

W Vanestro Odyssey 600 S naszą uwagę przykuwa mnogość nowoczesnych, elektronicznych rozwiązań. Czujniki ruchu w dolnej części pojazdu uruchamiające nocne oświetlenie, na przykład w drodze do łazienki? Bardzo pomysłowe! Oświetlenie w tym pojeździe to zresztą także duża sprawa. Lampki kierunkowe, listwy ledowe, możliwość regulacji nasilenia oświetlenia, światło w namiocie dachowym, osobno pod prysznicem i osobno w łazience, oświetlenie na zewnątrz – jest tego bardzo dużo. Na każdym kroku znajdziemy też gniazda z prądem – mamy 7 gniazd USB, 3 gniazda USB-C oraz 4 gniazdka 230 V. Jest też kilka fajnych dodatków, jak elektrycznie uruchamiany spust wody szarej.

Podsumowanie

Bazą tego kampervana jest Volkswagen Crafter, który w mojej ocenie stanowi jedną z najlepszych baz dla samochodów kempingowych. Oczywiście zabudowa mieszkalna na tych pojazdach jest pewnym wyzwaniem, a to za sprawą zwężających się ku górze ścian bocznych, natomiast jeśli projektant sobie z tym poradzi, dostajemy wszelkie zalety VW Craftera – rozsądne zużycie paliwa, świetne właściwości jezdne, silnik na niższą akcyzę i świetny automat, a także wiele systemów wspierających kierowcę. W tym przypadku nawet hak pozwalający na holowanie przyczepy z dmc 3 t – idealnie, by na wakacje zabrać np. łódkę.

Dobra baza, świetny pomysł na podział pojazdu na część nocną i dzienną oraz mnogość dodatków i rozwiązań uprzyjemniających kempingowy wyjazd – wszystko to sprawia, że nasze testowe spotkanie z Vanestro Odyssey 600 S oceniam bardzo pozytywnie. Nieszablonowo, nietypowo, z pomysłem. Chcemy więcej takich pojazdów w caravaningu!







W namiocie dachowym nie musi być zimno, ciemno i niewygodnie. Szerokie i długie łóżko, wygodny materac, dostawa ciepłego powietrza, regulacja oświetlenia oraz fantastyczne widoki o poranku – tak zorganizowano to w Vanestro Odyssey 600 S





Kampervan doskonale zdał egzamin podczas wyjazdu przy niskich temperaturach. Sprawdziły się sensownie rozłożone wloty ciepłego powietrza i dobra izolacja pojazdu, dzięki czemu wewnątrz jest też cicho. Zastosowano piankę kauczukową ABM



Fotele z podłokietnikami, wielofunkcyjna kierownica i liczne systemy wspierające kierowcę – prowadzenie tego pojazdu jest przyjemnością

eprasa.pl 29333d0bc4

WILD LAND VOYAGER PRO 140

NAMIOT DACHOWY NA KAŻDĄ WYPRAWĘ

Namioty dachowe stają się coraz popularniejsze wśród miłośników caravaningu. Oferują wygodę, łatwość montażu, a także możliwość podziwiania pięknych widoków z miejsc niedostępnych dla kamperów czy przyczep kempingowych. W tym artykule prezentujemy test namiotu dachowego Wild Land Voyager Pro 140. Przeanalizujemy jego funkcjonalność, komfort, jakość wykonania, sprawdzimy też, jak wygląda nocowanie w temperaturach wynoszących zaledwie 2°C.



Tekst: Jakub Netkowski
Zdjęcia: Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 29333d0bc4

Odwiedzając Camp4Wheels, która jest wyłącznym i autoryzowanym dystrybutorem marki Wild Land na polskim rynku, zanurzamy się w świat pasji do podróżowania i off-roadu. Firma powstała z rozszerzenia działalności skupionej wokół samochodów terenowych. Maria, jej właścicielka, sprowadziła do Polski pierwszy namiot Wild Land dla siebie. Nie mogąc znaleźć na europejskim rynku namiotu spełniającego oczekiwania, zdecydowała się na zakup aż z Australii. Miał być tylko namiot do użytku prywatnego, sprzęt wyjątkowo spodobał się innym, design, zupełnie inne rozwiązania, materiały – to robiło różnicę. Dziś Camp4Wheels oferuje szeroki wybór namiotów dachowych Wild Land, a także bogatą gamę akcesoriów kempingowych, dzięki którym można stać się niezależnym podczas wyprawy caravaningowej, zwłaszcza o specyfice allroad.

Jak zamocować?

Testując namiot, mieliśmy przyjemność korzystać z Volkswagena Amaroka udostępnionego nam przez salon CityMotors w Gdańsku.





Volkswagen Amarok to pick-up, który znakomicie sprawdza się w terenie, a namiot dachowy pasuje idealnie do zamocowania na pace

eprasa.pl 29333d0bc4





Żywiołem namiotu dachowego jest dziki kemping, gdzie może w pełni rozwinąć swój potencjał i zbliżyć się do natury

Wypożyczony samochód nie miał bagażnika dachowego, nie mogliśmy pozwolić sobie także na ingerencję w konstrukcję auta, a roleta z owiewką za kabiną ograniczała możliwości montażu z tyłu. Na szczęście firma Camp4Wheels wychodzi naprzeciw potrzebom klientów, oferując zabudowy typu bed rack w różnej wysokości z opatentowanym systemem wsporników rolety mocowanych do fabrycznych otworów. Dzięki temu montaż namiotu był bezproblemowy i bezpieczny, bez ryzyka uszkodzenia pojazdu. System montażowy jest prosty w obsłudze i nie wymaga użycia specjalistycznych narzędzi, montaż stelaża zajął nam około 45 min. Zamocowanie namiotu zajęło dodatkowe 10 min, po których byliśmy gotowi do drogi.

Udaliśmy się nad malownicze jezioro, gdzie postanowiliśmy spędzić noc. Pogoda tego dnia dopisywała, temperatura powietrza wynosiła około 15°C, jednak wieczorem prognoza przewidywała spadek temperatury do zaledwie 2°C, co mogło oznaczać wyzwanie dla testowanego namiotu... i dla nas.

Zalety konstrukcji

Już po rozłożeniu namiotu (co zajęło nam zaledwie 2 min) mogliśmy docenić jego przestronne wnętrze o wymiarach 230 × 132 × 110 cm, które zapewnia komfortowy wypoczynek dla 2 osób. Namiot wyposażony został w funkcjonalne oświetlenie w postaci listwy LED zasilanej przez złącze USB, dzięki czemu możemy jej użyć z pomocą powerbanku. Różnej wielkości kieszenie pozwalają na uporządkowanie drobnych przedmiotów, a bardzo wygodny materac o grubości 5 cm zapewnia komfortowy sen. Na zewnątrz namiotu znajdują się 2 dodatkowe kieszenie na buty, które ułatwiają organizację przestrzeni.

Warto również podkreślić, że Wild Land Voyager PRO 140 jest wykonany z bardzo wysokiej jakości materiałów. Aluminiowa rama zapewnia lekkość i trwałość konstrukcji, a cały namiot waży zaledwie 53 kg. Pełny tropik uszyty z materiału WL-tech



Miejsca wewnątrz namiotu jest sporo, organizację codzienności ułatwiają liczne schowki

eprasa.pl 29333d0bc4





Materiał WL-tech opatentowany przez Wild Land gwarantuje wodoodporność i wiatroszczelność

opatentowanego przez Wild Land zapewnia wodoodporność i wiatroszczelność, a jednocześnie pozwala na swobodną cyrkulację powietrza wewnątrz. Dodatkowo gwarantuje zaciemnienie wewnątrz namiotu, dzięki czemu nie budzimy się wraz ze wschodem słońca.

Praktyka

Seria PRO została zaprojektowana z myślą o podróżowaniu przez cały rok, dlatego Wild Land Voyager Pro 140 posiada docieplaną podsufitkę, która latem ogranicza nagrzewanie namiotu przez promienie słoneczne, a zimą nie wypuszcza ciepła z jego wnętrza. Należy również zwrócić uwagę na wentylację zastosowaną w przedniej i tylnej części. System ten zapewnia stały przepływ powietrza, skutecznie niwelując zjawisko kondensacji pary wodnej. Dzięki temu wewnątrz namiotu panuje przyjemny mikroklimat, wolny od wilgoci i zagrzybień, co oznacza komfortowy sen i wypoczynek nawet w deszczowe dni.

Noc spędzona w Wild Land Voyager PRO 140 była prawdziwym testem jego właściwości. Temperatura na zewnątrz spadła do zaledwie 2°C, mimo to, wewnątrz było przyjemnie. Spałem w śpiworze i przez całą noc ani przez chwilę zimna nie odczuwałem. Izolacja namiotu skutecznie zatrzymywała ciepło wewnątrz, a wentylacja zapewniała odpowiednią cyrkulację powietrza, niwelując kondensację. Rano w namiocie było ciepło i sucho, bez śladów wilgoci. To zasługa dopracowanego systemu wentylacji, który zapewnia wymianę powietrza bez wychładzania



Sposób podwieszania kurtyn wejścia



Camp4Wheels oferuje opatentowany system wsporników mocowanych w fabrycznych otworach dachowych lub w części transportowej pick-upa

eprasa.pl 29333d0bc4



Praktyczne kieszenie na buty znajdują się po obu stronach wejścia

wnętrza. Test przeprowadzony w chłodne dni pokazał, że Wild Land Voyager Pro 140 zasługuje na miano namiotu całorocznego. Jest to idealny wybór dla osób, które chcą cieszyć się komfortem caravaningu bez względu na porę roku i warunki pogodowe.

Poza sezonem

Planując zakup namiotu, warto skorzystać z zaproszenia Camp4Wheels do pomocy w dopasowaniu sprzętu do posiadanego pojazdu, ale też naszych potrzeb, jeśli chodzi o o jego wielkość. Niezależnie czy szukamy małego 1-2 osobowego namiotu, czy takiego dla całej rodziny nawet, 5-osobowej, wiem, że Maria doradzi najlepsze rozwiązanie. Sama podróżuje od lat i to się czuje, mamy pewność, że rozmawiamy z człowiekiem zorientowanym w temacie.

A co poza sezonem? Przechowywanie poza sezonem wyprawowym nie powinno być problemem. Dla przykładu wymiary testowango Voyagera PRO 140 po złożeniu to 147 × 126 × 29 cm, więc zmieści się oparty o ścianę w garażu czy komórce. Konstrukcja też jest lekka. Można również nie zdejmować namiotu na zimę? Okazuje się – w wyniku testu – że sprawdza się świetnie w funkcji całorocznej. To znakomity, mocny, dobrze wykonany i przemyślany produkt wart swojej ceny. Kupimy go za 8980 zł.

Wykonanie jest niezwykle solidne i nie budzi obaw co do trwałości





Wielkie okna i mnóstwo światła wewnątrz – w namiotach to rzadko spotykane

eprasa.pl 29333d0bc4









eprasa.pl 29333d0bc4



Dethleffs A 7872-2 to całoroczny dom na niskiej ramie AL-KO z osią tylną typu tandem

DETHLEFFS PREZENTUJE **KAMPERA W ROZMIARZE XL**

Producent poszerza ofertę samochodów kempingowych o nową serię wyższej klasy. Pod kryptonimem A 7872-2 kryje się 3-osiowy kamper z alkową dla 6-osobowej załogi.



Dethleffs A 7872-2 to dom na kołach w rozmiarze XL. Pojazd mierzy 860 cm długości i ma wysokość aż 327 cm. Do jego prowadzenia nie wystarczy prawo jazdy kat. B. Kamper w gotowości do jazdy waży przynajmniej 3700 kg, a jego masa całkowita to 5400 kg. Ten gigant z bogatym wyposażeniem debiutuje na rynku w cenie od 124 999 euro.

Kamper z rodziny XL A 7872-2 ma kabinę Fiata Ducato, pod którego maską pracuje silnik wysokoprężny o mocy 180 KM zestrojony z 9-biegową automatyczną skrzynią biegów. Standardowe wyposażenie pojazdu bazowego jest bardzo bogate i obejmuje m.in.: reflektory full LED, tempomat, system hamowania awaryjnego z wykrywaniem pieszych i rowerzystów, system kontroli trakcji i asystenta ruszania pod górę, wykrywanie znaków drogowych i zmęczenia kierowcy. Co nie mniej ważne, w bogatym wyposażeniu standardowym znajdują się również sześciometrowa markiza i atrakcyjne felgi aluminiowe.

Zabudowa kampera spoczywa na niskiej ramie AL-KO z osią tandemową. Opcjonalnie można go doposażyć w hydrauliczne podpory z funkcją automatycznego poziomowania i ważenia pojazdu, kamerę HD 360° z widokiem z góry i klimatyzację dachową, co wymaga dopłaty 10 999 euro, ale niespecjalnie rzutuje na ładowność. Do dyspozycji 5-osobowej załogi jest ogromny tylny garaż z drzwiami o wymiarach 105 × 135 cm po obu stronach zabudowy. Dzięki obniżonemu tyłowi i 250-kilogramowej ładowności oferuje dużo miejsca do przechowywania rowerów, sprzętu sportowego i najróżniejszego wyposażenia kempingowego.

eprasa.pl 29333d0bc4





Drzwi do zabudowy mają szerokość 70 cm. Uwagę zwraca wysoko wyniesiona podłoga – wszak pod nią znajduje się miejsce do przechowywania o wysokości aż 40 cm. Prócz tylnego garażu mamy widoczny na zdjęciu luk bagażowy



We wnętrzu dominują szara kolorystyka i gustowne detale imitujące drewno. Standardowe wyposażenie kuchni obejmuje lodówkę o pojemności 137 l z zamrażarką i zintegrowany z meblami piekarnik

Przestrzeń mieszkalna o wysokości 2,09 m z płaską podłogą na całej długości zabudowy zapewnia wystarczającą ilość miejsca nad głową i swobodę ruchu nawet wysokim fanom caravaningu. Niewątpliwym walorem zabudowy kampera jest podwójna podłoga o wysokości aż 40 cm, skwapliwie wykorzystana – mowa o schowkach, które bez problemu „połkną" np. skrzynki z napojami.

Ten kamper w rozmiarze XL ma bardzo duży salon z miejscami do siedzenia dla 6 osób. Wygodne ławki typu face-to-face z pasami bezpieczeństwa uzupełnia podłużna kanapa. Część wypoczynkową można przekształcić w dodatkową sypialnię o wymiarach 195 × 130 cm, a za dnia swobodę komunikacji z szoferką gwarantuje podnoszony stelaż sypialni w alkowie. Skądinąd sypialnia w alkowie ma największą powierzchnię spania z materacem o wymiarach 210 x 165 cm. Na tyłach zabudowy zaaranżowano duży pokój sypialny. Stelaż łóżka umiejscowiony nad garażem i w centralnym miejscu ma materac o wymiarach 211 × 152 cm. Wspomnieliśmy o dużej ilości miejsc do przechowywania. Prócz podsufitowych szafek w sąsiedztwie lodówki o pojemności 137 l znajdziemy aż 2 szafki ubraniowe. Po drugiej stronie urządzono kuchnię z dużym blatem w kształcie litery L, która przylega do części wypoczynkowej. Wart odnotowania jest piekarnik zintegrowany z szafką kuchenną. Nad osią w układzie tandem zaaranżowano przestronną łazienkę z toaletą i umywalką, a po przeciwnej stronie jest kabina prysznicowa. Oba pomieszczenia rozdziela korytarz wiodący do sypialni w tyle zabudowy.

Dethleffs A 7872-2 to całoroczny dom na kołach. Podwójna podłoga skrywa pokaźne zbiorniki wody czystej i szarej (160 i 150 l). Wszystkie instalacje wodne są mrozoodporne, a komfortowe ciepło gwarantuje wydajne ogrzewanie gazowe zasilane 2 butlami (po 11 kg każda). Zabudowa z izolacją w technologii XPS i z podwójnymi szybami to wystarczający powód, by cieszyć się nieskrępowanymi podróżami na czas zimowego caravaningu.

Fot. Dethleffs





Salon w rozmiarze XL ma 2 ławki przedzielone stołem i wzdłużną kanapę. Do części wypoczynkowej przylega aneks kuchenny z dużym blatem w kształcie litery L, w który wkomponowano dwupalnikową kuchenkę gazową i stalowy zlew

eprasa.pl 29333d0bc4



EURA MOBIL IL 730 EF
INTEGRA NIEKONIECZNIE KOMPAKTOWA



Można stwierdzić, że litery IL w nazwie tego kampera to inicjały tej serii modelowej. Integra Line produkowana przez niemiecką wytwórnię Eura Mobil jest mostem pomiędzy dużym pojazdem półzintegrowanym a pełnowymiarową integrą o luksusowym charakterze. W katalogach producenta IL prezentowane są jako kampery oferujące najwyższy komfort podróży w kompaktowym formacie. Czy największy z serii model IL 730 EF odpowiada założeniom kompaktowym, czy oferuje więcej, wychodząc ponad nominalną średnią?

Już pierwsze spojrzenie pozwala przypuszczać, że pojazd rzeczywiście będzie w stanie sprostać wysokim wymaganiom stawianym przez teorię luksusu i komfortu. Nie może być inaczej – rozmiary największego reprezentanta IL bynajmniej nie należą do kompaktowych: mierzy 7,58 m na długość i 2,32 m na szerokość. Wysokość zewnętrzna to 288 cm, wewnętrzna zamyka się w 197,5 cm, co jest znakomity wynikiem, jeśli pamiętamy o montowanej standardowo podwójnej, kanapkowej podłodze grubości 11 cm.
To właśnie płaska, pozbawiona stopni podłoga stanowi jeden z głównych – choć nie zasadniczy – walorów tego kampera. Tymi najważniejszymi są rozplanowanie wnętrza i układ pomieszczeń.

Aranżacja przestrzeni

Atutem jest przede wszystkim strefa sanitarna umiejscowiona z tyłu pojazdu. Dzięki temu łazienka z prysznicem zyskała dość dobre parametry. Toaleta po lewej stronie od wejścia sąsiaduje z umywalką, jednak obydwa urządzenia sanitarne nie kolidują ze sobą, pozostawiając wystarczającą ilość miejsca dla użytkownika. Na wprost toalety, po drugiej stronie pomieszczenia zaplanowano niezależny prysznic. Na sporą, dysponowalną ilość miejsca wskazują duża szafa na ręczniki i przybory toaletowe nad muszlą toalety oraz olbrzymich rozmiarów lustro oświetlone jupiterami, niczym zwierciadło w garderobie.
W czasach minionych architektonicznie mieszkania projektowane jako przechodnie nie cieszyły się powodzeniem. Nie były też funkcjonalne. W wydaniu kamperowym sprawa ma się nieco inaczej. W modelu IL 730 EF łóżka umieszczone po dwóch stronach korytarza można odizolować drzwiami od łazienki i salonu, tworząc prywatną sypialnię. Jeśli podróżujemy

eprasa.pl 29333d0bc4

w 4 osoby, śpiący na łóżku opuszczanym manualnie nad szoferką nie będą mieli łatwego dostępu do strefy sanitarnej. Jednak caravaning to sztuka kompromisów i wyrzeczeń, nie powinno to więc stanowić większego problemu. Łóżka w sypialni wykonano w rozmiarach 200 × 75 / 197 × 75 cm, podwójne łóżko nad szoferką ma wymiary 193 × 150 cm. Opcjonalnie można zamówić łóżko dla dodatkowych 2 osób rozkładane z siedzisk salonu.

Sznyt elegancji

Salon w modnej i praktycznej odmianie face-to-face pomieści komfortowo 6 osób: 4 naprzeciwko siebie oraz 2 na obrotowych fotelach kierowcy i pasażera. Kuchnia znajduje się obok salonowej sofy – nie jest zbyt duża, a mimo to położenie kuchenki i zlewu zaaranżowano w taki sposób, aby układ pozwalał na przygotowywanie między nimi posiłków. Blat roboczy stanowi więc podstawę trójkąta, ułatwiając ergonomiczne gotowanie. Całość wnętrza jest skomponowana harmonijnie z wykorzystaniem biało-beżowej kombinacji materiałów obiciowych oraz laminatów meblowych imitujących jasne gatunki drewna. Pojawiają się też kremowe, wzorzyste płaszczyzny na ścianach, tworzące całość skoncentrowaną na idei laminarnego układu. Wpisują się w tę koncepcję olbrzymie szafki z podobnych rozmiarów drzwiczkami, ozdabiane detalami o wysokim metalicznym połysku. Całość nie budzi bynajmniej skojarzeń kompaktowych, lecz daje poczucie elegancji i luksusu.

Diabeł tkwi w dodatkach

Nadbudowę typu integra wykonano z nowoczesnych materiałów kompozytowych GRP, standardowo wyposażając pojazd w chromowane elementy ozdobne świateł, osłony chłodnicy, ogrzewaną podwójną podłogę, elektrycznie sterowany spust szarej wody z podgrzewaniem zbiornika, 138-litrowy zbiornik na czystą wodę... Bardzo długa jest lista urządzeń możliwych do wyboru/zamontowania opcjonalnego. Jedną z najważniejszych pozycji jest możliwość instalacji wodnego ogrzewania Alde. Można także zdecydować się na kompletne pakiety wyposażenia – Mondial Integra Line lub Mondial-Plus Integra Line. Ten drugi, pełniejszy, zawiera między innymi: wykładzinę



w kabinie kierowcy, silnik HD 180 KM, podwozie maxi 4,4 t, automatyczną klimatyzację, skórzaną kierownicę i gałkę zmiany biegów, indukcyjną stację ładowania, prysznic zewnętrzny, zewnętrzne przyłącze gazowe, wymiennik ciepła, wycieraczki szyby przedniej z zimową pozycją postojową czy podwójne szyby termoizolacyjne. Bazą dla Eura Mobil IL 730 EF jest podwozie Fiata Ducato z silnikiem o pojemności 2,2 l i mocy 140 KM lub 180 KM za dopłatą. Standardowa dopuszczalna masa całkowita to 3,5 t, można ją jednak opcjonalnie zmieniać, powiększając do 4,25 lub 4,40 t.



REKLAMA



DLA CENIĄCYCH PRYWATNOŚĆ **KAMPERVANY ZE ŚCIANĄ GRODZIOWĄ**



Wśród seryjnie produkowanych kampervanów niewiele jest modeli ze ścianą oddzielającą szoferkę od przestrzeni mieszkalnej. Na taki ruch zdecydowali się projektanci kamperów Freedom, stawiając na całkowite odseparowanie tych dwóch części, a co za tym idzie – na zapewnienie większej prywatności oraz bezpieczeństwa pozostawionych w pojeździe rzeczy. Takie rozwiązanie gwarantuje również większą anonimowość w momencie, gdy parkujemy w centrum miasta.

Inspiracją były indywidualne zabudowy młodych podróżników – vanliferów budujących kampery własnymi rękami z wykorzystaniem naturalnych materiałów i przy zachowaniu estetycznego, wizualnego minimalizmu. „Ikea na kółkach" to jedno ze skojarzeń, które zresztą spodobało się projektantom zabudowy.

– Chciałbym, aby moje samochody były i proste w obsłudze, i dobrze się prezentowały – mówi Jacek Jaskot, szef firmy Affinity, do której należy marka Freedom.

Kompaktowy i funkcjonalny

Kampery Freedom dostępne są w wersji krótkiej i dłuższej. Ta pierwsza, dzięki swoim kompaktowym wymiarom (541 cm długości, 210 cm szerokości i 264 cm wysokości), oferowana jest jako najbardziej uniwersalna, sprawdzająca się zarówno w podróży po mieście, jak i z dala od zgiełku. Freedom 541 bazuje na Fiacie Ducato z silnikiem 2,2 l o mocy 140 KM i manualną skrzynią biegów. Jego masa gotowa do jazdy wynosi 2850 kg, co czyni go pojazdem zwrotnym i łatwym w prowadzeniu.

Ważnym elementem projektu jest wspomniana ściana oddzielająca szoferkę od przestrzeni mieszkalnej, która zwiększa poczucie prywatności i bezpieczeństwa.

– Z zewnątrz pojazd wygląda jak zwykłe auto dostawcze. Zaparkowanie nim i „ukrycie się" w mieście jest dużo łatwiejsze niż regularnym kamperem. Z tego powodu nie usunąłem ściany grodziowej, która gwarantuje dyskrecję i bezpieczeństwo, minimalizując ryzyko niechcianej uwagi – wyjaśnia Jacek Jaskot.

Ściana ułatwiła też aranżację wnętrza. Freedom 541 zaprojektowano tak, aby maksymalnie wykorzystać dostępną przestrzeń. Wysokość wnętrza to 189 cm, co zapewnia wygodne poruszanie się. Kamper oferuje miejsca do spania nawet dla 3 osób – 2 wyśpią się na rozkładanym łóżku tylnym o wymiarach 192 × 140 cm, a na opcjonalnym, również rozkładanym łóżku dolnym o wymiarach 150 (175) × 61 cm wyśpi się trzeci załogant.

Naturalne drewno i białe meble w połączeniu z przyjemnymi w dotyku materiałami obiciowymi tworzą przytulną atmosferę. Stół nie ma nogi i chowa się





eprasa.pl 29333d0bc4

niczym scyzoryk. Dobrze przemyślana jest również kuchnia, z wysuwanym niczym szuflada blatem roboczym, 70-litrową lodówką, kuchenką gazową z 2 palnikami i szafkami na naczynia. W łazience, która oferuje przestronną kabinę prysznicową, znajdziemy również składaną umywalkę, szafkę na kosmetyki z lustrzanymi frontami oraz gniazdko.

– Staraliśmy się wykorzystać każdą przestrzeń, łącznie z bagażnikiem, który pomieści nawet rowery po zdjęciu z nich przednich kół – podkreśla Jacek Jaskot.

Przestronny i luksusowy

Bliźniaczym, acz dłuższym, a co za tym idzie – nieco bardziej przestronnym modelem, jest Freedom 636, również oparty na modelu Fiat Ducato z tym samym silnikiem i skrzynią biegów. Jego wymiary to 636 cm długości, 210 cm szerokości i 264 cm wysokości, a masa w stanie gotowym do jazdy wynosi 2990 kg.

Wnętrze ma tę samą wysokość, ale jest bardziej przestronne. Wymiary tylnego oraz dolnego łóżka są takie same jak w wersji 541, jednak dodatkowa długość pojazdu umożliwiła zaimplementowanie stałego łóżka tylnego, które nie wymaga rozkładania. Na kubaturze zyskały zarówno łazienka z osobną kabiną prysznicową i toaletą, jak i bagażnik. Dzięki temu podróżnicy mogą zabrać ze sobą więcej akcesoriów, co czyni Freedom 636 idealnym wyborem na długie wyprawy.

Standardowe wyposażenie jest takie samo dla obu modeli i oprócz ww. obejmuje m.in.: ogrzewanie gazowe Truma Combi 4, akumulator pokładowy 130 Ah, elektryczny stopień wejściowy (70 cm), moskitierę na drzwiach wejściowych, świetlik z wentylatorem elektrycznym w toalecie, izolację ścian, podłóg i sufitów (10/20 mm), zintegrowaną kabinę prysznicową i toaletę chemiczną z kasetą (17 l), a także izolowane zbiorniki na wodę czystą (100 l) i szarą (75 l).

2-, 3-osobowe, gotowe i na dostarczonym nadwoziu

O ile standardowe kampery Freedom oferowane są w wersji 3-osobowej, można zamówić je również w wersji 2-osobowej, wówczas fotel pasażera będzie bardziej komfortowy, z pełną regulacją – jak fotel kierowcy. Pasażerowie w wersji 3-osobowej podróżują w 2-osobowej ławce.





Cena dłuższego modelu to 279 tys. zł brutto, krótszego – od 269 tys. zł brutto. Co ciekawe, istnieje również możliwość dostarczenia własnego nadwozia, wówczas koszt zabudowy wyniesie ok. 123 tys. brutto.

freedom-affinity.webflow.io

REKLAMA



AFFINITY
TRAVEL DIFFERENT

www.affinity-rv.pl

eprasa.pl 29333d0bc4



HEJ DO PRACY RODACY!
MOBILNE BIURO BALCAMP 720

Idea pracy w kamperze to jeden z częściej przywoływanych i promowanych przez nas motywów. Nie dość, że idzie w parze z kierunkiem przemian rynku pracy, to pozwala też pozostawać przez 24 godziny na dobę w ramionach swojej pasji. Najnowsza propozycja Balcampu to custom wykonany na zamówienie klienta, który kampervana uczynił miejscem swojej pracy.





Model 720 jest obleczonym w kampervanowe szaty Volkswagenem Crafterem w najnowszej odsłonie modelowej, wyposażonym w wysokoprężny silnik 2,0 o mocy 187 KM z automatyczną skrzynią biegów i systemem 4-motion gwarantującym napęd na 4 koła. To solidna baza dla pojazdu, który w założeniu ma być samowystarczalnym kombajnem do ucieczki przed zgiełkiem cywilizacji, ale bez zrywania z nią łączności. Do tego potrzeba prądu. Dużo prądu...
Panele fotowoltaiczne oferujące łącznie 400 W mocy to odpowiednie źródło podtrzymania energii w 2 socjalnych akumulatorach $LiFePO_4$ o pojemności 200 Ah każdy. Do tego inwerter do zasilenia pracy komputera, monitora i innych urządzeń peryferyjnych. To założenia wyjściowe, energetyczne. Jeśli zaś przyjrzeć się architekturze wnętrza, zauważymy zupełnie inne niż w klasycznym kampervanie rozplanowanie wnętrza.

Do pracy i do zabawy

Ponieważ podstawowym zadaniem tej 720-ki jest połączenie pracy z pasją, przednią część furgonu przeznaczono funkcji „formalnej", pracowniczej, a tylną

eprasa.pl 29333d0bc4

rozrywce i odpoczynkowi. A z racji tego, że kamper ten został pomyślany jako pojazd dla dwojga, zrezygnowano z typowego salonu z ławą, wypełniając jego przestrzeń obszerną szafą. Z jej boku i na tyłach przestrzeni kierowcy zaaranżowano biurko do pracy przy komputerze. Obracając fotel kierowcy, możemy zająć miejsce za odchylanym blatem. Za nim znajduje się też nisza do umieszczenia monitora. Fotel pasażera również jest obrotowy. Wspomniana druga część to sypialnia z elektrycznie, płynnie opuszczanym łóżkiem dla 2 osób, pod którą znajduje się płaska podłoga – garaż zaaranżowany do przewożenia rowerów lub motocykli. Praca łóżka nie budzi zastrzeżeń, jest płynna; można je ustawić na dowolnej wysokości, co pozostawia pole manewru dla ustawienia przewożonego pod nim ładunku. Liczba szafek, szafeczek, jaskółek zachwyca! Świetnym pomysłem jest także wydzielenie specjalnych nisz na plastikowe kuwety do przechowywania dowolnego sprzętu: od bielizny po części do motocykla.

Strefa bytowa z rozmachem

Pomiędzy wspomnianymi dwoma obszarami, w centrum pojazdu zlokalizowana została strefa socjalna, czyli kuchnia i łazienka z toaletą. Bardzo modne i idące też z duchem czasu są toalety Clesana C1 – taka właśnie znalazła się tutaj, aby utrzymywać „jedynkę" i „dwójkę" pod kontrolą. W kuchni natomiast nie zabrakło miejsca dla kuchenki mikrofalowej umieszczonej nad 90-litrową lodówką Thetford. To nie wszystko, bo dodatkowo pod nią zamocowano szafkę z sejfem. Można tam umieścić broń albo CD z pierwszą wersją GTA, której wartość ostatnio mocno zwyżkuje! Płyta gazowa Dynaxo może się podobać – to produkt Dynacook do złudzenia przypominający kuchnię indukcyjną.
Cena pojazdu nie należy do niskich, ale trzeba pamiętać, że generuje ją liczba zabudowanych urządzeń. Zabudowę w takiej konfiguracji można zamówić w cenie oscylującej w okolicach 230 000 zł netto.









REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

BEZPIECZNY BUSKAMPER



BusKamper to z jednej strony bardzo zwinny i mobilny samochód na drodze, a z drugiej dobrze wyposażony pojazd kempingowy. W wersji Albatros także z łazienką i prysznicem

Systemy elektroniczne zabezpieczające pojazdy przed kradzieżą bywają zawodne. Wraz z ich rozwojem rozwijają się też metody złodziei, jak choćby słynna metoda „na walizkę". Dużą skutecznością charakteryzują się blokady mechaniczne. Okazuje się, że mogą być przy tym wygodne w obsłudze i zupełnie niewidoczne. Takie rozwiązanie oferuje swoim klientom firma BusKamper.



To jedyny element blokady układu kierowniczego widoczny na zewnątrz. Jednym ruchem kluczyka odblokowujemy cały mechanizm

BusKamper to producent niewielkich pojazdów kempingowych, których bazą są najczęściej Renault Trafic czy Fiat Talento. W ostatnim czasie największym zainteresowaniem cieszy się model Albatros, w którym w rozmiarze L2H2 oferuje nie tylko sypialnię i kuchnię, ale także łazienkę z prysznicem. Albatrosy ponadto są doskonale doposażone - w tym również we wszystkie systemy autonomiczne, dające pełną niezależność od kempingów.
Użytkownicy buskamperów chwalą przede wszystkim bardzo zgrabną sylwetkę samochodu. Można nim wjechać do ciasnych centrów miasta, parkować praktycznie wszędzie, a jednocześnie korzystać z wszelkich udogodnień części mieszkalnej. To idealny pojazd nie tylko na wypoczynek z dala od miast w ciszy i spokoju, ale i do zwiedzenia europejskich metropolii.

Blokada kierownicy

Pozostawienie kampera na podmiejskim parkingu i zwiedzanie miasta na rowerze lub transportem publicznym to kusząca wizja. Wielu z nas jednak obawia się kradzieży pojazdu. Sygnałów o takich zdarzeniach w Europie Zachodniej jest coraz więcej. BusKamper oferuje bardzo ciekawe rozwiązanie z zakresu zabezpieczenia pojazdu przed kradzieżą. Mowa o mechanicznej blokadzie układu kierowniczego, która unieruchamia pojazd i zabezpiecza przed odholowaniem. To bardzo dyskretne zabezpieczenie, bo cały stalowy mechanizm jest ukryty. Na zewnątrz widzimy jedynie małą stacyjkę. Układ kierowniczy blokujemy i odblokowujemy jednym ruchem kluczyka.
Co ważne, po montażu mechanizm jest integralną częścią kolumny kierowniczej. Jego montaż przez profesjonalny serwis nie powoduje utraty gwarancji producenta pojazdu. Demontaż mechanizmu wymaga specjalistycznych części i wielogodzinnej pracy przy aucie, co powinno skutecznie odstraszyć potencjalnych złodziei. Razem z mechanizmem montowany jest specjalny bezpiecznik, który informuje kierowcę po uruchomieniu auta sygnałem dźwiękowym o założonej blokadzie.
Mechanizm nie wpływa w istotny sposób na masę kampera, bo jego waga to 2,5 kg. Wykonany jest ze stalowych elementów i posiada certyfikaty TÜV, SCM, IMP.
W firmie BusKamper takie wyposażenie montowane jest na życzenie klientów.

buskamper.pl

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4



NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U











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

eprasa.pl 29333d0bc4

DZIECIAKI BĘDĄ ZACHWYCONE **HOBBY PRESTIGE 650 KFU** Z POKOJEM DZIECIĘCYM



Pierwszy rzut oka na plan wnętrza tej przyczepy i już wiadomo, że zaprojektowana została z myślą o rodzinach z dziećmi. Młodzi załoganci otrzymali nie tylko własne piętrowe łóżko, ale wręcz oddzielny pokój dziecięcy ze stolikiem i siedziskami. Oto Hobby Prestige 650 KFU, która oferuje miejsca do spania dla 4 osób dorosłych oraz 2 dzieci.





Spośród 11 układów wnętrz ten zwrócił naszą uwagę właśnie atrakcyjnym – zwłaszcza z punktu widzenia rodzin z dziećmi – zagospodarowaniem tylnej części przyczepy. Znajdują się tam dwupiętrowe łóżko, stolik oraz 2 siedziska. Ta przestrzeń zaprojektowana została tak, aby młodzi podróżnicy mogli cieszyć się prywatnością, zapewnianą dodatkowo przesuwnymi drzwiami.

Nie wyobrażasz sobie poranka bez rodzinnego śniadania? W modelu 650 KFU wszyscy członkowie rodziny mogą zebrać się na wygodnym siedzisku w przedniej części przyczepy. Pod siedziskiem znajdują się pojemne schowki – przesunięte nieco do tyłu, co zapewnia więcej miejsca na nogi. Opuszczany metalowy stół, oparty na 2 nogach, można łatwo obniżyć, przekształcając siedzisko w łóżko.

Posiłki przyrządzisz wygodnie w przestronnej kuchni z licznymi schowkami i wysuwanymi szafkami. Kuchenka, wyposażona w 3 palniki gazowe, elektryczną płytę grzejną, oddzielny grill oraz duży piekarnik, pozwala na przygotowanie smacznych i różnorodnych dań. Nie zabrakło lodówki, w tym przypadku – 133-litrowego Dometica. W środkowej części przyczepy znajduje się łazienka z umywalką i toaletą kasetową Thetford. Udogodnienie stanowi wbudowany 47-litrowy, napełniany z zewnątrz zbiornik świeżej wody.

Praktycznym rozwiązaniem jest ogrzewana garderoba, która przepuszcza od dołu ciepłe powietrze, umożliwiając szybkie wysuszenie wilgotnych płaszczy i kurtek. Całość została profesjonalnie wykończona i prezentuje się po prostu gustownie, ale do tego Hobby zdążyło nas już przyzwyczaić. Również do tego, że kompletne wyposażenie, za które u konkurencji musielibyśmy dopłacić, dostajemy w ramach pakietu HobbyKomplett. Słowem: jest tu wszystko, czego oczekujesz po kompleksowo wyposażonej przyczepie.

Prestige 650 KFU ma długość całkowitą wynoszącą 8381 mm, szerokość całkowitą 2500 mm i wysokość całkowitą 2629 mm, z wnętrzem o wysokości 1950 mm. Dopuszczalna masa całkowita to 1900 kg, a masa gotowa do jazdy – 1725 kg, co daje ładowność na poziomie 175 kg. Innymi słowy, Prestige 650 KFU to przyczepa duża, niezwykle komfortowa i wszechstronna – idealny wybór dla rodzin, które cenią wygodę i funkcjonalność na najwyższym poziomie.

hobby-caravan.de

eprasa.pl 29333d0bc4

bike Board
MAGAZYN ROWEROWY

Jeździj z nami przez cały sezon!



Roczna prenumerata Premium już za
149 zł
+ koszty wysyłki

www.bikeboard.pl/prenumerata





Model N126

NIEWIADÓW WCIĄŻ NA TOPIE **IKONA POLSKIEGO CARAVANINGU** I LIDER SPRZEDAŻY

Stawiamy dolary przeciwko orzechom, że nie ma pośród czytelników „Polskiego Caravaningu" nikogo, kto nie kojarzyłby kultowej „N-ki". Produkowana w Niewiadowie od 1973 roku N126 to obiekt kultu – przyczepka, od której wielu z nas zaczynało przygodę z caravaningiem, niezmiennie budząca ogromną sympatię na polach kempingowych czy zlotach. Stojąca za jej sukcesem firma zamknęła kolejny kwartał z tytułem lidera sprzedaży w rejestracji nowych przyczep.



Model New Sport 4

Dobre wyniki to zasługa m.in. sentymentu, jakim darzy markę stale rosnące grono fanów. Znana również poza granicami naszego kraju „niewiadówka" stała się ikoną polskiego caravaningu. Zakład zatrudnia ponad 400 osób, produkując rocznie od 1000 do 1200 przyczep kempingowych, w zależności od zapotrzebowania rynku. Aktualna oferta obejmuje 17 modeli – od lekkich serii N126 czy Sprint/Sport o masie do 750 kg, po duże rodzinne modele N-Cross i N-Cross Max.

Jednak Niewiadów to nie tylko przyczepy kempingowe. W ofercie znajdziemy też przyczepy towarowe, podłodziowe, lawety, furgony, przyczepy do przewozu zwierząt i chłodnie. Bez względu na przeznaczenie, konstrukcje z Niewiadowa znajdują odbiorców zarówno w Polsce, jak i za granicą. Oprócz rynków Unii Europejskiej, Serbii i Bośni firma eksportuje przyczepy także do Japonii, Nowej Zelandii oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Stałe poszerzanie

eprasa.pl 29333d0bc4





rynków zbytu świadczy o wysokiej jakości oferowanych produktów i zaufaniu, jakim darzą firmę klienci na całym świecie.
– Jednym z kluczowych elementów naszego sukcesu jest słuchanie opinii klientów – podkreślają przedstawiciele Niewiadowa. – Jesteśmy otwarci na ich sugestie i w miarę możliwości wprowadzamy je w życie. Dzięki temu nasze przyczepy zyskały nowoczesny design, który jest doceniany przez klientów. Zmiany, jakie zaszły na przestrzeni ostatniego roku, spotkały się z pozytywnym odbiorem i przyczyniły do wzrostu zainteresowania naszymi produktami.
Niewiadów po kilkunastu latach nieobecności wrócił na salony. W ubiegłym roku firma obecna była na targach caravaningowych w Poznaniu, dzieląc stoisko ze wszystkimi krajowymi dealerami – w tym roku ma być podobnie.
A skoro już wspomnieliśmy o pośrednikach, dodajmy, że Niewiadów realizuje sprzedaż swoich przyczep wyłącznie poprzez autoryzowanych dealerów: www.niewiadow.pl/siec-sprzedazy.
– Dzięki współpracy z profesjonalnymi dealerami nasi klienci mogą liczyć na wysoką jakość obsługi oraz wsparcie na każdym etapie zakupu – dodają przedstawiciele fabryki. Swoją wdzięczność kierują również do wiernych fanów „niewiadówek". – To dzięki wam nasza marka może się rozwijać i osiągać kolejne sukcesy. Wasze zaufanie i lojalność są dla nas nieocenione.


Model N-Cross


Model N-Cross Max

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

POŁĄCZENIE KLASYKI Z INNOWACJĄ
PRZYCZEPA KEMPINGOWA TOMPLAN TOMMY BD

Do rodziny przyczep kempingowych Tommy dołączył model BD. Choć zachowuje charakterystyczny kształt serii, jego wnętrze przeszło znaczną metamorfozę, teraz oferuje użytkownikom więcej miejsca do wypoczynku. Zmianie uległo też umiejscowienie drzwi wejściowych – w klasycznym modelu z tej linii znajdują się one z prawej strony przyczepy, a w nowym BD zostały ulokowane w tylnej ścianie, skąd skrót „BD" („back door"). Taki układ otwiera nowe możliwości aranżacji wnętrza.





Pierwsze, co rzuca się w oczy, to zagospodarowanie przestrzeni. W przyczepie znajduje się wszystko, czego potrzebujesz. Niewielka masa własna pozwala zakwalifikować ją do kategorii dmc 750 kg – to świetna wiadomość dla posiadaczy lekkich pojazdów!

Ale to nie wszystko! We wnętrzu znalazła się łazienka o wymiarach 84 × 68 cm. Choć skromna, zawiera wszystko, co niezbędne: lustro, regulowane oświetlenie, wygodną toaletę obrotową marki Thetford oraz umywalkę z wysuwanym kranem prysznicowym, zapewniając pełną intymność i komfort podczas codziennych rytuałów pielęgnacyjnych.

A co powiecie na przestrzeń kuchenną, która pomimo ograniczonych wymiarów (103 × 53 cm) robi wrażenie swoją funkcjonalnością? Możemy ją jeszcze powiększyć, wykorzystując zamontowany wysuwany blat – dzięki temu gotowanie staje się prawdziwą przyjemnością. Wyposażona w dwupalnikową płytę kuchenną ze zlewem marki Dometic oraz chłodziarkę SVR 50L, gwarantuje, że zawsze będziecie mieli pod

eprasa.pl 29333d0bc4

ręką wszystko, czego potrzebujecie do przyrządzenia pysznego posiłku.

Co z miejscem do wypoczynku i snu? Tutaj Tommy BD od TOMPLAN również nie zawodzi. Dwuosobowe łóżko o wymiarach 190 × 115 cm zapewnia komfortowy sen po dniu pełnym przygód, a składane łóżko piętrowe o wymiarach 189 × 52 cm i łóżko parterowe o wymiarach 185 × 62 cm oferują dodatkowe miejsca do wypoczynku lub przechowywania bagażu.

Przestrzeń łóżka piętrowego i parterowego może być złożona, tworząc salon ze stolikiem oraz miejsca siedzące do codziennego użytku. Ponadto łóżko parterowe oferuje 2 pojemne bakisty do przechowywania bagażu.

Pod dwuosobowym łóżkiem znajdziecie natomiast akumulator litowy LiFePO4 12,8 V 50 Ah o żywotności 3500 cykli, co przekłada się na 10 razy większą żywotność w stosunku do stosowanych do tej pory akumulatorów linii Tommy. Dodatkowo oferuje możliwość komunikacji Bluetooth, co pozwala na śledzenie parametrów akumulatora za pomocą dedykowanej aplikacji na smartfonie.

To nie wszystko! Usytuowano tam również opcjonalnie zbiornik o pojemności 32 l, który jest częścią instalacji wodnej z zewnętrznym wlewem. W przeciwieństwie do tradycyjnych systemów nie ma tutaj osobnych baniaków – wszystkie zawory i urządzenia korzystają z jednego głównego zbiornika.









TOMPLAN oferuje również dodatkowe opcje, takie jak elektryczne ogrzewanie podłogowe, ogrzewanie Truma VarioHeat z rozprowadzeniem, instalację wody ciepłej w zestawie z termą elektryczną 5 l, amortyzatory osi czy felgi aluminiowe, które pozwalają dostosować przyczepę do indywidualnych potrzeb i preferencji, czyniąc podróżowanie jeszcze bardziej komfortowym i przyjemnym.

Wnętrze wzbogacone jest również o gniazda USB, które umożliwiają ładowanie urządzeń elektronicznych, co zapewnia wygodę nawet w najbardziej odległych zakątkach świata.

Podsumowując, Tommy BD od TOMPLAN to idealne rozwiązanie dla tych, którzy pragną połączyć wygodę z przygodą. Przyczepa oferuje wygodne podwójne łóżko, aneks kuchenny, w pełni wyposażoną łazienkę oraz salon, który po rozłożeniu łóżka piętrowego może stać się dodatkowym miejscem do spania dla kolejnych 2 osób. Jej solidna konstrukcja, funkcjonalność oraz elegancki design sprawiają, że każda podróż staje się niezapomnianym przeżyciem.



eprasa.pl 29333d0bc4



MOBILNOŚĆ TINY HOUSE NA DWA SPOSOBY

Mały, ale byk. Z zewnątrz gabaryty nie przypominają domowej przestrzeni, ale wystarczy przekroczyć próg, aby przeżyć przyjemne zaskoczenie. Domki mobilne coraz mocniej akcentują swoją obecność na rynku rozwiązań ruchomej przestrzeni mieszkalnej, krystalizując powoli wyraźną indywidualność. Który sektor z szerokiego spektrum caravaningu łączy się najlepiej z narzędziem o nazwie tiny house?

Mobilny domek dedykowany jest tym amatorom turystyki moto-mobilnej, którzy ponad częste przemieszczanie się przedkładają formułę osiadłą. Naturalnie nie permanentnie, bo kłóciłoby się to z pojęciem caravaningu w ogóle... Nadal są więc zainteresowani podążaniem za optymalną temperaturą, zmieniając lokalizację, albo za zorzą polarną tam, gdzie w określonych porach roku można ją zobaczyć. Nie będą to jednak migracje częste. Częstotliwościowo natomiast wprost idealne do optimum oferowanego przez tiny house – prawdziwie domowe warunki bytowe kosztem mniejszego komfortu podczas jazdy, przemieszczania się.

Przyczepa specjalna kempingowa

Temu drugiemu zagadnieniu tym razem przyjrzymy się trochę dokładniej. Tiny house nie konkuruje z przyczepą kempingową. Nie zaoferuje nigdy zbliżonej do niej mobilności, rozumianej jako wygoda w holowaniu, ustawianiu czy manewrowości, kształtów pozostających w zgodzie z dyktandem aerodynamiki. Może być jednak przyczepą kempingową w rozumieniu formalnym. Mobi House proponuje taki produkt, będący w istocie pełnoprawną, homologowaną przyczepą kempingową specjalną. To możliwe do wykonania dla firmy będącej nie tylko producentem zabudowy, ale równocześnie podwozi. Dane Mobi House widnieją więc w europejskim systemie ETAS, czyli wykazie producentów przyczep, pojazdów z uwzględnieniem szczegółów homologacji. Tutaj zawarte są wytyczne określające zastosowanie szczególnych materiałów, podzespołów, części składowych gwarantujących nie tylko zgodność z przepisami.

Punktem wyjścia jest bezpieczeństwo podczas użytkowania na drodze. Ważna informacja dla użytkowników, klientów. Decydując się na posiadanie tiny house'u, trzeba zatem zwracać szczególną uwagę na tę formalną podstawę, która zagwarantuje pełną zgodność z zasadami prawa do poruszania się po drogach publicznych i nie będzie budziła wątpliwości co do legalności w chwili kontroli drogowej w dowolnym europejskim kraju. To o tyle ważne, że nie rodzi pytań firmy ubezpieczeniowej na wypadek roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkody, wypadku, nie wspominając już o odpowiedzialności karnej za

eprasa.pl 29333d0bc4





Podwozie typu Lift&Go
– element wózka jezdnego



Lift&Go – rama;
na tym szkielecie powstaje tiny house



Elementy systemu połączone
w homologowaną całość

poruszanie się pojazdem nielegalnym. Tutaj wszystko jest tak, jak być powinno. Korzystamy więc w sposób bezpieczny oraz pewny również z ubezpieczenia OC i AC od pełnej wartości pojazdu, czyli podwozia z zabudową – mobilnym domkiem „na plecach". Wypłata odszkodowania nie będzie więc problematyczna, obarczona ryzykiem. Trochę inaczej ma się sytuacja z tiny house'em rozumianym formalnie jako ładunek...

System Lift&Go

Jeśli zatem ładunek, to pierwszym skojarzeniem jest transportowa przyczepa ciężarowa jako pojazd o takim właśnie przeznaczeniu. Aby legalnie poruszać się z mobilnym domkiem takim właśnie transportem, możliwość odłączenia zabudowy od podwozia musi być łatwa do wykazania w momencie kontroli. Nie może budzić także wątpliwości, ponieważ inne działania, jak właśnie przytwierdzanie na stałe ładunku, zmieniają formalnie przeznaczenie przyczepy. Powodują także szereg kłopotów dodatkowych w przypadku kolizji czy dochodzenia swoich praw w sporze z ubezpieczalnią. Niestety na raczkującym jeszcze rynku domków mobilnych taka praktyka jest często stosowana i niezgodna z prawem. Właściwa organizacja przepisów wokół homologacji jest dlatego tak istotna i musi być punktem wyjścia do stworzenia pełnowartościowego produktu. Mobi House, jako producent przyczep i domków, może być uważany za prekursora koncepcji oraz wzorzec. Firma stworzyła bowiem system Lift&Go, homologowany jako przyczepa do transportu ładunków. Dzięki możliwości rozłączenia stalowej ramy, do której na stałe przytwierdzana jest zabudowa, od jezdnego, homologowanego podwozia tiny house może być traktowany jako pełnoprawny ładunek. Poruszamy się jednak nadal w kategoriach tonażowych przyczep do 3,5 t. Transport na przyczepie ciężarowej, jakkolwiek możliwy i realizowany w Stanach Zjednoczonych czy Nowej Zelandii, na Starym Kontynencie nadal stanowi pieśń przyszłości, więc jest wyjątkowo mało popularny. W końcu to dodatkowe wymagania co do holownika i uprawnień kierowcy. Prawo jazdy kategorii C + E, opłaty e-TOLL, podwozie o tonażu 6,5-9 t wyposażone w pneumatykę, często 4-krotnie droższe od poprzedniczki, budzą uzasadnione wątpliwości. Wracając jednak do zestawów mieszczących się w kategorii B + E, warto zadać pytanie o korzyści systemu Lift&Go. Poza wspomnianą legalnością, ciekawie prezentuje się możliwość posiadania kilku mobilnych domów i jednej zaledwie transportowej przyczepy! To spora oszczędność dla prowadzących kempingi z możliwościami wynajmu tiny house'ów w różnych lokalizacjach. Pamiętajmy, że podwozie to część ceny domku mobilnego, w dodatku dość droga. A więc korzyść z wyprawy na przegląd tylko jednym podwoziem zamiast kilkoma jest atrakcyjna dla portfela inwestora.

Rozdzieleniu podlegają także koszty ubezpieczenia. OC przyczepy oraz ubezpieczenie od ryzyka pożaru, zalania i tym podobnych zdarzeń samego domu. W takiej sytuacji potrzebny będzie zapewne adres, zabezpieczenia lokalne, jak ogrodzenie czy monitoring, do kalkulacji bytowania jak w każdym stacjonarnym budynku. Niestety ta formuła niesie też ze sobą pewien minus w postaci trudności w ubezpieczeniu domu jako ładunku na czas transportu. W myśl polskich przepisów transportowych, aby ubezpieczyć ładunek, trzeba posiadać firmę transportową lub szukać innej drogi na skróty. Tego jednak nie polecamy.

Tiny house w wykonaniu krajowego producenta Mobi House dotarły już na norweskie Lofoty, gdzie dzielnie radzą sobie z przeciwnościami natury, walcząc z mrozem i surowym klimatem. Może to być zaczynem do rozważań nad zakupem właśnie tiny house'u, celując w caravaning bardziej stacjonarny, kempingowy, długoterminowy, ale z możliwością ucieczki w cieplejszy klimat, kiedy tylko nam się zamarzy. I w tym celu właśnie dobrze, jeśli funkcja mobilna będzie poprawna, legalna, a przede wszystkim bezpieczna. Pamiętajmy o tym.

REKLAMA

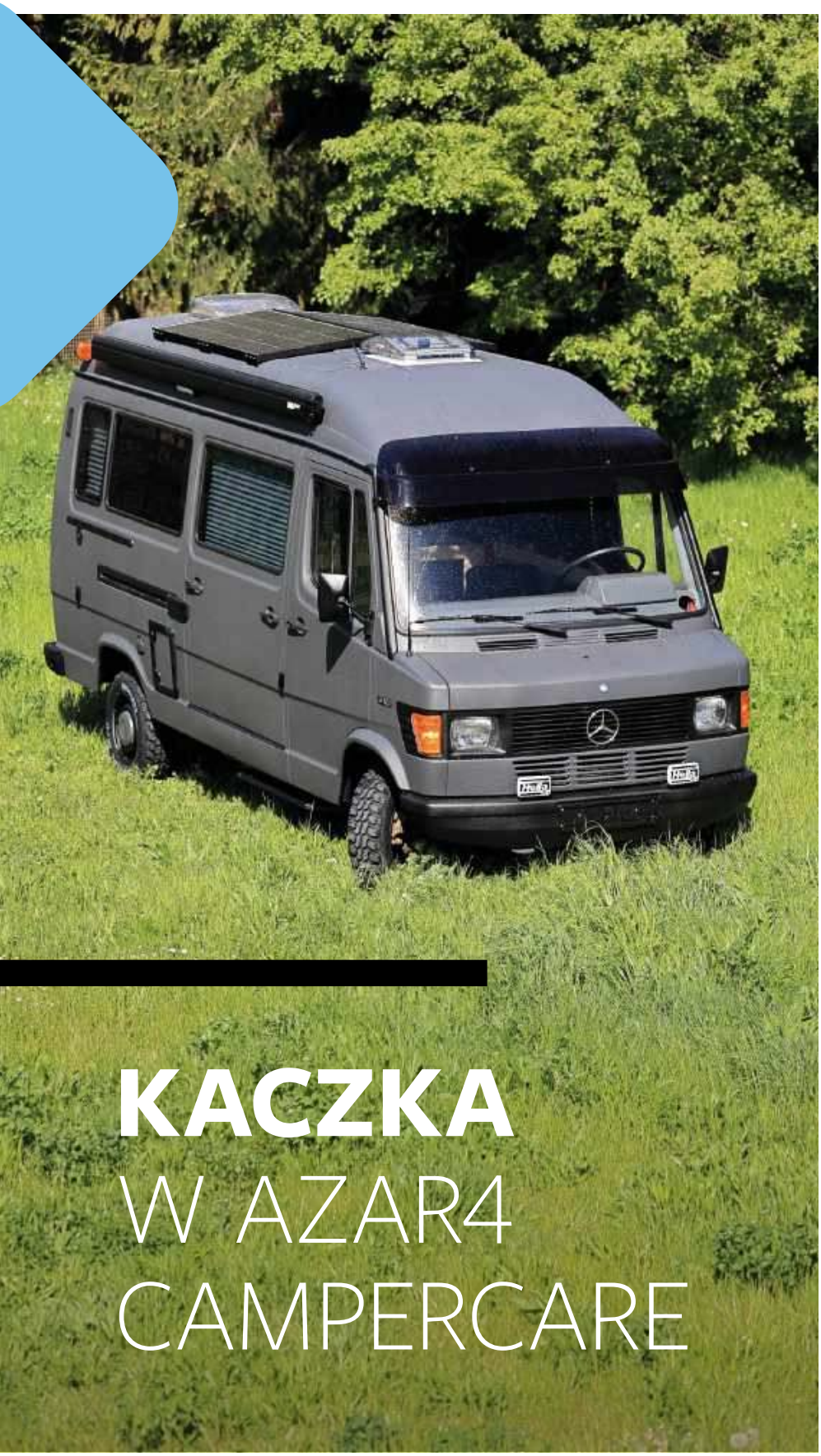




Artykuł powstał przy współpracy
MOBI HOUSE
TINY HOME BIG LIVING
- producentem domów mobilnych
oraz tiny house jezdnych



prasa.pl 29333d0bc4



KACZKA W AZAR4 CAMPERCARE

Campercare przywodzi na myśl troskę o pojazdy kempingowe. To linia marketingowa przyjęta przez firmę Azar4. Renowacja, kompletacja, tworzenie zabudowy od podstaw, działania z zakresu szeroko pojętego detailingu, ale też produkty typu custom – według wskazówek zamawiającego. Jednym z pierwszych projektów wdrażanej od niedawna formuły Azar4 stał się niemal historyczny pojazd spod znaku motoryzacyjnej gwiazdy.

Kaczka, wbrew dominującym powszechnie skojarzeniom, wśród fanów motoryzacji budzi pozytywne emocje. Tym pseudonimem określany jest Mercedes-Benz T1, w warsztacie Azar4 Campercare obecny w wersji 210 z 1996 r., wyposażony w benzynowy silnik o pojemności 2,3 l i napęd na tylną oś z blokadą dyferencjału. To zacna baza, ponieważ odsłużyła już młodzieńcze lata jako pojazd straży pożarnej, natomiast kwiat wieku za sprawą właściciela – pasjonata caravaningu i tego właśnie modelu niemieckiej marki – pisany jest jej w funkcji kempingowej. Niewielki przebieg, wynoszący 90 tys. km, gwarantuje, podobnie jak rocznik, optymalny stopień zużycia. Dlatego między innymi właściciel zadecydował o odbudowie do kształtu bliskiego oryginałowi. W tym kierunku właśnie ruszyły prace Campercare.



eprasa.pl 29333d0bc4



Jednym z najważniejszych zadań było zachowanie oryginalnego wyglądu wnętrza szoferki, poddanie jej rekonstrukcji. Wyzwaniem okazało się natomiast pozyskiwanie detali kabiny. Podobnie elementy zewnętrzne, które również miały zostać odrestaurowane lub wymienione na nowe, pozyskiwane były z dużym trudem, ale też z zaangażowaniem. Tak na karoserię trafiły oryginalny daszek, zderzaki, oryginalne szyby, felgi i inne drobne elementy.

Zanim jednak podjęto działania zmierzające do odtworzenia wyglądu, pojazd został częściowo rozebrany dla poprawienia elementów blacharskich. Blacha odkryła grubość 1 mm. Przed rozebraniem pojazd ważył 2160 kg, co daje dość dobry zapas dla wykonania zabudowy kempingowej. Projektując wnętrze T1, zdecydowano się na sprawdzoną, klasyczną konfigurację – salon z tylną ławą. Na materiał izolacyjny wybrano styrodur XPS i maty K-Flex. Łóżko zaprojektowano w rozmiarze 160/190 cm, przewidziano niewielki moduł kuchenny z 2-palnikową płytą Dometica, zewnętrzny prysznic wzorowany na modelu Marco-Polo, 60-litrowy zbiornik wody użytkowej, lodówkę kompresorową, 2 obrotowe fotele szoferki, 2 panele solarne po 200 W każdy, okno dachowe w rozmiarze 40 × 40 cm z wentylatorem MaxxFan.

Prace nad wnętrzem pojazdu wciąż trwają, jednak z zewnątrz jest już ukończony. Wyposażono go nawet w markizę i oryginalny pokrowiec na koło zapasowe umieszczone na tylnych drzwiach przestrzeni ładunkowej. Możemy spodziewać się spektakularnego efektu – czekamy z niecierpliwością, będziemy informować o postępach robót.

azar4campercare.pl

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

DŁUGA I KRÓTKA BRAVIA MOBIL
KAMPERY SUWAŁOWSKI

Kampervany Bravia Mobil cieszyły się dużym zainteresowaniem gości podczas niedawnego Warsaw Caravaning Festival. Pojazdy słoweńskiej produkcji wyróżniają się przede wszystkim oryginalnym wykończeniem wnętrz. Dobór kolorów, użyte materiały i dbałość o detale robią wrażenie. A wszystko to w połączeniu z pomysłowym i funkcjonalnym układem wnętrz, a także szerokim wyborem podwozi. W ostatnim czasie do oferty firmy dołączyły pojazdy zabudowane na manie.

Dlaczego warto zwrócić uwagę na modele z podwoziem mana? Wspomnijmy chociażby o licznych walorach związanych z wygodą kierowcy. Mamy tu komfort prowadzenia pojazdu zbliżony do samochodu osobowego, co więcej, kierowca może korzystać z licznych systemów wsparcia, jak aktywny tempomat, line assist oraz oczywiście ABS, ESP czy ASR. Mamy do dyspozycji 8-biegową skrzynię automatyczną, 140-konny silnik Diesla o pojemności 2 l (co przekłada się na niższą akcyzę), wzmocnione zawieszenie. Samochód jest też wyposażony w zbierającą dobre recenzje nawigację MAN Media Van Business. O klimatyzacji w szoferce czy kamerze cofania przy samochodzie tej klasy wspominać chyba nawet nie trzeba.



Bravia Mobil na podwoziu mana to możliwość posiadania kampervana, który oferuje komfort prowadzenia praktycznie na poziomie auta osobowego



Dwie długości

Firma Kampery Suwałowski, będąca wyłącznym oficjalnym dealerem kamperwanów Bravia Mobil w Polsce, podczas targów w Warszawie prezentowała wersję dłuższą. W kamperze o długości 6,83 m możemy liczyć na dłuższe łóżka wzdłużne w tylnej części pojazdu (2 pojedyncze lub po złożeniu podwójne, szerokie) oraz przede wszystkim istotnie większą łazienkę z prysznicem. To model z 3 miejscami do spania i 4 do jazdy. Wyposażony w zbiorniki wody czystej o pojemności 85 l, szarej – 72 l, ogrzewanie Truma Combi, rolety i moskitiery oraz wspomniane wcześniej nowoczesne systemy wspierające kierowcę kampervan dostępny jest w cenie poniżej 390 tys. zł. Co ważne, rezygnując z części

eprasa.pl 29333d0bc4

SPECJALNA OFERTA LEASINGOWA NA KAMPERVANY MARKI BRAVIA

- Opłata leasingowa już od 104% wartości pojazdu.
- Elastyczne warunki umowy.
- Proces decyzyjny bez zbędnych formalności.
- Atrakcyjne pakiety ubezpieczeniowe.
- Skontaktuj się z naszym doradcą – pomoże Ci przejść przez proces leasingowy.

Podpisz umowę i ciesz się nowym kamperem już dziś!



Prezentowany model, o długości 683 cm, skrywa w sobie przedłużone łóżka w tylnej części (które można połączyć w całość) oraz powiększoną łazienkę



W kampervanie na długim manie tylne łóżka pojedyncze mają wymiary 195 × 67 cm każde, a przednie 170 × 90 cm

wyposażenia, można tę kwotę jeszcze nieco obniżyć.

Jeżeli przekonują was parametry związane z podwoziem mana, ale szukacie czegoś krótszego, choćby po to, by swobodniej przemieszczać się w mieście, w ofercie firmy znajdziecie też bravię na manie o długości 6 m.

Różne wersje

Bravia Mobil zabudowuje kampervany, poza manem, także na podwoziach peugeota. W tym przypadku też można wybrać wersję z podnoszonym dachem, w którym skrywane są 2 kolejne miejsca do spania. Wówczas otrzymujemy mobilnego i zwinnego kampervana z większą już liczbą miejsc do spania.

Niezależnie od wybranej wersji, wszystkie kampervany marki Bravia cechuje bardzo estetyczne, eleganckie wnętrze połączone z praktycznymi i sprawdzonymi rozwiązaniami układu łóżek, kuchni (np. wysuwane blaty) czy łazienki. Producent wywodzi się z branży meblarskiej, co przekłada się na dużą dbałość o detale, ale też jakość zabudowy mieszkalnej. Dość wspomnieć, że wszelkie elementy mebli wykonywane i wykańczane są ręcznie. W kampervanach montowane jest wyposażenie znanych, renomowanych marek, jak Thetford, Dometic czy Truma.

Więcej na temat kampervanów Bravia Mobil dowiecie się u wyłącznego dealera tej marki, firmy Kampery Suwałowski spod Warszawy.

suwalowski.com



Bravia na peugeocie dostępna jest z podnoszonym dachem i dodatkowymi miejscami do spania

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

THULE ARCOS BOX
WIĘKSZY KOMFORT I WIĘCEJ BAGAŻU



Pewnie każdy pamięta sytuację, kiedy podczas pakowania samochodu przed podróżą musiał zrezygnować z jakiegoś bagażu. A może ładowanie sprzętu na dach było trudne i niewygodne? By sprostać właśnie takim wyzwaniom, firma Thule wprowadziła na rynek boksy bagażowe montowane na hak. Jeden z nich, czyli model Thule Arcos, prezentujemy poniżej.

Systemy przewożenia ładunków z tyłu samochodu to dobra alternatywa dla osób, które nie chcą lub nie mogą umieścić bagażu na dachu. Dzięki boksom bagażowym mocowanym na haku można zoptymalizować zasięg pojazdu, przekształcając kompaktowe auto miejskie w samochód turystyczny. I na tym można by zakończyć, ale zdecydowanie lepiej rozwinąć ten wątek na konkretnych przykładach. Jakie zalety ma takie rozwiązanie? Po pierwsze, ekonomia. Koszty paliwa, szczególnie na autostradzie, są wyższe, jadąc z bagażem na dachu. Z arcosem przewieziesz cały ekwipunek bez uszczerbku dla zużycia paliwa lub zasięgu samochodu elektrycznego. Po drugie, takie rozwiązanie może być jedyną opcją przewozu dodatkowego bagażu w pojazdach, których konstrukcja nie pozwala na transport na dachu (np. niektóre pojazdy ze szklanym dachem lub bez możliwości montażu relingów). Po trzecie, box na haku zapewnia łatwe pakowanie, bez konieczności dźwigania sprzętu. Do dyspozycji mamy 400 l pojemności i 50 kg masy bagaży. Z kolei w przypadku gdy korzystamy z boksu na dachu, montaż dodatkowej przestrzeni ładunkowej na tyle (o wymiarach 171 × 78 × 54 cm) zmienia nasz samochód w przestronny pojazd na urlop.



Kolejnym udogodnieniem, które oferuje Thule Arcos, jest niskie położenie, co umożliwia wygodne ładowanie i rozładowywanie bagażu. Trwała, twarda powłoka zewnętrzna chroni bagaż przed zabrudzeniem i opadami. Trwałość użytych materiałów mogą potwierdzić moje dzieci, które wsiadły do środka i bawiły się na całego. Box posiada możliwość montażu tablicy rejestracyjnej, gdy ta na samochodzie jest zakryta po wstawieniu arcosa.

Ważne. Box bagażowy Thule Arcos musi być używany w połączeniu z platformą Thule Arcos. Jest ona bowiem bazą montowaną na haku, do której mocujemy Thule Arcos, a w przyszłości może inny sprzęt... Takie rozwiązanie wpływa także na łatwość montażu zestawu. Potwierdzam to, co pisze producent: „wystarczy jedna osoba do montażu". No chyba, że ktoś nie jest w stanie go unieść (waży 20 kg).

Oczywiście, jak przystało na Thule, mamy rozwiązania, które wpływają na bezpieczeństwo użytkowania i pewnego rodzaju „odporność na ludzki błąd". System SlideLock z funkcją zamykania i otwierania automatycznie blokuje pokrywę i wskazuje, kiedy box jest bezpiecznie zamknięty. Nie ma także możliwości zatrzaśnięcia kluczyka, bo nie wyjmiemy go z zamka, gdy box jest otwarty. Thule Arcos jest także kompatybilny z systemem One-Key, więc istnieje możliwość dokupienia wkładek do zamka (od 4 do aż 16) i wstawienia ich do różnych produktów Thule po to, aby otwierać wszystkie jednym kluczem.

Jak można w skrócie podsumować zastosowanie i praktyczność Thule Arcos? To uniwersalne rozwiązanie, które zmienia mały samochód w pojazd turystyczny. Oczywiście pod warunkiem, że posiadamy hak. Box zapewnia dużo przestrzeni ładunkowej z łatwym dostępem od tyłu samochodu. Choć otwarcie tylnej klapy zależy od modelu pojazdu, więc należy to koniecznie zweryfikować przed zakupem. Thule Arcos wyróżnia się nowoczesną i opływową konstrukcją, a aerodynamiczny kształt skrzydła sprawia, że wygląda jak naturalne przedłużenie pojazdu. Zachowanie wolnego miejsca na dachu minimalizuje opór powietrza lub pozwala na transport innych ładunków.

Cena Thule Arcos Box: 4749 zł (cena platformy: 1899 zł).

thule.com

eprasa.pl 29333d0bc4

KOMPAKTOWY GRZEJNIK DO POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH

Jakkolwiek zeromemisyjne kampery są wciąż niszową propozycją, to marka Webasto ma już „piecyki" zapewniające komfortową temperaturę wewnątrz takich domów na kołach. HVH 100 Compact+ to najnowsza propozycja wysokonapięciowej nagrzewnicy.

Rozwiązanie grzewcze o sprawności energetycznej ponad 95%? Elektryczna nagrzewnica wysokonapięciowa (HVH) jest idealnym systemem grzewczym dla pojazdów hybrydowych typu plug-in (PHEV) i pojazdów akumulatorowo-elektrycznych (BEV). Przekształca energię elektryczną DC w ciepło praktycznie bez strat. Jest tak, ponieważ element grzejny propozycji Webasto o grubości zaledwie 0,6 mm i rozmiarze 200 cm² składa się ze złożonego systemu warstw i jest trwale połączony z wymiennikiem ciepła. W ten sposób uzyskuje się prawie bezstratną, szybką konwersję energii elektrycznej na ciepło.
Webasto HVH z technologią warstwy grzewczej jest w stanie zapewnić skuteczną równowagę obwodu wysokiego napięcia (od 250 do 880 V). Dzięki swoim właściwościom z szybką i szczególnie precyzyjną regulacją warstwa grzewcza może absorbować krótkotrwałe skoki mocy, zamieniając je bezpośrednio na ciepło – a to wyraźna przewaga nad tymi typu PTC stosowanymi w nagrzewnicach płynu i powietrza w samochodach, ale też np. w suszarkach. I w przeciwieństwie do PTC nie wykorzystuje metali ziem rzadkich. A przy tym chroni baterie trakcyjne i komfortu przed skokami napięcia.
Nagrzewnicą wysokonapięciową HVH 100 Compact+ można sterować za pomocą magistrali CAN, LIN lub wyłącznika głównego. Urządzenie wymaga niewielkiej przestrzeni instalacyjnej. Przy wymiarach 284 × 200 × 72 mm i masie tylko 2,3 kg zapewnia aż 10 kW mocy grzewczej. Grzejnik zasilany jest niskim napięciem 12 lub 24 V. Deklaruje się certyfikatami CE, ECE-R10 i ECE-R122. Posiada aktywne wsparcie rozładowania i jest chroniony przed cyberatakami zgodnie z normą ISO 21434.

Fot. Webasto



Nowa elektryczna nagrzewnica wysokonapięciowa firmy Webasto o mocy grzewczej 10 kW szybko się nagrzewa i wyróżnia wyjątkowo wysoką wydajnością



REKLAMA

eprasa.pl 293

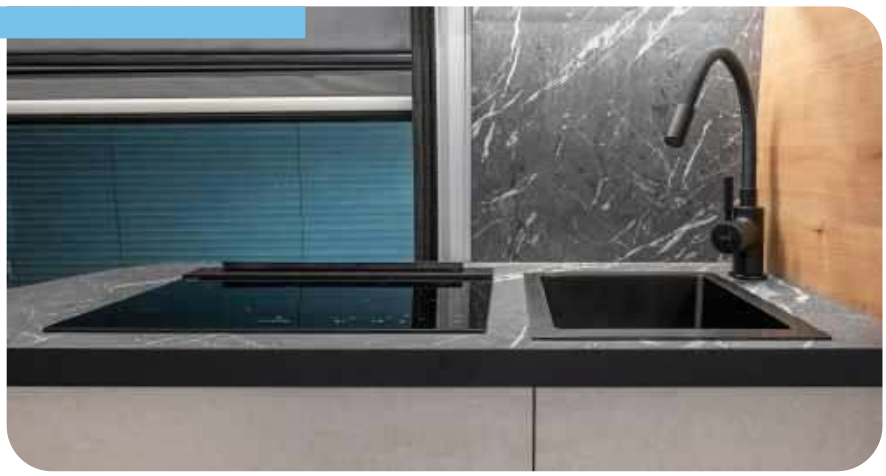


GOTOWANIE W PODRÓŻY? DynaCook!

Nieważne, czy decydujesz się na długą podróż kamperem, czy masz chęć na krótki wypad za miasto, przygotowanie posiłku w domu na kołach wiąże się z pewnymi wymaganiami. Możemy naturalnie stanąć w przydrożnej restauracji, ale o ile wygodniej i przyjemniej będzie przygotować posiłek we własnym kamperze, parkując go w miejscu z widokiem na jezioro lub morze! Dzięki gazowym płytom ceramicznym DynaCook jest to nie tylko możliwe, a wręcz wiąże się z benefitami.

Poznajcie technologię, która służy wygodzie. „Gaz pod szkłem" to polska myśl technologiczna rozwijana przez firmę Dynaxo w postaci gazowych płyt ceramicznych DynaCook. Firma opracowała dedykowaną kamperom i jachtom serię małych płyt zasilanych gazem, które pomagają zorganizować mobilną kuchnię podczas podróży. Samą technologię zaś bada i udoskonala od wielu lat, stosując w niej również własne opatentowane rozwiązania. Taką płytę w wersji premium, która zdobywa uznanie w kraju i za granicą, ma w ofercie tylko Dynaxo.

eprasa.pl 29333d0bc4



Jedną z największych zalet technologii „gaz pod szkłem" jest bezpieczeństwo użytkowania płyt w niewielkich przestrzeniach. Umieszczenie palników i całego procesu spalania gazu pod szklaną płytą zabezpiecza kuchnię przed otwartym ogniem, co ma istotne znaczenie z wielu względów. To nie tylko kwestia poparzeń czy niebezpieczeństwa dla najmłodszych podróżników. Chwila nieuwagi, zgaszenie ognia podmuchem wiatru i mamy niekontrolowany wyciek gazu, który może skończyć się tragicznie. W przypadku gazowych płyt ceramicznych scenariusz ten został wyeliminowany. Bezpieczeństwo jest jednym z głównych zalet korzystania z DynaCook w pomieszczeniach zamkniętych. Niewielkie kąciki kuchenne w kamperach wymagają rozważnego i mądrego zaplanowania, będąc jednocześnie jednym z ważniejszych punktów uniezależniających nas podczas podróży od miasta i jego udogodnień.

Umiejscowienie spalania pod płytą to również oszczędność. W przypadku otwartego ognia ciepło niejako „ucieka" podczas gotowania, rozchodząc się na boki – DynaCook przekazuje je bezpośrednio do garnka na polu grzewczym, czego efektem jest prawie o 50% mniejsze zużycie gazu! Oszczędność gazu przekłada się bezpośrednio na oszczędność pieniędzy, a pomaga w tym specjalistyczna i nowoczesna technologia produkcji płyt. Producent daje możliwość precyzyjnego nastawienia mocy grzewczej (18 stopni – to największy przedział dostępny na rynku), dzięki czemu gaz spalany jest w takiej ilości, jaka jest niezbędna, by zachować temperaturę, biorąc pod uwagę również odzyskiwanie ciepła już wytworzonego. Oszczędne spalanie gazu jest również powiązane ze śladowym zużyciem energii elektrycznej, co sprzyja zrównoważonemu wykorzystaniu zasobów. DynaCook to również użytkowanie i gotowanie w sposób „czysty", zarówno dla wnętrza kampera, jak i środowiska naturalnego. „Gaz pod szkłem" pozwala uniknąć efektu kopcenia czy wydzielania tłustego nalotu, który osadza się na meblach. Spalanie jest także ekologiczne – DynaCook wytwarza znacznie mniej niepożądanych produktów spalania niż klasyczne płyty gazowe z płomieniem czy indukcyjne. Producent płyt oferuje również specjalne akcesoria dedykowane serii Camper&Yacht, w tym doskonałą opcję łączącą w sobie dwie funkcje. Pokrywa płyty pozwala zakryć ceramiczną powierzchnię w momencie, kiedy nie gotujemy, tworząc wówczas dodatkowy blat roboczy. Ponadto pokrywa ma dopasowany przycisk wyłączający płytę, gdybyśmy zapomnieli o tym przed jej zakryciem, a także zachowuje bezpiecznie ukrytą płytę, która może być jeszcze cieła, dając jej przestrzeń na ostudzenie.

Płyty DynaCook z serii Camper&Yacht znajdziemy w nowoczesnych i wygodnych kamperach. Model X2 mini trafił do Falcona 2Z firmy Globe-Traveller, który stworzony został na bazie Volkswagena Craftera. Niewielkich rozmiarów płyta znalazła swoje miejsce tuż obok przesuwnych drzwi wejściowych na małej przestrzeni kuchennej. Ten sam model znajdziemy również w unikatowym, designerskim kamperze niemieckiej produkcji Skydancer. Choć to zdecydowanie większy pojazd, przestrzeń kuchenna zaprojektowana została w sposób użyteczny i kompaktowy.

Jak wskazuje nazwa serii, nie tylko posiadacze kamperów mogą korzystać z wygodnego gotowania. Płyty DynaCook znalazły również uznanie wśród właścicieli jachtów i łodzi motorowych, znajdziemy je m.in. na łodziach Delphia, Parker, Nimbus i Northman.

Na serię Camper&Yacht składają się 3 modele gazowych płyt ceramicznych. X2 mini to propozycja doskonała do małych przestrzeni – przy minimalnym zagospodarowaniu blatu uzyskujemy wygodną kuchenkę z 2 palnikami. Nieco większe są modele X2 i X3, dając użytkownikom większe palniki i moc grzewczą. Wszystkie modele płyt, doskonale opisane, znajdziecie na www.dynacook.pl.



eprasa.pl 29333d0bc4



ZIELONE PRZYSTANKI

TWORZENIE AUTONOMICZNYCH MIEJSC POSTOJOWYCH DZIĘKI MOBILNYM STACJOM ZASILANIA

W miastach, gdzie liczba pojazdów wciąż rośnie, zielone przystanki wykorzystujące odnawialne źródła energii wydają się doskonałym rozwiązaniem. W tworzeniu takich autonomicznych miejsc postojowych istotną rolę odgrywają stacje zasilania EcoFlow.



Dzięki tym efektywnym, mobilnym źródłom energii środowisko miejskie staje się bardziej ekologiczne, ograniczając zanieczyszczenia i poprawiając jakość życia mieszkańców, co sprawia, że codzienne podróże są bardziej zrównoważone i przyjemniejsze.

Serce zielonych przystanków

Nieodzownym elementem infrastruktury zielonych przystanków są stacje zasilania EcoFlow, takie jak Delta Max 2000, River 2 i Delta 2 Max. Ta pierwsza wyróżnia się dużą pojemnością (2016 Wh) oraz technologią X-Boost, dzięki której jest w stanie obsłużyć urządzenia o mocy maks. 3000 W. Sprawia to, że jest idealna do intensywnego użytku miejskiego. Bardziej kompaktowym modelem jest River 2, który zapewnia zasilanie większości popularnych sprzętów. Z kolei Delta 2 Max wyposażona została w 2 wejścia DC, pozwalające na jednoczesne ładowanie zarówno z panelu dachowego, jak i standardowego gniazdka samochodowego 12/24 V.

Dzięki tym cechom stacje tej marki można wykorzystać do stworzenia zielonych przystanków w różnych lokalizacjach, takich jak:

► miejskie centra transportowe – dworce kolejowe, autobusowe lub przystanki metra, gdzie istnieje duże zapotrzebowanie na ładowanie pojazdów;

► obszary miejskie o dużym ruchu – centra miast, parkingi publiczne, gdzie kierowcy

eprasa.pl 29333d0bc4





elektrycznych pojazdów potrzebują dostępu do ładowania;
► obszary turystyczne i rekreacyjne – w tym parki, plaże, gdzie mogą być potrzebne mobilne stacje ładowania do obsługi turystów.
Dzięki właściwej konfiguracji i utrzymaniu autonomiczne miejsca postojowe zasilane przez produkty EcoFlow mogą stać się integralną częścią zrównoważonej infrastruktury miejskiej.

Potencjał i rola EcoFlow

Rozwój zielonych przystanków, wspierany przez innowacyjne rozwiązania, takie jak stacje zasilania EcoFlow, przewiduje przekształcenie miejskiego krajobrazu w bardziej zrównoważoną i przyjazną dla mieszkańców przestrzeń. Co jednak zrobić, aby stworzyć autonomiczne miejsce postojowe?
Istotny jest wybór odpowiedniej lokalizacji, jak miejskie centra transportowe, parkingi publiczne czy obszary turystyczne. Należy również sporządzić plan instalacji stacji zasilania w wybranej lokalizacji, uwzględniając potrzeby zasilania i dostęp do sieci energetycznej. Instalacja stacji zasilania to ostatni etap: zainstaluj stację EcoFlow w wybranym miejscu, zapewniając odpowiednie podłączenia elektryczne (także pod panele fotowoltaiczne) i zabezpieczenia.

Aby żyło się lepiej

Przekształcenie miejskich przestrzeni w bardziej zrównoważone i przyjazne mieszkańcom wymaga wykorzystania innowacyjnych rozwiązań, takich jak stacje zasilania EcoFlow. Tworzenie autonomicznych miejsc postojowych wspiera zrównoważoną infrastrukturę transportową i redukcję emisji CO_2, poprawiając jakość życia w miastach.

ecoflow.com.pl

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

SKŁADANE ROWERY ELEKTRYCZNE LOVELEC



Praktyczne rozwiązania pozwalające na mobilność w mieście bez zbędnych kompromisów? Warto zainteresować się kolekcją składanych rowerów elektrycznych, idealnych dla wszystkich ceniących wygodę i funkcjonalność. Marka Lovelec jest obecna na rynku rowerów elektrycznych już od 14 lat, a wiele jednośladów tego producenta można spotkać na polskich drogach.

Składany rower elektryczny to doskonała opcja dla osób poszukujących kompaktowego środka transportu. Przede wszystkim można go łatwo przechowywać i zabierać ze sobą w podróż. Produkty firmy Lovelec oferują nie tylko zaawansowane funkcje elektryczne, ale także możliwość szybkiego i łatwego złożenia oraz rozłożenia, dzięki czemu są idealnymi towarzyszami zarówno w codziennych dojazdach, jak i w podróżach weekendowych. Będą spełniały swoją funkcję również w trakcie podmiejskich, trochę dalszych wypraw.

Jeśli jesteś seniorem, który pragnie zachować niezależność i aktywność, elektryczny rower składany będzie idealnym rozwiązaniem. Dzięki łatwemu montażowi i demontażowi oraz wspomaganiu elektrycznemu rowery tego czeskiego producenta zapewnią wygodę i bezpieczeństwo podczas jazdy, bez względu na wiek czy sprawność fizyczną. Te cechy będą oznaczały jednocześnie mobilność w mieście w nowoczesnym stylu i w wygodny sposób, z dużą wydajnością i jakością, jak zapewnia producent. Nie tylko to – także przy wsparciu profesjonalnej obsługi i w konkurencyjnych cenach.



Dlaczego warto wybrać rower elektryczny? Przede wszystkim to świetna alternatywa dla tradycyjnych środków transportu, pozwalająca cieszyć się mobilnością bez emisji spalin. Rowery elektryczne Lovelec są doskonałym rozwiązaniem zarówno dla miłośników rekreacyjnych przejażdżek, jak i dla tych, którzy szukają szybkiego środka transportu do pracy czy przejazdów miejskich. Lovelec to marka, której zaufało już wielu entuzjastów rowerów elektrycznych. Dzięki innowacyjnemu podejściu do projektowania i produkcji czeskie rowery oferują nie tylko wyjątkową wydajność, ale także niezrównaną jakość i stylowy design. Bez względu na to, czy preferujesz rowery miejskie czy MTB, Lovelec ma w swojej ofercie każdy poszukiwany typ.

eprasa.pl 29333d0bc4







REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

TAKTYCZNIE O CHŁODZENIU PROWIANTU



Spośród wszystkich przenośnych lodówek kompresorowych Yolco produkty serii GCX bez cienia przesady można określić mianem taktycznych. Z uwagi na komponenty, budowę i technologię pracy te lodówki przetrwają w każdych warunkach.



Zacznijmy od technologii – kompresorowy układ chłodzenia pozwala nie tylko chłodzić, ale nawet głęboko mrozić produkty. Naturalnie do uruchomienia tego procesu wymagane jest zasilanie. Wraz z lodówką otrzymujemy okablowanie do zasilania prądem zmiennym z gniazda sieciowego oraz prądem stałym z gniazda zapalniczki samochodowej. W tym ostatnim przypadku warto przypomnieć, że wszystkie lodówki tej marki wyposażono w zabezpieczenie przed rozładowaniem akumulatora.
To jednak nie koniec, a dopiero początek opcji zasilania w tych modelach. W serii GCX umieszczono slot na dedykowaną baterię modułową Yolco SC4 w wersji BLACK oraz GREY – akumulator o mocy 15 600 mAh. Posiada gniazdo USB-C do ładowania zarówno baterii, jak i urządzeń zewnętrznych, np. smartfona.
Mamy więc do dyspozycji nie tylko pojemną baterię, ale również przyzwoity powerbank. Podobne działanie mają baterie zewnętrzne Yolco: CSX5 o mocy 13 000 mAh oraz RSX6 o mocy aż 20 000 mAh.

eprasa.pl 29333d0bc4



Na koniec opcja, która może uczynić nasz sprzęt właściwie niezależnym energetycznie! Lodówki GCX posiadają gniazdo ładowania panelem fotowoltaicznym. Wprawdzie, żeby zadziałał, wymagane jest, by w slocie znajdowała się bateria modułowa, ale czy taki zestaw chłodząco-mrożący może się z czymś równać? Panele Yolco (SP100W lub SP200W), podobnie jak wymienione baterie, są do nabycia w wybranych sklepach lub na stronie yolco.pl.

Wewnątrz komory lodówki znajdziemy oświetlenie oraz praktyczne kosze chroniące ściany przed uszkodzeniem. Stalowe, solidne uchwyty pozwolą łatwo przenosić sprzęt, w którym wszystkie główne ściany oraz klapę również wykonano ze stalowej blachy dodatkowo pokrytej antykorozyjnym podkładem. Temperaturą lodówek możemy starować za pomocą czytelnego panelu z wyświetlaczem LED lub zdalnie, używając dedykowanej aplikacji Yolco na platformy Android oraz iOS.

Seria GCX to 4 modele: GCX37BLACK, GCX37GREEN o pojemności 37 l oraz 47-litrowe GCX47BLACK i GCX47GREEN.

yolco.pl

REKLAMA

Yolco™

PRZENOŚNE LODÓWKI KOMPRESOROWE

www.yolco.pl

LITRY	MODELE SERII KX		
25 LITRÓW	KX30 CARBON **1399 zł**	KX30 GREEN **1399 zł**	KX30 SAND **1399 zł**
34 LITRY	KX40 CARBON **1499 zł**	KX40 GREEN **1499 zł**	KX40 SAND **1499 zł**



GCX37 GREEN
37 litrów
1599 zł

A G C



KX30 SAND
25 litrów
1399 zł

A G D

LITRY	MODELE SERII GCX	
37 LITRÓW	GCX37 BLACK **1599 zł**	GCX37 GREEN **1599 zł**
47 LITRÓW	GCX47 BLACK **1699 zł**	GCX47 GREEN **1699 zł**

*Wszystkie podane ceny są cenami brutto

eprasa.pl 29333d0bc4

WAVECAMPER SHOP

NOWY SKLEP NA POLSKIM RYNKU CARAVANINGOWYM

Od ponad dekady firma Wavecamper specjalizuje się w produkcji kampervanów opartych na popularnych modelach pojazdów (Volkswagen T6.1 oraz Renault Trafic) i stale się rozwija. Jej misją zawsze było zapewnienie klientom kompleksowej obsługi oraz dostępu do produktów, które spełniają najwyższe oczekiwania. Dlatego, aby sprostać ich rosnącym potrzebom, przedstawiciele firmy postanowili pójść o krok dalej – otworzyli innowacyjny sklep internetowy z pełną gamą akcesoriów do kampervanów – wavecamper-shop.com.

Asortyment sklepu jest niezwykle bogaty, obejmuje zadaszenia, bagażniki, elektrykę, a także wyposażenie off-road oraz produkty związane z bezpieczeństwem, na przykład czujniki gazu czy mechaniczne zabezpieczenia przed kradzieżą. Niezależnie od potrzeb klienta, wavecamper-shop.com zapewnia szeroki wybór wysokiej jakości akcesoriów, które mogą znacząco podnieść komfort podróżowania kampervanem. Oto kilka ciekawych propozycji.



Moskitiery

Ochrona przed insektami jest niezwykle istotna podczas pobytu na kempingu, zwłaszcza w ciepłe dni. Moskitiery, wykonane z najwyższej jakości materiałów, są idealnie dopasowane do modeli Renault Trafic i Volkswagen T5/T6/T6.1. Zapewniają nie tylko ochronę przed owadami, ale także swobodny przepływ powietrza. Wygodne mocowanie magnetyczne i praktyczne worki do przechowywania sprawiają, że są niezbędnym elementem wyposażenia każdego kampervana. Oprócz moskitiery na drzwi boczne, w ofercie sklepu znajdują się również moskitiery na tylną klapę oraz boczne okno przesuwne do VW. Dla Renault Trafic natomiast dostępne są moskitiery na drzwi boczne oraz okno przesuwne.



Składana solarna stacja ładująca 20Wp

Łatwy do powieszenia, przenośny panel słoneczny wraz z regulatorem słonecznym, z USB-A, złączem USB-C i wyświetlaczem LCD. Stacja zapewnia dostęp do energii nawet w najbardziej odległych miejscach.



Lampka pod markizę

To niezbędny element wyposażenia kampera, jeśli potrzebujemy dobrego, miejscowego oświetlenia lub po prostu chcemy stworzyć wyjątkową atmosferę podczas wieczornych spotkań. Wyposażona jest w wygodne mocowanie magnetyczne, posiada wbudowany akumulator. Lampka ładowana jest za pomocą portu micro USB, zapewniając niezależność w podróży. Dzięki możliwości regulacji jasności i barwy światła za pomocą pilota użytkownik ma pełną kontrolę nad atmosferą wokół swojego kampera.

eprasa.pl 29333d0bc4



Organizery na fotele

Utrzymanie porządku w niewielkiej przestrzeni kampervana może być wyzwaniem. Dlatego też specjalnie zaprojektowane organizery na fotele, dedykowane modelom VW T5/T6/T6.1, stanowią idealne rozwiązanie dla osób ceniących funkcjonalność i porządek. Wykonane z trwałych, wysokiej jakości materiałów, umożliwiają wygodne przechowywanie drobnych przedmiotów oraz dodatkową torbę na zakupy, dzięki której podróż staje się jeszcze bardziej komfortowa. Ciekawostka – na fotelu kierowcy umieszczono praktyczny uchwyt przeznaczony do chusteczek higienicznych.



Organizery we wnęki okienne

Pakowne i funkcjonalne, są niezbędnym dodatkiem podczas dłuższych wyjazdów. Wykonane z wysokiej jakości materiałów oferują dużą pojemność oraz możliwość szybkiego demontażu i przenoszenia za pomocą wszytych uchwytów, dzięki którym można ich używać również poza kampervanem. Pakowanie się na wyjazd staje się łatwiejsze niż kiedykolwiek wcześniej. Organizery składają się z 4 odpinanych toreb mocowanych do płyty za pomocą zapięć. Dopasowane do tylnego prawego i tylnego lewego okna wersji L2 (LONG) Renault Trafic.



Zabezpieczenie na okno boczne

Ochrona przed włamaniem jest priorytetem podczas podróży. Zabezpieczenie do oryginalnego okna przesuwnego VW zapewnia nie tylko bezpieczeństwo i ochronę przed kradzieżą, ale także łatwy montaż bez uszkodzenia okna. Wykonane z trwałego tworzywa, są niezbędnym dodatkiem dla każdego, kto ceni sobie spokojną podróż. Mogą być stosowane we wszystkich modelach VW T6.1 z oknem przesuwnym.

Namiot na tylne drzwi skrzydełkowe VW T5/T6/T6.1

Namiot przeznaczony do samochodów Volkswagen T5/T6/T6.1 to idealne rozwiązanie dla tych, którzy szukają dodatkowego komfortu i funkcjonalności. Zapewnia nie tylko schronienie, ale także wygodę i praktyczność na każdym etapie podróży. Jednym z jego głównych atutów jest wyjątkowa stabilność i możliwość zamknięcia drzwi pojazdu nawet przy rozłożonym namiocie.
Duże drzwi zlokalizowane na przedniej ścianie namiotu pełnią nie tylko funkcję wejścia, mogą być również wykorzystane jako praktyczna markiza, zapewniając cień i osłonę przed słońcem lub deszczem. Dodatkowo okno w drzwiach wyposażone jest w moskitierę, która chroni przed insektami i umożliwia swobodne przewietrzanie wnętrza. Boczne okna namiotu zapewniają optymalną wentylację oraz dodatkowe źródło naturalnego światła, co sprawia, że pobyt wewnątrz staje się jeszcze przyjemniejszy.



Podsumowując, odpowiednio dobrany zestaw akcesoriów może znacząco podnieść komfort i funkcjonalność podróży kamperem. Dzięki innowacyjnym rozwiązaniom oraz wysokiej jakości wykonania caravaningowcy mogą cieszyć się wygodą i bezpieczeństwem podczas każdej wyprawy.

eprasa.pl 29333d0bc4

AMORTYZATORY BILSTEIN W OFERCIE FIRMY INTRAK

Dla tych, którzy nie chcą iść na kompromis w zakresie bezpieczeństwa i komfortu jazdy kamperem, powstały miechy powietrzne. Ich montaż bywa domeną rynku wtórnego. Podobnie jest z amortyzatorami B6 Camper i B6 Camper Advanced.



O tym, że resor piórowy i poduszki pneumatyczne stanowią idealne połączenie, doskonale wiedzą klienci firmy Intrak. Wraz z uzupełnieniem jej oferty o amortyzatory Bilstein będziesz gotów na najlepsze wrażenia z podróży!

Miechy powietrzne są zalecanym rozwiązaniem, gdyż umożliwiają dostosowanie zawieszenia do zmiennego obciążenia kampera. Podnoszą jego nośność, usztywniają zawieszenie, a na postoju umożliwiają wypoziomowanie pokładu pojazdu kempingowego.

Z pneumatycznego zawieszenia dedykowanego fanom caravaningu słynie warszawska firma Intrak Sp. z o.o., która właśnie uzupełnia portfolio swych rozwiązań o montaż amortyzatorów opracowanych specjalnie dla kamperów. Amortyzatory z serii B6 Camper i B6 Camper Advanced są dostępne do wszelkich typów pojazdów kempingowych opartych na bazie Fiata Ducato, VW Jumpera, VW Boxera, VW Craftera, MAN TGE, Opla Movano, a także do Mercedesa Sprintera zarówno 2WD, jak i 4WD. Lada moment także do Forda Transita. Te w porównaniu z fabrycznie nowymi amortyzatorami OE oferują znacznie większą stabilność kierunkową, co docenimy nie tylko w ekstremalnych sytuacjach.

Na które się zdecydować? To pytanie: dlaczego amortyzatory z serii B6 Camper Advanced są szczytowym rozwiązaniem. Ten model zapewnia najlepsze parametry we wszystkich obszarach pracy. Dzięki opatentowanej technologii Bilstein DampMatic amortyzator B6 Camper Advanced posiada możliwość automatycznej, mechanicznej zmiany siły tłumienia, co pozwala stale

eprasa.pl 29333d0bc4



utrzymywać stabilność pojazdu, tj. mamy miękkie nastawy podczas spokojnej jazdy nadbrzeżną trasą oraz twarde przy nagłych manewrach omijania przeszkody na autostradzie.

Zaletą obu propozycji marki Bilstein jest prosty i niedrogi montaż, bez konieczności wymiany sprężyny czy dodatkowej kontroli technicznej. To o tyle istotne, że kamper ze zużytymi amortyzatorami to proszenie się o kłopoty. A to bardzo prawdopodobny scenariusz, gdy wejść w posiadanie egzemplarza z rynku wtórnego. Dlatego kupując używany egzemplarz, powinniśmy zwrócić szczególną uwagę na zawieszenie oraz przebieg i kondycję poszczególnych podzespołów. Amortyzatory ulegają stopniowej degradacji, kierowcy na ogół nie są w stanie zauważyć, kiedy przychodzi kres ich sprawności. W czasie jazdy może być to bardzo niebezpieczne, szczególnie w trakcie gwałtownych manewrów na autostradzie czy szybkiego pokonywania zakrętów. Także silne podmuchy bocznego wiatru mogą w nieprzyjemny sposób dać o sobie znać.



Fot. Intrak Sp. z o.o.

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

BARDZO OSOBLIWY **KLIMATYZATOR**



W entylator? Klimatyzator? Rekuperator? Oczyszczacz powietrza? Rzadko mamy do czynienia z urządzeniami, które wymykają się standardowym definicjom, trudno je „zaszufladkować" nawet na etapie nazewnictwa. Z całą pewnością Dometic ACC3100 jest czymś więcej niż urządzeniem gwarantującym pożądaną temperaturę na pokładzie pojazdu kempingowego.

Dość powiedzieć, że w tym akurat sprzęcie w trakcie wymiany powietrze jest oczyszczane, a straty energii minimalizowane. I co nie bez znaczenia, w przeciwieństwie do tradycyjnych klimatyzatorów, ten akurat nie jest ani energochłonny, ani ciężki. Waży tylko 7 kg!

Nim przybliżymy nowość firmy Dometic, słów więcej o potrzebie stworzenia tego typu urządzenia. Każdy chyba ma świadomość, że kubatura pojazdów kempingowych jest na tyle mała, że bardzo łatwo o kondensację wilgoci, a zatęchłe powietrze to proszenie się o rozwój pleśni. Latem czy zimą gorącego i dusznego powietrza możemy pozbyć się dzięki lukowi dachowemu rozbudowanemu o mechaniczny wentylator. Taki system wentylacji może także wdmuchiwać powietrze z zewnątrz i opcjonalnie być wyposażony w oczyszczacz, który ma za zadanie usuwać kurz, zapachy, cząstki stałe i pleśń. Niestety, w tym rozwiązaniu wymiana powietrza z otoczeniem – niezależnie od kierunku przepływu – wiąże się z utratą chłodu lub ciepła, które zmagazynowaliśmy na pokładzie dzięki pracy klimatyzacji lub ogrzewania.



Dometic ACC3100 gwarantuje łatwy montaż na dachu kampera czy przyczepy – pasuje do standardowych otworów dachowych 400 × 400 mm. Wymiary jednostki dachowej to (szer./dł./wys.) 542,6/553/127 mm

Czy zatem np. w letnie upalne dni musimy wybierać między przyjemnym chłodem a świeżym powietrzem? Nie. Dometic ACC3100 oczyszcza powietrze i reguluje temperaturę we wnętrzu kampera czy przyczepy dzięki opatentowanemu systemowi odzyskiwania ciepła. Otóż powietrze odprowadzane z pokładu przechodzi przez ceramiczny dysk – wymiennik ciepła, który gromadzi energię cieplną i wykorzystuje ją do ogrzewania napływającego świeżego powietrza. Latem system pracuje w odwrotny sposób: chłodzi napływające świeże powietrze, aby odciążyć układ klimatyzacji. Jak to działa? Ten ceramiczny, mikroperforowany wymiennik ciepła stale... obraca się i oddaje zgromadzoną energię do strumienia powietrza pobieranego z zewnątrz pojazdu przez drugi wentylator i doprowadzanego do wnętrza. To dlatego do zasilania wystarczy napięcie wejściowe 12 V, maksymalny pobór mocy to zaledwie 7,6 W, a maksymalny pobór prądu – 0,18 kWh/24 h.

Wspomniany dysk odzyskiwania ciepła ma wydajność rzędu 72-87 %! W trakcie wymiany powietrza (na poziomie 30-50 m^3/h) straty energii są minimalizowane, a strumień powietrza oczyszczany. I tak właśnie dochodzimy do sedna funkcjonalności produktu marki Dometic, tj. skutecznej wymiany powietrza nawet przy zamkniętych oknach i drzwiach, a też oczyszczania powietrza, co znacząco redukuje cząsteczki kurzu, pleśń i zapachy. Ten drugi walor to zalety zintegrowanego systemu sterowania z czujnikiem, który monitoruje i poprawia jakość powietrza wewnątrz pojazdu.

Jak działa ten oczyszczacz powietrza? W trybie auto system wentylacji automatycznie wyłącza się, gdy jakość powietrza wewnątrz pojazdu jest dobra lub wilgotność jest na komfortowym poziomie. Tryb turbo gwarantuje najwyższą wydajność wymiany powietrza – oba wentylatory obracają się z maksymalną prędkością. Odwrotnie jest w trybie sleep, który na czas snu zapewnia cichszą pracę. Czwarty tryb pracy, tzw. „zimowanie", aktywowany jest na maks. 3 godziny dziennie (w zależności od wilgotności), aby zapobiec rozwijaniu się pleśni. Skąd pewność, że oddychamy świeżym powietrzem? O jego aktualnej jakości informuje wyświetlacz, tj. liczba świecących się segmentów. Na koniec wspomnijmy, że w ramach dodatkowych akcesoriów ten system wentylacji może zostać doposażony w jonizator, który ma za zadanie w aktywny sposób oczyszczać powietrze w pojeździe z kurzu, zapachów, cząstek stałych i pleśni. Dzięki jonizatorowi wspomniane niepożądane substancje łączą się w większe cząstki, co poprawia skuteczność ich odfiltrowania.



Fot. Dometic

eprasa.pl 29333d0bc4

DOBRZE ZAGOSPODAROWANA PRZESTRZEŃ W KAMPERZE

JLFP12-250HS – NIEZAWODNY AKUMULATOR POD FOTELEM



Dobra optymalizacja zagospodarowania przestrzeni wewnątrz kampera jest kluczem do komfortu, umożliwia też zabranie w podróż większego bagażu. Wykorzystujemy więc każdą wolną, niezagospodarowaną część jako przestrzeń bagażową. Odpowiednio dobrany akumulator pomoże w utrzymaniu porządku, a nawet pozwoli wygospodarować dodatkowe miejsce.

Z takim zadaniem znakomicie poradzi sobie akumulator JLFP12-250HS od Enerblock przeznaczony do montażu pod siedzeniem kierowcy. Pozwoli on zaoszczędzić cenne miejsce. Zyskujący na popularności caravaning jest obecnie nie tylko sposobem na spędzanie wakacji, stał się też stylem życia. Dlatego potrzebujemy niezawodnych rozwiązań, które zapewnią komfort, bezpieczeństwo i niezależność w każdym miejscu. Firma Enerblock, lider w produkcji wysokiej jakości akumulatorów, wprowadziła na rynek rewolucyjny produkt – JLFP12-250HS. Ten zaawansowany technologicznie akumulator litowo-jonowy LiFePO4 jest idealnym rozwiązaniem dla miłośników caravaningu. Oferuje unikatowe możliwości montażu i wyjątkową wydajność. Zaletą jest też możliwość łączności poprzez Bluetooth z aplikacją mobilną i mata grzewcza pozwalająca ładować akumulator w niskich temperaturach.

Montaż pod siedzeniem kierowcy – wygoda i oszczędność miejsca

Jednym z kluczowych atutów JLFP12-250HS jest możliwość montażu pod siedzeniem kierowcy. Dzięki kompaktowym wymiarom i specjalnie zaprojektowanej obudowie akumulator ten idealnie wpisuje się w przestrzeń, która zazwyczaj nie jest wykorzystywana. Taki sposób montażu pozwala zaoszczędzić cenne miejsce w pojeździe kempingowym, a to możemy przeznaczyć na inne ważne akcesoria i sprzęt.

Niezrównana wydajność i długowieczność

Akumulator JLFP12-250HS został zaprojektowany z myślą o najwyższej wydajności. Technologia litowo-jonowa LiFePO4 zapewnia:

- dłuższą żywotność – do 65000 cykli,
- szybkie ładowanie,
- wysoką efektywność energetyczną.

Bezpieczeństwo i niezawodność

Bezpieczeństwo w podróży jest priorytetem. Akumulator JLFP12-250HS jest wyposażony w zaawansowane systemy zabezpieczeń, które chronią przed przeładowaniem, przegrzewaniem i przeciążeniem. Ponadto akumulatory litowo-jonowe LiFePO4 są bardziej ekologiczne i bezpieczniejsze dla środowiska, ponieważ nie stanowią źródła toksycznych substancji.

Wsparcie techniczne i gwarancja jakości

Decydując się na zakup akumulatora JLFP12-250HS marki Enerblock, otrzymasz wsparcie techniczne zespołu ekspertów. Enerblock zapewnia pełną obsługę posprzedażową oraz długoterminową gwarancję na swoje produkty, proponując niezawodność na długie lata. Marka Enerblock posiada w asortymencie także akumulatory o mniejszej wysokości. Są nimi JLFP12-100HS, JLFP12-150HS, JLFP12-250HS w tej samej technologii, przeznaczone do kamperów.

Enerblock

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

Wynajmij kampera na wakacje



PLATFORMA REZERWACYJNA

bookingcamper.pl

INFOLINIA: **TEL. 793 155 155**

eprasa.pl 29333d0bc4

ESTETYCZNE I PRAKTYCZNE
DYWANIKI AUTO VIP



Chociaż na co dzień nie przykładamy do nich specjalnej wagi, dywaniki w kamperach i przyczepach kempingowych odgrywają kluczową rolę zarówno w estetyce, jak i praktycznym użytkowaniu. Stanowiąc nieodłączny element wyposażenia naszego domu na kołach, muszą sprostać wielu wymaganiom – od dopasowania, poprzez odporność na zużycie, aż po łatwość utrzymania w czystości.

Świadoma tego jest firma Auto VIP, która oferuje rozwiązania dopasowane do indywidualnych oczekiwań. Mowa o przedsiębiorstwie z wieloletnim doświadczeniem w produkcji dywaników samochodowych, która z powodzeniem weszła również na rynek pojazdów rekreacyjnych, zdobywając uznanie zarówno wśród branżystów, jak i podróżników.

Szybkość realizacji zamówień oraz indywidualne podejście do każdego klienta to wyróżniki oferty Auto VIP. Firma jest w stanie zwymiarować i przygotować spersonalizowane dywaniki do dowolnego kampera lub przyczepy nawet w kilkanaście godzin, a mowa o wysokiej jakości, perfekcyjnie dopasowanych produktach.
Jakość dywaników oferowanych przez Auto VIP przekłada się na łatwość utrzymania ich w czystości, co jest niezwykle istotne zwłaszcza w przypadku podróży, szczególnie podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych. Dzięki zastosowaniu wysokiej jakości materiałów oraz precyzyjnemu wykończeniu dywaniki są łatwe w czyszczeniu, co zwiększa komfort podróży i pozwala cieszyć się wygodą bez zbędnego wysiłku.
Wobec coraz większego zainteresowania caravaningiem oferta Auto VIP jawi się jako atrakcyjna zarówno dla posiadaczy kamperów, jak i przedsiębiorców wynajmujących tego typu pojazdy. Produkowane przez firmę dywaniki nie tylko chronią podłogę przed zabrudzeniami i zużyciem, ale także nadają wnętrzu kampera indywidualny charakter, co jest niezwykle istotne dla wielu pasjonatów podróży.

autovip.pl



REKLAMA





eprasa.pl 29333d0bc4

STELAŻ? PROSZĘ BARDZO...

PRZEDSIONEK KEMPINGOWY NA WYTRZYMAŁYM SZKIELECIE

Poszukujesz lekkiego aluminiowego stelaża przedsionka kempingowego, tradycyjnej stalowej konstrukcji, rurek prostych czy giętych? Każdą z wymienionych propozycji ma w swoim asortymencie CORI-PWM.



Cori Camp – rurki do stalaża przedsionka

CORI-PWM w swoim oddziale produkcji i sprzedaży w Łodzi od wielu lat zajmuje się projektowaniem i produkcją stelaży kempingowych. Poza zakupem kompletnych konstrukcji możliwe jest zamówienie jedynie brakujących elementów lub wymiana uszkodzonych. Pojedyncze rurki, maszty i całe stelaże produkowane są w oparciu o opracowaną w firmie technologię, z dbałością o jakość, aby zapewnić jak najlepszą ich funkcjonalność. Specjaliści firmy gotowi są pomóc każdemu miłośnikowi caravaningu niezależnie od tego, czy posiada model krajowej, czy zagranicznej produkcji. Uzupełnieniem oferty caravaningowej są elementy osprzętu, takie jak śledzie i szpilki namiotowe, odciągi, napinacze oraz zestawy osprzętu kempingowego, zapakowane w praktyczny woreczek do przechowywania.



Nietypowe również

Do CORI-PWM można się zwrócić nie tylko z zamówieniem konkretnych rur. Doświadczony serwis sprawnie radzi sobie z różnymi, nawet nietypowymi konstrukcjami. Od minionego sezonu do seryjnej produkcji włączone zostały stelaże przedsionków z przednią ścianą giętą po łuku przeznaczone do przyczep kempingowych rodzimego producenta Tomplan.

Nie tylko caravaning

Wiedza z zakresu produkcji wyrobów z rur i sukcesywnie powiększany park maszynowy, umożliwiający specjalistyczną obróbkę i różnorodne gięcia, pozwolił CORI-PWM rozszerzyć wachlarz produkcji poza branżę caravaningową. Z rur produkowane są również maszty flagowe, stelaże plecaków specjalistycznych, konstrukcje żeglarskie – głownie bimini, a ostatnio, w związku z rosnącą popularnością rowerów firma produkuje również stojaki rowerowe.

eprasa.pl 29333d0bc4



Cori Camp – śledzie i szpilki



Stojaki rowerowe to oferta także dla kempingów i kamperparków

Kempingowe środki do czyszczenia i pielęgnacji

Stimex to już sprawdzona marka na europejskim rynku dystrybuowana w Polsce przez CORI-PWM. W asortymencie znajdziemy między innymi wydajne, skoncentrowane płyny do toalet Camp Blue, Camp Green do dolnego zbiornika i Campi Flush do zbiornika z wodą do spłukiwania. Ich formuła została opracowana tak, aby były biodegradowalne i jednocześnie bardzo skuteczne.

Asortyment produktów Stimex to również środki do impregnacji i pielęgnacji namiotów, odzieży, kamperów i łodzi. Na szczególną uwagę zasługują:

► **Stimex Waterproof Spray** – skoncentrowany środek do impregnacji tekstyliów przeznaczony do wszystkich typów tkanin. Skład pozwala zachować elastyczność i właściwości oddychające materiału, może być stosowany na powierzchniach wilgotnych.

► **Stimex Seam-Sealer** – impregnat do szwów to doskonały preparat zapewniający wodoszczelność szwów namiotów, plecaków, płaszczy przeciwdeszczowych itp.

► **Stimex Tent Cleaner** – świetnie usuwa zabrudzenia sezonowe, w tym organiczne, bardzo dobrze radzi sobie z pleśnią, może być używany do czyszczenia przedsionków, namiotów, markiz, parasoli ogrodowych, żagli, plecaków itp.

► **Stimex Camper Cleaner** – przyjazny dla środowiska środek do czyszczenia przyczep i samochodów kempingowych, usuwa trudne zanieczyszczenia, takie jak smoła, owady, glony, i inne rodzaje zabrudzeń sezonowych. Stosowany jest również do czyszczenia wnętrz i mebli ogrodowych z plam, w tym plam trudnych, np. nikotynowych. Camper Cleaner świetnie nadaje się też do czyszczenia sprzętu pływającego: żaglówek, łodzi, rowerów wodnych itp.

► **Stimex Watertank Cleaner** – środek do usuwania kamienia i osadu z rur oraz pojemników z wodą w samochodach lub przyczepach kempingowych i łodziach, zalecany do czyszczenie pojemników i rur raz na sezon czy po długich okresach nieużywania.

cori-pwm.pl



Stimex Camp – chemia do toalet różnych typów



Stimex Camp – pielęgnacja i impregnacja

REKLAMA

CORI PWM
Producent Wyrobów Metalowych
BIURO
PRODUKCJA
SPRZEDAŻ
CORI – PWM
Limanowskiego 111A
91-334 Łódź
NIP PL9471032642
+48 42 651 2881
+48 603 780 055
+48 695 785 777
biuro@cori-pwm.pl
www.cori-pwm.pl
MASZTY FLAGOWE
RUROWE KONSTRUKCJE ŻEGLARSKIE
GALANTERIA METALOWA
ARTYKUŁY KEMPINGOWE
CORI PWM
CHEMIA TURYSTYCZNA
STELAŻE PLECAKÓW
OCZKA OKUCIA

eprasa.pl 29333d0bc4

ZDOBYCZE POKŁADU NA ŻĄDANIE

Fot. Mobiframe i CamperKing

Mobiframe to marka eksportowa naszej rodzimej branży caravaningowej. Z jej rozwiązań korzystają producenci kampervanów na Słowacji, w Hiszpanii czy we Włoszech. A od opatentowania podłogi kompozytowej łódzka firma zdobyła przyczółki w Ameryce Północnej i w Japonii.

Najlżejsza dostępna na rynku podłoga kompozytowa, która od przyklejenia stanowi fundament domu na kołach, to oczywiście sztandarowa propozycja made in Poland, to ona szturmem zdobyła serca fanów caravaningu nie tylko w Polsce. I nic dziwnego, skoro dzięki niej pojazd bazowy zyskuje solidny fundament o bardzo dobrych właściwościach izolacyjnych. Od przyciętej na wymiar można w sposób legalny wprowadzać modyfikacje konstrukcyjne we wnętrzu i samodzielnie dokonać konwersji pojazdów dostawczych na kempingowe. Samodzielnie budowany kampervan nie dość, że może okazać się tańszy w realizacji, to dosłownie będzie szyty na miarę. Dział techniczny firmy Mobiframe przygotuje projekt podłogi dopasowany do twojego pojazdu. Liczba i pozycja szyn aluminiowych wskazywane są przez klientów, podobnie jak faktura i kolor wykładziny PVC.



Dlaczego podłoga mocowana na klej? Taki montaż pozwala zaoszczędzić dużo czasu, a w porównaniu do rozwiązań wymagających np. połączeń śrubowych pokład kampervana... nie skrzypi. Produkt Mobiframe jest przetestowany zderzeniowo oraz zgodny z północnoamerykańskimi i europejskimi standardami bezpieczeństwa

Od czego zacząć?

Szukasz kanapy kamperowej, obrotnicy lub wspomnianej podłogi do kampera? Ustandaryzowane propozycje możesz dobierać do konkretnego modelu auta. W portfolio marki znajdziesz gamę rozwiązań pasujących do takich pojazdów jak: VW T6, VW T5, Mercedes Vito, Ford Custom, Renault Trafic, Fiat Talento, Citroën Jumpy, Opel Vivaro, Peugeot Expert, Nissan NV200. A też do furgonów typu: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Mercedes Sprinter, Volkswagen Crafter, MAN TGE, Renault Master, Opel Movano czy Iveco Daily.
Podłoga kompozytowa dostarczana jest z niezbędnym zestawem chemii montażowej. I odtąd można zacząć zabawę w meblowanie swojego domu na kołach. Do szyn aluminiowych można zamocować kanapy rozkładane do łóżka, pojedyncze siedzenia, ale również stoliki czy inne elementy wyposażenia pojazdu, dzięki czemu uzyskujemy efekt pełnej modułowości zabudowy.

Twój pojazd bazowy wyjechał z fabryki z 3-miejscową szoferką, a twoim marzeniem jest maksymalne powiększenie kubatury użytkowej na postoju? Strefę dzienną stworzysz, gdy doposażysz się w obrotnicę fotela kierowcy i sąsiadującej z nią kanapy dla pasażerów. W ten sposób miejsca siedzące w szoferce można płynnie połączyć ze strefą wypoczynku – obracając na tył pojazdu. Wystarczy wtedy stolik i już mamy jadalnię. Jeśli chcesz funkcjonalnie uzupełnić przestrzeń pasażerską swojego kampervana, wybierz przesuwny stolik marki Mobiframe. Z tym produktem na pokładzie możesz wygodnie podróżować oraz pracować. Stolik posiada wysuwane blaty, kieszenie na dokumenty i 4 uchwyty na napoje. System blokowania i przesuwu umożliwia przemieszczanie na całej długości szyny.

A po pracowitym dniu...

Fani caravaningu najbardziej sobie cenią pierwszorzędny walor domu na kołach, tj. miejsca do snu. Tu warto podkreślić, iż kanapy Mobiframe są wyposażone w opatentowany, płynnie działający system przesuwu oraz że wszystkie oferowane produkty zostały przebadane na zgodność z wymaganiami Regulaminów ECE dla pojazdów kategorii N1 i M1. I nie może być inaczej, skoro kompozytowa podłoga jest przyklejana do oryginalnej podłogi pojazdu. To skądinąd ogromna zaleta, gdy patrzeć w przyszłość. Mobiframe idzie z duchem czasu, więc wspomniana podłoga umożliwia jej zastosowanie również w pojazdach elektrycznych, w których ze względu na umiejscowienie pakietów baterii niedozwolone jest wiercenie otworów w podłodze.
Na jaki aranż miejsc siedzących w drugim i/lub trzecim rzędzie się zdecydować?

eprasa.pl 29333d0bc4



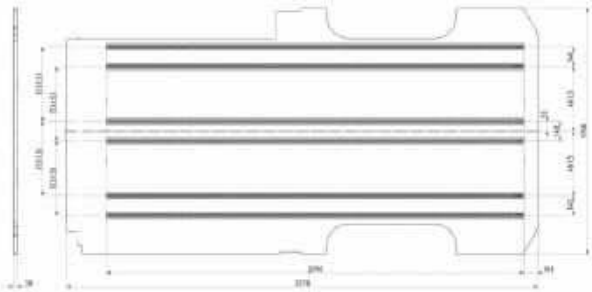


Polska firma jest renomowanym dostawcą technologicznym dla coraz większej liczby producentów kampervanów na całym świecie. Tu model Le Mans na VW Transporterze firmy CamperKing

Na szczęście nie musisz trzymać się sztywnego podziału. System szyn na całej długości podłogi gwarantuje dowolny układ siedzisk. I swobodny wybór foteli: pojedynczych, 2- i 3-osobowych. Swoją drogą bestsellerem Mobiframe jest nowy model kanapo-łóżka SAF 43. Ten flagowy produkt zyskał jeszcze bardziej ergonomiczny kształt pianek siedziska i oparcia, zwiększający komfort podróżowania. Gdzie tkwi przewaga nad konkurencyjnymi propozycjami? To wysuwane siedzisko, które podnosi komfort jazdy i odpoczynku, nowy system montażu i wysuwu toreb pod siedziskiem, a przede wszystkim płynny system rozkładania kanapy do pełnowymiarowego łóżka.

Marka doceniona przez profesjonalistów

Polski producent jest dostawcą dla coraz większej liczby producentów kampervanów na całym świecie. Wspomnijmy o kilku z nich. Van Equipped to spółka z siedzibą w Kalifornii i filią w Kanadzie. Specjalizuje się w kampervanach bazujących na furgonach MB Sprinter. Jej klienci bardzo cenią sobie swobodę aranżacji zabudowy modułów, które można dowolnie rozmieszczać. Jednego dnia możesz przesunąć siedzenie do przodu i mieć garaż na rowery czy motocykle, by po zmierzchu przesunąć kanapy do tyłu i ułożyć się do snu. A po weekendzie wymontować elementy zabudowy i zaprzęgnąć kampervana do pierwotnej roli pojazdu dostawczego! CamperKing to dziś lider na brytyjskim rynku, gdy mowa o konwersji kampervanów bazujących na VW Transporterze. Od 2010 r. przekształca samochody dostawcze w luksusowe pojazdy kempingowe, a topową propozycją jest model Le Mans: 6-miejscowy kamper idealny do wypoczynku, spożywania posiłków i pracy zdalnej. Tu także wszystko zaczyna się od wklejenia podłogi kompozytowej.





Wyboru podłogi dokonujemy, korzystając z zakładki mobiframe.eu/wyswietl-wedlug-typu-pojazdu. Jesteś ambitnym przedsiębiorcą? Mobiframe oferuje także możliwość zaprojektowania i produkowania niestandardowych, indywidualnych rozwiązań, np. siedzeń do kamperów

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

MARKA SUPER-ENERGY
AKUMULATORY NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI

Akumulatorów, ich producentów i dystrybutorów na rynku znajdziemy sporo. Jednak tych naprawdę zasługujących na uwagę i godnych polecenia już zdecydowanie mniej. Tym bardziej z przyjemnością odnotowujemy i prezentujemy nową markę!



Podczas zakupu lub zamawiania akumulatora, powołując się na **„Polski Caravaning”**, otrzymacie **5% rabatu!**

Super-Energy oferuje najwyższej jakości akumulatory, idealne do zastosowań w kamperach i jachtach, jako niezawodne źródło energii dla urządzeń pokładowych. Znajdziemy wśród nich akumulatory serii CARBON (węglowo-ołowiowe), wyprodukowane w najżywotniejszej technologii spośród akumulatorów ołowiowych typu VRLA. Charakteryzują się ekstremalną odpornością na głębokie rozładowania podczas pracy cyklicznej, co czyni je idealnym wyborem dla wymagających użytkowników.

W ofercie Super-Energy znajdują się również akumulatory litowe (LiFePO4), które są doskonałym rozwiązaniem dla użytkowników kamperów. Szczególnie korzystnie prezentuje się kilka ich walorów. Należą do nich:

► **Niska waga i kompaktowy rozmiar**: dzięki temu nadają się do montażu w kamperach, gdzie przestrzeń i waga są kluczowe.

► **Zwiększona wydajność i żywotność**: akumulatory LiFePO4 oferują dłuższy czas pracy i większą liczbę cykli ładowania/rozładowania.

► **Zaawansowane zabezpieczenia**: wyposażone w system zarządzania baterią (BMS), który chroni akumulator przed niekorzystnymi warunkami pracy.

► **Wbudowana komunikacja Bluetooth**: umożliwia monitorowanie parametrów pracy za pomocą aplikacji na smartfonie.

► **Maty grzewcze**: zapewniają niezawodną pracę nawet w ujemnych temperaturach.

Marka Super-Energy to również profesjonalne doradztwo techniczne. Zespół specjalistów wspiera klientów zarówno w doborze odpowiedniego akumulatora, jak i całej otaczającej go elektroniki, w tym ładowarek, przetwornic, regulatorów solarnych i paneli fotowoltaicznych. Kupujący znajdzie tutaj kompleksowe wsparcie i najwyższej jakości produkty, aby podróże kamperem czy jachtem były zawsze komfortowe i bezpieczne. Super-Energy gwarantuje wybór pewnego i solidnego źródła zasilania!

super-energy.pl

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

CIEPŁA WODA OD RĘKI GDZIEKOLWIEK JESTEŚ...



Wyprawa na dziko, podróżowanie kampervanem czy osobówką nie jest powodem, aby myć się w zimnej wodzie. Przepływowy przenośny podgrzewacz z prysznicem może być używany nawet na działce letniskowej albo na evencie, sprawdzi się również w mobilnym cateringu, czyli foodtrucku.

Z podgrzewaczem przenośnym Hot Spring Geyser od Water2go można kąpać się lub myć naczynia w ciepłej wodzie bez względu na miejsce obozowania czy zaparkowania pojazdu. Zestaw Water2go zawiera wszystkie niezbędne elementy, poza butlą gazową.

Podstawowy element to oczywiście przepływowy podgrzewacz wody z wbudowanym kranem i możliwością regulacji temperatury wody oraz jej przepływu. Na wyposażeniu znajdują się też słuchawka prysznicowa z możliwością włączenia/wyłączenia przepływu wody, wąż prysznicowy o długości 2,5 m, pompka zanurzeniowa 12 V (z przepływem ok. 3 l/min) z przewodem o długości 5 m, wąż doprowadzający wodę o długości 1,5 m oraz reduktor do butli gazowej 8/11 kg. Do tego szczegółowa instrukcja obsługi oraz torba transportowa na urządzenie i wszystkie akcesoria.

Jakie to proste!

Urządzenie podłącza się do zasilania 12 V oraz źródła gazu, zanurzając następnie pompę w zbiorniku z czystą wodą i odkręcając zawór butli, pozostawiając przycisk zasilania na pozycji „ON".

Kiedy tylko woda zacznie płynąć z głowicy prysznica lub kranu, zapłon elektryczny zapali palnik. Płomień palnika można obserwować przez okienko znajdujące się z przodu urządzenia.

Ciepło, cieplej... bezpiecznie!

Hot Spring Geyser od Water2go podgrzewa wodę o 25°C w górę od temperatury wody źródłowej. Przykładowo: jeśli woda, w której zanurzysz pompkę, ma 15°C, możesz podgrzać ją do 40°C, jeśli ma 20°C, otrzymasz wodę o temp. 45°C. Temperaturę wody wypływającej możesz regulować pokrętłem znajdującym się na górze podgrzewacza. Urządzenie jest wyposażone w czujnik przegrzania, dzięki czemu praca palnika zostaje zatrzymana po osiągnięciu 50°C temperatury wody wyjściowej. Palnik włączy się ponownie automatycznie, gdy tylko temperatura spadnie poniżej 50°C.

Ekonomiczne i kompaktowe rozwiązanie

Podgrzewacz gazowy Water2go zużywa jedynie 375 g gazu przez godzinę ciągłej pracy. Prąd pobierany jest poprzez wtyczkę 12 V jedynie do zasilania pompki. Aby palnik uruchomił się, woda musi przepływać przez układ – to zabezpieczenie czujnikiem przepływu wody.

Wymiary urządzenia to jedynie 30 cm szerokości, 35,5 cm głębokości oraz 30,8 cm wysokości, co ułatwia przechowywanie go np. w zabudowie.

Solidny sprzęt

Elementy urządzenia wykonane są z wysokiej jakości materiałów z myślą o trwałości i odporności na warunki atmosferyczne. Dzięki miedzianym podzespołom i solidnej konstrukcji będzie można korzystać z podgrzewacza przez długie lata bez żadnych problemów.



REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

KOMFORT TO POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA

Sprawność instalacji gazowej wymaga profesjonalnego przeglądu. Dlaczego sprawdzenie szczelności to zdecydowanie za mało?





Profesjonalny serwis to dużo więcej niż próba szczelności instalacji gazowej. Jeśli zaniedbać lodówkę, tylko czekać samozapłonu w dolnej dyszy. Na zdjęciach lodówka przed i po gruntownym czyszczeniu oraz wymianie przepracowanych podzespołów

Węże doprowadzające gaz np. do kuchenki czy ogrzewania postojowego należy przynajmniej raz w roku poddać kontroli, by uszkodzone wymienić, co zwykliśmy kojarzyć z próbą ciśnieniową instalacji. To dobry zwyczaj, ale jest to zdecydowanie za mało, by podróżować bezpiecznie! A tymczasem mało kogo dziwi propozycja przeprowadzenia na pozór profesjonalnego serwisu, który trwa – uwaga! – kwadrans.

– Jak mantrę powtarzam fanom caravaningu, że profesjonalny przegląd nie może sprowadzać się li tylko do przysłowiowego dobicia ciśnienia w instalacji do 150 mbar – przestrzega Sebastian Pieczka z serwisu CamperNiki z Knurowa.

– Jakie więc musi być zaskoczenie tych, których skusiła ekspresowa usługa, gdy dowiadują się, że potrzebujemy dobrych 3 godzin, by rzetelnie, tj. krok po kroku, sprawdzić nie tylko stan przewodów miękkich, ale też zaworów i wszystkich odbiorników: ogrzewania postojowego, kuchenki, lodówki oraz komina wylotowego. Mało kto ma świadomość, że nawet kolor płomienia ma znaczenie – jak pali się na czerwono, to jasny sygnał, że dysze są mocno zdegradowane, czyli zagrażają naszemu życiu!

Co jeszcze powinno wzbudzić zaniepokojenie? Okopcenie ściany zewnętrznej u wylotu spalin pracującej na gaz lodówki sugeruje uszkodzenie dyszy palnika – stąd zjawisko tzw. bocznego ulatniania się gazu i ryzyko samozapłonu (pożaru). A co z kuchenką gazową? Nasz rozmówca sugeruje, by przed sezonem wzmożonych podróży przeprowadzić prosty test. W sprawnej kuchence po zdmuchnięciu płomienia powinniśmy do 30 s usłyszeć wyraźny sygnał odcięcia dopływu gazu. Jest inaczej? Do wyobraźni przemawia, co może się stać, gdy niewinny podmuch wiatru zgasi płomień, bo gotujemy przy uchylonych oknach w zabudowie kempingowej.

Czujesz ulatniający się gaz? Masz problemy z odpaleniem „piecyka”? Te i inne symptomy są wystarczającym sygnałem, by powierzyć swój dom na kołach profesjonalistom. Najlepiej takim, których usługa zwieńczona będzie nalepką o terminie kolejnego przeglądu i tzw. paszportem, który warto wozić wraz z dowodem rejestracyjnym przyczepy czy kampera.

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4

KAMPEREM DO SKANDYNAWII

ODKRYJ SZWECJĘ Z PROMOCJĄ STENA LINE



Podróż do Skandynawii stanowi spełnienie marzeń każdego miłośnika przygód. To idealna okazja, aby uciec od miejskiego zgiełku i zanurzyć się w pięknie nieskażonej przyrody. Skandynawia kusi krajobrazami, które zachwycają o każdej porze roku.

Co więcej, Szwecja jest na wyciągnięcie ręki – wystarczy jedna noc na promie Stena Line, aby znaleźć się w Karlskronie, skąd łatwo dotrzeć w głąb kraju, i dalej – do Norwegii. Teraz na podróży powrotnej możesz zaoszczędzić do 50%. Wystarczy, że zaplanujesz wypłynięcie z Gdyni od czwartku do soboty, a rejs powrotny w ciągu 10 dni. Wybierając taryfę Economy lub Flexi na podróż powrotną, zaoszczędzisz na transporcie swojego kampera czy vana osobowego/przyczepy kempingowej oraz pasażerów.

Promy Stena Line wypływają z Gdyni do Karlskrony nawet 3 razy dziennie. Rejs trwa zaledwie 10,5 godziny, co pozwala na odpoczynek i przygotowanie się do dalszej podróży. Na pokładzie promu możesz poczuć smak morskiej przygody, korzystając z licznych udogodnień, które uprzyjemnią rejs. Swój pobyt możesz zorganizować tak, jak lubisz – wybrać jedną bazę wypadową lub codziennie zmieniać miejsce. Kempingi czekają na podróżnych niemal w każdej miejscowości. Popularność caravaningu w Norwegii i Szwecji sprawia, że większość kempingów nastawiona jest głównie na posiadaczy domów na kołach. Co więcej, wszystkie są czyste, ciche, a przy tym niedrogie. Jednak zarówno w Szwecji, jak i w Norwegii dozwolone jest nocowanie również na dziko – nie tylko na kempingach, ale wszędzie tam, gdzie chcemy. I to bez żadnych opłat! Nie pozostaje więc nic innego, jak zaplanować wyprawę, zapakować się do kampera, a kampera na pokład promu Stena Line. I w drogę!

stenaline.pl/cug/bookingcamper

REKLAMA



eprasa.pl 29333d0bc4



TORQEEDO TRAVEL

NAJNOWSZEJ GENERACJI ELEKTRYCZNY SILNIK DO ŁODZI

Produkty Torqeedo charakteryzują się bezkompromisowym zaawansowaniem technologicznym, maksymalną efektywnością i pełną integracją systemową. Założona w 2005 roku w Starnberg w Niemczech firma zajmuje się projektowaniem oraz produkcją napędów elektrycznych i hybrydowych o mocy od 0,5 kW do 100 kW do zastosowań rekreacyjnych i komercyjnych.

Marka zaprezentowała właśnie swój najnowszy produkt. Legendarny silnik Travel, który od 2005 r. zachwyca użytkowników doskonałą wydajnością, użytecznością i konstrukcją, doczekał się godnego następcy, przenoszącego pierwowzór na kolejny poziom.

Nowa seria silników Torqeedo Travel zapewnia szeroki zakres zastosowań, zyskała bowiem wiele funkcji zorientowanych na użytkownika, aby sprostać jego indywidualnym potrzebom. Otwartość na potrzeby klientów stanowi fundament rozwoju produktów marki Torqeedo i znajduje odzwierciedlenie w cechach modelu Travel XP. Ten silnik o mocy aż 1600 W trafia w lukę na rynku.



Modułowa konstrukcja nowej serii Travel oferuje 4 pakiety do wyboru:

► **Adventure**

Pakiet Adventure to silnik Travel o mocy 1100 W, bateria o pojemności 1080 Wh oraz innowacyjne systemy montażu i sterowania do kajaka, które umożliwiają bezproblemową i szybką podróż w wybrane miejsce.

► **Essential**

Essential jest najlżejszym pakietem serii Travel. To zestaw zawierający silnik zaburtowy o mocy 1100 W oraz baterię o pojemności 1080 Wh.

► **Range**

Pakiet Range oferuje baterię o pojemności zwiększonej do 1425 Wh, idealną dla tych, którzy lubią spędzić cały dzień na wodzie lub planują bardziej odległe podróże, oraz silnik o mocy 1100 W.

► **Power**

Pakiet Power z łatwością napędzi większe łodzie – zarówno te pływające na spokojnych wodach przybrzeżnych, jak i te, które muszą mierzyć się z dużym wiatrem i wysoką falą. Wytrzymały silnik o mocy 1600 W i bateria o pojemności 1425 Wh sprawdzą się idealnie.



Zaprojektowano nowe protokoły komunikacyjne Torqeedo TorqLink oraz Bluetooth i Wi-Fi które umożliwiają użytkownikom połączenie się z nową aplikacją na smartfony o nazwie TorqView. Aplikacja umożliwia korzystanie z wielu nowych funkcji, takich jak mapy, dzienniki podróży i aktualizacje przez Internet

Oprócz samego pakietu pozostaje jeszcze możliwość wyboru wielu opcji dodatkowych dotyczących ładowania baterii, śruby napędowej i akcesoriów, co pozwala użytkownikom idealnie wykorzystać moc, sposób sterowania, przeniesienia napędu i nawigacji.

primemarine.com.pl/torqeedo

eprasa.pl 29333d0bc4

MNIEJSZE ZUŻYCIE WODY **DŁUŻSZA WYDAJNOŚĆ**

PRAKTYCZNE ROZWIĄZANIE **DO TOALET KASETOWYCH THETFORD**

Zobacz naszą relację ze stoiska Thetford z targów Caravan Salon w Düsseldorfie



Thetford Twusch to nie gadżet – to praktyczny dodatek do plastikowych toalet kasetowych, którego stosowanie przynosi rezultaty. Ta porcelanowa wkładka nie tylko zmniejsza zużycie wody do spłukiwania, ale i wydłuża żywotność toalety.

Twusch to rozwiązanie opracowane i opatentowane przez małą, rodzinną firmę, która połączyła siły z marką Thetford. Dzięki tej współpracy udoskonalone zostało zarówno mocowanie, jak i uszczelnienie porcelanowego wkładu, co przełożyć się ma na łatwy i szczelny montaż.
– Dzięki wkładowi Twusch wydajność toalety kasetowej zostaje podniesiona na wyższy poziom – zapewnia Dirk Valder, dyrektor ds. zarządzania produktami w Thetford, dodając, że wkładka dostępna będzie do wszystkich modeli toalety kasetowej holenderskiego producenta.
Dzięki temu, że Twusch wykonany został z porcelany, utrzymanie tak zabezpieczonej muszli klozetowej w czystości jest znacznie łatwiejsze – jak zapewnia producent, po umyciu będzie wyglądać jak nowa. Gładka powierzchnia miski gwarantuje lepszą wydajność spłukiwania, co z kolei przekłada się na oszczędność wody. Dłuższa żywotność toalety to kolejna korzyść ze stosowania wkładki.

Mimo że Thetford Twusch wykonany jest z porcelany, jego waga to zaledwie 800 g. Mając na uwadze to i wszystkie wspomniane zalety, czyli mniejsze zużycie wody do spłukiwania i wydłużoną żywotność toalety kasetowej, wkładka jawi się jako atrakcyjny zakup dla wszystkich posiadaczy toalet Thetford. Do sprzedaży Twusch trafi w sezonie 2024 i będzie dostępny na całym świecie za pośrednictwem lokalnych dealerów marki.



eprasa.pl 29333d0bc4

SKŁADANY STÓŁ BRUNNER CAMPERKING R



CENA **1067 zł**

Idealny na kemping, do ogrodu czy na wyjazdy turystyczne. Okrągły blat o średnicy 90 cm wykonany jest z eleganckiego i łatwego w pielęgnacji drewna bambusowego, rama – z wysokiej jakości aluminium, zapewniającego wytrzymałość i stabilność konstrukcji. Całość waży zaledwie 7,9 kg. Regulowane nóżki umożliwiają szybkie dostosowanie wysokości, co gwarantuje stabilność i wygodę użytkowania na różnych powierzchniach. Stół można rozłożyć i złożyć w kilka sekund, a jego wytrzymałość wynosi aż 30 kg.

sklep.ack.com.pl
tel. 721 721 411
e-mail: info@ack.com.pl

POKROWIEC NA ROWERY BRUNNER BIKE COVER CVN 2



CENA **270 zł**

Idealne rozwiązanie – sprawdzi się podczas podróży i przechowywania. Pokrowiec wykonany z wytrzymałego i wodoodpornego poliestru zapewnia skuteczną ochronę przed uszkodzeniami, wpływami atmosferycznymi i zabrudzeniem. Mieści maksymalnie 2 rowery, a przeznaczony jest do bagażników rowerowych montowanych na dyszlu przyczepy. Jego wymiary to 200 x 136 x 45 cm, co gwarantuje odpowiednie dopasowanie do większości standardowych jednośladów. Dzięki elastycznym linkom i stalowym haczykom montaż pokrowca jest szybki i łatwy, a dopasowanie idealne.

sklep.ack.com.pl
tel. 721 721 411
e-mail: info@ack.com.pl

BUTLA GAZOWA ACK GAZ BANK Z MULTIZAWOREM, O POJEMNOŚCI 11 KG



CENA **1000 zł**

Butla gazowa do samodzielnego tankowania. Waży 16 kg i ma wyjście G.12 = W21,8 x 1/14 LH oraz wejście z gwintem zewnętrznym JIC 3/4UNF. Dzięki multizaworowi jest niezwykle wszechstronna i pozwala na elastyczne tankowanie gazu. Jej objętość wynosi 30 l, przy średnicy 30 cm i wysokości 58,5 cm (57 cm bez kołnierza). Wykonana jest z wytrzymałej stali i ma homologację EKG 67R-01, co gwarantuje bezpieczeństwo i zgodność z europejskimi normami. Wyposażona jest w mechaniczny wskaźnik poziomu gazu. Przepełnieniu butli zapobiega automatyczny zawór odcinający przy poziomie 80% napełnienia.

sklep.ack.com.pl
tel. 721 721 411
e-mail: info@ack.com.pl

ANTENA LTE MEGASAT CAMPER CONNECTED



CENA **1451 zł**

Doskonałe rozwiązanie dla wszystkich, którzy potrzebują niezawodnego dostępu do internetu w podróży. Ta zaawansowana antena LTE z routerem Wi-Fi zwiększa moc sygnału mobilnego do maksimum, zapewniając stabilny i wolny od zakłóceń odbiór. Antena LTE/Wi-Fi działa w szerokim zakresie częstotliwości, oferując zysk 2-5 dBi. Jej wytrzymała konstrukcja pozwala na działanie w ekstremalnych temperaturach: od -20°C do +65°C. Router obsługuje standardy sieciowe 802.11n, 802.11g oraz 802.11b, oferując prędkość transmisji do 300 Mbps przy 2,4 GHz. Wyposażony jest w 4 porty LAN, port WAN, interfejs USB 2.0, gniazdo kart Micro SD oraz gniazdo karty SIM. Jego solidna, przemysłowa obudowa ułatwia montaż, a system zabezpieczeń zapory i szyfrowanie chronią dane użytkowników.

sklep.ack.com.pl
tel. 721 721 411
e-mail: info@ack.com.pl

KRZESŁO KEMPINGOWE ISABELLA BELE



CENA **389 zł**

Krzesło ma poszycie z wodoodpornego materiału siatkowego 3D i szybkoschnącej pianki Quick Dry, dzięki czemu upalnym latem spocona skóra nie przyklei się do niego, a mokry strój kąpielowy nie pozostawi na nim żadnych śladów. Wyposażone jest w ergonomiczne podłokietniki i 5-stopniowo regulowane oparcie. Wysokość siedziska 49 cm, głębokość siedziska 45 cm, waga 5,6 kg, grubość po złożeniu 8 cm.

www.discovolante.pl
+48 22 230 2081
info@discovolante.pl

SKRZYNKA OCHRONNA NA GNIAZDA ELEKTRYCZNE YOLCO



SPECYFIKACJA:

- Materiał: tworzywo sztuczne, guma
- Zakres temperatur: –25°C ~ +60°C
- Klasa szczelności: IP54
- Izolacja napięciowa: ~250 V
- Wymiary zew. (szer. × dł. × wys.) w mm: **SP1:** 318 × 180 × 125, **SP2:** 387 × 222 × 134
- Waga: **SP1:** 700 g, **SP2:** 950 g

CENA
SP1: **129 zł**
SP2: **139 zł**

Przeznaczeniem produktu jest tymczasowa osłona połączeń elektrycznych. Solidna konstrukcja pomieści między innymi listwy zasilające, przewody, wyłączniki czasowe czy odbiorniki radiowe. Możliwość zastosowania przy oświetleniu ogrodowym i świątecznym, basenach, oczkach wodnych oraz ogrodnictwie. Produkt posiada otwory pozwalające na wyprowadzenie z wnętrza do 5 przewodów elektrycznych (2 × ø 12,4 mm; 3 × ø 10,5 mm). Przystosowany do montażu na ścianie. Możliwość zabezpieczenia produktu poprzez montaż kłódki (brak w zestawie).

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

ANTENA ZEWNĘTRZNA DVB-T XENIC AV9003C 5G



CENA **219 zł**

Wielokierunkowa antena DVB-T z filtrem 5G, kompatybilna z sygnałem MUX 8. Zapewnia odbiór sygnału cyfrowej telewizji naziemnej DVB-T2 drugiej generacji. Wzmacniacz niskoszumowy gwarantuje duży zysk sygnału. Budowa horyzontalna umożliwia odbieranie sygnału z każdego kierunku bez potrzeby kalibracji. Na lepsze właściwości przy wysokich częstotliwościach wpływa układ scalony wykonany w technologii SMD. Antena jest kompatybilna ze wszystkimi pasmami UHF i VHF, jak również z sygnałem HDTV cyfrowej telewizji naziemnej oraz sygnałem radiowym FM/DAB. Powłoka DVB-T Xenic AV9003C 5G jest odporna na warunki atmosferyczne i promieniowanie UV.

Arkas Sp. z o.o.
tel. +48 76 871 19 74
e-mail: dzialhandlowy@arkas.pl

ANTENA ZEWNĘTRZNA DVB-T XENIC AV-9018BO 5G



CENA **209 zł**

Wielokierunkowa antena DVB-T z filtrem 5G, kompatybilność z sygnałem MUX 8. Gwarantuje odbiór sygnału cyfrowej telewizji naziemnej DVB-T2 drugiej generacji. Wzmacniacz niskoszumowy zapewnia duży zysk sygnału, a horyzontalna budowa pozwala na odbieranie sygnału z każdego kierunku bez potrzeby kalibracji anteny. Układ scalony wykonany w technologii SMD wpływa na lepsze właściwości przy wysokich częstotliwościach. Antena jest kompatybilna ze wszystkimi pasmami UHF i VHF oraz z sygnałem HDTV cyfrowej telewizji naziemnej i sygnałem radiowym FM/DAB. Jej powłoka jest odporna na warunki atmosferyczne i promieniowanie UV.

Arkas Sp. z o.o.
tel. +48 76 871 19 74
e-mail: dzialhandlowy@arkas.pl

PUDEŁKO DO PRZECHOWYWANIA YOLCO FB40 GREEN



CENA **219 zł**

Składane, 40-litrowe pudełko o konstrukcji zapewniającej oszczędność miejsca. Drzwiczki na zatrzaski gwarantują łatwy dostęp do zawartości, a demontowalne kółka ułatwiają przemieszczanie z miejsca na miejsce. Dodatkowo otwór wentylacyjny umieszczony w górnej części pudełka zapewnia odpowiedni przepływ powietrza. Produkt wykonany jest z wytrzymałego materiału PP+HIPS, a jego zewnętrzne wymiary to 470 × 350 × 245 mm. Waga: 1,65 kg.

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

eprasa.pl 29333d0bc4

DESIGN AWARD 2024

reddot winner 2024

THULE SWEDEN

› Prawdziwa rewolucja w biwakowaniu



New

Thule Outset

Namiot Thule Outset mocowany do haka holowniczego stwarza zupełnie nowemożliwości podczas biwakowania, a przy tym jest wyjątkowo komfortowy i łatwy w obsłudze.

Bring your life

thule.com

eprasa.pl 29333d0bc4

#NiezapomnianeWspomnienia



STWORZONE RÓWNIEŻ PO TO BY MOGŁY POWRACAĆ WE WSPOMNIENIACH

#DługieLetnieWieczory



Wszystko to, czego oczekujesz przy zakupie przyczepy kempingowej Hobby, i wszystko to co potrzebujesz na wyjazd, otrzymasz w jednej kompletnej propozycji wyposażenia i w jednej cenie! Bogate wyposażenie przyczepy Hobby otrzymasz dzięki pakietowi „HobbyKomplett" ALL-INCLUSIVE. Jesteśmy po to aby Twoje wakacje były nie tylko atrakcyjne i komfortowe, ale również i bez dodatkowych obciążeń, kosztów czy opłat.

Znajdź swoje Hobby.
HOBBY-CARAVANING.DE/PL

Made in Germany

Hobby
BUILT FOR LIFE

Autoryzowani Dealerzy Hobby:

CarGO! Pomorze Sp. z o.o. Sp.k.
Oddział w Kielnie
ul. Pomorska 3, 84-207 Kielno
tel. +48 503 33 34 34
48 503 33 34 32
e-mail: hobby@cargogroup.pl
www.przyczepyhobby.pl

Silesia Camp-Trans Sas Tomasz Sasnal
ul. Żołnierska 75, 41-936 Bytom
tel. +48 796 796 616 , +48 796 123 456
e-mail: biuro@silesiacamp.pl
www.silesiacamp.pl

2N-Everpol Sp. z o.o.
Centrum Entuzjastów Caravaningu
Puławska 12, 05-532 Baniocha
tel. + 48 22 727 50 11, +48 501 195 997
+48 725 500 900
e-mail: info@everpol.pl
www.everpol.pl

Centrum Campingowe S-Camp
Marcin Szczurek
ul. Warszawska 194, 43-155 Bieruń
tel. +48 32 216 95 73, +48 601 893 845
e-mail: biuro@s-camp.pl
www.s-camp.pl

Centrum Campingowe Łukasz Chlebny
ul. Dudki 5 C, 99-300 Kutno
tel. +48 600 812 981, +48 604 463 873
e-mail: biuro@cckutno.pl, www.cckutno.pl

Centrum Kempingowe M-Camp
ul. Kolejowa 2, 58-200 Dzierżoniów
tel. +48 511 385 004, +48 789 272 715
e-mail: biuro@campery.eu, www.m-camp.com.pl

Centrum Campingowe Smolicz Sp. z o.o. Sp.k.
ul. Kobylnicka 19, Bugaj, 62-010 Pobiedziska
tel. + 48 514 33 23 44, +48 604 900 996
e-mail: biuro@smolicz.pl, www.smolicz.pl

Hobby Wohnwagenwerk Ing. Harald Striewski GmbH
Harald-Striewski-Straße 15
24787 Fockbek/Rendsburg, Deutschland
tel. +49 4331 606 0
e-mail: info@hobby-caravan.de

Przedstawicielstwo Handlowe firmy Hobby w Polsce:

GRENOVI MOBILITY

GRENOVI MOBILITY sp z o.o.
Pawłówek 35, 62-800 Kalisz
tel. +48 797 663 405, +48 798 023 816
e-mail: hobby@grenovi.pl, www.grenovi.pl