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

NR 5/2026
131
ISSN 1734-9311
9 771734 931601

POLSKI Caravaning

TRAKT PAMIRSKI
NA DROGOWYM DACHU ŚWIATA



GAZ USYPIAJĄCY W KAMPERZE
FAKT CZY MIT?

TEST AHORN CAMP
T690 FIRST EDITION

POJAZD KEMPINGOWY
GOTOWY NA ZIMĘ

eprasa.pl 2d9f58ac76

Bezpieczeństwo i wygoda w podróży!

DYNACOOK
CAMPER & YACHT

GAZ POD SZKŁEM

nawet do 50% DUŻA OSZCZĘDNOŚĆ zużycia gazu

10 lat GWARANCJI NA PALNIKI



Trwałość bez kompromisów

DynaCook X2 mini to kompaktowa płyta stworzona z myślą o kamperach i małych przestrzeniach. Zajmuje minimum miejsca, a daje maksimum wygody podczas gotowania w trasie. Bezpieczeństwo, wygoda i trwałość potwierdzona **10-letnią gwarancją na palniki SteelCore™** – bo w podróży liczy się niezawodność.

Mały format, wielkie możliwości.

@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

eprasa.pl 2d9f58ac76

WN-CAMP
CENTRUM CARAVANINGU

We follow your dreams!

ZOBACZ JE NA ŻYWO

NA TARGACH CARAVANS SALON W POZNANIU!

PAWILON 3A | 15-18.10

McLOUIS · malibu a company of carthago · WEINSBERG Dein Urlaub! · CARAVANS SALON



eprasa.pl 2d9f58ac76

W numerze

PODRÓŻE 8 → 26

Caravaning na Trakcie Pamirskim → 8 | Wolność i ulotne szczęście → 18
Aktywna podróż przez Wielkopolskę → 24

KEMPINGI 28 → 33

Kemping Čikat i zimowy urok wyspy Lošinj → 28 | Caravaningowa zima w Horyzont Camp → 30 | Schyłek sezonu początkiem kolejnego → 32

STYL ŻYCIA 34 → 40

Gaz usypiający w kamperze → 34 | Dlaczego nas nie lubią → 38

DOBRZE WIEDZIEĆ 42 → 53

Caramatic GasControl firmy GOK → 42 | Portal, który pomaga ułożyć podróż → 44 | Poznaj tajniki walki z wilgocią → 46
Przyczepa Off-road → 50

WARSZTAT 54 → 64

Cisza, ciepło i spokój w każdym formacie → 54 | Kamper i przyczepa gotowe na zimę → 56 | Fenomen niemłodych przyczep → 60

TEST 66 → 69

Ahorn Camp T690 First Edition → 66

KAMPERY, PRZYCZEPY 70 → 93

PRZEGLĄD RYNKU 96 → 127

eprasa.pl 2d9f58ac76

POLSKI Caravaning

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

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

REDAKTOR
Krzysztof Dulny
krzysztof.dulny@warsztat.pl

DZIENNIKARZE
Marcin Turko
marcin.turko@polskicaravaning.pl

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

Dariusz Wołodźko
dariusz.wolodzko@goldnet.pl

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

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

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

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

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

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

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

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

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

Sebastian Klauz
sebastian.klauz@goldman.pl

OPRACOWANIE GRAFICZNE
Wojtek Kamrowski
Arkadiusz Grzesiński

KOREKTA
Marek Kowalik

OKŁADKA
Volkswagen Grand California Dune 680
Fot. Marek Ogień

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.



Bije się w pierś. Do tej pory zdecydowanie zbyt rzadko na łamach „Polskiego Caravaningu" pojawiała się tematyka przyczep wyprawowych. A tymczasem ten najczęściej niewielki pojazd kempingowy kryje potężny potencjał wspaniałej przygody z jednoczesną obietnicą wielowymiarowej zabawy. W towarzyszącym tej kategorii przyczep przydomku „allroad" kryje się zarówno możliwość swobodnego utaplania ich w błocie, jak i wypoczynku na kempingu w towarzystwie śnieżnobiałych kredensów. Otóż kolor nie determinuje funkcji. I tak często khaki lub czarne karoserie wyprawówek z paletą funkcjonalności znajdują pełnoprawną pozycję w caravaningowym świecie. W zależności od rozmiaru znajdziemy w nich kuchnię zewnętrzną lub wewnętrzną, sypialnię obszerną lub taką „w sam raz", bieżącą wodę lub zewnętrzny zbiornik, ponadto mnóstwo schowków, zakamarków i przemyślanych rozwiązań. I inny design, który ma za zadanie wspierać integrację caravaningu i własnej wizji wypoczynku, najczęściej połączonego z bliskim naturze hobby.

Za pomocą tego, targowego wydania magazynu chciałbym zachęcić Was do zainteresowania się tą kategorią przyczep, a także do wizyt podczas Caravans Salon w Poznaniu na stoiskach producentów i dystrybutorów wyprawówek. Wstępem do zagadnienia niech będzie zamieszczony w numerze artykuł opisujący zasadnicze cechy modeli allroadowych. Przekonacie się, że te przyczepki mogą być znakomitym łącznikiem z przyrodą, zwłaszcza tą skąpaną w jesiennych kolorach. O przygotowaniach do zimy, azjatyckiej podróży, naszych zwyczajach i przywarach, cyrkulujących w środowisku caravaningowym mitach... przeczytacie w niniejszej edycji „Polskiego Caravaningu". Zapraszam do lektury!

Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 2d9f58ac76



Auto zaparkowane w miejscu do tego przeznaczonym. W zależności od wersji i wariantu modelu z silnikiem spalinowym zużycie paliwa wynosi od 6,9 l/100 km do 9,5 l/100 km, a emisja CO_2 od 180 g/km do 215 g/km (dane na podstawie homologacji typu, określone w cyklu mieszanym). W zależności od wersji i wariantu modelu hybrydowego zużycie paliwa wynosi od 3,1 l/100 km do 3,2 l/100 km, zużycie energii elektrycznej od 25,6 kWh/100 km do 25,8 kWh/100 km, a emisja CO_2 od 69 g/km do 72 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu dla samochodów hybrydowych PHEV-OVC, w trybie rozładowania baterii, określone w cyklu mieszanym). Wygenerowane przez AI.


CALIFORNIA

Andrea Rząsa
Kacper Owczarek

CARAVANING NA **TRAKCIE PAMIRSKIM**

Wyobraźcie sobie drogę długości 1200 km, która wije się między potężnymi szczytami gór, a jej najwyższy punkt sięga 4655 m n.p.m. Łączy Osz w Kirgistanie z Duszanbe – stolicą Tadżykistanu. Historycznie była częścią Jedwabnego Szlaku, a dziś jest jedną z najbardziej spektakularnych tras Azji Centralnej.



eprasa.pl 2d9f58ac76



Andrea i Kacper - bardziej znani w social mediach jako Spakowani w Drogę. Na swoim kanale na YouTubie pokazują, jak wyglądają dalekie podróże, i udowadniają, że wszystko jest możliwe. Swoim samodzielnie przerobionym kamperem zwanym Marchewą przejechali już przez Półwysep Arabski i właśnie wracają z wyprawy po Azji Centralnej.

Właśnie zabieramy Was w naszą najbardziej szaloną podróż – przejedziemy cały Trakt Pamirski kamperem na bazie Fiata Ducato. Spakowani? No to w drogę!

Paliwo z baniek

Ostatnia porządna stacja benzynowa znajduje się ok. 120 km przed granicą z Tadżykistanem. Słyszeliśmy, że diesel na Pamirze jest dostępny, ale dopiero na dalszych odcinkach trasy. Największym problemem

Czym jest Trakt Pamirski?

To droga, a raczej trasa zaliczana do grona najwyżej położonych dróg na świecie. Prowadzi przez łańcuch gór Pamir na odludnych terenach Tadżykistanu, będąc wyzwaniem i jednocześnie wyprawowym celem wielu zmotoryzowanych podróżników. Najwyższe przełęcze Traktu Pamirskiego znajdują się na wysokościach 3615, 4280 i 4655 m n.p.m., podczas gdy maksymalne wysokości przebiegu europejskich dróg nie przekraczają 3000 m.

Droga wiedzie w pobliżu granicy z Afganistanem, przez co podróż jej szlakiem nadaje jeździe posmak ryzyka ze względu na bliskość obszaru pełnego napięć społecznych i konfliktów zbrojnych.



eprasa.pl 2d9f58ac76



Granica w przestworzach

ma być jednak jego jakość. Wniosek jest prosty: diesla nie wystarczy nam na cały Trakt Pamirski, a sprawę dodatkowo utrudnia fakt, że z Kirgistanu nie można wywieźć za granicę ani kropli paliwa – zakaz ten dotyczy również turystów.

W ostatniej większej wiosce przed granicą z Tadżykistanem widzimy stację benzynową, na której oczywiście diesla nie ma. Pytamy więc napotkanych lokalsów:

– *Wiecie, gdzie kupić we wsi diesla dobrej jakości?*

– *Zapytajcie w sklepie.*

W sklepie obsługuje nas natomiast 12-letni chłopak, który na pytanie o paliwo odpowiada: „Diesel? Jest" i prowadzi nas do starego kontenera znajdującego się za sklepem.

To właśnie tutaj dzieje się prawdziwa kontrabanda. Diesel ze stacji benzynowych w bardziej zurbanizowanych miejscowościach trafia do starego Kamaza, a później z Kamaza jest przelewany do baniek we wsi przy granicy z Tadżykistanem. Cena? Oczywiście ok. 20% wyższa niż na stacji. Nie mamy jednak wyboru. Lejemy paliwo do 20-litrowego dodatkowego kanistra, który wieziemy od początku tej podróży, oraz do nowo zakupionej 20-litrowej plastikowej bańki – tak na wszelki wypadek.

Czy przejedziemy z tym przez granicę? Nie wiadomo

Metalowy kanister ukrywamy trochę głębiej w bagażniku i sprytnie przykrywamy go rzeczami, a plastikowy zostawiamy na wierzchu. Plan jest prosty: 10 l wlejemy jeszcze przed granicą do baku, a pozostałe 10 l w najgorszym wypadku oddamy celnikom. Strategia zakłada, że metalowy kanister pozostanie w bagażniku, zapomniany i nietknięty.

– *Jeżeli zapytają nas na granicy, czy mamy jakieś paliwo, to co odpowiadamy?*

– *Że mamy 7–10 l.*

– *I oddasz im te 10 l bez walki?*

– *Oczywiście, że nie – będę o nie walczył jak lew.*

Musicie nas zrozumieć – przejazd przez Pamir Highway wcale nie jest prostą sprawą. Szczególnie dla Fiata Ducato z 2014 r. bez napędu 4×4. I choć mamy całkiem spory bak paliwa, każde dolanie diesla wątpliwej jakości przybliża nas do awarii silnika, której akurat w Tadżykistanie chcielibyśmy uniknąć.

Dodajmy do tego wysokość przekraczającą 4 tys. m n.p.m., strome podjazdy, brak asfaltu i inne niedogodności, które sprawiają, że spalanie jest znacznie większe. Chcieliśmy mieć pewność, że samochód bezpiecznie dowiezie nas do samego końca Traktu Pamirskiego. Jak to się ostatecznie skończyło? Uratowały nas znajomość języka rosyjskiego Kacpra i jego umiejętności negocjacyjne.

Granica w przestworzach

Uchylamy szybę i z uśmiechem na twarzy witamy się standardowym zwrotem w tych rejonach:

– *Salam Aleikum.*

– *Paliwo jest?*

– *Jest – 7 l.*

– *Nie wjedziecie z dodatkowym paliwem. Takie są procedury.*

Nic nie daje tłumaczenie, że jesteśmy tylko turystami z Polski, że naszym marzeniem jest przejechanie Traktu Pamirskiego i że jeśli zatankujemy do naszego kampera gorszej jakości diesel, możemy mieć poważne


Ziemia niczyja


Jezioro na 4 tys. m n.p.m.

eprasa.pl 2d9f58ac76



W tych górach jesteś sam

problemy. Celnik jest uprzejmy, ale stanowczy. Nie ma mowy o żadnych dodatkowych litrach.

Po 15 minutach rozmowy i proszenia słyszymy:

– *To nie jest moja decyzja. Rozmawiajcie ze „Starszym”.*

Okazuje się, że pan „Starszy” jest bardzo miłym człowiekiem. Na nasz plastikowy kanister nawet nie zwraca uwagi. Nie pyta, nie drąży – po prostu puszcza nas dalej z uśmiechem na ustach.

Reszta procedur przebiega bardzo sprawnie. No, może poza odpaleniem Marchewy, która nagle kompletnie nie reaguje na przekręcenie kluczyka. Na szczęście okazuje się, że to tylko obluzowana klema. Poprawiamy ją w ekspresowym tempie i ruszamy dalej – na pas ziemi niczyjej.

Do przejechania mamy ok. 20 km, a pokonanie tego odcinka zajmuje zazwyczaj 30–40 minut. Droga prowadzi stromo pod górę przez surową, szutrową przełęcz położoną na wysokości 4280 m n.p.m. To nasze pierwsze zderzenie z taką wysokością. Nam zaczyna brakować tlenu, a Marchewie – mocy. Zdecydowanie trudniej się oddycha, a silnik wyraźnie gorzej reaguje na pedał gazu. Wszystko jest jednak w normie – po prostu na tej wysokości powietrza jest znacznie mniej. Na trasie napotykamy jeszcze jeden kirgiski checkpoint. Tym razem dochodzi do solidnego przeszukania. Tyle że nie samochodu, ale... naszej lodówki.

– *Oranżada? Mogę?*

Początkowo wydaje nam się to dość dziwne. Później dowiadujemy się, że młodzi rekruci wysyłani są tutaj na cały rok. Mieszkają w ekstremalnych warunkach, bez dostępu do internetu i kontaktu z rodzinami. Nie dziwimy się więc, gdy chłopak prosi o hasło do naszego Starlinka, aby choć na chwilę móc się połączyć ze swoimi bliskimi. Kiedy odjeżdżamy, serdecznie nam dziękuje, a oranżadę szybko chowa do kieszeni munduru.

Na tadżyckiej granicy

I tutaj spotyka nas coś, czego przez całą dotychczasową podróż po Azji Centralnej udało nam się uniknąć – ktoś próbuje nas oszukać. Na ostatniej bramce zatrzymują nas w celu opłacenia dokumentu związanego z przewozem żywności (?). Nie zastanawiamy się długo. Wyciągamy portfel i płacimy odliczoną kwotę. Dopiero chwilę później zaczynamy się zastanawiać: gdzie jest paragon? Gdzie potwierdzenie? Skąd właściwie wiemy, że zapłaciliśmy właściwą kwotę? Zapala nam się czerwona lampka.

– *Czy ten facet nas właśnie oszukał?*

– *Chyba tak. Zawracajmy i dopytajmy o szczegóły.*

Gdyby nie znajomość języka rosyjskiego Kacpra, prawdopodobnie machnęlibyśmy na to ręką. Kacper jednak wraca i zaczyna rozmowę. Dopytuje o cennik, paragon i potwierdzenie, że zapłacona przez nas kwota jest prawidłowa. Zgadnijcie, co się stało. Po 15 minutach

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





Przełęcz na 4655 m n.p.m.

słownej walki i tłumaczeniu, że mamy nagrania, facet oddaje nam nasze pieniądze. Sukces!

Kiedy złość trochę nam mija, zaczyna do nas docierać coś zupełnie innego. Halo... przecież właśnie przekroczyliśmy granicę! Jesteśmy w Tadżykistanie. I właśnie zaczynamy przejazd jedną z najwyżej położonych dróg na świecie. Znajdujemy się na wysokości ponad 4 tys. m naszym domem na kółkach. Uśmiechy nie schodzą nam z twarzy. Czy to się w ogóle dzieje naprawdę?!

Miasto na końcu świata

Po paru dniach jazdy przez pamirskie bezdroża wjeżdżamy do pierwszego większego skupiska ludzi na naszej trasie. Murgob oficjalnie nie jest nawet miastem. To raczej ogromna, chaotyczna wioska, a w promieniu kilkuset kilometrów jest to jedyne miejsce, w którym znajdziemy szpital, szkoły, hotele, posterunki wojskowe, urząd czy duży bazar.

Zabudowa Murgobu jest bardzo charakterystyczna. Niemal wszystkie domy są parterowe, wykonane z gliny i bielone. Nie ma tu wysokich bloków, asfaltowych dróg prowadzących przez osadę ani centralnego ogrzewania. Przez lata prąd pochodził głównie z paneli słonecznych i generatorów.

Stęsknieni za lokalnym jedzeniem zjeżdżamy w ciasne uliczki i zaczynamy szukać restauracji. Wybór nie jest zbyt duży. Właściwie jest tylko jedna knajpa – bez szyldu i jakiejkolwiek reklamy. Już po wejściu zauważamy, że ściany budynku niebezpiecznie uginają się pod ciężarem dachu. W pierwszym pomieszczeniu stoi duży piecyk, na którym właśnie gotuje się ogromny gar mięsa. Wołowina? Baranina? Dopiero później dowiadujemy się, że jemy mięso z jaka.

Jaki na Pamirze są jednym z fundamentów przetrwania lokalnej ludności. Dają mleko, mięso, skóry i wełnę, a przede wszystkim są doskonale przystosowane do ekstremalnych warunków. A przypomnijmy – wciąż znajdujemy się na wysokości ok. 3600 m n.p.m. Zimą temperatura potrafi tutaj spaść nawet do –50°C.

Bardzo uprzejma pani wita nas w progu i wskazuje niewielki pokoik po prawej stronie. W środku znajduje się długi stół i 12 miejsc siedzących. Jesteśmy tylko w czwórkę – razem z przyjaciółmi poznanymi na trasie – ale nie ma to większego znaczenia. Gości i tak jest niewielu. Wybór dań również nie powala. Zamawiamy



Murgob – targ z kontenerów



Miasto pośrodku niczego



Ugięte ściany restauracji

eprasa.pl 2d9f58ac76



Ekipa Pamirska

porcję lagmanu, czyli tradycyjnego dania Azji Centralnej na bazie makaronu, mięsa i warzyw, oraz ryż z mięsem z jaka. Początkowo podchodzimy do jedzenia nieco nieufnie. Zupełnie niepotrzebnie. Mięso jest świeże i idealnie przygotowane, a makaron smaczny i aromatyczny. Dopiero po chwili zauważamy coś jeszcze.

Pod piecykiem, na którym przygotowywane jest nasze jedzenie, palą się... plastikowe butelki. Na początku jesteśmy zaskoczeni. Później zaczynamy rozumieć, dlaczego. Na tych wysokościach praktycznie nie ma drzew. Czym więc ogrzewać domy i na czym gotować w miejscu, które z pozoru wygląda jak koniec świata? Węgiel? To rozwiązanie przede wszystkim dla tych, których na niego stać. Jest drogi, a dodatkowo trzeba go tutaj przetransportować przez wysokogórskie przełęcze. Pozostaje więc... łajno i śmieci.

Zbieranie wysuszonych odchodów zwierzęcych latem to dla wielu rodzin jedyny, a przede wszystkim darmowy sposób na przygotowanie opału na zimę. Właściwie gdy tylko wiosną robi się trochę cieplej, mieszkańcy zaczynają przygotowania do kolejnej zimy. Zbierają, suszą i gromadzą wszystko, co później pozwoli im przetrwać miesiące siarczystego mrozu. A kiedy zapasy łajna i węgla zaczynają się kończyć, w piecach lądują stare opony, plastikowe butelki i inne odpady z pobliskiego bazaru kontenerowego. Skutek? Zimą nad Murgobem unosi się gęsty, toksyczny dym, a problem smogu staje się codziennością mieszkańców.

To właśnie tutaj, na wysokości 3600 m, pośród surowych pamirskich gór, dociera do nas, jak bardzo inne może być życie w miejscu oddalonym od naszego świata o tysiące kilometrów. Witamy w rzeczywistości mieszkańców Murgobu.

Droga przez mękę

– Czy to się kiedyś skończy?

– Po prostu spróbujmy może jechać trochę wolniej?

Po chwili wybuchamy śmiechem, bo zaczynamy brzmieć jak dzieci, które przykładają usta do wentylatora i wydają z siebie dziwne, zniekształcone dźwięki jak jakiś robot. Wszystko przez „tarkę" – wyjątkowo intensywną na pamirskich drogach. To charakterystyczne poprzeczne pofałdowanie szutrowej nawierzchni, które sprawia, że samochód podskakuje niemal bez przerwy. Im szybciej jedziemy, tym gorzej. Zwolnienie niewiele jednak pomaga. Modlimy się tylko, żeby zabudowa wytrzymała, bo w środku dosłownie wszystko się trzęsie.

W tym momencie zjeżdżamy z głównej trasy M41 i wjeżdżamy do Doliny Wachańskiej – jednej z najbardziej malowniczych części Traktu Pamirskiego. Droga ciągnie się tutaj niemal przy samej granicy z Afganistanem. Właściwie wszystko, co widzimy po drugiej stronie rzeki Pandż, to właśnie Afganistan. Obcy, nieznany nam kraj, który kojarzy się przede wszystkim



Bezdroża

eprasa.pl 2d9f58ac76



Czy to wciąż droga

z wieloletnim konfliktem i trudną sytuacją bezpieczeństwa. Do doliny wjeżdżamy w cztery samochody na polskich rejestracjach. Daje nam to trochę więcej pewności siebie – w grupie zawsze raźniej. Dwa kampery mają napęd 4×4, jeden napęd na tył, a tylko nasza Marchewa jest przednionapędowa.

I właśnie wtedy pojawia się pytanie: czy zjeżdżanie z głównej trasy było dobrym pomysłem?

Najtrudniejszy przejazd w życiu

Jeżeli zapytacie nas, jaki był najtrudniejszy fragment Traktu Pamirskiego, zgodnie odpowiemy: ten z przekraczaniem kamienistej rzeki. Jest jeden taki fragment trasy, na przełęczy, gdzie po południu droga zamienia się w rzekę. I nie mamy na myśli małego strumyczka, tylko regularną rzekę – z wodą sięgającą do kolan i kamienistym dnem.

Dlaczego pojawia się ona tylko po południu? W ciągu dnia słońce ogrzewa lodowiec, powodując topnienie dużych ilości lodu. Woda zaczyna spływać z gór, rzeka wylewa z koryta i zamienia drogę w przeszkodę, która dla nas staje się praktycznie nieprzejezdna. Rano jednak woda znika, ale szybko się okazuje, że wcale nie ona jest naszym największym problemem.

Problemem jest nawierzchnia. Nie jesteśmy nawet pewni, czy można ją nazwać drogą. To po prostu stos luźno leżących kamieni o najróżniejszych kształtach i rozmiarach. Sprawy nie ułatwia fakt, że droga prowadzi pod górę, co jeszcze bardziej podnosi poprzeczkę dla przednionapędowego Ducato. Dwa pierwsze samochody z napędem 4×4 mają spore problemy z przejazdem. Widać, że pokonanie tego odcinka wcale nie będzie łatwe. Zdajemy sobie sprawę, że bez odpowiedniego przygotowania trasy nie uda nam się przejechać. Ostatnie, czego chcemy, to awaria samochodu pośrodku niczego – w miejscu, gdzie dostęp do części do Fiata jest praktycznie zerowy, a możliwość holowania busa graniczy z cudem.

Patrzę ukradkiem na Pawła. Do tej pory przy każdym trudniejszym przejeździe był oazą spokoju. Tym razem wygląda jednak na trochę bardziej zestresowanego. Na twarzy ma wypisane zaniepokojenie, które próbuje zamaskować energicznym przerzucaniem kamieni. Po godzinie udaje nam się utorować w miarę bezpieczną trasę dla naszych busów. Kacper siada za kierownicą i odpala silnik. Niczym kierowca Formuły 1 wizualizuje w głowie cały przejazd.



Góry Pamiru

eprasa.pl 2d9f58ac76



Dolina Wachańska



Rzeka to granica

– Nie będzie łatwo...

Nie może jechać za wolno, bo jeśli się zatrzyma, później może już nie ruszyć. Nie może też jechać za szybko, żeby czegoś nie urwać. Do tego musi uważać, żeby nie przypalić sprzęgła, które jest już mocno nadwyrężone. Sprawy nie ułatwia fakt, że na tej wysokości silnik ma ok. 40% mniej mocy.

Sprzęgło. Jedynka. Gaz

Marchewa rusza do przodu, nieustannie zmieniając tor jazdy i omijając najbardziej newralgiczne fragmenty drogi. Kamienie uderzają w podwozie. Na szczęście metalowa osłona pod silnikiem ratuje naszą miskę olejową. Największą przeszkodą okazują się duże betonowe rury, tworzące prowizoryczny most. Musimy trafić kołami dokładnie w ułożone na nich trapy, żeby nie wpaść w dużą szczelinę. Jeden zły ruch mógłby się skończyć zawieszeniem samochodu.

Jeszcze tylko ostatni strzał ze sprzęgła. Gaz. Przypalona opona...

I mamy to! Udało się!

Wszyscy odetchnęli z ulgą. Marchewa również.

Rzeka to granica

Po przełęczy zjeżdżamy do małych wiosek, gdzie czas zdaje się płynąć zupełnie inaczej. Nagle zaczynamy doceniać, jak bardzo brakowało nam zieleni. Z uśmiechem na twarzach mijamy pierwsze drzewa, których w wysokich partiach gór po prostu nie ma. Widzimy ludzi pracujących w polu. Zamiast maszyn używają ręcznych sierpów i kos. Siano układają w małe snopki, a następnie zarzucają je sobie na plecy i w ten sposób transportują do swoich domów. Czasami pomagają im w tym również osiołki.

Dla nas, ludzi z Europy, taki widok jest niemal jak podróż w czasie. Młodsze pokolenia nie pamiętają, jak na polach nie pracowały maszyny, tylko ludzie. Dla nas to trochę jak teleportacja do czasów młodości naszych babć i dziadków. Tutaj jednak taki sposób życia wciąż jest codziennością. Można zobaczyć całe rodziny pracujące przy zbiorach. Dzieci pomagają rodzicom w przygotowaniach do zimy, zamiast spędzać całe wakacje na odpoczynku i zabawie. To jeden z tych momentów, kiedy zaczynamy jeszcze bardziej doceniać nasze codzienne życie w Europie – dostęp do edukacji, infrastruktury, ogrzewania czy zwyczajnie poczucie bezpieczeństwa i przewidywalności kolejnego dnia.

W tym rejonie stacjonuje również sporo wojska. Młodzi żołnierze patrolują tereny wzdłuż granicy, a część z nich pracuje przy budowie ogrodzeń oddzielających Tadżykistan od Afganistanu. W rozmowach z mieszkańcami dowiadujemy się również o ograniczeniach dotyczących religijnego ubioru w tym kraju. Władze od lat wprowadzają regulacje dotyczące wyglądu i praktyk religijnych, a w przestrzeni publicznej ograniczana jest m.in. możliwość noszenia niektórych islamskich strojów czy zapuszczania brody. Jednocześnie w Pamirze bardzo widoczne są lokalne tradycje. Kobiety często noszą tradycyjne chustki, a do tego kolorowe sukienki lub tuniki ze spodniami. Cekiny zdecydowanie nie wyszły tutaj z mody.

Bardzo miłe jest to, że mieszkańcy mijanych wiosek niemal zawsze witają nas uśmiechem i machają do nas, gdy przejeżdżamy. Jednocześnie trudno nie zauważyć, jak skromne są warunki życia w wielu mijanych miejscowościach.

Spektakularny finisz

Zostało nam ostatnie 200 km. Mamy wybór – nowo wybudowana droga albo stara trasa przez góry, będąca częścią oryginalnego Traktu Pamirskiego. Oczywiście wybieramy to drugie. Po kilku godzinach jazdy zaczynamy jednak żałować tej decyzji. Spalony słońcem krajobraz, wszechobecny kurz i brak miejsc, w których można się zatrzymać na noc, dają nam mocno w kość. W końcu docieramy do świeżo wybudowanej drogi

eprasa.pl 2d9f58ac76



Po drugiej stronie Afganistan

prowadzącej do Duszanbe. I wtedy po raz kolejny zaczynamy doceniać rzeczy, które na co dzień wydają nam się zupełnie oczywiste.

Asfalt

Gładka nawierzchnia, brak kamieni, dziur i ciągłego podskakiwania samochodu. Nagle jazda staje się banalnie prosta. Do Duszanbe docieramy późnym popołudniem. Parkujemy samochód w parku i ruszamy na nocne zwiedzanie stolicy. Trafiamy na wyjątkowy moment – cały kraj przygotowuje się właśnie do obchodów 35-lecia niepodległości Tadżykistanu. W mieście pojawia się coraz więcej ogromnych banerów z wizerunkiem Emomaliego Rahmona, który nieprzerwanie sprawuje władzę w Tadżykistanie od 1994 r. Skala tej propagandy robi na nas ogromne wrażenie.

Duszanbe wydaje nam się trochę miastem wydmuszką. W porównaniu z resztą kraju roi się tutaj od luksusowych restauracji, hoteli i reprezentacyjnych budynków. Największe wrażenie robi jednak monumentalna, często całkiem nowa architektura – między innymi gmachy instytucji państwowych czy teatru narodowego.

Mimo wszystko Duszanbe bardzo nam się podoba. Uważamy, że stolicę zawsze warto zobaczyć. Dopiero wtedy można dostrzec znacznie szerszy obraz kraju i uniknąć wyrabiania sobie opinii na podstawie jednego, często bardzo odległego od stolicy regionu.



Dyktator z Duszanbe

Duszanbe jest też końcem naszej trasy

Tę przygodę będziemy pamiętać do końca życia. Niedostępność i surrealizm miejsc, w których się znajdowaliśmy, mocno zapisały się w naszych głowach. Każdego dnia nasze mózgi były bombardowane kolejną dawką silnych wrażeń, nowych doświadczeń i osobistych odkryć. Jeśli zastanawiacie się, czy do przejechania Traktu Pamirskiego potrzebujecie specjalnego samochodu terenowego, po przeczytaniu naszego artykułu macie już odpowiedź. Nie potrzebujecie. Potrzebujecie za to dobrego przygotowania, odrobiny rozsądku, cierpliwości i przede wszystkim chęci przeżycia przygody. A my jak zwykle zachęcamy Was gorąco do podróżowania i odkrywania świata – nawet tego, który znajduje się tuż za rogiem.

Bo czasami wcale nie trzeba jechać na drugi koniec świata, żeby znaleźć coś, co zostanie z nami na całe życie.

Do zobaczenia na trasie!

eprasa.pl 2d9f58ac76

Mercedes-Benz

Marco Polo.
Relaks w wersji premium.

Ekscytujące podróże są na wyciągnięcie ręki!

Dzięki wysokiej jakości zabudowie kempingowej z 4 komfortowymi miejscami do spania możesz w pełni korzystać z niezależności, jaką oferuje Marco Polo.
System multimedialny MBUX, zaawansowane reflektory LED, napęd 4MATIC, silniki diesla o mocy do 237 KM oraz opcjonalne zawieszenie AIRMATIC – na pokładzie znajdziesz wszystko, by cieszyć się pełnym komfortem w podróży.
Ruszaj przed siebie i spełniaj marzenia.



140 YEARS OF INNOVATION

Mercedes-Benz Marco Polo | Średnie zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 7,4–8,2 l/100 km | Średnia emisja CO_2: 194–216 g/km.



WOLNOŚĆ I ULOTNE SZCZĘŚCIE

Carrick-a-Rede

Roadtrip po Irlandii

Od pół godziny mam otwarty plik tekstowy i tylko wpatruję się w wielki nagłówek „Irlandia", nie do końca wiedząc, co napisać. Czy zacząć od tego, że to nasze 43. odwiedzone państwo, czy może od tego, że Irlandia była marzeniem co najmniej połowy naszej ekipy? A może od tego, jak cudownie spędziliśmy na wyspach trzy tygodnie, albo że był to wyjazd o tyle wyjątkowy, że być może ostatni taki długi wakacyjny całą rodziną?

Zuzanna Szewczyk

eprasa.pl 2d9f58ac76

A może o tym, że powrót na Wyspy Brytyjskie był dla nas o tyle nostalgiczny, że to właśnie tam w 2023 r. napisałam swój pierwszy artykuł do gazety i to tutaj, w Anglii, dostaliśmy pierwsze propozycje prelekcji, co zmieniło moje życie?

W Wyspach Brytyjskich jest coś unikatowego. Wjeżdżacie we Francji na prom prawym pasem, jadąc określoną prędkością w kilometrach na godzinę, a zjeżdżacie już po lewej stronie jezdni, mierząc odległość w milach. A to nie koniec zmian, bo po przejeździe przez Anglię i Walię czeka was drugi prom, a następnie nowy kraj. No właśnie, Irlandia. Jak wrażenia?

Coś, co przyciąga

W Irlandii jest coś takiego, co przyciąga. Ja najbardziej szukałam tam unikalnego klimatu. Chciałam jak najwięcej słuchać irlandzkiego radia i ich ślicznego akcentu, cieszyć się z ruchu lewostronnego, kupić sobie koniczynkę na szczęście, a może i spotkać tradycyjnego, irlandzkiego skrzata. Chciałam także biegać w deszczu albo chociaż w nim pochodzić, a z braku laku nawet w nocy posłuchać, jak krople deszczu uderzają w dach auta. I teoretycznie na Wyspach Brytyjskich cały czas pada, ale wiecie co? Przez trzy tygodnie ani razu nawet nie mżyło! Może po prostu deszcz zobaczył nasz ambitny plan zwiedzania i uznał, że nie będzie przeszkadzać. Teraz przejdźmy już do atrakcji, bo tych zaiste było mnóstwo. Podzieliłam je na kilka kategorii, a też o wszystkich nie wspomnę, jako że potrzebowałabym dużo więcej przestrzeni.

Specjalne miejsce w sercu

Zacznę od klifów, bo to one najmocniej zapadły nam w pamięć po całej podróży po Irlandii. O Klifach Moheru słyszał zapewne każdy, kto interesował się tym krajem, ale na nas nie zrobiły wielkiego wrażenia – być może przez komercję czy też świadomość, że równie śliczne klify można zobaczyć za darmo i bez tłumów. Może i błędem było odwiedzenie Old Head już na samym początku wyjazdu, bo te klify sprawiły, że wszystkie inne wydawały się gorsze. Serio! Jeśli miałabym wskazać jedno miejsce w Irlandii, to właśnie Old Head, zlokalizowane na pustkowiu, tuż obok najbardziej spektakularnego pola golfowego na świecie. Jeszcze jedne klify przychodzą mi na myśl – Kerry, ale nie tylko ze względu na widoki, ale i ludzi. Kiedy chodziliśmy po klifach, zauważyłam parę (jak się okazało – z Niemiec), która była wyposażona w duże lunety obserwacyjne, i ciekawość zwyciężyła. Spytałam się więc, czy mogę spojrzeć przez lunetę, a kiedy państwo się zgodzili, spojrzałam w obiektyw i... po raz pierwszy w życiu zobaczyłam delfiny na wolności! Myślę, że już zaczynacie rozumieć, dlaczego Irlandia ma obecnie specjalne miejsce w moim sercu. A, bym zapomniała! Są jeszcze klify Mizen Head, które również były śliczne i nie aż tak skomercjalizowane. Ale wiecie, nawet zwykłe drogi miały w sobie coś magicznego.



Kerry Cliffs



Coumeenoole Beach



Dublin



Muckross Abbey

eprasa.pl 2d9f58ac76



Klify Old Head



Belfast



Rock of Cashel



Klify Moheru

Często zatrzymywaliśmy się na poboczach i punktach widokowych, tak jak na trasie Ring of Kerry, która prowadziła przez piękne miejsca (jak chociażby przez Moll's Gap, czyli przełęcz górską). Najlepsze były jednak te miejsca, przy których stawaliśmy spontanicznie. Najmocniej w pamięci zapadł mi jeden moment, gdy ktoś wyciągnął z naszej skrytki z przekąskami karmelowe wafle ryżowe. I tak staliśmy we czwórkę oparci o vana i patrzyliśmy na widoki, jedząc wafle. To jedno z moich ulubionych wspomnień z całego wyjazdu, może ze względu na swoją prostotę i brak filtrów. Pamiętam też, jak pojechaliśmy na plażę Coumeenole, którą sporo osób nam polecało ze względu na jej piękno. I kiedy tam dojechaliśmy, to niezbyt chcieliśmy siedzieć w jednym miejscu, bo cały czas nas ciągnęło, żeby odkrywać uroki okolicy. A najśliczniej było właśnie tam, gdzie praktycznie nikt nie docierał.

Czy Irlandia sprostała oczekiwaniom?

Skoro już jesteśmy przy widokach, to opowiem też o kilku miejscach w naturze, ale... prawda jest taka, że sama jazda samochodem gwarantuje już tyle widoków, że można by przez cały wyjazd nie wysiadać z auta, a i tak człowiek by się zakochał. Ale tak się składa, że my często wysiadaliśmy, a nawet i co nieco dreptaliśmy! Jak chociażby po wyspie Omey, czyli wyjątkowej wyspie, na którą tylko w określonych godzinach można dojechać autem. Ze względu na przypływy i odpływy są momenty, kiedy woda całkowicie zakrywa drogę i nie ma przejścia nawet dla ludzi. Równie ciekawe doświadczenie mieliśmy z parkami narodowymi, jak chociażby z Connemara National Park czy też Wicklow Mountains National Park. Zależało nam, by ten wyjazd był zróżnicowany, ale skupiony na przyrodzie, bo właśnie poza miastami czujemy się najlepiej. Chociaż kilka miast odwiedziliśmy. Jak chociażby stolicę! O Dublinie słyszałam mnóstwo różnych historii i z tego powodu moje oczekiwania były wysokie. I o ile samo miasto mi się podobało, o tyle nie zdobyło miana mojej ulubionej

eprasa.pl 2d9f58ac76



Giant's Causeway



W Irlandii można się zakochać, nie wysiadając nawet z auta

stolicy. Wszystko było ładnie, ale czegoś mi zabrakło. Odwiedziliśmy też urocze Cork – drugie największe miasto w Irlandii, ale z zupełnie innym klimatem. Idąc od największego do najmniejszego, czas przedstawić Mullingar. Zapewne niczym by się nie wyróżniało, gdyby nie fakt, że to stąd pochodzi Niall Horan, jeden z członków One Direction, a zarazem jeden z moich ulubionych wokalistów. Nawet nie wiecie, ile radochy sprawiły mi odwiedziny tego miasteczka!

Na koniec zostawiłam sobie zamki, bo to one są jedną z cech wyróżniających Irlandię. Wiedzieliście, że znajduje się tutaj ponad 30 tys. zamków? Gdyby chcieć każdego dnia odwiedzać jeden zamek lub warownię, zajęłoby to 82 lata! Naszymi faworytami były zamek Clifden, Duckett's Grove, a także świątynia Muckross, choć przyznaję, że jest to prawdopodobnie spowodowane tym, że każdy z nich był opuszczony i w stanie ruiny. Ale takie najczęściej mają najlepszy klimat! Warto jeszcze wspomnieć o Rock of Cashel, czyli najwspanialszym skupisku średniowiecznych budowli w Irlandii.

Wolność i ulotne szczęście

Teoretycznie na tym kończę opisywanie Irlandii, ale wydaje się, że zapomniałam wspomnieć o jeszcze jednym ważnym miejscu – Irlandii Północnej! Co prawda jest to już terytorium Zjednoczonego Królestwa, ale skoro byliśmy już na wyspie, to chcieliśmy pojechać i tam.



Wicklow Mountains National Park

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



Ruiny zamku Kinbane

I kiedy patrzę na atrakcje, które zobaczyliśmy w Irlandii Północnej, to tutaj też zdecydowanie dominuje natura. Zresztą nie bez powodu cała wyspa kojarzy mi się z wolnością i ulotnym szczęściem. Jak się nie zachwycać na licznych punktach widokowych (jak chociażby Binevenagh czy Gortmore)? Oczywiście odwiedziliśmy też najpopularniejszą atrakcję w regionie, czyli Giant Causeway, które powstało w wyniku erupcji wulkanu sprzed ponad 60 mln lat! I rzeczywiście warto było przyjechać. To samo pomyśleliśmy, gdy podjechaliśmy pod Carrick-a-Rede, czyli wiszący most, który był rozwieszony wysoko między skałami, a widoki z niego... cóż, myślę, że rozumiecie, o jakiej skali piękna mówię. Odwiedzaliśmy też oczywiście plaże, jak chociażby Whiterocks. Pod koniec wyjazdu przyjechaliśmy w jedno magiczne miejsce – zamek Kinbane. Schodziło się do niego kamiennymi schodami wśród zarośli i kiedy zwiedzaliśmy go rodziną, to aż tak tego nie odczułam, ale w momencie gdy sama godzinę później w ramach treningu do maratonu zbiegłam pod zamek i stanęłam niczym Kordian na posągu świata... poczułam, że to jest to. Patrzyłam na klify i ocean i wszystko to stworzyło mi idealny obrazek. Wyspy mają w sobie coś takiego, co pozostawia wspomnienia na długie lata.



Na koniec wspomnę jeszcze o stolicy, czyli Belfaście. Nie wiedzieliśmy, czego się spodziewać – słyszeliśmy różne opinie, ale... miasto nas zaciekawiło. Patrzyliśmy, jak Belfast wciąż jest podzielony na dwie części – tę tętniącą życiem i pełną ludzi i tę smutniejszą, z muralami i bramami zamykanymi na noc w celu zapobiegnięcia konfliktom. Wspomnę jeszcze o Muzeum Titanica – w końcu to tutaj został zbudowany słynny transatlantyk. I tak sobie myślę, że Belfast podobał nam się nawet bardziej niż Dublin.

Ta podróż kojarzy mi się z wolnością, wiatrem, klifami i widokiem na ocean. Taka po prostu jest ta wyspa – dzika i nieposkromiona, ale jednocześnie tak urocza, że jej krajobrazy i klimat na stałe zapisują się we wspomnieniach.

eprasa.pl 2d9f58ac76

TWÓJ

plus

MOŻLIWOŚCI



GLOBETRAIL ACTIVE PLUS

Twój PLUS wyposażenia

Więcej na www.dethleffs-polska.pl/globetrail-active-plus

Dethleffs



Aktywna podróż przez Wielkopolskę

Dolina Gwdy, *fot. Krzysztof Tollas*

RZEKA, KAJAK, KAMPER

Kamper daje coś, czego trudno szukać w tradycyjnych formach podróżowania – możliwość zmiany planu niemal w każdej chwili. Dziś nocleg nad jeziorem, jutro spływ kajakowy, a kolejnego dnia rowerowa wycieczka albo zwiedzanie miasteczka. Nie trzeba wybierać jednego miejsca na cały urlop. Wystarczy ruszyć w drogę i potraktować pojazd kempingowy jako bazę na kolejnych przystankach.

eprasa.pl 2d9f58ac76

Marcin Turko

Podróż, która nie kończy się na parkingu

Wielkopolska to nie tylko Poznań. Jej rzeki prowadzą przez lasy, pola, niewielkie miejscowości i obszary chronionej przyrody. Jedne są spokojne i przyjazne początkującym, inne pozwalają zaplanować kilkudniową wyprawę. Kajak staje się też sposobem na poznawanie historii i zabytków regionu. Można rano zaparkować kampera, spędzić kilka godzin na wodzie, a wieczorem wrócić do własnego domu na kołach. Następnego dnia wystarczy zwinąć markizę, odłączyć media i ruszyć dalej. To kwintesencja caravaningu.

Wełna – blisko Poznania, ale z dala od miejskiego zgiełku

Wełna sprawdzi się podczas kilkugodzinnego spływu lub dłuższej, nawet dwudniowej wyprawy. Trasy można rozpocząć w okolicach Wągrowca, Rogoźna, Rudy lub Nowego Młyna. Spływ można zakończyć w Jaraczu, przy Muzeum Młynarstwa, albo kontynuować do Obornik, gdzie Wełna uchodzi do Warty. Podróżując kamperem, warto sprawdzić możliwości postoju na kempingu w Wągrowcu oraz w Porcie Nowy Młyn w Rudzie. To potencjalne bazy wypadowe na wodę. Po spływie dobrze zostawić czas na spacer lub zwiedzanie okolicy. Nie trzeba przecież całego dnia spędzać w kajaku.

Rurzyca – spokojny nurt i lasy dookoła

Rurzyca to propozycja dla początkujących kajakarzy i rodzin. Spokojny nurt, niewielka głębokość i leśne otoczenie sprzyjają rekreacyjnym wyprawom. Przed spływem należy sprawdzić aktualne zasady udostępnienia rezerwatu, w tym przebieg szlaku wodnego i reguły korzystania z brzegu. Dobrym punktem dla caravaningowców może być Bajokajaki w Krępsku koło Piły, skąd można zaplanować wyprawę na Rurzycę i pobliską Gwdę. Warto zwolnić i zamiast odliczać kilometry



fot. Marek Jankowski

do mety, poświęcić czas na obserwowanie lasu, ptaków i krajobrazu. Na Rurzycy sama podróż jest celem.

Gwda – kiedy kilka godzin zamienia się w prawdziwą wyprawę

Gwda pozwala zaplanować zarówno krótki spływ, jak i kilkudniową wyprawę. Szlak wiedzie przez bory sosnowe, charakterystyczne dla północnej Wielkopolski. Na trasie znajdują się niewielkie elektrownie wodne, przy których konieczne jest przenoszenie kajaków. Przed wyruszeniem trzeba sprawdzić warunki na wybranym odcinku.

W planowaniu podróży również warto uwzględnić Bajokajaki, w Krępsku, ale ponadto Bindugę Keja 105 w Ujściu, To dobre bazy, gdzie można zostawić kampera przed wyruszeniem w trasę kajakiem. Krępsko, Piła i Ujście mogą być punktami rozpoczęcia lub zakończenia etapów, odpoczynku i uzupełnienia zapasów.



fot. Marek Jankowski

Gwda – most w Jastrowiu



fot. Piotr Gołębniak

Gwda

eprasa.pl 2d9f58ac76



fot. Piotr Gołębniak

Rozlewiska Warty w okolicy Pyzdr

Warta – kajakiem przez historię i wielkopolski krajobraz

Warta pozwala połączyć spływ z odwiedzaniem atrakcji regionu. Szczególnie interesujące są odcinki przez Nadwarciański Park Krajobrazowy, Żerkowsko-Czeszewski Park Krajobrazowy i Rogaliński Park Krajobrazowy. Na trasie znajdują się przystanie m.in. w Lądzie, Pyzdrach, Radzewicach i Rogalinku. Bazami kolejnych etapów mogą być Kemping na Malcie w Poznaniu, Punkt Obsługi Kamperów w Pyzdrach, Camper Park Gzub oraz Camping Oaza-Błonie w Kórniku.

Nadwarciański Park Krajobrazowy – otwarta przestrzeń i ptasi świat

Rozległa Dolina Warty sprzyja obserwacji ptaków związanych z terenami wodnymi i podmokłymi. Kajak pozwala poznać krajobraz z perspektywy niedostępnej dla samochodu.

Warto zatrzymać się w Lądzie, gdzie znajduje się zabytkowy zespół dawnego klasztoru cysterskiego, oraz



fot. Jerzy Orchowski

Nadwarciański Park Krajobrazowy



fot. Janusz Nowak

Ląd nad Wartą

w Pyzdrach – historycznym miasteczku. Samoobsługowy Punkt Obsługi Kamperów w Pyzdrach ułatwia organizację postoju podczas poznawania doliny.

Żerkowsko-Czeszewski Park Krajobrazowy – rzeka wśród przyrody

W tej części szlaku szczególne miejsce zajmuje Czeszewski Las, którego historia ochrony sięga 1907 r. Warto połączyć spływ ze spacerem i wizytą w pobliskim Śmiełowie. W tamtejszym pałacu mieści się oddział Muzeum Narodowego w Poznaniu poświęcony Adamowi Mickiewiczowi, który przebywał tu w 1831 r. Na postój można wybrać Punkt Obsługi Kamperów w Pyzdrach lub Camping Oaza-Błonie w Kórniku.

Rogaliński Park Krajobrazowy – wielkie drzewa nad wielką rzeką

Symbolem tego odcinka Warty są dęby. W okolicy rośnie ponad 1400 drzew o obwodzie przekraczającym 2 m, a wiek najstarszych sięga kilkuset lat. Najbardziej znane skupisko znajduje się przy pałacu w Rogalinie, będącym oddziałem Muzeum Narodowego w Poznaniu.

Po spływie warto odwiedzić pałac i przejść się wśród monumentalnych drzew. Bazami na tym etapie mogą być Camping Oaza-Błonie w Kórniku oraz Camper Park Gzub. Dalsza droga prowadzi do Puszczykowa, które wyróżniają liczne wille nawiązujące do architektury tyrolskiej i szwajcarskiej.

Kamper jako baza, nie tylko środek transportu

Kajak i kamper tworzą praktyczny duet. Samochód zapewnia niezależność i miejsce na sprzęt, a rzeka pozwala zobaczyć region z innej perspektywy. Przed spływem warto sprawdzić możliwości postoju, zasady korzystania z przystani oraz organizację transportu kajaków. Przy dłuższych trasach trzeba też ustalić, jak wrócić po samochód. Dobrze zaplanowany wyjazd pozostawia miejsce na spontaniczność. Jeśli pogoda nie sprzyja kajakom, można wybrać rower, spacer albo zwiedzanie. A gdy warunki są idealne, nic nie stoi na przeszkodzie, by zostać nad rzeką dzień dłużej.

eprasa.pl 2d9f58ac76

RIMOR VAN 238

TAK, TO NIE POMYŁKA

HOLIDAY EDITION



PAKIET TARGOWY Z AUTOMATEM

OSZCZĘDZASZ

10000 zł

BRUTTO

TYLKO NA TARGACH!

RIMOR

eprasa.pl 2d9f58ac76

KEMPING ČIKAT I ZIMOWY UROK WYSPY LOŠINJ



Na długo zanim Lošinj stał się popularnym letnim kurortem, wyspa przyciągała turystów również zimą. Jej sława jako „Wyspy Witalności” wywodzi się z tradycji nadmorskiego wypoczynku i skutecznej regeneracji sił.



Tutaj, nad Adriatykiem podróżni z Wiednia i różnych zakątków Austro-Węgier szukali łagodniejszego klimatu oraz świeżego powietrza. Zapach lasów sosnowych, spokojne nadmorskie krajobrazy i łagodne zimy sprawiły, że Lošinj stał się jednym z pierwszych w Europie miejsc oferujących wypoczynek nastawiony na poprawę zdrowia i samopoczucia.

Na terenie Kempingu Čikat tradycja zimowego wypoczynku jest wciąż żywa. Obiekt jest czynny przez cały rok i gości osoby pragnące poznać wyspę także poza sezonem letnim. Gdy tempo życia zwalnia, zyskuje się więcej czasu na podziwianie otoczenia, odkrywanie uroków wybrzeża i czerpanie radości z prostych przyjemności, jakie daje pobyt nad morzem.

Komfort blisko natury

Położony wśród sosen, z widokiem na Adriatyk, Kemping Čikat łączy wypoczynek na świeżym powietrzu z udogodnieniami niezbędnymi podczas pobytu w chłodniejszych miesiącach.

eprasa.pl 2d9f58ac76

W pełni wyposażone i ogrzewane domki mobilne to przytulna baza wypadowa, a goście podróżujący z własną przyczepą lub kamperem mogą wybierać spośród wielu stanowisk i korzystać z ogrzewanych węzłów sanitarnych.

Kemping zapewnia łatwy dostęp do „szlaków witalności" (Vitality trails) na wyspie Lošinj. W trakcie spokojnych spacerów wzdłuż wybrzeża lub dłuższych wycieczek rowerowych te trasy pozwalają odkrywać krajobrazy wyspy we własnym tempie.

Wyspa warta odkrycia nie tylko latem

Poza szczytem sezonu Lošinj zyskuje spokojniejszy charakter. Ścieżki piesze i rowerowe zachęcają do spędzania czasu na świeżym powietrzu, a chłodniejsze dni sprawiają, że dłuższe wyprawy stają się wyjątkowo przyjemne. Zaciszne zakątki wybrzeża i spokojne plaże to idealne miejsca, by się zatrzymać, nacieszyć widokiem i posłuchać szumu morza.

Atrakcyjność wyspy podnosi również kalendarz wydarzeń sportowych – zawody biegowe i rowerowe stanowią dodatkowy powód, by odwiedzić to miejsce poza sezonem letnim.

Święta nad Adriatykiem

Okres świąteczny wprowadza na Kemping Čikat wyjątkową atmosferę. Świąteczne dekoracje i atrakcje dla całych rodzin dodają ciepła zimowej scenerii, oferując parom i rodzinom alternatywny sposób na spędzenie świąt. Spacery wzdłuż wybrzeża i wspólne chwile w przytulnym otoczeniu sprawiają, że świąteczny pobyt nad Adriatykiem pozostaje w pamięci na długo.

Plany na sezon 2027

Mimo że Kemping Čikat przyjmuje gości przez cały rok, już teraz przygotowuje się do sezonu 2027. To czas, by wybiec myślami w przyszłość, zadbać o nasze obiekty i przygotować się na przyjęcie zarówno powracających gości, jak i osób, które odwiedzą kemping po raz pierwszy.



Kemping Čikat pozostaje otwarty przez cały rok, natomiast kempingi Slatina, Bijar i Baldarin będą dostępne od 24 kwietnia 2027 r. Rezerwacje na przyszły rok za pośrednictwem interaktywnej mapy są już dostępne.

Z przedstawicielami **Camping Čikat** będzie można się spotkać na stoisku podczas targów Caravans Salon Poznań, dokonać rezerwacji i skorzystać ze specjalnej zniżki targowej.

REKLAMA



Kemping Bijar
Nerezine 51554, Osor bb, Chorwacja – Cres
tel. +385 51 667 580
GPS: 44°41'59"N,14°23'44"E



Kemping Čikat
Mali Lošinj 51550, Čikat 6a, Chorwacja - Lošinj
tel. +385 51 667 580
GPS: 44°32'9"N,14°26'51"E



Kemping Slatina
Martinšćica 51556, Vidovići 30, Chorwacja - Cres
tel. +385 51 667 580
GPS: 44°49'15"N,14°20'27"E



Kemping Baldarin
Nerezine 51554, Bokinić 66, Chorwacja - Cres
tel. +385 51 667 580
GPS: 44°36'54"N,14°30'25"E

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

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

eprasa.pl 2d9f58ac76

BAŁTYK PRZEZ CAŁY ROK

CARAVANINGOWA ZIMA W HORYZONT CAMP



Zimą, jesienią i wiosną polskie wybrzeże pokazuje zupełnie inne oblicze. Mniej ludzi, więcej przestrzeni, długie spacery i charakterystyczny klimat Bałtyku. Dla caravaningowców to dobry kierunek na krótki wyjazd o każdej porze roku. Przykładem miejsca, które postawiło na całoroczne funkcjonowanie, jest Horyzont Camp w Chłapowie.

Nad morze nie tylko na wakacje

Sezon nad Bałtykiem nie musi się kończyć wraz z ostatnimi ciepłymi dniami sierpnia. Jesienią plaże pustoszeją, zimą pojawia się charakterystyczna surowość nadmorskiego krajobrazu, a wiosną Wybrzeże zaczyna budzić się do życia. Każda z tych pór roku oferuje inne doświadczenia. Poza sezonem zmienia się przede wszystkim rytm wypoczynku. Zamiast intensywnego programu pojawiają się spokojne spacery brzegiem morza, obserwowanie zmieniającej się pogody, kawa po powrocie z plaży czy wieczór spędzony przy kominku.

Dla osób podróżujących kamperami i z przyczepami kempingowymi to także możliwość wykorzystania pojazdu przez większą część roku. Krótki, kilkudniowy wyjazd nad morze można zaplanować niezależnie od wakacyjnego kalendarza i nierzadko bez potrzeby wcześniejszej rezerwacji.



Horyzont Camp przez cały rok

W Chłapowie znajduje się Horyzont Camp – obiekt, który pozostaje otwarty również poza sezonem letnim. Położenie w pobliżu plaży pozwala szybko znaleźć się nad Bałtykiem, a infrastruktura została przygotowana także z myślą o chłodniejszych miesiącach. Do dyspozycji gości pozostają ogrzewane sanitariaty oraz sala z kominkiem, która może się stać wspomnianym wcześniej miejscem odpoczynku po spacerze w zimowej czy jesiennej aurze. Oferta nie ogranicza się przy tym do stanowisk dla kamperów i przyczep. Na terenie obiektu dostępne są również ogrzewane domki letniskowe dla czterech–sześciu osób. Takie rozwiązanie sprawdza się szczególnie podczas wyjazdów w większym gronie. Jedna część rodziny lub znajomych może podróżować własnym kamperem, podczas gdy pozostali korzystają z domku.

eprasa.pl 2d9f58ac76









Sylwester z kamperem nad Bałtykiem

Jednym z wydarzeń, które na stałe wpisały się w zimowy kalendarz Horyzont Camp, jest Sylwester na Horyzoncie.

Formuła imprezy łączy zabawę z kilkudniowym pobytem nad morzem. W programie przewidziano muzykę z DJ-em, ciepły i zimny bufet, desery, ognisko oraz mini disco dla dzieci. Dzięki temu sylwestrowy wieczór został pomyślany jako wydarzenie rodzinne, a nie wyłącznie nocna impreza dla dorosłych.

Istotną częścią takiego wyjazdu jest również sama możliwość spędzenia kilku dni nad morzem. Przyjazd kamperem lub przyczepą pozwala połączyć sylwestrową zabawę z zimowymi spacerami po plaży oraz odpoczynkiem od codziennego rytmu, głębokim oddechem i czerpaniem jodu.

Jesień przy ognisku, wiosna z wielkanocnym śniadaniem

Całoroczna działalność kempingu to nie tylko możliwość zatrzymania się poza sezonem. W kalendarzu pojawiają się również wydarzenia przygotowywane z myślą o rodzinach.

W okolicach 11 listopada planowany jest wspólny jesienny czas przy ognisku, z kiełbaskami i animacjami dla dzieci. Z kolei okres świąteczny może być okazją do spokojnego pobytu nad Bałtykiem, bez typowego dla lata pośpiechu. W czasie ferii zimowych Wybrzeże można potraktować jako miejsce rodzinnego odpoczynku. Spacery, wspólnie spędzony czas i możliwość korzystania z infrastruktury kempingu pozwalają spojrzeć na nadmorski wyjazd z zupełnie innej perspektywy. Wiosną przychodzi czas na Wielkanoc na Horyzont Camp. W programie przewidziano świąteczne śniadanie, wspólne poświęcenie koszyczków, poszukiwanie czekoladowych jajeczek oraz animacje dla najmłodszych.

Inny wymiar caravaningu

Całoroczne podróżowanie kamperem lub przyczepą ma jeszcze jedną zaletę – pozwala reagować na okazję, a nie tylko na termin wakacyjnego urlopu. Czasem wystarczy kilka wolnych dni, aby ruszyć nad morze. Wyjazdy poza sezonem mają również bardziej kameralny charakter. Na drogach jest spokojniej, nadmorskie miejscowości są mniej zatłoczone, a plaża przestaje być miejscem kojarzonym wyłącznie z letnim wypoczynkiem i mrowiem ludzi na kocach i leżakach. W takich warunkach mniej liczy się liczba odwiedzonych miejsc, a bardziej sam pobyt – możliwość zatrzymania się tam, gdzie odpowiada pogoda i nastrój, oraz spędzenia czasu bez konieczności realizowania napiętego planu.

Bałtyk ma więcej niż jeden sezon

Caravaning daje swobodę wyboru czasu i kierunku podróży. Nie trzeba czekać do czerwca, aby skierować samochód z przyczepą lub kampera w stronę morza. Jesienny spacer, zimowy weekend czy wiosenny wyjazd świąteczny mogą być równie ciekawym sposobem na odpoczynek. Całoroczny Horyzont Camp w Chłapowie jest przykładem miejsca, w którym sezon caravaningowy trwa przez cały rok. Poza możliwością zatrzymania się z własnym pojazdem oferowane są również ogrzewane domki, a kalendarz wydarzeń obejmuje kolejne pory roku.

Horyzont Camp
ul. Żeromskiego 12, Chłapowo
tel. 500 256 556, 516 158 188
www.pole-horyzont.pl

eprasa.pl 2d9f58ac76

COŚ SIĘ KOŃCZY, COŚ SIĘ ZACZYNA

SCHYŁEK SEZONU POCZĄTKIEM KOLEJNEGO

Camping Alexa w Chłapowie, malowniczo usytuowany na klifie z widokiem na otwarty Bałtyk, od lat należy do ścisłej czołówki polskich kempingów wyróżnionych czterema gwiazdkami. 2027 r. przyniesie zielone inwestycje, bezpieczniejsze zejście na plażę i inne nowości, które zainteresują szczególnie najmłodszych gości.

Schyłek sezonu to zawsze czas podsumowań i planów na pracowitą zimę. Sezon 2026 był, jak zawsze, bardzo intensywny. Wprowadzenie indywidualnego rozliczania zużycia energii elektrycznej okazało się wielkim sukcesem, docenionym przez gości, którzy, jak co roku, dopisali licznie na chłapowskim klifie. Mimo że kemping był otwarty do końca września, już jesienią rozpoczęły się prace związane z utrzymaniem i rozwojem zieleni na kempingu.

Zanim Alexa zamknie swe podwoje na dobre, 4–6 grudnia wyda jeszcze tradycyjnie huczną imprezę mikołajkową. Sława tego wydarzenia jest taka, że bilety rokrocznie rozchodzą się w oczach i ten zlot nie potrzebuje żadnej reklamy. Szczęśliwcy, którym udało się zdobyć miejsce, będą mieli zapewnione morze atrakcji i rozrywek, urozmaiconych konkursami i imprezami.

Alexa bierze także czynnie udział w życiu lokalnej społeczności i wspiera różne inicjatywy. Poza regularnym wsparciem klubu kolarskiego MTB Klif Chłapowo i tutejszej jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej gości uczestników licznych wydarzeń sportowych odbywających się w bezpośredniej okolicy, takich jak próby czasowe rundy Mistrzostw Polski Bałtyckiego Rajdu Motocykli Zabytkowych.

Rok 2027 przyniesie nasadzenia nowych drzew, krzewów i kwiatów, by cieszyły oczy pierwszych gości już wiosną. Pracując nad architekturą krajobrazu, włodarze zawsze mają na uwadze wprowadzanie rodzimych gatunków, harmonizujących z tymi już egzystującymi w lokalnej florze. Nadbałtyckie gatunki, idealnie wpisujące





eprasa.pl 2d9f58ac76







się w krajobraz Nadmorskiego Parku Krajobrazowego, stworzą przytulne, zielone enklawy między parcelami.

Właściciele kempingu rozpoczynają także prace koncepcyjne dotyczące modernizacji zejścia na plażę. Nie jest to łatwe zadanie, ponieważ plan zakłada przebudowę i zwiększenie bezpieczeństwa i trwałości schodów, przy jednoczesnym zachowaniu unikalnego, półdzikiego charakteru malowniczego wąwozu łączącego obiekt z plażą. Front robót będzie dość rozbudowany i wymaga szeroko zakrojonych przygotowań, takich jak szczegółowe badania geotechniczne klifu. Nie jest więc jeszcze znana data rozpoczęcia ani – co za tym idzie – zakończenia prac.

W sferze planów jest też rozbudowa minizoo i wprowadzenie do niego nowych mieszkańców, ale szczegóły mają pozostać niespodzianką dla najmłodszych, dlatego więcej informacji na ten temat nie możemy zdradzić!

Sezon 2027 ruszy wcześniej niż w poprzednich latach. Związane jest to z datą Świąt Wielkanocnych, wypadających w przyszłym roku wczesną wiosną, Alexa zaś od kilku lat otwiera się właśnie przed Wielkanocą, umożliwiając gościom spędzenie wiosennej przerwy świątecznej na kempingu, co dla wielu rodzin staje się już tradycją.

Wielkanoc na Aleksie ma niepowtarzalny charakter, ponieważ goście spontanicznie organizują wspólne świąteczne śniadanie, wystawiając i łącząc stoliki w jeden wielki, wspólny stół.

Alexa otworzy więc swe podwoje już 20 marca, by pierwsi goście mogli spędzić nad morzem już Niedzielę Palmową.







eprasa.pl 2d9f58ac76



GAZ USYPIAJĄCY W KAMPERZE

fakt czy internetowy mit?

Marcin Turko

Opowieści o włamaniach do kamperów i wykorzystaniu tajemniczego „gazu usypiającego” od lat nieustannie pojawiają się wśród caravaningowej społeczności. Scenariusz jest niemal zawsze taki sam – podczas nocnego postoju nieznani sprawcy mają wprowadzić do wnętrza pojazdu środek usypiający, a następnie spokojnie okraść śpiących podróżników. Czy rzeczywiście jest to powszechna metoda działania złodziei? A może mamy do czynienia z mitem, który z biegiem lat urósł do rangi powszechnie uznawanego faktu? Przyjrzyjmy się temu z technicznego i medycznego punktu widzenia.

Włamania do kamperów są realnym zagrożeniem

Nie ma żadnych wątpliwości, że do kradzieży kosztowności z kamperów dochodzi. Najczęściej mają one miejsce na nieoświetlonych parkingach, przy autostradach, w zatokach postojowych lub miejscach pozbawionych monitoringu, choć i pod latarnią potrafi być najciemniej. Doświadczeni sprawcy potrafią otworzyć zamknięte drzwi lub okno w ciągu kilkunastu sekund. Ich celem są przede wszystkim gotówka, laptopy, telefony. Samo włamanie nie budzi więc żadnych kontrowersji. Dyskusję wywołuje natomiast

eprasa.pl 2d9f58ac76

twierdzenie, że przed kradzieżą pasażerowie zostali uśpieni gazem.

Gdzie są dowody?

Większość internetowych historii opiera się na relacjach osób poszkodowanych. Bardzo często powtarzają się w nich podobne opisy: poszkodowani twierdzą, że nic nie słyszeli, obudzili się z bólem głowy albo spali wyjątkowo twardo. Takie objawy same w sobie nie dowodzą jednak zastosowania środka odurzającego. Aby potwierdzić podobną hipotezę, potrzebne byłyby wiarygodne dowody np. w postaci wyników badań toksykologicznych krwi, wykrycie pozostałości substancji chemicznej, ustalenie sposobu podania środka, dokumentacja policyjna. Właśnie takich materiałów najczęściej brakuje w opisywanych przypadkach.

Znieczulenie to nie zwykły sen

Wiele osób utożsamia znieczulenie z głębokim snem. Tymczasem z medycznego punktu widzenia są to dwa zupełnie różne stany. Podczas znieczulenia ogólnego lekarze stale kontrolują oddech pacjenta, saturację, ciśnienie tętnicze oraz pracę układu krążenia. Dzieje się tak dlatego, że granica pomiędzy skutecznym znieczuleniem a niebezpiecznym zahamowaniem oddychania jest bardzo cienka. Każdy organizm reaguje inaczej, a wpływ mają wiek, masa ciała, choroby przewlekłe, przyjmowane leki czy spożyty alkohol. W kamperze mogą jednocześnie spać dzieci, seniorzy, osoby z chorobami serca lub płuc oraz zdrowi dorośli. Dobranie jednej dawki działającej jednakowo na wszystkich jest z medycznego punktu widzenia niemożliwe.

Czy technicznie byłoby to możliwe?

To właśnie tutaj pojawiają się największe wątpliwości. Przeciętny kamper ma objętość wnętrza wynoszącą 25–35 m³. Oznacza to obecność nawet 30 m³ powietrza. Aby środek wziewny osiągnął odpowiednie stężenie w całym wnętrzu, należałoby równomiernie rozprowadzić bardzo dużą ilość substancji. Problem komplikuje fakt, że zabudowa kampera nie jest szczelnym pomieszczeniem. Powietrze nieustannie wymienia się przez kratki wentylacyjne, wywietrzniki dachowe, otwory technologiczne oraz szczeliny w drzwiach i oknach. Każde otwarcie drzwi lub okna powoduje natychmiastowe rozproszenie gazu. W praktyce oznacza to konieczność ciągłego dostarczania substancji oraz utrzymywania odpowiedniego stężenia przez dłuższy czas.

Dlaczego puszka z aerozolem brzmi mało wiarygodnie?

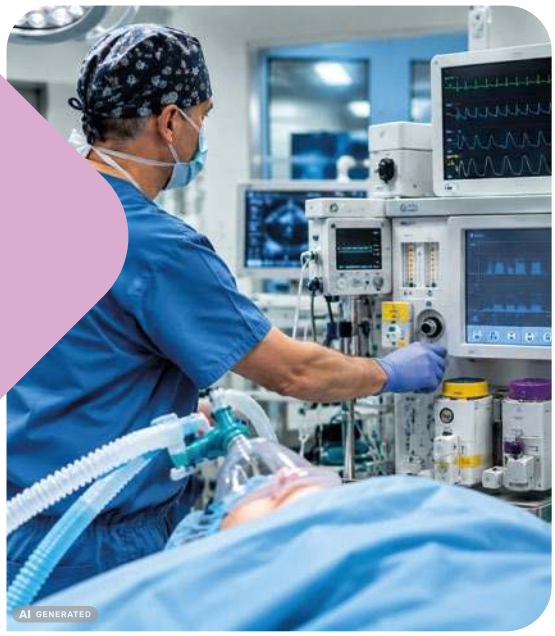
W internetowych opowieściach często pojawia się obraz złodzieja z niewielkim pojemnikiem lub butlą, który przez uchylone okno wpuszcza do środka „gaz usypiający". Z punktu widzenia współczesnej anestezjologii taki scenariusz budzi poważne zastrzeżenia. Nowoczesne anestetyki wziewne nie są stosowane w postaci prostych aerozoli. W warunkach medycznych wykorzystuje się specjalistyczne parowniki, które bardzo precyzyjnie kontrolują ilość odparowywanego środka. Hipotetyczny sprawca musiałby dysponować odpowiednią ilością środka znieczulającego, urządzeniem do jego odparowywania, systemem precyzyjnego dozowania, przewodami doprowadzającymi, źródłem zasilania oraz własnym zabezpieczeniem dróg oddechowych. To znacznie bardziej skomplikowany scenariusz niż ten przedstawiany w omawianych miejskich legendach.

Skąd ten ból głowy?

Nie brakuje głosów, że ból głowy o poranku w starciu z widokiem splądrowanego wnętrza kampera jest kojarzony z uśpieniem przez przestępców. Warto podkreślić, że ból głowy po nocy spędzonej w kamperze nie musi oznaczać kontaktu z tajemniczym środkiem usypiającym. Dużo bardziej prozaiczne wyjaśnienie bywa związane ze zmęczeniem i warunkami panującymi wewnątrz pojazdu. Caravaningowcy nierzadko jadą do granic możliwości, odkładając odpoczynek na ostatnią chwilę, a po wielu godzinach w trasie zasypiają niemal natychmiast i tak głęboko, że nie budzi ich ani hałas, ani zwykłe odgłosy otoczenia. Jeśli dodatkowo, z obawy przed rzekomym „uśpieniem gazem", szczelnie zamykają okna, ograniczając tym samym wentylację, powietrze w niewielkiej przestrzeni kampera szybko traci świeżość. Kilka śpiących osób przez wiele godzin zużywa



eprasa.pl 2d9f58ac76



tlen i zwiększa stężenie dwutlenku węgla, co w połączeniu z odwodnieniem, a może nawet alkoholem i stresem podróży tworzy bardzo prostą receptę na poranny ból głowy, uczucie ciężkości i wrażenie wyjątkowo głębokiego snu.

Głos eksperta – pytania do lekarza anestezjologa

Kto jak kto, ale lekarz anestezjolog zdaje się najdoskonalszym źródłem fachowej wiedzy w kwestii usypiania homo sapiens. Podczas zabiegów i operacji kładzie na szali życie pacjenta i robi to, dysponując mnóstwem aparatury i systemów monitorowania jego czynności życiowych. Dlaczego nie używa tajemniczych aerozoli stosowanych np. na mrocznych, francuskich parkingach?

Odpowiedzi na nurtujące pytania zgodziła się udzielić dr Arletta Pozorska-Tadaj, lekarz anestezjolog z 20-letnim doświadczeniem w zawodzie, na co dzień pracująca w szpitalu MSWiA w Olsztynie.

Pani doktor, czy z medycznego punktu widzenia możliwe jest bezpieczne uśpienie kilku osób jednocześnie w zamkniętym kamperze przy użyciu powszechnie dostępnych anestetyków?

Z medycznego punktu widzenia nie. Anestetyki, których obecnie używamy, są dawkowane bardzo precyzyjnie, a stężenie w mieszaninie oddechowej dobrane do wieku, stanu ogólnego, przyjmowanych leków. Znaczenie mają też schorzenia towarzyszące, a nawet temperatura ciała i wartość ciśnienia tętniczego.

Jakie zagrożenia wiążą się ze stosowaniem anestetyków wziewnych poza warunkami szpitalnymi?

Głównym zagrożeniem jest brak możliwości dokładnego dawkowania, a tym samym w zależności od użytego środka może dojść do całej gamy powikłań ze strony różnych układów. Mamy więc kaszel, skurcz głośni, podrażnienie oskrzeli, zatrzymanie oddychania, brady- lub tachykardię, spadek kurczliwości mięśnia sercowego, zaburzenia rytmu, zatrzymanie krążenia, a także toksyczne uszkodzenie wątroby.

Czy nowoczesne środki znieczulające mogą być skutecznie rozpylane za pomocą prostych urządzeń, czy nie obejdzie się bez aparatury, która dozuje je według ustawień lekarza?

Nowoczesne anestetyki lotne podawane w dużych ilościach bez specjalnych urządzeń bardzo gwałtownie parują, osiągając stężenia przekraczające dawkę bezpieczną. Bez parownika, aparatu do znieczulenia i specjalnego układu oddechowego tempo uwalniania gazu jest nieprzewidywalne.

Czy ból głowy po przebudzeniu może świadczyć o kontakcie ze środkiem znieczulającym? Może jest to opisany powyżej efekt oddychania powietrzem bogatym w dwutlenek węgla, czyli zjawiskiem powszechnym przy nocowaniu wielu osób w małych, niewietrzonych pomieszczeniach?

W warunkach szpitalnych, po znieczuleniu ogólnym – tak. W sytuacji opisanej w artykule jest to raczej wynik sumującego się zmęczenia, czasem wypitego alkoholu, wzrostu stężenia dwutlenku węgla w zamkniętej przestrzeni i stresu związanego z włamaniem.

Czy wiek, choroby przewlekłe oraz przyjmowane leki mają istotny wpływ na reakcję organizmu na anestetyki? Innymi słowy, czy możliwe byłoby zastosowanie jednej dawki rzekomego „gazu usypiającego", która jednocześnie i bezpiecznie znieczuliłaby na bodźce zewnętrzne zarówno dorosłych, jak i dzieci przebywające w kamperze?

Wszystkie te czynniki mają znaczenie, a co się z tym wiąże, dawka bezpieczna dla jednego organizmu będzie toksyczna dla drugiego.

Czy w literaturze medycznej opisano udokumentowane przypadki takich napadów?

Nic mi o tym nie wiadomo.

Jakie badania należałoby wykonać, aby potwierdzić użycie środka usypiającego i w jakim czasie od zaistnienia zdarzenia jest to możliwe?

Jeśli chodzi o współczesne anestetyki lotne, to w zasadzie są one wydalane, kiedy oddychamy w postaci niezmienionej. 0,02–2,5% jest metabolizowane. Wyjątkiem jest nieużywany już halotan, metabolizowany w 20%. Teoretycznie można oznaczyć poziom kwasu trifluorooctowego w moczu/osoczu lub jony fluorowe w moczu, ale wykonują to tylko wysoko specjalistyczne laboratoria toksykologiczne. Co ciekawe, stare alkomaty półprzewodnikowe reagują na dużo substancji lotnych, w tym na

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

anestetyki, ale ich rodzaj jest nie do określenia.

Wielu turystów (z reguły w imieniu znajomych swoich znajomych) opowiada, że obudzili się o poranku w kamperze i zauważyli pootwierane szafki i splądrowane wnętrze. Można założyć sytuację, w której nasze ofiary śpią twardym snem z racji zmęczenia podróżą, a przestępcy, nie wyrządzając większych szkód, dostają się do środka pojazdu. Zastanawiam się nad tym, czy istnieją bezpieczne sposoby, aby stojąc nad ofiarami, uśpić je jakimś środkiem wziewnym? Nieprzypadkowo powtarzam słowo „bezpieczne", bo użycie typowych anestetyków bez specjalistycznej aparatury kończy się po prostu zgonem, ponieważ ofiara nie oddycha. Czy z medycznego punktu widzenia taki sposób działania przestępców jest prawdopodobny, a może zmęczenie jest tak silne, że nawet powieka im nie drgnie, gdy „myszy harcują"?

Według mnie nie. W czasach znieczuleń eterowych służyły do tego specjalne maski, a okolice ust i nosa znieczulanego zabezpieczano wazeliną, a oczy kompresami, ponieważ eter jest silnie drażniący i często powodował uszkodzenia naskórka. Poza tym z powodu swoich właściwości chemicznych eter „usypia" bardzo powoli, a przy tym silnie drażni drogi oddechowe, powodując kaszel, aż do zatrzymania oddechu z powodu skurczu krtani. Powoduje wzrost wydzielania śliny, co może skutkować zachłyśnięciem, a także nudności i wymioty. No i przede wszystkim w połączeniu z powietrzem tworzy mieszaninę silnie wybuchową.

Ten sposób może być więc bezpieczny, ale w rękach doświadczonego personelu, a nie przypadkowych osób.

Wykluczyć tego nie możemy, ale wszystko wskazuje na to, że to technika zbyt skomplikowana, aby posługiwali się nią parkingowi amatorzy cudzej własności?

W moim odczuciu próby kradzieży przy użyciu nowoczesnych anestetyków lotnych to raczej miejskie legendy. Byłyby one dla potencjalnego złodzieja mocno nieopłacalne. Ze względu na wysokie ceny z legalnych źródeł, a na czarnym rynku na pewno byłyby one dużo wyższe. Ponadto ilość takiego środka potrzebna do wypełnienia przestrzeni kampera na tyle, aby pasażerowie zasnęli, jest bardzo duża. No i ryzyko zgonu jest zbyt prawdopodobne. Jedyną możliwością byłby tutaj eter, ale podanie go bezpośrednio nad śpiącą osobą jest zbyt niebezpieczne i zwykle powodowałoby wybudzenie z powodu kaszlu, natomiast rozlanie go w kamperze wymaga też olbrzymiej ilości środka (ok. 4 l).

Dziękuję za rozmowę.

Jak chronić się przed włamaniem?

Niezależnie od tego, czy historia o gazie usypiającym jest prawdziwa, czy nie, warto zadbać o bezpieczeństwo podczas nocnych postojów. Najlepszą ochronę zapewnia wybór oświetlonych i uczęszczanych miejsc, korzystanie w trasie z kamperparków, parkingów i stosowanie dodatkowych zabezpieczeń drzwi kabiny i części mieszkalnej, a także alarmu oraz czujników otwarcia. Ważne jest również przechowywanie kosztowności poza zasięgiem wzroku oraz unikanie pozostawiania dokumentów i kluczy w łatwo dostępnych miejscach.

Historie o „gazie usypiającym" od lat krążą w środowisku caravaningowym, jednak nadal brakuje jednoznacznych dowodów potwierdzających, że jest to powszechnie stosowana metoda działania przestępców. Nie oznacza to, że włamania do kamperów nie występują – wręcz przeciwnie. Są one realnym zagrożeniem, dlatego warto się koncentrować przede wszystkim na skutecznych zabezpieczeniach pojazdu i świadomym wyborze miejsc postoju. Dopóki nie pojawią się rzetelnie udokumentowane przypadki potwierdzone badaniami toksykologicznymi oraz opiniami biegłych, opowieści o tajemniczym gazie należy traktować z dużą ostrożnością. W bezpieczeństwie caravaningowym najważniejsze są bowiem fakty, a nie powielane od lat internetowe legendy.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76



Dlaczego NAS NIE LUBIĄ?

Manuela Warzybok

Chyba nikomu, kto interesuje się caravaningiem, nie mogła umknąć wakacyjna burza medialna na temat poboru wody z cmentarza w Mikołajkach. Pisały o tym literalnie wszystkie możliwe portale internetowe, zaś w komentarzach gotowało się od żali, pomyj i hejtu skierowanego wobec użytkowników kamperów.

Na grupach kamperowych zaś roi się od wiadomości o tym, gdzie pojawiają się co rusz nowe znaki informujące o zakazach postoju kamperów, choć większość z nich nie ma nic wspólnego z przepisami i regulacjami dotyczącymi znaków drogowych.

Oliwy do ognia dolewa fakt, że niektóre aplikacje dla podróżników wskazują jako miejsca serwisowe

eprasa.pl 2d9f58ac76

takie, które sobie tego nie życzą, bez ich zgody, taka jak wyżej wspomniany cmentarz, z którego ponoć ludzie czerpali wodę do samochodów. Sytuacji nie poprawia fakt, że użytkownicy tych aplikacji często nie weryfikują takich miejsc za pomocą zdrowego rozsądku i zwykłego poczucia przyzwoitości, bo jednak czym innym jest nalanie sobie kilku litrów wody do baniaczka, a czym innym zatankowanie 100 l do zbiornika. W przypadku Mikołajek zaś ewidentnie zabrakło mądrej weryfikacji wskazanego punktu przez administratora aplikacji.

W efekcie mamy kolejną wojenkę, a jej efektem jest ogólny wizerunek turysty caravaningowego jako cwaniaczka posiadającego własne lokum za ciężkie pieniądze, bawiącego się kosztem lokalnych społeczności i uprzykrzającego życie mieszkańcom. Ot, kupił sobie kampera, bo go stać i teraz już nie da zarobić żadnemu podmiotowi z branży turystycznej.

Jest to oczywiście bardzo krzywdzący obraz, ponieważ większość właścicieli pojazdów kempingowych korzysta przede wszystkim z istniejących obiektów i infrastruktury, płacąc za usługi i wnosząc opłaty z tytułu taksy klimatycznej, jak również większość tych, którzy cenią bytowanie „na dziko", stara się pozostawiać po sobie ład i porządek oraz wypoczywać z poszanowaniem natury.

O co więc ta cała awantura?

W każdej grupie społecznej znajdą się sobiepanki, funkcjonujące według źle zinterpretowanej zasady wolności osobistej. Osobniki te charakteryzują się negatywnym nastawieniem do jakichkolwiek zasad, czy to przepisów prawa, czy po prostu dobrych manier. Niektórzy wręcz szczycą się notorycznym łamaniem ich w myśl nadrzędnej zasady „Nie będzie mi nikt mówił, jak mam żyć". Znak zakazu nie spełnia norm prawa o przepisach drogowych? A to będę sobie stał, mimo że mnie nie chcą, bo mogą mi skoczyć. Takie podejście nie buduje dobrej atmosfery.

Oczywiście jest to zawsze mniejszość, jednak robi ona tyle zamieszania i złej atmosfery, że dostaje się wszystkim.

Bezkrólewie

Ogólna niechęć do podporządkowywania się nakazom i zakazom ma w naszym kraju głębokie korzenie sięgające czasów zaborów, kiedy to naród dręczony był ukazami najeźdźców. Zawsze była jakaś okazja do buntu. Sytuację ugruntowały dziesięciolecia komunizmu, gdzie również w dobrym tonie było stawianie się władzy ludowej. Sto kilkadziesiąt lat permanentnego oportunizmu, zwykle słusznego, pozostawiło swego rodzaju nawyk, że przepisy są po to, żeby je naginać lub łamać. To jest po prostu spuścizna historyczna, która ukształtowała rys charakterologiczny naszego narodu.

Gdy brakuje przepisów, robi się jeszcze gorzej, a młyny ustawodawcze mielą powoli. Widać, co się dzieje choćby w przypadku hulajnóg elektrycznych, gdzie rynek – dosłownie – odjechał rzeczywistości prawnej i jakie zaczęły być tego skutki.

W przypadku caravaningu i kamperów sytuacja zrobiła się podobna – mamy rozkwit branży, setki nowych pojazdów co roku pojawiają się na naszych drogach i w miejscowościach turystycznych, zaś prawo określające, co wolno, a czego nie, pozostaje w lesie. Jakieś regulacje są, ale niepełne, a często służby odpowiedzialne za nadzorowanie ich przestrzegania też nie mają dogłębnej wiedzy na ich temat.

Na początku był chaos

Wszechświat ponoć uformował się z chaosu, może więc i my damy radę. Na razie porządek rodzi się niemrawo i w bólach. Niektóre samorządy już przestają widzieć w caravaningowcach problem, a zaczynają dostrzegać potencjał. Lokalne i wojewódzkie organizacje turystyczne zachęcają do odwiedzania swych regionów, jednak zmiany infrastrukturalne i logistyczne wymagają wielu lat choćby od strony legislacyjnej. Kierunek zmian jest dobry, jednak tempo często niewystarczające. Niestety pewnych rzeczy nie da się przyspieszyć, choć zabiegają o to różne grupy.

Jak żyć?

Jedyne, co nam pozostaje, to trzymać się zdrowego rozsądku, dobrych praktyk i dialogu. W przeciwnym razie będą nas ganiać z widłami, przepędzać i odsądzać od czci i wiary. Tam, gdzie brakuje jasnych wytycznych, powinna je zastąpić dobra wola. Uratuje nas tylko spokój. I dystans.



eprasa.pl 2d9f58ac76

Na postrzeganie grupy społecznej ma wpływ zachowanie każdego z jej członków. Bez wyjątku.

Co więcej, doskonale wiemy, jak funkcjonują media – dobre wiadomości nie przebijają się do świadomości ogólnej tak jak złe. To zło się klika, do krytyki jest zawsze więcej chętnych niż do pochwał, a każde karygodne zachowanie odpala rzesze hejterów i gównoburza się kręci.

PR dla każdego

Jeżeli zależy nam na korzystaniu z uroków caravaningu w dobrej atmosferze, stwórzmy ją! Bądźmy mili, uprzejmi i nie róbmy nic wbrew mieszkańcom. Jeżeli w jakimś miejscu stoi znak, nawet namalowany markerem na kartonie, nie pchajmy się tam. To nic, że on nie jest zgodny z prawem, przekazuje jednak jasną informację, że nas tam nie chcą, czy to mało?

Każdemu może się też zdarzyć, że przegapi informację o zakazie, bo akurat wjechał na teren z drugiej strony i nie zauważył. Zamiast się pieklić, można przeprosić i ponegocjować pozostanie na terenie, a jeżeli to nie przynosi efektów, po prostu go opuścić. Warto rozmawiać, ale przede wszystkim musimy się nawzajem szanować. To, jak się zachowujemy w pojedynczych przypadkach, buduje wizerunek całej grupy! Każdy z nas na to pracuje.

Nie czyń drugiemu...

Jeżeli kamper zajmuje trzy miejsca parkingowe na niewielkim parkingu publicznym w centrum miejscowości, to nie ma co liczyć na przychylność mieszkańców. Utrudnia on im po prostu normalne funkcjonowanie w rzeczywistości, w której żyją na co dzień.

Oczywiście można utyskiwać, że wszyscy chcieliby tylko na nas zarabiać, ale wyznaczyć miejsca dla kamperów nie ma komu, tylko że to nie zmieni sytuacji. Parkując, upewnijmy się, że mieścimy się na wyznaczonym miejscu parkingowym, a jeżeli nie, stańmy gdzieś dalej. Jeżeli jest to parking pod centrum handlowym, to zajęcie trzech miejsc przed wejściem na bank wszystkich wkurzy, ale jeżeli staniemy w ten sposób na chwilę na jego końcu, dokąd nikomu nie chce się jechać, to raczej ujdzie nam to na sucho. W nagrodę dostaniemy jeszcze wyższe prawdopodobieństwo, że nikt nam naszego pojazdu nie uszkodzi, manewrując koło niego na siłę.

Czubek języka

Niezmiennie za przewodnika. Dialog otwiera wiele drzwi, dlatego gdy potrzebujemy czegoś, zapytajmy grzecznie. Zwykle, jeżeli poprosimy gdzieś o wodę, oferując chęć zapłaty, i tak dostaniemy ją za darmo. Poza tym może warto zaplanować, kiedy i gdzie uzupełnić zapasy? Jeżeli możemy się zalać pod korek na MOP-ie lub stacji benzynowej, to po co jechać na cmentarz? Rozumiem, że na głębokim odludziu może to być ostatnia deska ratunku, ale zróbmy to z taktem i umiarem. Uśmiech i uprzejmość potrafią zdziałać cuda, przełamać lody i nawiązać nić porozumienia, która zastąpi wszelkie regulacje prawne.

Jak Cię widzą...

...tak Cię piszą. To zasada aktualna od wieków, przy czym w XXI stuleciu niefart polega na tym, że wszystkie wieści, szczególnie te złe, rozchodzą się lotem błyskawicy i multiplikują w tempie dotąd nieznanym. Tworzą też nieskończoną ilość pożywki dla trolli, hejterów i wszelkiej maści frustratów, którzy tylko czekają, żeby poobrzucać kogoś błotem, a algorytmy to natychmiast wyłapują i podbijają zasięgi tam, gdzie się kotłuje.

W rezultacie kilku mniej lub bardziej niesfornych towarzyszy przygód może szybko i sprawnie zapaskudzić opinię całemu środowisku.

Wiadomo, że pewne rzeczy się wynosi z domu lub, co gorsza, nie. Dlatego czasami musimy się wychowywać nawzajem. Widzisz, że ktoś zostawia po sobie niechciane pamiątki? Zwróć uwagę!

Przepisy przepisami, ale nic nie zastąpi zdrowego rozsądku i kultury.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

W PEŁNI WYPOSAŻONE



- Jedna cena - wszystko w standardzie
- Pakiet Hobby All-Inclusive
- 12-letnia gwarancja szczelności
- 41 modeli do wyboru

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

CarGO! Sp. z o.o. Warszawa
ul. Angielska 1, 05-600 Grójec
tel: +48 503 36 33 33, +48 690 53 54 33
email: warszawa@cargogroup.pl
www.warszawa.cargogroup.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 Premium Camp Sp. z o.o.
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 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

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

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



© Hobby-Wohnwagenwerk, Ing. Harald Striewski GmbH, Harald-Striewski-Straße 15, 24787 Fockbek/Rendsburg

CARAMATIC GASCONTROL FIRMY GOK

GAZ ZA NACIŚNIĘCIEM PRZYCISKU

System Caramatic GasControl firmy GOK łączy w sobie dwie funkcje: przenosi sterowanie dopływu gazu do wnętrza pojazdu, a w połączeniu z odpowiednim czujnikiem automatycznie odcina gaz w przypadku alarmu.

eprasa.pl 2d9f58ac76

Wynikiem tego nie jest techniczna zabawka, lecz praktyczne uzupełnienie wyposażenia kamperów i przyczep kempingowych, w których zasilanie gazem powinno być wygodne i sterowane centralnie. Wystarczy jedno naciśnięcie przycisku i dopływ gazu zostaje włączony lub odcięty.



Rozwiązanie dla całej instalacji

W zależności od miejsca montażu Caramatic GasControl może sterować całą instalacją gazową lub tylko poszczególnymi odbiornikami. Jeśli zawór zostanie zamontowany w głównej rurze za reduktorem ciśnienia, można zbiorczo odciąć dopływ gazu do podłączonych urządzeń. Alternatywnie możliwe jest zamontowanie go przed pojedynczym urządzeniem gazowym.

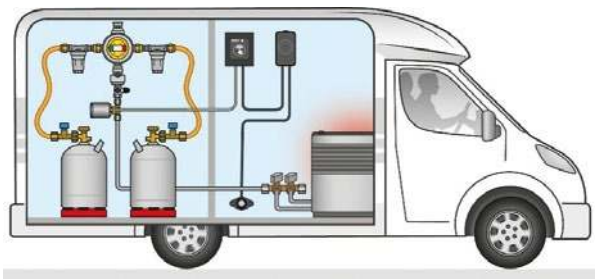
Zaleta tego rozwiązania ujawnia się w codziennym użytkowaniu: koniec z każdorazowym podchodzeniem do schowka na butlę – teraz wszystkim zarządzasz z wnętrza. O stanie zaworu informuje dioda LED na panelu (zielona = otwarty). Dodatkowo sam zawór ma wskaźnik pozycji otwartej i zamkniętej. System jest bezpieczny (zamknięty przy braku zasilania) i niezwykle energooszczędny, ponieważ energia elektryczna wymagana jest tylko w momencie zmiany pozycji. Działa w instalacjach 12 i 24 V. Pamiętaj jednak: zdalny wyłącznik nie zastępuje regularnych przeglądów ani nie zamyka zaworów na samych butlach.

Modernizacja istniejącej instalacji

Dzięki standaryzowanym przyłączom (RVS/RST w rozmiarach 8 i 10) Caramatic GasControl łatwo zintegrować z istniejącą instalacją. Ze względu na ingerencję w układ gazowy montaż należy powierzyć specjaliście, a po jego zakończeniu przeprowadzić przepisową kontrolę szczelności. To prosty sposób na większy komfort i bezpieczeństwo podróży.

Caramatic GasControl w pigułce

- elektroniczny zdalny wyłącznik gazu do kamperów i przyczep kempingowych
- obsługa za pomocą panelu sterowania z wnętrza pojazdu
- sterowanie całym układem gazowym lub poszczególnymi odbiornikami gazu
- automatyczne wyłączanie w połączeniu z kompatybilnym czujnikiem gazu
- kompatybilność z czujnikami gazu, wysyłającymi w przypadku alarmu sygnał High lub Low
- zamknięcie w stanie spoczynku
- zasilanie 12 lub 24 V DC
- bardzo niskie zużycie energii, energia jest potrzebna tylko podczas otwierania i zamykania
- wskazanie stanu na panelu sterowania oraz bezpośrednio na zaworze
- możliwość obsługi awaryjnej bezpośrednio na zaworze
- możliwość montażu dodatkowego za reduktorem ciśnienia lub przed poszczególnymi urządzeniami gazowymi
- certyfikat typu UE zgodnie z GGV oraz zgodność z normami KBA, EMC, ATEX i RoHS



Podczas targów Caravans Salon w Poznaniu firmę **GOK** znajdziecie na stoisku nr **13** w hali **5**

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

POLSKA Z PERSPEKTYWY KAMPERA

PORTAL, KTÓRY POMAGA **UŁOŻYĆ PODRÓŻ**

Kamper daje wolność, ale dobra podróż rzadko zaczyna się przypadkiem. Zanim ruszymy, trzeba wybrać kierunek, ułożyć trasę, wybrać atrakcje, zlokalizować miejsca postojowe i przewidzieć, gdzie po drodze będzie można wygodnie odpocząć. Polskie Szlaki Kamperowe powstały właśnie po to, by ten pierwszy, często najbardziej czasochłonny etap wyjazdu był prostszy.

Polska czeka poza główną drogą

Polska ma wszystko, czego potrzeba do udanego wyjazdu kamperem – morze, jeziora, góry, lasy, zamki, uzdrowiska i małe miejscowości, które najlepiej odkrywa się bez pośpiechu. Nie brakuje miejsc wartych odwiedzenia, lecz często brakuje czasu, by połączyć je w wygodną, logiczną trasę. Mapy, blogi i przewodniki pomagają, ale przy dłuższym wyjeździe szybko



eprasa.pl 2d9f58ac76



się okazuje, że samo planowanie potrafi zająć kilka wieczorów. Zwłaszcza wtedy, gdy nie chcemy tylko przejechać z punktu A do punktu B, ale zobaczyć po drodze coś więcej. Ważne są przecież lokalne atrakcje, kuchnia, krajobrazy i spokojne postoje z dala od najbardziej oczywistych kierunków.

AI jako pilot w planowaniu

Jedną z najciekawszych funkcji portalu jest kreator tras wykorzystujący sztuczną inteligencję. Użytkownik określa punkt startu i cel, czas podróży, długość dziennych odcinków oraz typ atrakcji, które chce zobaczyć. System proponuje przebieg wyjazdu dopasowany do tych założeń i pomaga znaleźć interesujące miejsca w wybranym promieniu. To nie jest gotowy rozkaz do wykonania, lecz wygodny scenariusz podróży, który można zmieniać zgodnie z własnym tempem, nastrojem i doświadczeniem. Dla jednych będzie to szybki sposób na weekendowy wyjazd, dla innych baza do dłuższej wyprawy po mniej znanych regionach kraju.

Nie tylko atrakcje, ale też zaplecze

W podróży kamperem ważne jest nie tylko to, co warto zobaczyć, ale także gdzie można stanąć, odpocząć i skorzystać z potrzebnej infrastruktury. Polska Grupa Caravaningowa wie o tym doskonale, dlatego Polskie Szlaki Kamperowe gromadzą nie tylko atrakcje turystyczne, ale również kempingi, miejsca postojowe i punkty przydatne w trasie. Dzięki temu planowanie nie kończy się na wyborze zamku, jeziora czy punktu widokowego, ale obejmuje również praktyczną stronę wyjazdu. To szczególnie ważne dla osób, które dopiero zaczynają przygodę z caravaningiem i chcą mieć większą pewność, że po drodze znajdą odpowiednie zaplecze.

Gotowe szlaki dla niezdecydowanych

Dla tych, którzy wolą ruszyć szybciej, portal przygotowuje gotowe trasy kamperowe. Są podzielone na etapy, prowadzą przez miejsca warte odwiedzenia i mogą służyć zarówno jako kompletny plan, jak i inspiracja do stworzenia własnej wersji. Wygenerowaną trasę można otworzyć w Google Maps albo pobrać w formacie GPX, co ułatwia korzystanie z niej już podczas podróży. Taki format dobrze odpowiada naturze caravaningu – daje scenariusz, ale nie odbiera swobody. Można trzymać się propozycji albo potraktować ją jako punkt wyjścia do spontanicznych zmian.

Mniej ekranu, więcej drogi

Siłą portalu szlakikamperowe.pl prowadzonego przez Polską Grupę Caravaningową jest połączenie trzech elementów, które do tej pory często funkcjonowały oddzielnie. Coraz powszechniejsza i coraz doskonalsza sztuczna inteligencja pomaga stworzyć trasę, baza danych dostarcza potrzebnych miejsc i atrakcji, a gotowe szlaki pokazują, jak można tę podróż ułożyć w praktyce. Polskie Szlaki Kamperowe nie próbują powiedzieć nam, jak mamy podróżować. Dają narzędzia, dzięki którym łatwiej zdecydować, dokąd warto pojechać. A później pozostaje już tylko uruchomić silnik i ruszyć przed siebie.



eprasa.pl 2d9f58ac76

SUCHY POJAZD KEMPINGOWY

POZNAJ TAJNIKI WALKI Z WILGOCIĄ

Marcin Turko

Chłodniejsze noce to dla wielu caravaningowców sygnał, że sezon zaczyna wchodzić w bardziej wymagającą fazę. W dzień temperatura w kamperze może być przyjemna, jednak rano na szybach często pojawiają się krople wody. To efekt kondensacji pary wodnej, czyli zjawiska całkowicie naturalnego, ale w zamkniętej przestrzeni mogącego stać się poważnym problemem. Skraplająca się woda nie tylko oznacza konieczność wycierania szyb. Nadmierna wilgoć sprzyja również rozwojowi pleśni, pogarsza mikroklimat we wnętrzu i w dłuższej perspektywie może się przyczyniać do zawilgocenia elementów wyposażenia. Na szczęście istnieje kilka skutecznych sposobów, aby ograniczyć kondensację. Jednym z nich są odpowiednio dobrane pokrowce na szyby, ale równie ważne są wentylacja, ogrzewanie i kontrolowanie źródeł wilgoci.

Dlaczego woda pojawia się na szybach?

Powietrze we wnętrzu kampera zawsze zawiera pewną ilość pary wodnej. Jej źródłem jesteśmy przede wszystkim my sami – podczas oddychania i snu do niewielkiego wnętrza trafia zaskakująco dużo wilgoci.

Do tego dochodzą:

- gotowanie i podgrzewanie posiłków,
- korzystanie z prysznica,
- suszenie mokrych ubrań i ręczników,
- mokre buty i wyposażenie,
- niewystarczająca wentylacja,
- ogrzewanie wnętrza przy jednoczesnym braku wymiany powietrza.

Kiedy ciepłe, wilgotne powietrze styka się z chłodną powierzchnią szyby, zostaje schłodzone. Jeżeli temperatura szyby spadnie poniżej punktu rosy, para wodna zaczyna się skraplać. Powstają charakterystyczne krople widoczne szczególnie rano. Właśnie dlatego problem nasila się podczas chłodnych nocy. Szyby mają zwykle znacznie niższą temperaturę niż powietrze we wnętrzu.

eprasa.pl 2d9f58ac76



Osłony termiczne wewnętrzne mogą być pomocne, ale jako dodatkowa izolacja



Pełna osłona termiczna kabiny półzintegrowanego kampera. Bardzo dobre rozwiązanie na zimę

Najważniejsza jest wymiana powietrza

Pierwszym krokiem w walce z wilgocią powinna być prawidłowa, ale kontrolowana wentylacja. W kamperze nie należy całkowicie zamykać wszystkich otworów wentylacyjnych na czas snu. Wiele okien w pojazdach kempingowych pozwala na tak zwane rozszczelnienie, czyli mikrowentylację. Dzięki temu możliwy jest stały, delikatny przepływ powietrza bez gwałtownego wychładzania wnętrza. Szczególne znaczenie ma to zimą, gdy celem jest utrzymanie w środku komfortowej, możliwie stałej temperatury w okolicach 20°C, a jednocześnie niedopuszczenie do nadmiernego wzrostu wilgotności. Wentylacja jest szczególnie ważna podczas gotowania i korzystania z łazienki.

Dobrym zwyczajem jest także krótkie, intensywne przewietrzenie kampera rano. Kilka minut wymiany powietrza może być skuteczniejsze niż wielogodzinne pozostawienie niewielkiej szczeliny w oknie.

Pokrowce na szyby – prosta bariera dla chłodu

Jednym z najskuteczniejszych sposobów ograniczania kondensacji na szybach są zewnętrzne pokrowce termiczne. Ich działanie jest proste – pokrowiec tworzy dodatkową warstwę izolacyjną między szybą a zimnym powietrzem zewnętrznym. Dzięki temu powierzchnia szyby od strony wnętrza nie wychładza się tak intensywnie.

To rozwiązanie ma łącznie kilka zalet: ogranicza straty ciepła, zmniejsza wychładzanie kabiny i znacząco ogranicza ilość skraplającej się pary wodnej. Zewnętrzny pokrowiec działa przy tym inaczej niż osłona montowana od środka – chroni szybę przed bezpośrednim kontaktem z zimnym powietrzem, jeszcze zanim ta zacznie intensywnie oddawać ciepło. W chłodniejszych warunkach szczególnie przydatne są pokrowce obejmujące nie tylko przednią szybę, ale również boczne szyby kabiny.

A co z osłonami wewnętrznymi?

Osłony termiczne montowane od wewnątrz również mogą być pomocne, przede wszystkim jako dodatkowa izolacja. Trzeba jednak pamiętać o pewnym ograniczeniu. Jeśli pomiędzy osłoną a szybą pozostanie wilgotne powietrze, może ono nadal się skraplać na zimnej powierzchni. Dlatego po zakończeniu noclegu warto sprawdzić, czy pod osłoną nie zgromadziła się wilgoć. W praktyce zewnętrzna izolacja szyby jest często korzystniejsza z punktu widzenia ograniczania jej wychładzania.

Ogrzewanie pomaga, ale nie rozwiązuje wszystkiego

Utrzymywanie odpowiedniej temperatury we wnętrzu również ogranicza problem. Ciepłe powietrze może pomieścić więcej pary wodnej, a ogrzewanie podnosi temperaturę powierzchni znajdujących się we wnętrzu. Nie oznacza to jednak, że wystarczy mocniej podkręcić ogrzewanie. Jeżeli ogrzewamy kampera bez



Skropliny po wewnętrznej stronie okien to zjawisko, które przypomina, że nadszedł czas na dodatkową izolację w postaci osłony termicznej na szyby

eprasa.pl 2d9f58ac76

odpowiedniej wentylacji, ilość wilgoci w powietrzu nadal będzie rosła. W efekcie po pewnym czasie nawet stosunkowo ciepłe wnętrze może mieć dużą wilgotność i kondensacja będzie nadal występować. Najlepszy efekt daje więc połączenie ogrzewania, izolacji szyb oraz kontrolowanej mikrowentylacji, aby zachować komfort cieplny bez zamykania wilgoci w pojeździe.

Wilgoć powstaje również podczas codziennych czynności

W chłodnym kamperze warto zwracać uwagę na wszystkie czynności, które zwiększają wilgotność. Podczas gotowania warto korzystać z pokrywek i, jeśli pojazd jest w niego wyposażony, włączać wentylator wyciągowy. Podobnie po prysznicu należy możliwie szybko usunąć wilgotne powietrze z łazienki oraz przetrzeć kabinę i ściany. Para wodna bywa widoczna na lustrze, ale nie oznacza to, że osiada wyłącznie tam. Może się również kondensować na okleinie ścian, w narożnikach i w miejscach, które na pierwszy rzut oka wydają się suche. Szczególnej uwagi wymagają górne szafki, ponieważ są gorzej wentylowane i często wypełnione odzieżą.



Wytarcie kabiny prysznicowej po kąpieli (oprócz wietrzenia pomieszczenia) to bardzo pomocny i szybki zabieg pomagający zmniejszyć wilgotność pomieszczenia



Nawet podczas pierwszych dni jesieni czy wczesną wiosną warto mieć ze sobą osłonę termiczną na szyby

Zimowy caravaning często się łączy ze sportami na śniegu, a po nartach, sankach czy spacerze pojawia się pokusa, aby rozwiesić mokrą odzież w ciepłym wnętrzu pojazdu. To jednak jeden z najszybszych sposobów na gwałtowne podniesienie wilgotności. Jeśli kemping oferuje suszarnię lub pomieszczenie przeznaczone do suszenia rzeczy, zdecydowanie lepiej skorzystać właśnie z niego. W kamperze warto suszyć tylko to, co konieczne, i robić to przy dobrej wentylacji. Nie bez znaczenia jest również liczba osób nocujących w pojeździe. Każda dodatkowa osoba oznacza kolejne źródło pary wodnej, dlatego problem kondensacji może być znacznie bardziej widoczny podczas noclegu kilkuosobowej rodziny niż w trakcie samotnego wyjazdu.

Osuszacz powietrza – kiedy ma sens?

W walce z nadmierną wilgotnością może pomóc również osuszacz. W kamperze trzeba jednak dobrać rozwiązanie dostosowane do przestrzeni, poboru energii i warunków użytkowania. Nie warto też traktować osuszacza jako zamiennika wentylacji. Urządzenie może ograniczyć ilość wilgoci w powietrzu, ale nie zastępuje prawidłowej wymiany powietrza.

Co robić rano?

Jeśli rano na szybach pojawiła się woda, nie należy jej ignorować. Szczególnie uciążliwe bywają strugi spływające po szybach szoferki, ponieważ zwykła ściągaczka często tylko przenosi wodę na kokpit, a ścierkę trzeba później dodatkowo suszyć. W takich sytuacjach bardzo praktyczna okazuje się myjka lub odkurzacz do szyb, który pozwala szybko zebrać nawet większą ilość skroplin. Wybierając takie urządzenie, warto zwrócić uwagę, aby zbiorniczek na wodę był szczelnie zamykany i umożliwiał pracę pod różnymi kątami. Następnie dobrze jest przewietrzyć wnętrze i pozwolić wilgotnym powierzchniom wyschnąć. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na miejsca, w których woda może spływać i gromadzić się w szczelinach lub na elementach wyposażenia, np. przy dolnych uszczelkach okien czy na podszybiu.

Najskuteczniejsza jest kombinacja kilku metod

Kondensacja pary wodnej nie ma jednego uniwersalnego

eprasa.pl 2d9f58ac76

rozwiązania. Najlepsze efekty daje połączenie kilku prostych działań:

- Ograniczaj źródła wilgoci – zwłaszcza w trakcie gotowania, kąpieli i suszenia odzieży.
- Zapewnij prawidłową wentylację – również podczas noclegu, korzystając z mikrowentylacji okien lub wywietrzników.
- Utrzymuj stabilną temperaturę – najlepiej w okolicach komfortowych 20°C, unikając dużych wahań.
- Stosuj zewnętrzne pokrowce termiczne – szczególnie podczas chłodnych nocy.
- Kontroluj wilgotność – higrometr pozwala szybko ocenić sytuację.
- Sprawdzaj szafki i narożniki – to miejsca słabiej wentylowane, w których wilgoć może pozostać niezauważona.
- Usuwaj skropliny – nie pozwalaj, aby woda pozostawała na szybach, podszybiu i innych powierzchniach.
- Sprawdzaj potencjalne przecieki – jeśli wilgoć pojawia się także poza szybami.



Fot. Tomasz Skup

Okna w części mieszkalnej wymagają takiej samej uwagi jak kabina w kamperze. W przypadku sporych różnic temperatur woda może poczynić sporo szkód. Warto o poranku przeglądnąć wszystkie okna i osuszyć takie miejsca

Krople wody na szybach są jednym z pierwszych sygnałów, że w kamperze występuje duża różnica między temperaturą wnętrza a temperaturą powierzchni szyb. Sama kondensacja jest zjawiskiem fizycznym i w chłodniejszych warunkach trudno całkowicie jej uniknąć. Można jednak skutecznie ograniczyć jej skalę. Dobra wentylacja, rozsądne ogrzewanie, kontrolowanie źródeł wilgoci oraz właściwa izolacja szyb tworzą prosty i skuteczny system ochrony przed nadmierną kondensacją. Warto zacząć od najprostszych rozwiązań. Używanie zewnętrznego pokrowca termicznego nawet już we wrześniu, regularne wietrzenie i kontrola wilgotności często przynoszą większą poprawę, niż mogłoby się wydawać. Dzięki temu nawet chłodniejsze noce nie muszą oznaczać porannego przecierania szyb z kropli wody.

REKLAMA



PRZYCZEPA **OFF-ROAD**

WŁASNA BAZA TAM, GDZIE KOŃCZY SIĘ ASFALT



fot. Leshy Tech



fot. Leshy Tech

Marcin Turko

Jeszcze do niedawna przyczepa kempingowa kojarzyła się przede wszystkim z pobytem na przygotowanym polu kempingowym. Dojazd, poziomowanie, podłączenie mediów i wygodny wypoczynek w jednym miejscu. Rozwój overlandingu i caravaningu wyprawowego zmienił jednak oczekiwania części podróżników.

Coraz więcej osób chce nocować z dala od infrastruktury. Wybiera leśne drogi, górskie szutry i trudno dostępne miejsca. Jednocześnie nie chce rezygnować z własnego łóżka, kuchni, zapasu wody i energii. Właśnie w tę niszę wpisują się przyczepy off-road. Łączą terenową odporność z funkcją mobilnej bazy noclegowej. Pozwalają też przewozić sprzęt potrzebny podczas wyprawy. Ich popularność wynika nie tylko z możliwości jazdy poza asfaltem. Ważna jest również swoboda, jaką daje odpięcie przyczepy i dalsza jazda samochodem terenowym bez całego obozowiska na haku.

eprasa.pl 2d9f58ac76

Czym różni się przyczepa terenowa od klasycznej?

Przyczepa przeznaczona do jazdy poza utwardzonymi drogami musi sprostać innym obciążeniom niż typowa konstrukcja kempingowa. Nierówności, koleiny, kamienie, strome zjazdy i podjazdy wymagają odpowiednio zaprojektowanego podwozia. Podczas gdy użytkownik klasycznej przyczepy może docenić mover ułatwiający manewrowanie na kempingu, w terenie liczą się przede wszystkim prześwit, zawieszenie, ogumienie i geometria całego zestawu. Znaczenie ma również konstrukcja zaczepu. Powinna pozwalać na odpowiedni zakres ruchu samochodu względem przyczepy. Dobrym przykładem są australijskie przyczepy wyprawowe. Patriot Campers stosuje w wybranych modelach rozbudowane układy zawieszenia oraz zaczepy pozwalające na duży zakres ruchu między samochodem a przyczepą. Takie rozwiązania są szczególnie istotne na nierównym podłożu.



fot. Leshy Tech

Podobne podejście widać w konstrukcjach Leshy Tech. W modelach tego producenta stosowane są niezależne układy zawieszenia pneumatycznego, które opracowano na podstawie wieloletnich doświadczeń i tysięcy kilometrów testów w terenie. Mało tego, kluczowym elementem zawieszenia tego polskiego producenta są amortyzatory przygotowywane z uwzględnieniem masy konkretnej przyczepy. Zatem nie są to gotowe produkty z katalogu, a każdy komplet powstaje na potrzeby konkretnego przeznaczenia oraz sposobu użytkowania. Dzięki temu każde koło może lepiej reagować na nierówności. Dlatego w przyczepach off-road szczególną uwagę zwraca się na prześwit, kąty natarcia i zejścia oraz wytrzymałość ramy i poszycia. Istotna jest także geometria całego zestawu. Przyczepa powinna możliwie dobrze podążać śladem samochodu. Krótki tylny zwis ogranicza ryzyko zahaczenia o podłoże podczas pokonywania załamań terenu



fot. Bruder

Nie oznacza to jednak, że przyczepa off-road jest przeznaczona wyłącznie do jazdy po bezdrożach. Dobre konstrukcje muszą radzić sobie również na asfalcie. To właśnie uniwersalność jest jednym z ich największych atutów. Pozwalają pokonać setki kilometrów drogą szybkiego ruchu, a następnie zjechać na szutry czy drogi o gorszej nawierzchni z dala od cywilizacji. Warto przy tym pamiętać, że prześwit nie określa głębokości brodzenia. O możliwości przejazdu przez wodę decydują także konstrukcja podwozia, rozmieszczenie instalacji i zabezpieczenie poszczególnych elementów. Nie każda przyczepa terenowa jest przygotowana do głębokich przepraw

Zawieszenie jest tutaj kluczowe

Jednym z najważniejszych elementów przyczepy terenowej jest podwozie. W wielu konstrukcjach stosuje się niezależne zawieszenie. Każde koło może wtedy reagować na nierówności bez bezpośredniego wymuszania ruchu koła po drugiej stronie osi. W zależności od modelu producenci wykorzystują sprężyny śrubowe, amortyzatory o zwiększonym zakresie pracy lub układy pneumatyczne. Patriot Campers stosuje w wybranych przyczepach rozwiązania łączące niezależne zawieszenie z dużym zakresem jego pracy. Conqueror również wykorzystuje niezależne układy zawieszenia w swoich przyczepach ekspedycyjnych.



fot. Bruder

Nie oznacza to jednak, że niezależne zawieszenie jest warunkiem dobrej przyczepy off-road. Liczą się jego skok, charakterystyka amortyzacji, dopasowanie do masy przyczepy i odporność na długotrwałe obciążenia. Ważne są również łożyska, mocowania i możliwość serwisowania podzespołów. W terenie mocno pracuje także zaczep. W klasycznej przyczepie kempingowej jego zadaniem jest przede wszystkim bezpieczne połączenie zestawu i stabilizacja toru jazdy. W wyprawowej powinien umożliwiać większe przechyły samochodu względem przyczepy. To szczególnie ważne na nierównych podjazdach i w koleinach

eprasa.pl 2d9f58ac76



fot. Leshy Tech

Lekka konstrukcja ma znaczenie

W off-roadzie masa jest szczególnie istotna. Ciężka przyczepa zwiększa obciążenie samochodu i utrudnia pokonywanie trudnych odcinków. Wpływa też na zużycie paliwa oraz zachowanie zestawu podczas hamowania. Z tego powodu producenci sięgają po kompozyty, aluminium i rozwiązania pozwalające ograniczyć masę bez rezygnowania z wytrzymałości. Tutaj dobrym przykładem może być Bruder. Australijski producent wykorzystuje w swoich przyczepach konstrukcje kompozytowe oraz rozwiązania opracowane z myślą o wyprawach w trudnych warunkach. W modelach z rodziny EXP połączono lekką zabudowę z rozbudowanym zawieszeniem. Nie każda przyczepa terenowa musi być jednak mała. Rynek obejmuje zarówno lekkie konstrukcje przeznaczone głównie do spania i przewożenia wyposażenia, jak i rozbudowane modele rodzinne z kuchnią, łazienką i kilkoma miejscami noclegowymi. Ciekawym rozwiązaniem są przyczepy modułowe. Ich zabudowę można dostosować do konkretnego sposobu podróżowania. W jednym przypadku będzie to przestrzeń transportowa z namiotem dachowym. W innym – zamknięta sypialnia z kuchnią i rozbudowaną instalacją elektryczną.

Komfort bez kempingu

Terenowy charakter nie musi oznaczać rezygnacji z wygody. W zależności od klasy i wielkości przyczepy wyposażenie może obejmować łóżka, kuchnię, lodówkę, instalację wodną, prysznic, toaletę, ogrzewanie, akumulator oraz instalację fotowoltaiczną.

Zasilają oświetlenie, lodówkę i urządzenia elektroniczne. Nie oznacza to jednak pełnej autonomii w każdych warunkach. Rzeczywisty czas pracy zależy od pojemności akumulatora, mocy paneli, pogody i zużycia energii. Podobnie jest z wodą. Duży zbiornik zwiększa niezależność, ale jednocześnie podnosi masę zestawu. W testowanej przez naszą Redakcję przyczepie LifeStyle Camper X-Line znalazły się między innymi kuchnia z lodówką i kuchenką oraz instalacja fotowoltaiczna z systemem ładowania akumulatora. To przykład kompaktowej bazy, która łączy miejsce do spania z zapleczem kuchennym. W przypadku X-Line warto rozdzielić wyposażenie konkretnego egzemplarza od rozwiązań oferowanych przez producenta w różnych konfiguracjach. Nie każda wersja musi mieć identyczne podwozie czy wyposażenie dodatkowe. Przy ocenie konkretnej przyczepy najważniejsze są więc jej rzeczywiste parametry



fot. Bruder

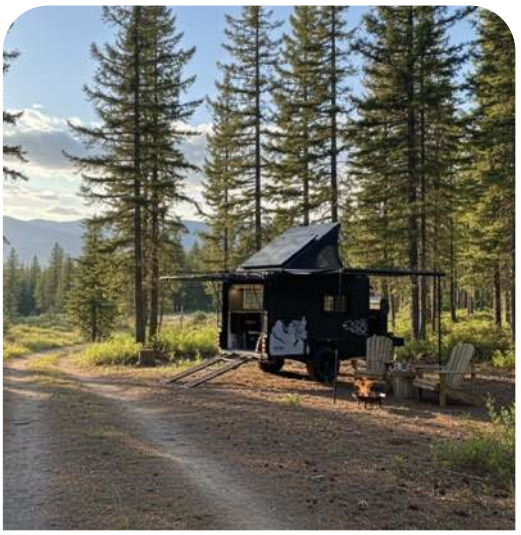
To właśnie tutaj widać różnicę pomiędzy przyczepą off-road a prostą przyczepką transportową. Ta druga przewozi wyposażenie. Pierwsza może się stać zapleczem całej wyprawy



fot. OPUS

OPUS pokazuje inne podejście do przyczepy wyprawowej. Zamiast ciężkiej, sztywnej zabudowy wykorzystuje konstrukcję rozkładaną. W wybranych modelach stosowana jest technologia Air Beam. Część konstrukcji namiotowej tworzą pompowane belki. Rozwiązanie pozwala szybko przygotować przestronne wnętrze po przyjeździe na miejsce

W przyczepach wyprawowych ważna jest również niezależność energetyczna. Panele fotowoltaiczne mogą uzupełniać energię w akumulatorze.



fot. Decamp

eprasa.pl 2d9f58ac76

W segmencie bardziej wyspecjalizowanych rozwiązań pojawia się także DeCamp. Marka rozwija przyczepy i zabudowy przeznaczone do podróżowania poza infrastrukturą. W zależności od konfiguracji stosowane są lekkie konstrukcje, rozwiązania terenowego zawieszenia oraz instalacje autonomicznego zasilania



fot. Decamp

Dla kogo jest przyczepa off-road?

Nie trzeba być uczestnikiem ekstremalnych wypraw, aby wykorzystać jej możliwości. Tego typu konstrukcja może zainteresować kilka różnych grup użytkowników. Dla miłośnika 4×4 będzie mobilną bazą podczas wyprawy. Dla rodziny może być sposobem na nocleg z dala od zatłoczonych kempingów. Dla motocyklisty lub quadowca może jednocześnie pełnić funkcję garażu i zaplecza mieszkalnego. Z kolei dla osoby podróżującej samotnie lub w parze atrakcyjna może być lekka, kompaktowa konstrukcja. Łatwiej ją prowadzić i ustawić na niewielkim terenie. Nie bez znaczenia pozostaje dopuszczalna masa całkowita. Wiele małych przyczep mieści się w granicy 750 kg, choć rzeczywista masa gotowego do drogi egzemplarza zależy od wyposażenia. Warto również odróżnić masę własną od dopuszczalnej masy całkowitej. Przyczepa o DMC 750 kg może mieć znacznie mniejszą ładowność, szczególnie po zamontowaniu dodatkowego wyposażenia, zbiorników i akumulatorów.

Trzeba też pamiętać, że przyczepa terenowa nie daje automatycznie prawa do nocowania w dowolnym miejscu. Możliwość postoju i biwakowania zależy od obowiązujących przepisów oraz zasad dotyczących konkretnego terenu. Dotyczy to szczególnie lasów i obszarów chronionych.

Nie tylko teren – liczy się cały zestaw

Przyczepa off-road nie zastąpi samochodu terenowego. O możliwościach całego zestawu decydują wspólnie samochód, przyczepa, masa, ogumienie, zawieszenie, rozkład obciążenia i umiejętności kierowcy. Przed zakupem trzeba sprawdzić dopuszczalną masę całkowitą, rzeczywistą ładowność, nacisk na hak oraz możliwości samochodu ciągnącego. Warto także zwrócić uwagę na dostępność części eksploatacyjnych i serwisu.

Ma to szczególne znaczenie w przypadku przyczep sprowadzanych spoza Europy. Niektóre rozwiązania techniczne są projektowane z myślą o rynku australijskim lub amerykańskim. Przed zakupem należy sprawdzić homologację, wymagania rejestracyjne i dostępność serwisu w kraju użytkowania.

Terenowa konstrukcja może być bardzo wytrzymała. Regularna kontrola zawieszenia, mocowań, hamulców i ogumienia po intensywnej jeździe pozostaje jednak koniecznością. Dotyczy to także zaczepu i instalacji elektrycznej.

Moda czy trwały kierunek caravaningu?

Rosnąca popularność przyczep off-road jest częścią szerszego trendu. Turyści coraz częściej chcą korzystać z caravaningu poza tradycyjną infrastrukturą. Jednocześnie nie każdy chce zamienić wygodny nocleg na namiot. Samochód terenowy nie zawsze zapewnia też wystarczającą przestrzeń do spania i przechowywania wyposażenia. Zakup i utrzymanie odpowiednio przygotowanego samochodu wyprawowego mogą być kosztowne. Przyczepa stanowi alternatywę. Pozwala zachować mobilność samochodu, a jednocześnie zabrać ze sobą łóżko, kuchnię, wodę, energię i sprzęt potrzebny podczas dłuższego pobytu poza cywilizacją.

Najważniejsze nie jest jednak to, ile terenowych gadżetów znajduje się w katalogu. Liczy się dopasowanie konstrukcji do rzeczywistego sposobu podróżowania. Dla jednego użytkownika odpowiednia będzie lekka baza transportowa pod namiot dachowy. Dla innego – niewielka przyczepa z miejscem do spania. Rodzina może natomiast potrzebować pełnowymiarowej bazy z kuchnią i łazienką. Właśnie ta różnorodność sprawia, że przyczepa off-road przestaje być ciekawostką dla wąskiej grupy fanów 4×4. Staje się kolejnym sposobem na caravaning. Takim, w którym kemping nie musi się zaczynać przy recepcji pola namiotowego, a droga kończy się dopiero tam, gdzie kończy się asfalt.

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

CISZA, CIEPŁO I SPOKÓJ **W KAŻDYM FORMACIE**

GOTOWE ZESTAWY IZOLACYJNE BITMAT

Planujesz budowę wymarzonego vana? Marzą Ci się niezależność, dzikie noclegi i podróże bez ograniczeń? Niezależnie od tego, czy Twoim celem są mroźne alpejskie przełęcze, czy słoneczne wybrzeża Europy Południowej, podstawą komfortu jest profesjonalna izolacja.



Zamiast ryzykować błędy konstrukcyjne i tracić czas na żmudne obliczenia, warto zaufać ekspertom. Marka Bitmat, opierając się na latach doświadczeń i rygorystycznych badaniach, udowadnia, że wyciszenie i termoizolacja mogą być proste, o ile postawimy na dedykowane rozwiązania.

W środowisku vanlife'u krąży bardzo mądre powiedzenie: najlepsza izolacja to ta, której nie widać, ale którą natychmiast czuć. Niestety wielu początkujących budowniczych na etapie planowania staje przed ścianą. Jakie materiały wybrać? Ile metrów kwadratowych kupić? Odpowiedzią na te bolączki są innowacyjne, gotowe zestawy izolacyjne. To rynkowy przełom, który pozwala zmienić zwykłego „blaszaka" w przytulny, całoroczny dom na kółkach.

Od kompaktowego L1H1 po potężne L4H4 – koniec z materiałową loterią

Każdy, kto choć raz próbował wyliczyć zapotrzebowanie na materiały izolacyjne do obłego wnętrza busa, wie, jak frustrujące to zadanie. Zamiast spędzać godziny z kalkulatorem i ryzykować, że w połowie prac zabraknie nam materiału, możemy skorzystać z pakietów skrojonych na miarę. Marka Bitmat, bazując na swoim wieloletnim doświadczeniu na rynku wygłuszeń, skrupulatnie przeliczyła zapotrzebowanie na podstawie trójwymiarowych modeli wnętrz najpopularniejszych aut dostawczych. Dzięki temu powstały zestawy przeznaczone dla konkretnych gabarytów – od zwinnych wariantów L1H1 po największe krążowniki szos w rozmiarze L4H4. Pakiety są w pełni kompatybilne z rynkowymi bestsellerami, takimi jak Volkswagen (od kultowego T4 po Craftera), Mercedes Sprinter, Renault Master, a także z całą rodziną trojaczków Sevel (Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroën Jumper) i wieloma innymi. Co ważne, każdy zestaw uwzględnia bezpieczny zapas materiału.

eprasa.pl 2d9f58ac76

Wełna i styropian? Zostawmy je w budownictwie lądowym

Eksperci Bitmat często spotykają się z pytaniami o parametry techniczne. W świecie vanlife'u króluje współczynnik Lambda (przewodzenie ciepła). Tanie materiały często tracą swoje właściwości izolacyjne w skrajnych temperaturach. Gumowa, profesjonalna pianka kauczukowa z serii K zachowuje wyjątkową stabilność strukturalną, gwarantując niezmienną ochronę. Marka stanowczo obala też mity dotyczące „tanich" alternatyw. Użycie wełny mineralnej w kamperze to błąd, który mści się błyskawicznie. Wełna działa jak gąbka – chłonie wilgoć, opada od wibracji i trzyma wodę przy blasze, powodując jej rdzewienie. Styropian z kolei pęka, skrzypi podczas jazdy i nie przylega do obłych przetłoczeń busa. Pianka kauczukowa ma zamkniętą strukturę komórkową – nie chłonie wody, potu ani zapachów, jest trudnopalna i idealnie elastyczna.

Budowa własnego kampera to niezwykła, choć wymagająca przygoda. Zaufanie firmie, której skuteczność potwierdzają badania, to pierwszy, najważniejszy krok do tego, by życie w drodze było nie tylko wolne, ale przede wszystkim bezpieczne i komfortowe. Z gotowymi zestawami Bitmat zamiana dostawczaka w przytulny dom nigdy nie była tak prosta.







Tutaj znajdziesz gotowe zestawy izolacyjne Bitmat

Zapraszamy na Targi Caravans Salon Poland 2026 w Poznaniu. Znajdziecie nas w pawilonie 4 na stoisku nr 5.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76



KAMPER I PRZYCZEPA **GOTOWE NA ZIMĘ**

Marcin Turko

Zima jest dla kampera i przyczepy kempingowej próbą szczelności, organizacji oraz zdrowego rozsądku właściciela. Inaczej przygotowuje się pojazd, który przez kilka miesięcy będzie stał nieużywany, a inaczej ten, który ma służyć podczas zimowych wyjazdów. W obu przypadkach stawką jest nie tylko komfort, lecz także ograniczenie ryzyka kosztownych napraw wynikających z mrozu, wilgoci, zamarzniętej wody, rozładowanych akumulatorów czy niesprawnego ogrzewania.

Poniższy poradnik porządkuje najważniejsze czynności w dwóch scenariuszach: gdy pojazd zimuje na postoju oraz gdy pozostaje w użyciu i podróżujemy nim. To także lista produktów, które realnie pomagają zabezpieczyć sprzęt przed zimą albo zwiększyć bezpieczeństwo i wygodę podczas wyjazdów w niskich temperaturach.

Jeśli pojazd zimuje na postoju

Kamper lub przyczepa odstawione na kilka miesięcy nie powinny być po prostu zamknięte i pozostawione do wiosny. Zimowanie wymaga przygotowania nadwozia, wnętrza, instalacji oraz podwozia tak, by pojazd nie stał się magazynem wilgoci, zaproszeniem dla gryzoni ani miejscem, w którym resztki wody rozsadzają elementy instalacji wodnej.

Pierwszy etap to dokładne mycie zewnętrzne. Szczególnej uwagi wymagają dach, okolice okien

eprasa.pl 2d9f58ac76

dachowych, listwy, narożniki i miejsca, w których gromadzą się liście, igły, piasek oraz pozostałości po owadach. Zabrudzenia pozostawione na kilka miesięcy trudniej będzie usunąć, a wiosną często wymagają mocniejszej chemii. Po myciu pojazd należy dobrze osuszyć, a jeśli będzie stał pod chmurką, warto rozważyć zabezpieczenie poszycia woskiem lub specjalnym preparatem ochronnym.

Równie ważne jest wnętrze. Z pojazdu najlepiej wynieść wszystko, co chłonie wilgoć: pościel, ręczniki, koce, poduszki, narzuty, odzież i tekstylia sezonowe. Schowki, szuflady – także kuchenne – oraz przestrzenie pod łóżkami trzeba odkurzyć i umyć tak, aby nie zostały w nich resztki jedzenia, cukru, mąki, okruchy ani ślady po napojach. Lodówka i zamrażalnik powinny być czyste, suche i podobnie jak wspomniane szafki pozostawione uchylone.

Instalacje – woda, gaz i prąd

Najwięcej szkód potrafi wyrządzić woda pozostawiona w instalacji. Przed mrozami trzeba opróżnić bojler, zbiornik wody czystej i szarej, kasetę chemicznego WC i – jeżeli jest osobna – także spłuczkę toalety oraz wszystkie przewody instalacji. Samo otwarcie zaworów nie zawsze wystarcza, ponieważ instalacje bywają prowadzone z załamaniami, nie zawsze starannie, zatem istnieje ryzyko pozostawania kieszeni, w których zostaje niewielka ilość wody. Dlatego po spuszczeniu wody warto otworzyć krany, pozostawić je w położeniu mieszanym i przedmuchać układ sprężonym powietrzem. Jeśli już przed końcem ostatniego wyjazdu wiadomo, że pojazd kempingowy zostanie odstawiony na zimę, operację opróżniania instalacji dobrze wykonać jeszcze przed powrotem do domu. Na czas przejazdu można pozostawić baterie i zawory spustowe otwarte, aby resztki wody miały szansę wypłynąć. Zawory butli gazowych należy zakręcić. W części elektrycznej kluczowe są akumulatory. Jeżeli pojazd nie będzie zimą podłączony do ładowarki podtrzymującej, można je wyjąć, naładować i przechowywać w dodatniej temperaturze, okresowo kontrolując stan naładowania.



Brak wentylacji w takim zimowym opakowaniu jest gwarancją niepokojących zapachów, a nawet pleśni we wnętrzu

Wentylacja, wilgoć i ochrona przed szkodnikami

Najgorszym pomysłem jest szczelne „zakiszenie" pojazdu folią lub plandeką na całą zimę. Powietrze musi krążyć, dlatego warto uchylić drzwiczki szafek, zostawić otwarte schowki, a materace – jeżeli nie można zabrać ich do suchego pomieszczenia – unieść lub ustawić pionowo, aby ułatwić ruch powietrza w przestrzeniach bagażowych pod nimi. Pochłaniacze wilgoci mogą być pomocnym dodatkiem, ale nie zastępują wentylacji. Przy okazji trzeba sprawdzić większe otwory techniczne w podłodze i komorach serwisowych, aby ograniczyć ryzyko wejścia gryzoni. Tego typu otwory najczęściej są zabezpieczone drobną stalową siatką.

Ustawienie pojazdu i osłona nadwozia

Pojazd powinien stać na równym, stabilnym i możliwie twardym podłożu. Przyczepę należy wypoziomować, a następnie ustabilizować podporami i tu warto podkreślić, że nie wolno traktować ich jak podnośnika do unoszenia konstrukcji. Dobrze dobrane miejsce postoju ogranicza naprężenia poszycia, pracę uszczelnień oraz ryzyko odkształceń. Jeśli kamper lub przyczepa nie zimują pod dachem, dobrą ochroną jest



Reduktor gazowy z automatycznym przełączaniem butli to wygodne rozwiązanie, dzięki któremu nie trzeba wstawać w nocy, aby przepiąć pustą butlę na pełną



Wilgoć na metalowych elementach o poranku to zjawisko świadczące o sporej różnicy temperatur. Warto każdego ranka wycierać do sucha tego typu mostki cieplne

eprasa.pl 2d9f58ac76



Teleskopowa drabinka, szczotka i łopata do śniegu przy intensywniejszych opadach śniegu potrafią być nieocenione



Obsługa kempingu odśnieży główne ścieżki, ale dojście do pojazdu pozostaje w gestii podróżnika. Tutaj bez łopaty ani rusz!

oddychający pokrowiec przeznaczony do pojazdów kempingowych. Zwykła folia albo szczelna plandeka nie dość, że mogą zatrzymywać wilgoć, to jeszcze mogą ocierać się o lakier i niszczyć poszycie podczas wiatru.

Wykaz czynności przed zimowym postojem:

- Umyć nadwozie, dach, okna dachowe, listwy i wnęki oraz dokładnie osuszyć pojazd.
- Usunąć z wnętrza tekstylia, jedzenie, produkty sypkie i wszystkie rzeczy chłonące wilgoć.
- Wyczyścić kuchnię, lodówkę, zamrażalnik, łazienkę, szafki i przestrzenie pod łóżkami.
- Opróżnić zbiorniki wody czystej i szarej, toaletę, bojler, przewody oraz armaturę.
- Otworzyć krany i zawory spustowe, a w razie potrzeby przedmuchać instalację.
- Zakręcić butlę gazową.
- Naładować, wyjąć lub podłączyć do ładowarki podtrzymującej akumulatory.
- Zapewnić swobodną cyrkulację powietrza wewnątrz pojazdu.
- Ustawić pojazd na twardym podłożu, wypoziomować i ustabilizować.
- Lepiej zastosować oddychający pokrowiec, niż zakładać szczelną plandekę.

Jeśli pojazd jest użytkowany w zimie

Zimowy wyjazd kamperem lub z przyczepą kempingową wymaga innego podejścia niż letni weekend nad jeziorem. Pojazd musi być przygotowany do jazdy po śniegu, dłuższej pracy ogrzewania, większego zużycia gazu i wilgoci wnoszonej przez załogę. Najważniejsze są trzy obszary: bezpieczeństwo na drodze, niezawodne ogrzewanie i sprawne gospodarowanie wodą.

Bezpieczeństwo jazdy i wyposażenie awaryjne

Podstawą są opony zimowe lub wielosezonowe w dobrym stanie oraz łańcuchy śniegowe dopasowane do kół pojazdu. W regionach górskich ich posiadanie bywa nie tylko rozsądne, ale i wymagane oznakowaniem drogowym. Przed ruszeniem trzeba usunąć śnieg i lód z dachu, okien i elementów oświetlenia, dlatego miękka szczotka, teleskopowy skrobak i składana drabinka są zimą niemal tak ważne jak zapas gazu.

Na parceli lub zaśnieżonym parkingu przydają się łopata, rękawice robocze i latarka czołowa. Na wypadek utknięcia w śniegu pomocne mogą się okazać trapy najazdowe czy solidna linka holownicza. Warto mieć także kable rozruchowe albo booster, ponieważ niskie temperatury dość szybko ujawniają słabość akumulatorów.

Ogrzewanie, gaz i izolacja

W zimowym caravaningu ogrzewanie powinno stale pracować. Wychłodzone wnętrze wymaga później znacznie więcej energii, a powrót do ciepłego pojazdu po nartach czy spacerze istotnie podnosi komfort podróży. Dobrą praktyką jest ustawienie nieco niższej temperatury wnętrza przed wyjściem, ale najważniejsze jest, by nie wyziębiać pojazdu przez kilka godzin nieobecności. Najbezpieczniej zaplanować zapas gazu z dużą rezerwą i używać propanu, który w niskich temperaturach zachowuje się znacznie lepiej niż mieszanka propan-butan, o czym wielokrotnie na łamach magazynu informowaliśmy. Doskonałym rozwiązaniem jest użytkowanie reduktora gazu z automatycznym przełącznikiem butli, dzięki któremu ogrzewanie nie gaśnie w środku nocy po opróżnieniu pierwszej butli.

Duże straty ciepła występują w kabinie kampera i na przeszkleniach. Zewnętrzny pokrowiec termiczny na szoferkę ogranicza wychładzanie, a przy okazji chroni szyby przed kondensacją pary wodnej od wewnątrz i lodem od zewnątrz. W przyczepach i kamperach sprawdzają się także maty termoizolacyjne na okna zabudowy mieszkalnej. Warto rozważyć również dywaniki na podłogę do części mieszkalnej oraz dodatkowe uszczelnienie newralgicznych miejsc, o ile nie ogranicza ono wymaganej wentylacji.

eprasa.pl 2d9f58ac76



fot. Isabella

Niewielki przedsionek zimowy bardzo pomaga w organizacji

Woda, ścieki i codzienna organizacja

Zbiornik wody czystej zwykle znajduje się wewnątrz lub w ogrzewanej części pojazdu, ale zbiornik szarej wody często jest bardziej narażony na mróz. Jeśli nie ma fabrycznego ogrzewania lub izolacji, można wcześniej zainstalować maty grzewcze albo zimowy płyn ograniczający zamarzanie ścieków, choć ten nie zawsze będzie panaceum na kłopoty z zamarzaniem, bowiem przewody, zawory i króćce spustowe jako pierwsze poddadzą się ujemnym temperaturom.

Wewnątrz pojazdu zimą szybko pojawia się wilgoć z butów, kurtek, rękawic, ręczników i sprzętu sportowego. Podczas gotowania mniej chętnie otwieramy szeroko okna. W organizacji pomagają przedsionek zimowy, mata wejściowa, ociekacz na buty oraz jasny podział przestrzeni: mokre rzeczy zostają przy wejściu, a część mieszkalna pozostaje możliwie sucha. Nie da się całkowicie pozbyć wilgoci w powietrzu, ale należy obserwować szyby, zakamarki pojazdu, aby móc zareagować, jeśli w takich miejscach pojawią się kropelki wody. Zatem wietrzenie, wietrzenie i jeszcze raz wietrzenie.



fot. Tomasz Skup

Oczyszczenie takich miejsc przed zimą ułatwi prace podczas pierwszego, wiosennego mycia

Wykaz czynności przed zimową podróżą

► Sprawdzić stan opon zimowych lub wielosezonowych, ciśnienie i datę produkcji ogumienia.
► Dobrać i przymierzyć łańcuchy śniegowe jeszcze przed wyjazdem.
► Skontrolować akumulatory, ładowanie, oświetlenie, ogrzewanie i działanie urządzeń gazowych.
► Zaplanować zapas gazu, najlepiej w butlach z propanem.
► Zabezpieczyć kabinę i okna matami termicznymi.
► Przygotować narzędzia do odśnieżania dachu, parceli i wejścia do pojazdu.
► Zabezpieczyć zbiornik szarej wody oraz zawory przed zamarzaniem.
► Wydzielić miejsce na mokre ubrania, buty i sprzęt sportowy.
► Sprawdzić wyposażenie awaryjne: linkę holowniczą, trapy, latarkę, rękawice, kable rozruchowe lub booster.

Najpotrzebniejsze produkty do zimowego podróżowania

► opony zimowe lub wielosezonowe o odpowiednim indeksie nośności i prędkości
► łańcuchy śniegowe dopasowane do rozmiaru kół
► miękka szczotka teleskopowa, skrobaczka, odmrażacz do szyb i łopata
► trapy, linka holownicza, rękawice robocze i latarka czołowa
► booster rozruchowy lub kable rozruchowe
► butle z propanem
► zewnętrzna osłona termiczna kabiny kampera
► zimowy płyn do zbiornika szarej wody
► przedsionek zimowy, mata wejściowa, ociekacz na buty i organizery na mokrą odzież

Trapy mogą się przydać podczas ugrzęźnięcia w śniegu lub błocie





Dobra linka holownicza nie zajmuje dużo miejsca, a potrafi przydać się podczas kłopotów w śniegu lub błotnistym terenie

Dobre przygotowanie to tańsza wiosna i spokojniejsza zima

Dobrze przygotowany pojazd kempingowy znacznie łatwiej znosi zimę, niezależnie od tego, czy stoi pod domem, w hali, pod wiatą, czy pokonuje górskie drogi. W przypadku postoju najważniejsze są suchość, czystość, wentylacja i opróżniona instalacja wodna. W trakcie podróży priorytetem stają się trakcja, ogrzewanie, zapas energii, ochrona przed zamarzaniem oraz sprawna organizacja wilgotnego ekwipunku. Zima nie wybacza zaniedbań, ale dobrze zaplanowane przygotowania pozwalają powitać wiosnę bez przykrych niespodzianek albo korzystać z caravaningu przez cały rok.

eprasa.pl 2d9f58ac76

FENOMEN NIEMŁODYCH PRZYCZEP



W poprzednim wydaniu dowiedliśmy na wiele sposobów, dlaczego kamper starzeje się wolniej niż każdy inny pojazd. Tym razem udało się nam uzyskać wyniki badań technicznych dla przyczep kempingowych w Polsce! Bezprecedensowe, twarde dane ze stacji kontroli pojazdów to punkt wyjścia dla rozważań: jak rzadkim widokiem jest złomowanie takiej, której średni wiek to 32 lata.

Rafał Dobrowolski
Fot. materiały Olmet

Proces złomowania przyczepy kempingowej w stacji demontażu pojazdów (SDP) różni się od złomowania samochodu o tyle, że udział cennego surowca jest relatywnie niewielki. O ile lekka przyczepka użytkowa (towarowa) przyniesie użytkownikowi niewielki zwrot finansowy, o tyle w przypadku kempingowej wręcz symboliczny! Jak wytłumaczyć, że przyczepy kempingowe nie tylko w Polsce tak rzadko trafiają do kasacji? Powodem jest nie tylko niechęć właścicieli, ale też właśnie struktura materiałowa. W przypadku takich przyczep rzadko kiedy udział stali przekracza 100 kg. Dobrze, gdy ściany zabudowy kempingowej stanowią sandwicz z zewnętrzną warstwą aluminium – po rozdzieleniu od izolacji termicznej takie arkusze są cennym surowcem wtórnym. Ze względu na dużą ilość bezużytecznych odpadów (styropian, plastik, zgniłe drewno) wypłata za kilogram przyczepy kempingowej bywa znacznie niższa niż za auto osobowe

– W okresie pięciu lat, odkąd pełnię obowiązki kierownika ds. technicznych w największej na Śląsku stacji demontażu pojazdów, przez nasze stanowisko do rozbiórki przewinęło się raptem siedem egzemplarzy przyczep kempingowych – mówi Jarosław Nowak z firmy Olmet. Dość powiedzieć, że każdego roku złomuje się tu nawet 15 tys. pojazdów.

I od razu dodaje, że z pewnością na tak niski odsetek recyklingów ma wpływ to, że co do zasady za złomowanie przyczep trzeba dopłacać. A to dlatego, że ich zabudowa w ok. 80% składa się z elementów, które po demontażu zyskują kategorie odpadu do utylizacji, za którą trzeba płacić. W przeciwieństwie do pojazdów osobowych, ciężarowych itp., za których złomowanie klient otrzymuje gotówkę od ręki. Taki rachunek to efekt bilansu wartości odzyskanego surowca i kosztów jego przetworzenia.

– W przypadku przyczepy kempingowej proporcje są zupełnie inne. Dużą część jej masy i objętości stanowią materiały o niskiej lub wręcz ujemnej wartości z punktu widzenia recyklera: drewno i sklejka, płyty meblowe, tworzywa sztuczne, laminaty, pianki i materiały izolacyjne, wykładziny, materace, elementy wyposażenia wnętrza, szkło czy różnego rodzaju kompozyty. Co istotne, odzyskanie śladowych ilości wartościowych materiałów z tych pojazdów – stali i metali

eprasa.pl 2d9f58ac76



Dlaczego mocno już zmęczona przyczepa tak rzadko kończy na złomie? Powodów jest kilka – m.in. brak zachęt finansowych, by ją w sposób legalny oddać do utylizacji. Więcej o starzeniu się przyczep mówią badania techniczne – dla tych o DMC powyżej 750 kg

nieżelaznych – jest dużo bardziej skomplikowane niż w przypadku samochodów – wyjaśnia Jarosław Nowak.

Podsumowując, ich złomowanie wiąże się z dużo wyższymi kosztami pracy, maszyn, kontenerów, transportu oraz zagospodarowania frakcji, których recykler nie może sprzedać. Podobnie jest zresztą w Wielkiej Brytanii, Niemczech czy Skandynawii. Tam fan caravaningu rozstający się ze swoim domem na kołach z dyszlem dopłaca z reguły 250–500 euro.

Dodajmy tylko, że wkrótce wszystko może się zmienić. Dokładnie 13 sierpnia 2026 r. weszło w życie nowe unijne rozporządzenie (UE) 2026/1738 (tzw. ELVR – End-of-Life Vehicles Regulation), które zastąpiło dotychczasową, przestarzałą dyrektywę z 2000 r. To fundamentalna zmiana, która całkowicie przemodeluje rynek – w tym właśnie sytuację przyczep kempingowych. Poprzednie przepisy skupiały się niemal wyłącznie na autach osobowych (M1) i dostawczych (N1). Ten akt prawny będzie wymagał wdrożenia w każdym z krajów Unii Europejskiej. Co się zmieni i jak wpłynie to na problem mało dziś opłacalnego złomowania przyczep? Nowe rozporządzenie wprost rozszerza zakres stosowania przepisów na przyczepy (kategoria pojazdów O) oraz samochody kempingowe (kampery). I tu uwaga – od 1 września 2028 r. to producent będzie odpowiadał za zapewnienie systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz za finansowanie (!) ich zbierania, transportu i przetwarzania.

Jak dotąd nie tylko w Polsce typowym miejscem dla mocno wyeksploatowanej przyczepy jest działka ROD czy funkcja stróżówki na placu budowy. Ale że żywot takiego pojazdu kempingowego jest bardzo długi, to do tego czasu służy fanom caravaningu przez dziesięciolecia.

Zaprenumeruj i zapłać on-line!



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

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

Szukaj na stacjach benzynowych oraz w dużych salonach prasowych

bp empik Lagardère KOLPORTER

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

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

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

REKLAMA

eprasa.pl 2d9f58ac76

Miłość po kres do przyczepy kempingowej

Przyczepa użytkowa, tj. towarowa, to nieszczególny obiekt troski i zachwytu. Czy w prywatnych rękach, czy w firmie transportowej, ma po prostu służyć do wożenia ładunków. Co innego przyczepa kempingowa. Jest spełnieniem marzeń, a wybór konkretnego modelu trwa czasem miesiące i obejmuje przeglądanie różnych ofert na rynku wtórnym czy ekspozycji na targach i u dilerów.

– W parku pojazdów zarejestrowanych na koniec 2025 r. było prawie 126 tys. przyczep kempingowych, podczas gdy w 2016 r. było 69 tys. egz. Co się nie zmieniło? W Top 5 najpopularniejszych marek w polskich rękach są w kolejności: Hobby

Knaus, Bürstner, Adria, Dethleffs – informuje nas Paweł Orzechowski z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM). – Dziś średni rok produkcji przyczepy to 1994 r. Jeśli chodzi o ich strukturę wieku, to najwięcej, bo aż 80,75%, jest starszych niż 20-letnich i 12,83% w grupie 11–20 lat. Pięcio–dziesięcioletnie stanowią 3,06%, a najmłodsze (do czterech lat) – 3,36%.

Tabela 1. Wyniki badań technicznych przyczep kempingowych na co trzeciej SKP w 2025 r. Szacowany udział IT.NORCOM w rynku oprogramowania dla SKP to właśnie około 33–34% (około 1850 obsługiwanych podmiotów na ok 5500 wszystkich SKP w Polsce).

WYNIK/OBSERWACJA	LICZBA BTP	UDZIAŁ
Wynik P	20 758	99,41%
Wynik N	120	0,575%
Inny wynik	3	0,014%
Co najmniej jedna zapisana usterka	595	2,85%

Tabela 2. Odnotowane przez diagnostów usterki w przyczepach kempingowych w 2020-2025 r.

RODZINA USTEREK	BTP Z USTERKĄ	UDZIAŁ W BTP Z USTERKĄ	ODSETEK Z WYNIKIEM N
Oświetlenie i instalacja elektryczna	1871	65,81%	8,98%
Identyfikacja pojazdu	658	23,14%	21,12%
Układ hamulcowy	209	7,35%	85,17%
Osie, koła, opony i zawieszenie	173	6,09%	83,24%

Tabela 3. Jeśli już standardowe badanie techniczne ujawniło w latach 2020-2025 dyskwalifikujące usterki (wynik N), to jak widać posiadacze przyczep kempingowych relatywnie szybko zadbali o ich usunięcie

CZAS OD WYNIKU N	PRZYPADKI Z PÓŹNIEJSZYM P	UDZIAŁ KUMULACYJNY
Do 7 dni	319	57,48%
Do 14 dni	393	70,81%
Do 60 dni	446	80,36%
Brak P w pierwszych 60 dniach	109	19,64%

Omówienie wyników analizy badań technicznych 2020–2025

I tym razem na potrzeby artykułu, twarde dane dostarczyła firma informatyczna IT.NORCOM, z której systemów oprogramowania STACJA.SQL korzysta 1/3 stacji kontroli pojazdów w Polsce. Co wynika z danych o okresowych badaniach technicznych przyczep kempingowych w latach 2020–2025? Tak jak dla kamperów, także tu szczególną uwagę poświęcamy wiekowi pojazdów, rodzajom usterek oraz temu, co się dzieje po wyniku negatywnym.

– Analiza została zbudowana tak, aby oddzielić efektowne pojedyncze przypadki od wniosków opartych na większych, stabilnych grupach. W omówieniu wykorzystujemy tylko wyniki, które mają wystarczające oparcie liczebne i metodologiczne – podkreśla Norbert Jezierski, właściciel IT.NORCOM. – Od razu wspomnę, że w 2025 r. prawie wszystkie badania zakończyły się wynikiem pozytywnym (P). W przeliczeniu na tysiąc badań około 994 kończyły się wynikiem P, około sześciu wynikiem N, a w 28–29 badaniach zapisano co najmniej jedną usterkę. W analizowanej kohorcie odnotowano 20 881 standardowych okresowych badań technicznych. Wynik pozytywny P uzyskano 20 758 razy, wynik negatywny N – 120 razy, a trzy wyniki należały do kategorii innej niż standardowe P lub N.

W okresie 2020–2025 częstość rejestrowania usterek rosła wraz z wiekiem przyczepy. W grupie 41–50 lat usterkę zapisano podczas 4% badań, wobec 2,11% w grupie 0–10 lat. Udział wyników N był jednak bardzo podobny: odpowiednio 0,68% i 0,70%. Nie oznacza to, że stara przyczepa jest w takim samym stanie jak nowa. Pokazuje jedynie, że w obserwowanej populacji wzrost liczby zapisanych usterek nie przekładał się liniowo na wzrost udziału wyników negatywnych.

W 2025 r. aż 99,81% pozytywnych wyników na SKP

Nie znaczy to, że 99,81% wszystkich starych przyczep w Polsce jest bezusterkowych. Wynik opisuje przyczepy, które przetrwały do danego wieku, pozostają używane i nadal trafiają na SKP. P jest ostatnim obserwowanym wynikiem badania, a nie certyfikatem braku jakichkolwiek usterek ani prognozą dalszej żywotności.

Co istotne dla prezentowanych liczb – to oczywiście nie wszystkie przyczepy w Polsce, także dlatego że modele o DMC poniżej 750 kg nie podlegają badaniom technicznym pojazdów (BTP). Poza tym jedna i ta sama przyczepa może w ciągu roku przechodzić kolejne badania. Stąd przyjęto, że liczymy albo zdarzenia BTP, albo unikalne pojazdy.

– W latach 2020–2025 usterkę zapisano podczas 2843 okresowych BTP. Dla 99,4% tych badań udało się odczytać standardową rodzinę kodu usterki. Najczęściej pojawiały się problemy z oświetleniem lub instalacją

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



Norbert Jezierski
właściciel IT.NORCOM

– Dane pokazują, że przyczepy kempingowe mogą pozostawać aktywne technicznie przez wiele dekad. Z wiekiem częściej rejestrujemy usterki, ale w obserwowanej populacji nie widzimy prostego przełożenia wieku na wynik N. Najczęstsze są problemy z oświetleniem i instalacją elektryczną, natomiast z wynikiem N znacznie silniej współwystępują usterki hamulców oraz osi, kół, opon i zawieszenia. Po wyniku N w około czterech na pięć obserwowanych przypadków ten sam pojazd ma później zarejestrowany P w ciągu 60 dni, a ponad połowa – już w pierwszym tygodniu. Analiza dotyczy jednak przyczep nadal użytkowanych i trafiających na SKP.

elektryczną, ale znacznie silniej z wynikiem N współwystępowały usterki hamulców i elementów układu jezdnego – kontynuuje Norbert Jezierski. – Jak widać w tabeli 2, jedno badanie może zawierać kilka rodzin usterek, dlatego udziały w tabeli nie sumują się do 100%. Ostatnia kolumna nie dowodzi, że wskazana usterka była jedyną przyczyną wyniku N. Pokazuje, jak często wynik N współwystępował z daną rodziną usterek.

Dane nie dają natomiast podstaw do mocnych wniosków o samej korozji ani o skuteczności konkretnych zabezpieczeń antykorozyjnych. Kategoria konstrukcyjna łączy różne zjawiska, a liczebności są zbyt małe do stabilnego porównania.

Co się dzieje z przyczepami po negatywnym wyniku BTP?

W latach 2020–2025 (patrz tabela 3) zidentyfikowano 555 przypadków standardowego okresowego badania zakończonego wynikiem N. Dotyczyły one 521 różnych pojazdów, ponieważ niektóre przyczepy uzyskały N więcej niż raz. Dla każdego z 555 przypadków sprawdzono, czy ta sama przyczepa pojawiła się później w danych z wynikiem P. Okno obserwacji wynosiło maksymalnie 60 dni od wyniku N.

– Progi są kumulacyjne: 393 przypadki do 14 dni obejmują także 319 przypadków, w których P pojawił się już w pierwszym tygodniu. W 446 przypadkach z odnalezionym P do 60 dni mediana odstępu między N i P wyniosła trzy dni. Nie jest to jednak średni czas naprawy wszystkich przyczep. Mediana dotyczy wyłącznie przypadków, w których późniejszy



REKLAMA

eprasa.pl 2d9f58ac76

wynik P został odnaleziony w przyjętym oknie obserwacji. W 93,95% przypadków pierwszy późniejszy wynik P zarejestrowano na tej samej SKP, na której wcześniej wystąpił wynik N – wyjaśnia szef firmy informatycznej.

Taki wzorzec jest zgodny ze scenariuszem wykrycia problemu, jego usunięcia i ponownego badania, ale baza nie rejestruje samej naprawy i nie pozwala uznać tego mechanizmu za bezpośrednio dowiedziony. Brak P w pierwszych 60 dniach nie oznacza, że 109 przyczep nie naprawiono. Pojazd mógł powrócić później, pojawić się poza obserwowanym zakresem danych albo przestać być widoczny z innego powodu.

Czy starszej przyczepie trudniej przywrócić sprawność?

Na koniec zapytaliśmy: czy z danych zebranych przez diagnostów można coś powiedzieć o trudnościach w przywracaniu sprawności przyczep, które lata świetności mają dawno za sobą?

– W czterech dużych grupach wieku, dla których liczba przypadków N pozwalała na porównanie, nie było gwałtownego pogorszenia wraz z wiekiem. Do 40. roku życia udział przypadków z późniejszym P w ciągu 60 dni mieścił się w przedziale 78–84%, a mediana odstępu N→P wynosiła od dwóch do czterech dni – podsumowuje Norbert Jezierski.

Nie oznacza to, że wiek nie ma znaczenia. Pokazuje tylko, że w obserwowanych danych nie wystąpił wyraźny punkt, po którym starsza przyczepa nagle przestawała wracać do wyniku P. Grupy powyżej 40 lat miały zbyt mało wyników N, aby budować na tej podstawie stabilny ranking lub wniosek przyczynowy.

Co naprawdę wynika z danych? Najważniejszy wniosek nie brzmi: „stare przyczepy się nie psują”. Dane pokazują bardziej złożony mechanizm: wraz z wiekiem częściej rejestrowane są usterki, czasem pojawia się wynik N, a w większości obserwowanych przypadków w ciągu 60 dni odnajdujemy późniejszy wynik P. Jest to zgodne z hipotezą, że wieloletnia eksploatacja przyczep kempingowych wiąże się z bieżącym utrzymaniem pojazdu i usuwaniem problemów wykrywanych podczas badań. Sama baza BTP nie pozwala jednak oddzielić wpływu konstrukcji, sposobu użytkowania, przechowywania, serwisowania ani jakości napraw. Możemy więc powiedzieć, że w obserwowanej populacji wiek nie przekładał się liniowo na wzrost udziału wyników N. Usterki hamulców i układu jezdnego znacznie częściej współwystępowały z N niż problemy oświetlenia. Wiele starych przyczep nadal pozostawało w aktywnej eksploatacji, a po wyniku N często pojawiał się późniejszy wynik P. Nie jest to jednak miara średniej żywotności wszystkich przyczep ani gwarancja trwałości konkretnego egzemplarza.

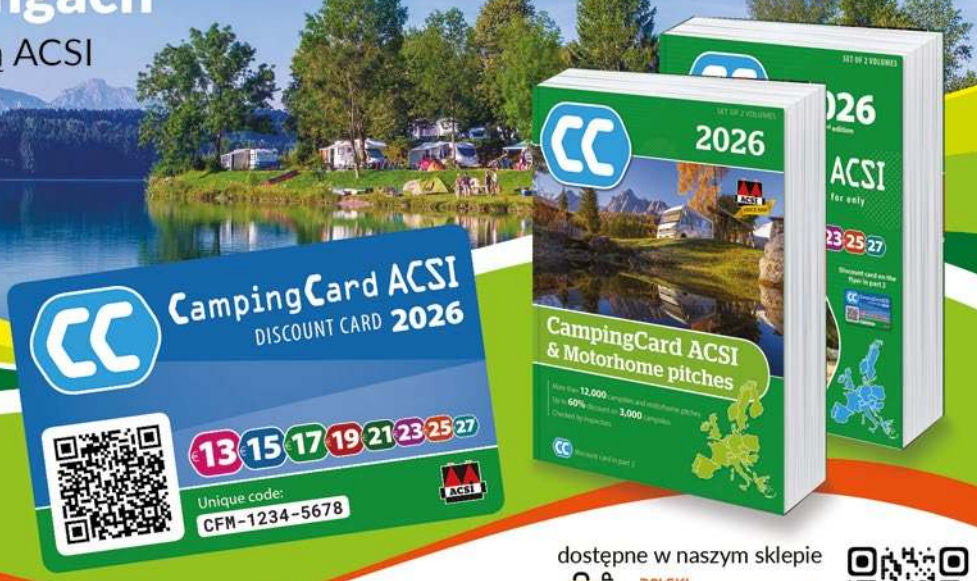
REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

Taniej
na kempingach
z kartą zniżkową ACSI

OFICJALNY PRZEDSTAWICIEL NA POLSKĘ
POLSKI Caravaning.pl



ZAMÓW ON-LINE ▶

dostępne w naszym sklepie
SKLEP POLSKI Caravaning.pl
oraz na www.polskicaravaning.pl/acsi
lub telefonicznie 604 407 079

NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U





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

eprasa.pl 2d9f58ac76

AHORN CAMP
T690 FIRST EDITION

RENAULT MASTER
WCHODZI DO GRY

Tekst i zdjęcia: Piotr Łukaszewicz



O rynku kamperów, szczególnie tych na prawo jazdy kategorii B, można powiedzieć wiele, ale na pewno nie to, że cierpi na nadmiar zróżnicowanych baz pod zabudowę. Zdecydowana większość to oczywiście legendarne Ducato i jego rodzeństwo oraz coraz popularniejszy Transit. Tym ciekawszy okazuje się kamper Ahorn Camp T690 First Edition – propozycja, która trafia do nas za sprawą poznańskiego dilera CamperSpot.

eprasa.pl 2d9f58ac76



Dlaczego? Mamy tutaj do czynienia z rzadko spotykanym mariażem: francuską bazą w postaci najnowszej generacji Renault Mastera, niemiecką myślą projektową marki Ahorn i wykonaniem we włoskiej fabryce należącej do Erwin Hymer Group. Z ogromną ciekawością zabraliśmy ten model na testy!

Wrażenia (nie tylko) z jazdy

Czwarta generacja Renault Mastera od razu przyciąga wzrok nowym pasem przednim – potężny grill, światła LED oraz wbudowane w nie kierunkowskazy nadają pojazdowi nowoczesny charakter. Najważniejsze kryje się jednak pod maską i w samej kabinie.

W testowym egzemplarzu za napęd odpowiada dwulitrowy silnik dCi o mocy 170 KM (do wyboru także 130 lub 150 koni). Pojemność pozwala się zmieścić w niższej stawce akcyzowej, a w zestawieniu z dziewięciobiegową, automatyczną skrzynią biegów (konstrukcji Mercedesa) układ działa bardzo sprawnie. Przełożenia zmieniają się płynnie, a reakcja na wciśnięcie pedału gazu jest natychmiastowa, bez wyczuwalnej zwłoki.

W caravaningu lubimy dużo jeździć, ale ceny paliw w ostatnim czasie do tego raczej nie zachęcają. Co na to Ahorn? Tu ponownie wybór Mastera jako bazy okazuje się dobrą decyzją. Renault od lat udoskonala aerodynamikę swoich pojazdów, co doskonale widać na przykładzie nowego Mastera, w którym opór powietrza obniżono – jak podaje producent – o 20%. W kamperze ten procent oczywiście spadnie, bo dochodzą dodatkowe opory nad szoferką i przy ścianach bocznych. Tak czy inaczej nawet ta dopracowana linia szoferki przekłada się, mamy wrażenie, na oszczędności. Przy prędkości przelotowej 105–110 km/h na autostradach oraz w mieście i na drogach lokalnych w cyklu mieszanym osiągnęliśmy zużycie paliwa na poziomie



Wnętrza bez rewolucji. Typowy, sprawdzony w caravaningu układ, który – po raz kolejny – okazał się bardzo praktyczny podczas rodzinnego wyjazdu



Ahorn Camp T690 to typowa półintegra na mniej typowym w caravaningu podwoziu Renault Master czwartej generacji



Tutaj salon z kanapą w kształcie litery L, natomiast Ahorn Camp ma w swojej ofercie ogromną liczbę różnorakich rozwiązań. Lubiany salon face-to-face też jest!



To chyba najwygodniejsze miejsce w tym pojeździe. Bardzo wygodna, przestronna sypialnia z doskonałymi materacami

eprasa.pl 2d9f58ac76

9 l/100 km. Przy wadze i gabarytach siedmiometrowej półintegry to wynik więcej niż bardzo dobry!

Komfort kierowcy? Tu również trudno cokolwiek zarzucić. Zwrócona w stronę prowadzącego deska rozdzielcza ma 10-calowy ekran, obsługujący Apple CarPlay oraz Android Auto. Jak na nowy samochód przystało, kierowcę wspierają asystenci, odpowiedzialni m.in. za awaryjne hamowanie czy utrzymanie pasa ruchu. Jest oczywiście także tempomat, choć niestety w przypadku testowanego auta nieaktywny. Co ważne, sterowanie klimatyzacją pozostawiono na tradycyjnych, fizycznych przyciskach. Trzeba też podkreślić liczne schowki w szoferce, w tym bardzo funkcjonalną, głęboką szufladę.



W kuchni blat oferuje wystarczającą ilość miejsca, a dzięki nieregularnemu kształtowi nie blokuje też ruchu wewnątrz

Technologia GRP i przemyślana ergonomia

Ahorn Camp T690 to klasyczna półintegra z DMC do 3,5 t. Mierzy 699 cm długości, 230 cm szerokości i 285 cm wysokości. Jeśli chodzi o stronę konstrukcyjną, warto podkreślić, że dach, ściany zewnętrzne oraz podwozie wykonano w technologii GRP (tworzywo wzmocnione włóknem szklanym), co ma zapewniać odporność na gradobicie oraz ochronę przed wilgocią. Producent raczej jest pewny swego, bo na szczelność daje siedmioletnią gwarancję.

Do wnętrza prowadzą poszerzone do 60 cm drzwi z oknem. A samo wnętrze? Bardzo przyjemne za sprawą paneli imitujących drewno i zróżnicowanej kolorystyce z dominującą bielą. Szczególnie przyjemnego charakteru nabiera po zmroku, dzięki niewidocznym na pierwszy rzut oka listwom ledowym.

Nad szoferką znajdują się panoramiczne okno oraz zestaw praktycznych półek. Salon z kanapą w kształcie litery L i obrotowymi fotelami przednimi, regulowanym stołem i dodatkowym siedziskiem zdał egzamin.

Warto docenić wolną przestrzeń w centralnej części pojazdu. Wynika ona z kilku przyczyn. Po pierwsze, część sanitarna nie zajmuje przesadnie dużo miejsca. W jednym pomieszczeniu mamy zarówno kabinę prysznicową, jak i łazienkę z toaletą. To coraz popularniejszy, szczególnie w mniejszych pojazdach, system z przesuwaną ścianą, tzw. vario.

Z kolei aneks kuchenny, po lewej stronie, ma zaokrąglony blat. Daje to z jednej strony więcej miejsca w przejściu, a z drugiej – nadal niemałą przestrzeń do przygotowywania posiłków. W kuchu, poza dość przestronnymi szafkami, są także dwupalnikowa kuchenka gazowa, głęboki zlewozmywak z czarną armaturą (kran jest trochę zbyt wysoki – nieco chlapie) i lodówka Thetford.

Z tyłu mamy łóżko typu niemieckiego, które po rozłożeniu tworzy ogromną sypialnię. Mamy leżankę przez całą szerokość auta. Trzy osoby wyśpią się bardzo wygodnie, podkreślamy też wygodne materace. Można oczywiście złożyć centralną część i uzyskać dwa osobne łóżka. Pod nimi znajdujemy przestronne szafy na odzież z wysuwanym drążkiem.

Testowany model to wersja czteroosobowa. W przedniej części, nad salonem, tradycyjnie dla takiego układu mamy łóżko opuszczane elektrycznie. Jest dość wąskie,

Zintegrowana kabina prysznicowa z łazienką w wariancie z przesuwaną ścianą to doskonałe rozwiązanie, które pozwala zaoszczędzić mnóstwo miejsca na ograniczonej przecież powierzchni. Nie pozwala jednak na równoczesne korzystanie z obu miejsc. Przy czterech osobach może to być lekki problem









Przednie łóżko opuszczane jest jednoosobowe, natomiast warto docenić jego kształt, który nie blokuje wyjścia na zewnątrz pojazdu

eprasa.pl 2d9f58ac76





Szoferka jest bardzo wygodna, kompaktowa i ergonomicznie poukładana. Skierowana ku kierowcy i oferująca sporo schowków. Renault Master bardzo u nas zapunktował w tym aspekcie



O garażu możemy powiedzieć, biorąc pod uwagę wymiary auta, że jest. Nie imponuje, ale też nie zniechęca

jednoosobowe (100 × 200 cm), zwężane na końcu, dzięki czemu po rozłożeniu nie blokuje drzwi wejściowych. Czwarte miejsce do spania, opcjonalnie, stworzymy pod spodem, wykorzystując stolik i dodatkowe materace. Albo, jak wspomnieliśmy, trzy miejsca do spania zorganizujemy w tylnej części i wówczas również wyśpią się cztery osoby.

Ahorn Camp oferuje ogrzewanie Truma, gazowe lub dieslowskie. Nasz wyjazd odbywał się pod koniec września, z nocnymi temperaturami na poziomie 5–7 stopni, więc nie były to szczególnie wymagające warunki. Ogrzewanie działało sprawnie i cicho, ale przede wszystkim skutecznie i równomiernie. Można więc pochwalić rozmieszczenie anemostatów. Co ważne, ogrzewany jest także garaż. Nie jest on przesadnie duży, raczej wyższy niż szerszy, ale dość funkcjonalny.

Podsumowanie

Cena modelu Ahorn Camp T690 w edycji First Edition rozpoczyna się od ok. 290 tys. zł. To oczywiście mało realna opcja. Z przyzwoitym wyposażeniem te ceny też nie są dużo wyższe. Testowany model, który ma za sobą wakacje w wypożyczalni CamperSpot, dostępny jest w cenie ok. 330 tys. zł, a jest wyposażony m.in. w panele solarne, klimatyzację, markizę czy telewizor.

Po intensywnych wakacjach forma auta wydaje się dobra. Elementy są spasowane prawidłowo, meble z cichym domykiem działają raczej bez zarzutu, a wnętrze nie zdradza śladów przyspieszonego zużycia, co dobrze świadczy o jakości montażu. Naturalnym pytaniem przy tej półce cenowej pozostaje oczywiście długofalowa trwałość materiałów. Na razie nie widzimy powodu, by wątpić w tę jakość. Ahorn Camp T690 to bardzo mocna propozycja dla rodziny szukającej wygodnego kampera w przystępnej cenie, który – za sprawą bazy – lekko się wyróżni na rynku.

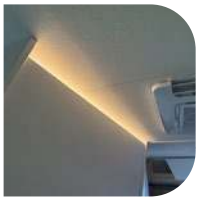


Układ z dużą sypialnią z tyłu i sporym salonem doskonale się sprawdził podczas naszego redakcyjno-rodzinnego wyjazdu





Oświetlenie tego kampera jest praktyczne, a przy tym bardzo przyjemne wizualnie



Zobacz film z naszego testowego wyjazdu kamperem AhornCamp T690

eprasa.pl 2d9f58ac76

MALIBU RELAX



WIĘCEJ ODPOCZYNKU, WIĘCEJ PRZYJEMNOŚCI

Model Malibu relax zyskał duże uznanie już w momencie debiutu w roku modelowym 2026 na rynkach Niemiec, Wielkiej Brytanii, Francji i Włoch. Pojazd ten stanowi wyjątkowe połączenie wysokiej jakości, eleganckiego wzornictwa, przestronnej strefy wejściowej oraz bardzo dużych schowków, oferując przy tym bezkonkurencyjny stosunek jakości do ceny.

W roku modelowym 2027 Malibu relax według zapowiedzi trafi do sprzedaży we wszystkich krajach, w których operują punkty dilerskie marki. Ponadto oferta modelowa zostanie wzbogacona o niezwykle atrakcyjny, drugi wariant układu wnętrza. W nowym układzie 640 LE XR łóżko w tylnej części pojazdu można elektrycznie unieść aż pod sam sufit, tworząc ogromną przestrzeń bagażową, gotową do elastycznego zagospodarowania. Łóżko można blokować i użytkować na dowolnej wysokości, co pozwala dostosować poziom strefy sypialnej do wielkości przewożonego ładunku. Do spania pozostaje materac przeznaczony teoretycznie dla dwóch osób, chociaż na całej szerokości pojazdu zmieszczą się nawet trzy osoby, w dodatku komfortowo.

Malibu relax 640 LE XR

Ten model doskonale sprawdza się podczas wszelkiego rodzaju aktywności na świeżym powietrzu, wypadów do miasta czy dłuższych podróży. Wersja „relax" łączy zalety zwrotnego vana kempingowego z rozwiązaniami konstrukcyjnymi kabiny typowymi dla kamperów typu półintegra. Imponujące jest to, jak dużą różnicę wprowadza zastosowanie otwartej kabiny w stylu coupé zamiast tradycyjnego schowka nad przednimi fotelami.













eprasa.pl 2d9f58ac76

Nowy układ 640 XR przejmuje rozwiązanie kuchenne znane z modelu Malibu Van comfort. Kuchnia oferuje mnóstwo miejsca do przechowywania, w pełni wykorzystanego dzięki szufladom na prowadnicach rolkowych. Wyposażenie obejmuje również wąską, wysoką szafę na ubrania oraz lodówkę o pojemności 84 l. Wiszące szafki dodatkowo powiększają możliwości.
Kolejną istotną zaletą modelu Malibu relax 640 LE XR jest przestronna łazienka, oddzielona wysokiej jakości roletowymi drzwiami z tworzywa sztucznego i wyposażona w brodzik w kolorze antracytowym. Dzięki temu, że standardowe ogrzewanie olejowe Truma Combi 6D + E zamontowano pod przednią kanapą, wygospodarowano miejsce na ogromny schowek na pościel oraz oddzielny schowek serwisowy po stronie kierowcy, a także na szafę na ubrania po stronie pasażera. Na pokładzie przewidziano również miejsce na dwie 11-kilogramowe butle gazowe.











Malibu relax 640 LE R

Marka Malibu z myślą o sezonie 2026 wprowadziła na rynek model relax 640 LE R. Ten pojazd zbiera już bardzo dobre opinie wśród podróżników. Tutaj użytkownik może złożyć na boki (w lewo i w prawo) łóżka zamontowane na stałej wysokości w tylnej części pojazdu i zabezpieczyć je za pomocą praktycznych podpórek – jest to kluczowa różnica względem nowego modelu relax 640 LE XR. Lodówka jest zintegrowana z przednią częścią bloku kuchennego, gwarantując łatwy dostęp do produktów, zwłaszcza że jej drzwi można otwierać z obu stron. Różnice dotyczą również systemu ogrzewania: podczas gdy nowy model relax 640 LE XR wykorzystuje ogrzewanie olejowe Truma Combi 6 D + E, wersja relax 640 LE R dwyposażona w ogrzewanie gazowe Truma Combi 4.
W roku modelowym 2027 oba pojazdy zostaną standardowo wyposażone w szereg udoskonaleń podwozia. Obejmą one wszystkie elementy wskazane w przepisach GSR 2 (General Safety Regulation), takie jak: interfejs blokady alkoholowej (alkolock), system wykrywania zmęczenia kierowcy, inteligentny asystent prędkości, system wykrywania przeszkód podczas cofania, asystent ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, system awaryjnego hamowania oraz czujniki ciśnienia w oponach. Opcjonalnie panel CP Plus może zostać zastąpiony panelem iNet X z wyświetlaczem pojemnościowym, przypominającym ekran nowoczesnego smartfona.

Tata ma Fiata

W modelach relax marka Malibu postawiła na sprawdzone i solidne podwozie Fiata Ducato. Pojazd ten mierzy 6,36 m długości i 2,10 m szerokości, co zapewnia łatwość manewrowania i sprawia, że doskonale nadaje się do użytku w ruchu miejskim. Oczywiście zalety Fiata Ducato są najlepiej widoczne w wersji o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5 t; pojazd ten nie wymaga dodatkowych uprawnień do kierowania ani nie podlega odmiennym przepisom ruchu drogowego. Na życzenie dostępne jest również zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej. Standardowa moc silnika wynosi 104 kW (140 KM). Opcjonalnie Malibu oferuje także nowy silnik o mocy 160 KM, dostępny zarówno dla wersji lekkiej, jak i ciężkiej podwozia. Istnieje również możliwość wyboru jednostki o mocy 132 kW (180 KM). Jako alternatywę dla sześciobiegowej skrzyni manualnej Malibu proponuje komfortową, ośmiobiegową automatyczną skrzynię biegów z przekładnią hydrokinetyczną.



eprasa.pl 2d9f58ac76



ELEGANCJA I STYL NA CO DZIEŃ, **Z PRZYGODĄ NA HORYZONCIE**

Marco Polo Horizon to nietuzinkowy samochód do jazdy codziennej z caravaningowym twistem. Stylowy, komfortowy i bezpieczny, a jednocześnie otwarty na przygody.



Świętowany z rozmachem jubileusz 140-lecia marki Mercedes zaowocował nie tylko prezentacją zupełnie nowych wcieleń znanych modeli, ale też licznymi zmianami w tych obecnych już na rynku. W poprzednim numerze opisaliśmy przemianę Marco Polo, teraz pora na jego brata, Marco Polo Horizon.

O ile Marco Polo z pełnym wyposażeniem i zabudową to propozycja mocno ukierunkowana na caravaning i życie w pojeździe nawet przy mocno okrojonej infrastrukturze zewnętrznej, o tyle Horizon jest raczej pojazdem przewidzianym do jazdy codziennej, z dostępną funkcją biwakowania, gdy wystąpi taka potrzeba. Da się go przeobrazić w komfortowe miejsce noclegowe dla nawet pięciu osób, choć wizualnie nie różni się bardzo od popularnej Klasy V, od której odróżnia go tylko kształt dachu.

Jego wszechstronność

Marco Polo Horizon jest przede wszystkim niezawodnym towarzyszem podróży. Co ma do zaoferowania jako środek transportu? Przede wszystkim komfort jazdy dla wszystkich pasażerów, związany z ilością miejsca w środku.

Może przewozić nawet siedem osób, z czego pięć miejsc ma punkty montażowe isofix, co czyni go bezpiecznym pojazdem dla dużej rodziny. W przypadku rezygnacji z dwóch foteli środkowego rzędu miejsc do jazdy zostaje pięć, za to ilość miejsca wewnątrz przechodzi wszelkie wyobrażenia, a sposoby wykorzystania tej przestrzeni pozostają do dyspozycji użytkowników.

Do wyboru mamy kilka opcji napędu i silnika, można też nabyć samochód z fabrycznym zawieszeniem pneumatycznym, co nie tylko wpływa na komfort prowadzenia, lecz także ma niebagatelny wpływ

eprasa.pl 2d9f58ac76







na bezpieczeństwo jazdy. Jest to idealny połykacz kilometrów, co predestynuje go do odbywania długich podróży.
Ten komfortowy pojazd może się jednak przekształcić w niemniej komfortowe miejsce noclegowe, bo choć nie wygląda, ma podstawowe wyposażenie kwalifikujące go jako samochód kempingowy. Czyli przede wszystkim podnoszony dach, kryjący dwuosobowe łóżko, tylną kanapę, na której mogą spać nawet trzy osoby, a do tego zewnętrzne gniazdo zasilania i ogrzewanie postojowe. Jest to doskonałe rozwiązanie dla osób, które są aktywne i na biwaku nie planują spędzać wiele czasu wewnątrz samochodu.

Modyfikacje i usprawnienia

Wracając do jubileuszu – jakie nowości dla Horizona przewidział Mercedes po przeniesieniu produkcji Marco Polo do własnej fabryki w Ludwigsfelde?
Przede wszystkim zmienioną konstrukcję dachu. Teraz ma ona poszycie z dwuwarstwowego aluminium, co poprawia sztywność całej konstrukcji, a przeprojektowany mechanizm otwierania dachu sprawia, że w tylnej części górnej sypialni znacznie przybyło miejsca na nogi. Z kolei na targach w Düsseldorfie pokazano kolejną zmianę, która ma być także dostępna w modelu Horizon, mianowicie duże, panoramiczne, otwierane okno w namiocie dachowym, wyposażone w moskitiery. Przeprojektowane poszycie namiotu ma nie tylko walory wizualne i umożliwia podziwianie widoków, ale też ma niebagatelny wpływ na poprawę wentylacji.
W niedalekiej przyszłości przewidziany jest także szyberdach w otwieranym dachu, co będzie kolejnym ciekawym udogodnieniem zarówno w trakcie jazdy, jak i na postoju.
Dużą zmianą jest też nowa, ulepszona markiza. Jej główną zaletą jest jej łatwy montaż i demontaż, co może być szczególnie przydatną funkcją w modelu Horizon, gdy planujemy tylko kilka wyjazdów kempingowych rocznie. W pozostałym czasie możemy tę markizę zdjąć, dzięki czemu nie będzie ona generować przez cały rok dodatkowych dźwięków i przeszkadzać w codziennej eksploatacji. W nowej markizie przewidziano też miejsce na ukrycie korby do jej składania i rozkładania, co rozwiązuje odwieczny problem z jej przechowywaniem we wnętrzu samochodu.
Nowy Marco Polo Horizon to pewny towarzysz codzienności i kompan zawsze gotowy na przygodę – wystarczy, że pojawi się ona na horyzoncie.





eprasa.pl 2d9f58ac76

CHAUSSON 2027
MOCNA POZYCJA FORDA

WIĘCEJ TITANIUM LINE
I EWOLUCJA SPRAWDZONYCH UKŁADÓW

Nowy sezon modelowy nie zawsze musi oznaczać rewolucję. Czasami znacznie ważniejsze jest dopracowanie tego, co już zdobyło uznanie użytkowników, uporządkowanie gamy i poprawienie elementów, które faktycznie mają znaczenie podczas podróży. Właśnie w tym kierunku idzie Chausson w kolekcji 2027.

W przypadku półintegry główną bazą jest Ford Transit. To samochód, który pod względem ergonomii kabiny, pozycji za kierownicą, wyposażenia oraz systemów wspomagających kierowcę coraz bardziej zbliża się do auta osobowego. Na pokładzie znajdziemy m.in. automatyczną klimatyzację, elektryczny hamulec postojowy, wielofunkcyjną kierownicę, rozbudowany system multimedialny, kamerę cofania, adaptacyjny tempomat oraz szeroki pakiet systemów bezpieczeństwa i wsparcia kierowcy. Klienci doceniają możliwość wyboru mocniejszego silnika 165 KM i ośmiostopniowej automatycznej skrzyni biegów.
W modelach 2027 spotykamy również Pack Safety Ford, obejmujący m.in. ostrzeganie przed kolizją, asystenta pasa ruchu czy rozpoznawanie znaków drogowych.
Równie istotna jest obecnie dobra dostępność podwozi Ford Transit. Ma to duże znaczenie nie tylko dla producenta, ale również dla klientów oczekujących przewidywalnych terminów produkcji i dostaw.
Co ciekawe, konfigurując samochody na sezon 2027, możemy także zamawiać Transity z fabrycznymi reflektorami Bi-Xenon z charakterystycznymi światłami do jazdy dziennej DRL. To detal, który bardzo mocno zmienia wygląd przedniej części samochodu, ale ma też oczywiste znaczenie podczas jazdy nocą.

Titanium Line staje się standardem

Chausson zdecydował się oprzeć ofertę na linii Titanium Line. Dotyczy to zarówno klasycznych półintegr, jak i wąskiej serii S. Ta linia to od wielu lat bestseller na polskim rynku. Titanium Line obejmuje m.in. rozbudowane wyposażenie Forda, panoramiczne okno nad kabiną, ogrzewanie zasilane olejem napędowym, drzwi wejściowe premium oraz charakterystyczny szary kolor zabudowy mieszkalnej z dynamicznym, nowoczesnym oklejeniem. Kolejne elementy można dobierać poprzez pakiety Outdoor, Comfort, Arctic, Look czy Drive. W klasycznych półintegrach dodatkowo możemy zamówić pakiet Heavy, który umożliwia rejestrację pojazdu na DMC 4100 kg.
Wnętrza otrzymały również spójniejszą stylistykę. W konfiguracjach 2027 pojawia się wystrój meblowy Periand, zestawiany m.in. z tapicerkami Berlin czy Mezamet. To modne połączenie ciemniejszego drewna z jasnymi powierzchniami i spokojniejszą kolorystyką.

Seria S – 2,10 m szerokości i Titanium Line

Dużo dzieje się w serii S. To samochody, które od początku miały łączyć dwie cechy: kompaktowe gabaryty oraz komfort zabudowy półzintegrowanej. S514, S614 i S697 mają zaledwie 2,10 m szerokości. Dla porównania klasyczna półintegra ma ok. 2,35 m. Różnicę 25 cm bardzo łatwo odczuć podczas jazdy w mieście, na wąskich drogach czy na kempingu. Cała trójka w sezonie 2027 występuje już w rodzinie Titanium Line. Model



W kamperach półzintegrowanych Chausson stawia przede wszystkim na Forda Transita. To baza bardzo dobrze odbierana również na polskim rynku – oferuje prowadzenie i ergonomię zbliżone do samochodu osobowego, a dwulitrowy silnik oznacza dodatkowo korzystniejszą stawkę akcyzy





W linii Titanium Line dekor mebli Periand w połączeniu z tapicerką Berlin tworzy nowoczesne, a jednocześnie ciepłe i przytulne wnętrze

eprasa.pl 2d9f58ac76



210 cm szerokości – łatwe manewrowanie i niższa waga. Linia kamperów Chausson S z roku na rok zyskuje zwolenników

2027 bazuje na Fordzie Transicie i może być skonfigurowany m.in. z silnikiem 165 KM oraz ośmiostopniowym automatem. Najmniejszy S514 mierzy 5,99 m. To samochód z poprzecznym łóżkiem w tylnej części i garażem, który przy zachowaniu długości typowego kampervana oferuje klasyczną, izolowaną zabudowę. S697 ma 6,59 m długości i dwa łóżka pojedyncze z tyłu. Nadal pozostaje bardzo interesującym rozwiązaniem dla dwóch osób, które oczekują kompaktowego samochodu, ale nie chcą rezygnować z osobnych łóżek i garażu. Najbardziej nietypowym z całej trójki pozostaje jednak S614, czyli rodzinna wersja slima. Wprowadzony wcześniej model wykorzystuje interesujące rozwiązanie tylnego łóżka poprzecznego, składającego się z dwóch niezależnych części. Możliwość ich unoszenia pozwala zwiększyć przestrzeń bagażową i dostosować garaż do przewożonego sprzętu. Istotna zmiana na 2027 r. w modelu S614 dotyczy przedniego łóżka opuszczanego, które jest dostępne jako opcja. W modelach serii S standardem będzie natomiast lodówka kompresorowa. Koniec ze zmienną temperaturą w lodówkach.

650 – kompaktowy bestseller dla par z maxi salonem

Jednym z najbardziej charakterystycznych modeli Chaussona pozostaje 650 Titanium Line. Samochód ma zaledwie 6,39 m długości, ale po wejściu do środka trudno w to uwierzyć. Układ opiera się na dużym salonie face-to-face. Główne łóżko znajduje się nad salonem i jest elektrycznie opuszczane. Podróżując we dwójkę, można opuścić łóżko bardzo nisko, praktycznie do poziomu wygodnego wejścia bez korzystania z drabinki. Tył pojazdu zajmuje duża łazienka rozciągająca się praktycznie na całą szerokość zabudowy.

627 – układ, który bardzo szybko znalazł swoich klientów

Jedną z ważniejszych premier poprzedniego sezonu był Chausson 627. Model pozostaje w ofercie 2027. Jego popularność nie jest przypadkowa. Przy długości 6,99 m udało się połączyć dwa łóżka pojedyncze w tylnej części, możliwość stworzenia z nich dużego łóżka typu king-size, garaż oraz wygodną część dzienną z salonem w układzie L. Co ważne, jest to kamper pięcioosobowy, których jest coraz mniej na rynku.

Powrót 777 – krócej niż w 797

Kolejną interesującą zmianą jest powrót oznaczenia 777.
W sezonie 2027 model 797 z łóżkami pojedynczymi i długością ok. 7,39 m ustępuje miejsca krótszemu 777. Nowy-stary układ zamknięto w długości 7,19 m, czyli samochód jest o ok. 20 cm krótszy. Krótsze nadwozie oznacza łatwiejsze manewrowanie, nieco korzystniejszą masę i bardziej kompaktowe proporcje. Jednocześnie nie zrezygnowano z tego, co stanowiło główną zaletę tego układu: z tyłu pozostają dwa łóżka pojedyncze, które można połączyć, poniżej znajduje się duży garaż, a z przodu obszerna część dzienna.

IRP rozwija się dalej

Chausson rozwija również swoją technologię budowy zabudowy IRP. W nowej generacji rozszerzono wykorzystanie poliestru, stosując go nie tylko po zewnętrznej, ale również po wewnętrznej stronie elementów konstrukcyjnych ścian i dachu. Producent zmierza tym samym w stronę konstrukcji w większym stopniu pozbawionej elementów drewnianych i odporniejszej na wilgoć.

Ewolucja zamiast rewolucji

Podsumowując, gama Chausson 2027 wydaje się bardzo uporządkowana, odświeżona, ale też konsekwentna: mniej efektownych rewolucji, więcej zmian, które mają realnie poprawić codzienne użytkowanie kampera.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76



RIMOR NA SEZON 2027

JEDEN PRODUCENT, ROZWIĄZANIA DLA KAŻDEGO

Rimor wchodzi w sezon 2027 z jedną z najszerszych ofert w swojej historii. Włoski producent grupy Trigano, który od niemal pół wieku buduje kampery i kampervany, konsekwentnie realizuje własną strategię. Są to (poza wyjątkami) dość proste, funkcjonalne układy, rozsądne wykorzystanie przestrzeni, dostępne w przystępnych cenach. Siłą marki nie są jednak wyłącznie same produkty. Rimor od wielu lat rozwija również sieć autoryzowanych dealerów i serwisów w całej Europie. Dla klienta oznacza to łatwiejszy dostęp do obsługi posprzedażowej i wsparcia technicznego. W Polsce marka współpracuje z grupą doświadczonych partnerów, którzy aktywnie uczestniczą i rozwoju rynku caravaningowego.

Dobrym miejscem, by zobaczyć kierunek, w którym podąża Rimor, był tegoroczny Caravan Salon w Düsseldorfie. To właśnie tam marka pokazała nowe modele przygotowane na sezon 2027. Przy okazji premiery firma zaprezentowała także szereg modyfikacji konstrukcyjnych i wyposażeniowych, które objęły większą część jej kamperów. Co ważne, te nowości będzie można zobaczyć także na targach w Poznaniu (15–18 października 2026 r.) na fabrycznym stoisku Rimora! Będzie kilkanaście pojazdów i trzech partnerów: taniekamperowanie.pl, Motosilesia oraz Kampery Poznań.

Kilig. Wszechstronna linia

Kilig to obecnie najbardziej rozbudowana seria włoskiego producenta. Znajdziemy w niej kilkanaście kamperów półzintegrowanych oraz z alkową. Kilig korzysta z Forda Transita z dwulitrowym dieslem. Dla polskiego rynku to istotny argument z powodu niższej akcyzy.
W nowych zabudowach z linii Kilig przewidziano większą przestrzeń na akumulatory mieszkalne – można teraz zastosować dwa akumulatory albo jeden większy zestaw. Pojawiły się również kompresorowe lodówki. To rozwiązanie dobrze pasuje do współczesnego kampera: chłodzenie jest szybkie i stabilne, urządzenie nie wymaga zasilania gazem, a jego praca nie zależy od ustawienia pojazdu. W większości modeli, w których pozwalała na to konstrukcja, zastosowano również szersze drzwi wejściowe XL. Niby detal, ale istotny! Rimor poprawił również samą konstrukcję zabudowy. Główne ściany boczne są teraz grubsze, a producent jeszcze mocniej ograniczył

eprasa.pl 2d9f58ac76



To jedna z tegorocznych nowości. Model 99 Plus oferuje salon face-to-face w przedniej części, a z tyłu łóżko typu niemieckiego



Rimor Kilig 99 Plus

wykorzystanie drewna, co wpłynie na trwałość zabudowy.

W samochodach bazujących na Fordzie lista wyposażenia seryjnego również została rozszerzona. Wyposażenie standardowe dla wersji z automatyczną skrzynią biegów obejmuje już aktywny tempomat, fabryczną nawigację Forda, system Pre-Collision Assist oraz nową szerokokątną kamerę.

Do oferty wprowadzono kilka nowych modeli. W Kiligu 99 Plus znajdziemy układ, który jest w Polsce bardzo popularny. W tylnej części jest łóżko typu niemieckiego (dwa pojedyncze z możliwością złączenia), natomiast część dzienna to układ typu face--to-face. To rozwiązanie daje sporą swobodę w ciągu dnia. Zamiast klasycznej kanapy i stołu znajduje się przestrzeń, która przypomina niewielki salon.

Nam najbardziej przypadł do gustu model Rimor Kilig 73 Plus, który będzie świetnym rozwiązaniem dla pięcioosobowej rodziny. W tylnej części stworzono praktycznie pokój dziecięcy z trzema pojedynczymi łóżkami, ale też stolikiem i przestronną szafą. Rodzice wyśpią się z przodu, na opuszczanym łóżku.

Do linii Kilig wprowadzono też kilka rozwiązań z wyższej serii Sailer, jak np. potężną kuchnię w modelu Kilig 56 Plus czy poprzeczne łóżko z tyłu z salonem face-to--face w modelu 55 Plus.

W ofercie są liczne układy, z wieloma miejscami do jazdy i spania, ale także takie projektowane z myślą o parach. Łóżka wzdłużne, poprzeczne, zróżnicowane salony – to różni poszczególne modele. Natomiast łączą je zawsze: rozsądne wykorzystanie przestrzeni, duża funkcjonalność i łazienka w uczciwych rozmiarach.

Poza pojazdami półzintegrowanymi w ofercie tego włoskiego producenta pozostają alkowy. Kilig 5, 50, 669, 695 i 9 wykorzystują przestrzeń nad kabiną kierowcy, oferując dodatkowe łóżko. To wygodna sypialnia, która pozwala wygospodarować więcej miejsca w tylnej i centralnej części samochodu.



Kolejny ciekawy układ – Rimor Kilig 50. Łóżko francuskie, ale w wersji piętrowej. Efekt? Mnóstwo wolnego miejsca w centralnej części pojazdu!



Funkcjonalne rozwiązania dominują, ale jest też pole dla nietypowych rozwiązań. W modelu 77 Plus salon zaprojektowano w tylnej części pojazdu. Oczywiście jest tam także sypialnia – zjeżdża spod sufitu



eprasa.pl 2d9f58ac76

Sarus i Horus. Klasyka na Ducato

Drugą ważną rodziną w ofercie Rimor jest Sarus, bazujący na sprawdzonym podwoziu Fiat Ducato. To seria łącząca funkcjonalne układy, wysoki komfort podróżowania oraz atrakcyjny stosunek wyposażenia do ceny. Sarus jest przy tym przykładem typowego dla Rimora podejścia do wnętrza. Ma być przede wszystkim praktycznie. Bez przesadnego komplikowania zabudowy, za to z dużą liczbą miejsc do przechowywania i rozwiązaniami, które mają się sprawdzić podczas normalnego użytkowania.

Osobny rozdział stanowi Horus, czyli rodzina kampervanów. To propozycja dla osób, które nie potrzebują wielkiej przestrzeni mieszkalnej, za to chcą samochodu łatwiejszego do prowadzenia i bardziej uniwersalnego.

W aktualnej gamie znajdują się modele Horus 38, 45, 54 i 95. Rimor daje więc kilka różnych możliwości aranżacji, zachowując przy tym podstawową zaletę kampervana – kompaktowe wymiary.

Horus może być interesującym wyborem dla kogoś, kto nie chce, aby samochód turystyczny kończył swoje życie użytkowe wraz z powrotem z wakacji.



Rimor Sarus 66 Plus – funkcjonalne układy w ciekawej kolorystyce, zabudowane na Fiacie Ducato

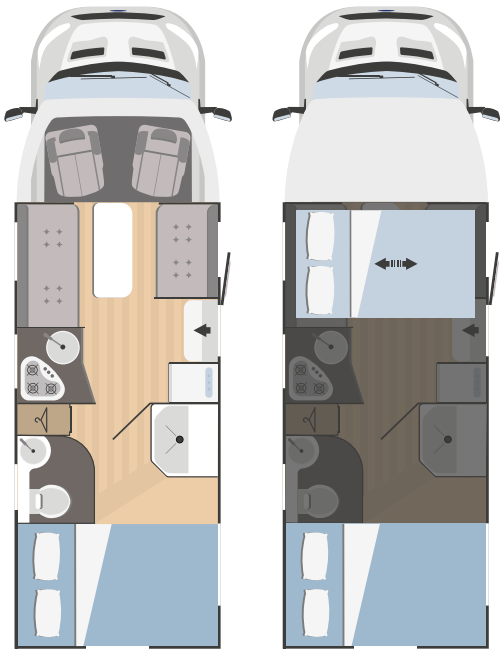
Sailer i Super Brig. Dla wymagających

Rimor posiada w ofercie również kampery, które – już przy nieco wyższych kwotach – oferują naprawdę wysoki standard. W modelach półzintegrowanych jest to linia Sailer. W tej serii producent mocniej akcentuje wyposażenie i technologię. To już ewidentnie inna półka niż podstawowe konstrukcje Rimora. Bliźniaczą rolę wśród kamperów typu alkowa pełni Super Brig. W gamie znajdziemy cztery modele: 677 TC, 687 TC, 695 TC oraz Super Brig Suite. Tu wyraźnie widać, że Rimor nie chce już być kojarzony wyłącznie ze stosunkowo prostymi, budżetowymi kamperami. W obu wspomnianych seriach producent nawiązuje do stylu znanego z jachtów. Mamy m.in. solidne drzwi prysznicowe, materiały klasy premium i luksusowe tekstylia.

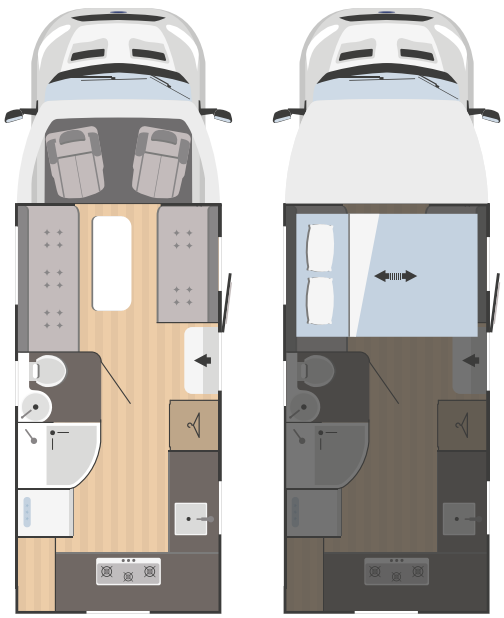


Rimor Super Brig 695 – najwyższa półka w ofercie Rimora. Inspiracje rozwiązaniami jachtowymi dotyczą nie tylko estetyki, ale też kwestii technicznych

Układy kamperów z serii Rimor Kilig na sezon 2027



Rimor Kilig 55 Plus



Rimor Kilig 56 Plus

eprasa.pl 2d9f58ac76

Rimor Van. Nowa kategoria

Najmłodszym elementem tej układanki jest Rimor Van. Producent pozycjonuje go jako kompaktowego vana na Fordzie, który ma być prosty, łatwy w prowadzeniu i uniwersalny. To ważny kierunek dla Rimora, bo rynek coraz mocniej dzieli się na dwa bieguny. Z jednej strony są duże kampery, w których liczy się przestrzeń i komfort podczas długiego pobytu. Z drugiej – kompaktowe vany, które mogą pełnić również funkcję samochodu używanego na co dzień. Rimor chce być obecny w obu tych światach.

Rimor 2027. Nie tylko nowe modele

Wybór jest naprawdę szeroki. Kilig pozostaje najważniejszą i jednocześnie najbardziej interesującą rodziną z punktu widzenia polskiego klienta. To właśnie ta linia najlepiej odzwierciedla filozofię producenta: szeroki wybór układów, bogate wyposażenie seryjne oraz atrakcyjne połączenie komfortu i funkcjonalność. Sarus daje klasyczną alternatywę na Fiacie Ducato. Sailer i Super Brig pokazują bardziej dopracowane oblicze marki, natomiast Horus i Rimor Van odpowiadają na rosnące zainteresowanie kompaktowymi pojazdami turystycznymi.
Rimor nie zmienia swojej filozofii. Nadal chodzi o to, żeby kamper był funkcjonalny i możliwie uniwersalny. Dobra cena jest oczywistym atutem, a w sezonie 2027 ma być przy tym lepiej wyposażony, trwalszy i bardziej współczesny.



Rimor Van 238 – kampervany na Fordzie Transicie. Układ typowy, sprawdzony, lubiany

kamperypoznan.pl

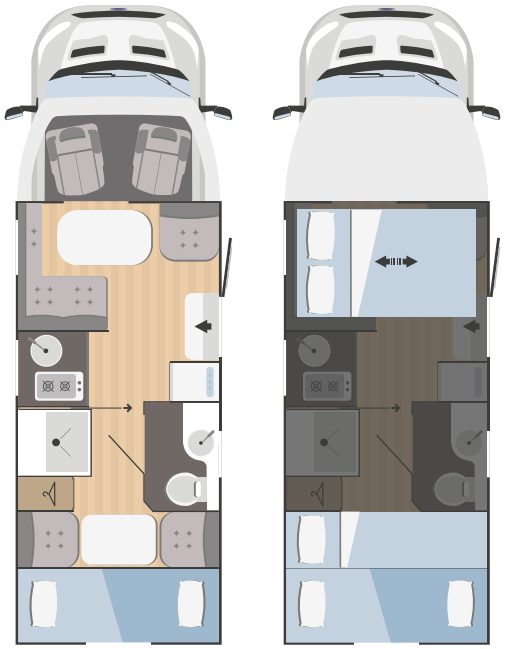
Kampery Poznań sp. z o.o.
Lutycka 105
60-478 Poznań
+48 509 524 414
biuro@kamperypoznan.pl
www.kamperypoznan.pl

MOTO SILESIA

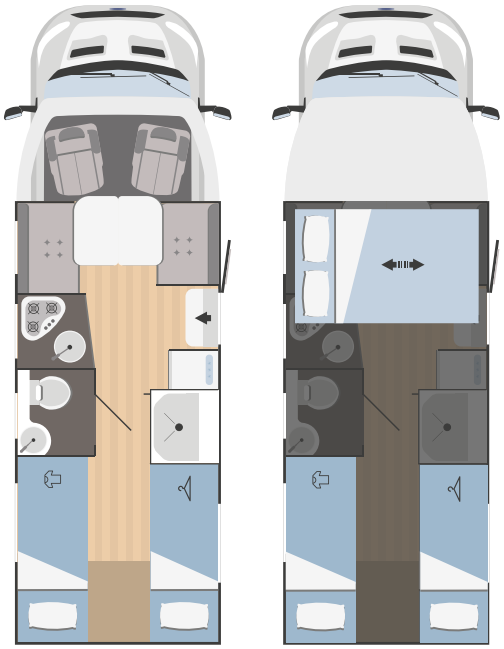
Motosilesia sp. z o.o.
Wyzwolenia 18a
41-103 Siemianowice Śląskie
+48 32 307 00 20
kontakt@motosilesia.pl
www.motosilesia.pl

taniekamperowanie.pl

taniekamperowanie.pl
Gościnna 1
05-805 Kanie
+48 22 728 53 53
biuro@taniekamperowanie.pl
www.taniekamperowanie.pl



Rimor Kilig 73 Plus



Rimor Kilig 99 Plus

eprasa.pl 2d9f58ac76

DETHLEFFS PODKRĘCA KOMFORT

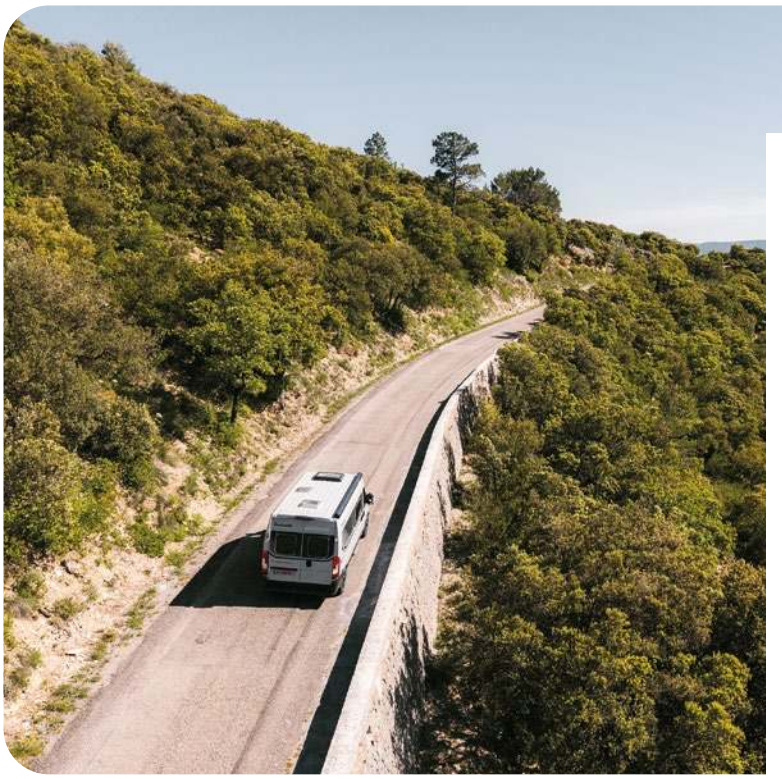
DWIE NOWE GWIAZDY W GAMIE

Dethleffs rozszerza ofertę pojazdów kempingowych o dwie nowe linie: Globetrail Active Plus oraz Trend Active Plus. W obu przypadkach producent postawił na atrakcyjny wygląd, rozbudowane wyposażenie seryjne i rozwiązania podnoszące komfort podróżowania. Nowe wersje mają trafić przede wszystkim do klientów, którzy oczekują wysokiego standardu już w podstawowej konfiguracji, bez konieczności kosztownego doposażania pojazdu.

Dethleffs Globetrail Active Plus

Nowy Globetrail Active Plus to propozycja dla osób poszukujących wygodnego kampervana, który łączy łatwość prowadzenia z bogatym wyposażeniem i mocnym układem napędowym. Gamę tworzy pięć wariantów zabudowy, znanych z wcześniejszej serii Globetrail Active.

Najmniejszy 540 DS ma 541 cm długości i oferuje poprzeczne łóżko umieszczone z tyłu. Modele 600 DS, 600 ES i 600 KS mierzą 599 cm. Pierwszy z nich otrzymał poprzeczne łóżko, drugi dwa pojedyncze łóżka ustawione wzdłużnie, natomiast 600 KS wykorzystuje piętrowe łóżka dwuosobowe, dzięki czemu może zainteresować np. rodziny z dziećmi. Gamę zamyka 640 ES













eprasa.pl 2d9f58ac76

o długości 636 cm, wyposażony w dwa pojedyncze łóżka w tylnej części pojazdu. Wszystkie wersje korzystają z obrotowej łazienki z drzwiami harmonijkowymi typu tambour. Po ich przesunięciu przestrzeń przed kuchnią staje się bardziej funkcjonalna, a kabina prysznicowa nie wymaga tradycyjnej zasłony. O rozpoznawalności wersji Active Plus decyduje również stylistyka. Nadwozie w kolorze Campovolo Grey uzupełniają czarne naklejki z charakterystycznym wzorem. Standardem są także 18-calowe felgi aluminiowe Borbet w czarnym kolorze oraz opony terenowe.
Pod maską pracuje 160-konny silnik Multijet 3, połączony z automatyczną skrzynią biegów. W kabinie znalazła się tapicerka Pluto, opracowana specjalnie dla tej odmiany. Lista wyposażenia seryjnego obejmuje m.in. dachowe okno Midi Heki, elektryczny stopień Omnistep, moskitierę w drzwiach wejściowych, markizę oraz przygotowanie instalacji pod montaż paneli fotowoltaicznych. W łazience pojawiło się dodatkowe okno poprawiające wentylację. Zatem w standardzie otrzymujemy wiele funkcjonalności, za które zwyczajowo trzeba było dopłacić. Równie bogato wyposażono część samochodową. Na pokładzie znalazły się rolety kabiny, system multimedialny z 10-calowym ekranem dotykowym, cyfrowe zegary, są też ładowarka indukcyjna, klimatyzacja oraz kamera cofania.











Dethleffs Trend Active Plus

Drugą nowością jest Trend Active Plus, czyli specjalna wersja popularnej serii Trend. Producent kieruje ją przede wszystkim do par, które oczekują wygodnego wnętrza i wysokiego poziomu wyposażenia, ale jednocześnie zwracają uwagę na koszty zakupu.
Oferta obejmuje sześć konfiguracji: trzy z nadwoziem typu A Class oraz trzy w wersji Low Profile. W każdym przypadku dostępne są trzy układy wnętrza oznaczone symbolami 7057 DBL, 7057 EBL i 7057 EB. Wariant DBL oferuje łóżko królewskie, a EBL wykorzystuje dwa pojedyncze łóżka oraz kanapy w części dziennej ustawione wzdłużnie, natomiast EB ma dwa pojedyncze łóżka, ale inną aranżację części dziennej. Jest tu nieco mniejsza ława za fotelem kierowcy. Nowe wersje Trendów łatwo rozpoznać po charakterystycznej grafice. Modele Low Profile można zamówić w klasycznym białym kolorze lub z kabiną w odcieniu Iron Grey Metallic. Odmiany A Class otrzymują eleganckie, białe nadwozie.
Wnętrze zaprojektowano w jasnej, nowoczesnej tonacji. Tapicerka Polaris o wyglądzie skóry została zestawiona z dekorami Ashton. Jasny sufit, duże lustro umieszczone przy lodówce oraz odpowiednio dobrane oświetlenie sprawiają, że przestrzeń mieszkalna wydaje się bardziej przestronna. Kuchnię wyróżniają czarne szyny Multiflex i jasne meble Welshwhite. Podobną stylistykę zastosowano w łazience, gdzie wyposażenie obejmuje również czarne baterie, czarną klamkę drzwi oraz kratkę prysznicową. Za atmosferę we wnętrzu odpowiada system Light Moments, łączący bezpośrednie i pośrednie oświetlenie LED rozmieszczone na kilku poziomach. Podstawą konstrukcji jest Fiat Ducato z silnikiem Multijet 3 o mocy 140 KM i automatyczną skrzynią biegów. Dopuszczalna masa całkowita wynosi 3,5 t. W standardzie znalazły się m.in. drzwi wejściowe z oknem i centralnym zamkiem, klimatyzacja, rolety zaciemniające, cyfrowy zestaw wskaźników oraz ładowarka indukcyjna. Instalację części mieszkalnej zasila akumulator litowo-jonowy o pojemności 150 Ah, współpracujący z ładowarką 45 A.

Dwie recepty na komfort

Globetrail Active Plus i Trend Active Plus pokazują, że Dethleffs rozwija ofertę przede wszystkim w kierunku bogatszego wyposażenia seryjnego i wyrazistej stylistyki. Pierwsza z nowości koncentruje się na kompaktowym kampervanie, mobilności i mocnym napędzie, druga natomiast oferuje większą przestrzeń mieszkalną i szeroki wybór układów zabudowy.
W obu przypadkach producent stawia na rozwiązania, które mają zwiększyć komfort codziennego użytkowania oraz ograniczyć konieczność sięgania po długą listę dodatkowo płatnych opcji.

eprasa.pl 2d9f58ac76

MALIBU LIVE



W poprzednim numerze „Polskiego Caravaningu” opisywaliśmy pojazdy Malibu. Targi Caravans Salon w Poznaniu to znakomita okazja do samodzielnej weryfikacji opisywanych cech, ponieważ nie zabraknie tam wspomnianej marki.

Podczas targów przedstawiciel marki w Polsce – WN-Camp Centrum Caravaningu – zaprezentuje gamę kamperów niemieckiego producenta należącego do koncernu Carthago. Na stoisku znajdziecie zarówno półintegry, jak i integry, różne długości, układy wnętrz i konfiguracje wyposażenia. To dobra okazja, żeby nie ograniczać się do zdjęć i katalogów. Wejdźcie do kilku







eprasa.pl 2d9f58ac76







różnych modeli i zobaczcie, jak zmienia się przestrzeń, funkcjonalność i sposób wykorzystania wnętrza w zależności od konkretnej konfiguracji.
Warto przy tym zwrócić uwagę na to, co Malibu oferuje już na poziomie konstrukcji i podstawowego wyposażenia. W kamperach marki znajdziemy między innymi prawdziwą podwójną podłogę, ramę AL-KO, ogrzewanie Truma Combi 6E, rozbudowaną izolację termiczną, elektryczny stopień, system wentylacji SOG, podwójne ramowe okna oraz wysokiej jakości zabudowę meblową charakterystyczną dla grupy Carthago.
Szczególnie warto się przyjrzeć konstrukcji wspomnianej podwójnej podłogi. Nie tylko poprawia ona izolację termiczną i pozwala na lepsze rozprowadzenie ciepła bez zimnych stref, ale przede wszystkim daje ogromną ilość dodatkowej przestrzeni na instalacje, bagaż i wyposażenie. Co ważne, dzięki temu rozwiązaniu podłoga wewnątrz kampera pozostaje na jednym poziomie, bez niepotrzebnych stopni.



Na miejscu będzie można sprawdzić jakość mebli, sposób wykonania zabudowy, ilość miejsca do przechowywania, rozwiązania kuchenne i łazienkowe, sypialnie, garaże oraz charakterystyczną dla Malibu dbałość o detale. Także otworzyć szafki, wysunąć szuflady, zajrzeć do schowków i przekonać się, czy wszystko zostało w przemyślany sposób zaprojektowane.
Ponadto będziecie mogli się przekonać, czym się różni półintegra od integry oraz który typ zabudowy lepiej odpowiada Waszym potrzebom. Różne długości i układy wnętrz pozwalają dobrać kampera nie tylko do liczby podróżujących, ale również dopasować do formuły wypraw.
Malibu to marka produkowana przez koncern Carthago, rozwijana z myślą o osobach, które oczekują wysokiej jakości wykonania, praktycznych rozwiązań i szerokich możliwości konfiguracji.
Na targach będziecie mieli okazję zobaczyć to wszystko w jednym miejscu i bezpośrednio porównać poszczególne modele. Odwiedźcie WN-Camp w hali 3A.

eprasa.pl 2d9f58ac76

CAŁOROCZNA MASURIA

KAMPER NA **CZTERY PORY ROKU**



Są pojazdy kempingowe, które zimą można po prostu dogrzewać, licząc przy okazji na łaskawą aurę. Są też takie, które od początku projektuje się z myślą o użytkowaniu całorocznym. Produkowana pod Częstochową Masuria należy do tej drugiej grupy. Tutaj kluczowe jest to, czego na pierwszy rzut oka w ogóle nie widać – konstrukcja ścian, podłogi, dachu i sposób zabezpieczenia całej zabudowy. Na progu sezonu jesiennego warto o tym przypomnieć.

Masuria powstaje w Polsce, a producent dużą część rozwiązań wykonuje we własnym zakresie. Dotyczy to również konstrukcji ścian. Zastosowano tutaj technologię sandwich, w której jako materiał izolacyjny wykorzystano pianę PUR. To właśnie izolacyjność zabudowy jest jednym z elementów, na które producent zwraca szczególną uwagę.

PUR zamiast kompromisów

Ściany Masurii mają konstrukcję typu sandwich z pianą PUR. Według informacji producenta zastosowanie tego materiału pozwala uzyskać lepsze parametry izolacyjne niż w przypadku tradycyjnych rozwiązań stosowanych w wielu zabudowach. Ściany mają 33,5 mm grubości, sufit 43,5 mm, a podłoga aż 53,5 mm. Producent nie korzysta przy tym wyłącznie z gotowych rozwiązań – poszczególne elementy zabudowy powstają w częstochowskim zakładzie.

– Jako jedyny producent na rynku opracowaliśmy własną technologię produkcji ścian opartą na pianie PUR oraz laminacie GRP. Wewnętrzna struktura charakteryzuje się bardzo wysokim współczynnikiem izolacji oraz wyciszenia – znacznie wyższym niż stosowany powszechnie EPS oraz XPS. 1 cm ściany w technologii PUR odpowiada 1,8 cm powłoki EPS (styropian) – mówi Jaromir Janczak, dyrektor zarządzający marki Masuria.

Co to daje w praktyce? Podczas zimowego redakcyjnego testu Masurii przez 12 dni korzystaliśmy z kampera w warunkach, w których temperatura spadała nawet do -23°C. W tym czasie zużyliśmy zaledwie 1,5 butli gazu. Oczywiście ogrzewanie było również wspomagane energią elektryczną, więc nie można całego wyniku przypisać wyłącznie izolacji. Mimo to przy tak niskich temperaturach jest to bardzo dobry rezultat i praktyczny dowód na to, że konstrukcja ścian rzeczywiście robi różnicę.

Dach i ściany – tutaj nie ma klasycznego połączenia

Na uwagę zasługuje również sposób połączenia dachu ze ścianami. Masuria stosuje tutaj nietypowe rozwiązanie konstrukcyjne, które pozwala ograniczyć liczbę miejsc szczególnie narażonych na powstawanie nieszczelności. – Dach odporny na gradobicie z bocznym zakrzywieniem krawędzi gwarantuje najwyższy poziom izolacji oraz szczelności. Wewnętrzna powłoka pokryta materiałem zapewnia dodatkowe wygłuszenie części mieszkalnej. Dzięki bezpośredniemu łączeniu dachu z boczną konstrukcją uzyskujemy połączenie o znacznie większej trwałości i odporności, przewyższające standardowe rozwiązania z listwą narożną – opowiada Jaromir Janczak.

Ford Transit L5 – długa baza, krótki zwis

Masuria podkreśla, że jako jedyny producent na rynku korzysta z wersji Forda Transita o długości L5. Charakteryzuje się ona rozstawem osi o długości 452 cm. To właśnie zastosowanie tej wersji, z innym rozstawem osi niż w krótszych odmianach Transita, pozwoliło uzyskać charakterystyczne proporcje samochodu. Gotowy kamper ma 749 cm długości, ale jednocześnie ma krótki tylny zwis. I to rozwiązanie bardzo dobrze sprawdza się w praktyce. Długość samochodu może natomiast sugerować, że w ciasnych miejscach będzie trzeba walczyć z jego zwrotnością. Nie zauważyliśmy jednak szczególnych trudności w manewrowaniu. Masuria, mimo swoich niemal 7,5 m długości, nie sprawia wrażenia pojazdu nieporęcznego.



Łączenie dachu ze ścianami bocznymi zdecydowanie ogranicza potencjalne problemy ze szczelnością zabudowy



Podwozie Forda Transita w wersji L5 zachowuje krótki tylny zwis i daje dużą stabilność prowadzenia, mimo dość pokaźnych rozmiarów auta

eprasa.pl 2d9f58ac76



eprasa.pl 2d9i58ac76

NOWY BUSKAMPER ALBATROS
NA FORDZIE TRANSICIE L2H2

KOMPLETNE WYPOSAŻENIE W STANDARDZIE **I PEŁNA NIEZALEŻNOŚĆ**



eprasa.pl 2d9f58ac76

Polska marka BusKamper przygotowuje dużą premierę na targi Caravans Salon Poland w Poznaniu. Będzie to kultowa zabudowa Albatros w nowej odsłonie na pokładzie Forda Transita L2H2. Firma konsekwentnie stawia na zwrotne, kompaktowe auta kempingowe, oferujące pełną mobilność i łatwość parkowania – cechy, w których mniejsze vany nieustannie wygrywają z dużymi, gabarytowymi kamperami.

Wyróżnikiem nowej wersji Albatrosa jest bogate, fabryczne wyposażenie. Podczas gdy standardem rynkowym bywają ubogie wersje bazowe wymagające drogich opcji, BusKamper dostarcza w pełni wyposażoną zabudowę w cenie 99 700 zł netto, gotową do wyjazdu bez konieczności dokupowania kluczowych systemów. Co ważne, producent wykonuje adaptacje zarówno na pojazdach nowych, jak i używanych, co pozwala idealnie dopasować całą inwestycję do indywidualnego budżetu klienta.

Pełna samowystarczalność i domowy komfort

Zabudowa została zaprojektowana z myślą o komfortowym użytkowaniu przez cały rok. Całe wnętrze pojazdu zostało dokładnie wyizolowane termicznie i akustycznie, co gwarantuje komfort zarówno podczas letnich upałów, jak i w chłodniejsze dni.
Za zasilanie elektryczne odpowiada perfekcyjnie zbilansowany system energetyczny. Wydajne panele solarne o mocy 440 W na dachu, mikroprocesor inteligentnie zarządzający energią w samochodzie oraz przetwornica z pełnym sinusem sprawiają, że użytkownik może całkowicie zapomnieć o konieczności podłączania się do zewnętrznych gniazdek 230 V – nawet w mocno pochmurne dni. Zapas prądu jest na tyle duży, że w przestrzeni kuchennej, oprócz lodówki kompresorowej 12 V, znalazła się nawet kuchenka mikrofalowa.
Z kolei o gotowanie i ogrzewanie dba zintegrowana instalacja gazowa LPG. Zastosowanie stacjonarnego zbiornika pod pojazdem eliminuje uciążliwą potrzebę wymiany tradycyjnych butli gazowych, oferuje znacznie większą pojemność i daje pełną swobodę bezstresowego tankowania na stacjach paliw w całej Europie. System zasila dwupalnikową kuchenkę gazową Dometic oraz wydajny piec Truma Combi 4, odpowiadający za komfort termiczny w kabinie oraz sprawne podgrzewanie wody.
W odseparowanej strefie łazienkowej z funkcją prysznica umieszczono duży brodzik o wymiarach 100 x 80 cm z eleganckim odpływem liniowym, toaletę kasetową oraz dachowy wentylator 12 V dbający o sprawną cyrkulację powietrza. Zużyta woda trafia bezpośrednio do zbiornika wody szarej o pojemności 90 l, który łatwo i wygodnie opróżnimy za pomocą elektrycznego spustu.

Przemyślana przestrzeń i bezpieczeństwo

W części dziennej zastosowano całkowicie zmienioną konstrukcję łóżka z mechanizmem umożliwiającym szybkie rozłożenie posłania w wersji dla jednej lub dwóch osób. Wnętrze rozświetla duże okno dachowe 40 × 40 cm zintegrowane z klimatycznym podświetleniem LED. Układ obrotowych foteli, dodatkowe miejsce przy stole oraz szeroki korytarz dają poczucie przestrzeni większej niż w wielu tradycyjnych układach na większych pojazdach.
Podczas projektowania priorytetowo potraktowano bezpieczeństwo podróżnych – cała konstrukcja mebli została oparta na solidnych, stalowych stelażach. Wykończenie wnętrza bazuje na materiałach wysokiej jakości, wykorzystując naturalne blaty bambusowe oraz pikowaną tapicerkę.

Nowa baza w rodzinie BusKampera

Dołączenie Forda Transita L2H2 do oferty stanowi idealne uzupełnienie sprawdzonych modeli na Renault Traficu. Wybór nowej bazy wprowadza do gamy Albatrosa długo wyczekiwaną automatyczną skrzynię biegów oraz możliwość zamówienia pojazdu w wersji z napędem 4×4. Co ważne, pod maską pracuje dwulitrowa jednostka Diesla – zachowując tę samą, optymalną pojemność co w Traficu – co pozwala utrzymać niższą stawkę akcyzy przy przerejestrowaniu auta na pojazd kempingowy.
BusKamper kompleksowo dba również o formalności, przygotowując komplet dokumentów rejestracyjnych pojazdu, zarówno na rynek polski, jak i niemiecki.
Firma zaprasza do obejrzenia premierowej zabudowy na żywo na stoisku BusKamper podczas targów w Poznaniu.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

KABE TRAQ 4×4

LUKSUS POZA UTARTYM SZLAKIEM

Luksusowy kamper coraz częściej ma być czymś więcej niż komfortowym apartamentem na kołach. Dla części użytkowników równie ważne jak wyposażenie wnętrza są możliwości ciągnięcia przyczepy, stabilność ciężkiego pojazdu i możliwość dotarcia tam, gdzie kończy się gładki asfalt. Właśnie w tę stronę poszło KABE TRAQ. W roku modelowym 2027 szwedzki producent, we współpracy z koncernem Mercedes-Benz, wprowadza do w pełni zintegrowanego modelu opcjonalny napęd na wszystkie koła.

4×4 w zintegrowanym TRAQ-u

To rozwiązanie pojawia się w modelach Crown i Imperial TRAQ 830, dostępnych z dwoma układami wnętrza – LGB i LQB. Producent określa nowość jako pierwszego na świecie w pełni zintegrowanego kampera z opcjonalnym napędem 4×4. Bazą jest podwozie Mercedes-Benz Sprinter. Standardowo TRAQ pozostaje pojazdem tylnonapędowym, z bliźniaczymi kołami na tylnej osi. Napęd 4×4 jest więc propozycją dla tych, którzy oczekują większej rezerwy trakcji podczas jazdy po śniegu, szutrze czy mokrej nawierzchni.

W przypadku pojazdu o długości ponad 8 m nie chodzi jednak o budowanie terenówki. Zwiększona przyczepność ma przede wszystkim ułatwić poruszanie się w warunkach, w których masa i gabaryty kampera mogą się stać ograniczeniem. KABE podkreśla przy tym, że konstrukcja została poddana testom zderzeniowym, których wyniki oceniono jako bardzo dobre. 4×4 jest zatem jednym z elementów szerszej koncepcji obejmującej bezpieczeństwo, komfort prowadzenia i całoroczną eksploatację.



Ponad 8 m i 5,5 t

TRAQ i830 to naprawdę duży kamper. Niezależnie od wybranego układu jego długość wynosi 832 cm, szerokość 232 cm, a wysokość 306 cm. Wnętrze części mieszkalnej ma 556 cm długości i 218 cm szerokości, przy wysokości 196 cm. Dopuszczalna masa całkowita wynosi 5,5 t, ładowność sięga 830 kg, a dopuszczalna masa całego zestawu – 7 t. Za napęd odpowiada jednostka Mercedes-Benz o mocy 190 KM, współpracująca z automatyczną skrzynią biegów i systemami aktywnego bezpieczeństwa. Takie parametry wyraźnie określają charakter TRAQ-a. To kamper dla osób, które nie chcą zostawiać swoich pasji na kempingu. Przyczepa z łodzią, końmi, samochodem czy sprzętem sportowym może być częścią podróży, a nie dodatkowym problemem logistycznym.

Dwa pomysły na wnętrze

Różnice między odmianami LGB i LQB dotyczą przede wszystkim sposobu wykorzystania tylnej części zabudowy. LGB otrzymuje dwa podłużne łóżka o wymiarach 200 × 78 i 200 × 70 cm. Nad częścią dzienną znajduje się opuszczane łóżko o wymiarach 188 × 122 cm. LQB stawia natomiast na łóżko królewskie o wymiarach 199 × 138 cm, uzupełnione takim samym łóżkiem opuszczanym z przodu. W obu wariantach producent przewiduje od dwóch do sześciu miejsc do spania. Przy tak dużym pojeździe znaczenie ma również przestrzeń transportowa. W LGB podniesione łóżka z tyłu tworzą obszerny garaż dostępny z zewnątrz.

eprasa.pl 2d9f58ac76

LQB wykorzystuje tylną część zabudowy w inny sposób, podporządkowując ją dużemu łóżku. Oba układy zachowują przy tym charakterystyczny dla serii Imperial wysoki standard wyposażenia i rozwiązania przeznaczone do całorocznego użytkowania.

Offroad jako uzupełnienie

KABE nie poprzestaje na zmianie układu napędowego. Dla w pełni zintegrowanego TRAQ-a przygotowano również pakiet Offroad. Wyróżniają go m.in. dachowa belka z dodatkowym oświetleniem oraz aluminiowe felgi w matowej czerni. Nie zmienia to oczywiście przeznaczenia pojazdu, ale podkreśla jego użytkowy, bardziej ekspedycyjny charakter.
Podobną koncepcję można znaleźć także w mniejszym, półzintegrowanym Novum TRAQ 750 LGB. Tutaj napęd na tylną oś pozostaje standardem, a 4×4 jest opcją. Krótszy model może być interesujący dla użytkowników, którzy potrzebują dużych możliwości ciągnięcia przyczepy, ale nie chcą korzystać z nadwozia o długości ponad 8 m.







Kamper do zadań specjalnych?

TRAQ pokazuje, że w segmencie kamperów premium coraz ważniejsza staje się uniwersalność. W tym przypadku luksus nie konkuruje z funkcjonalnością, lecz ma ją uzupełniać. 4×4, 190-konny silnik, 5,5 t dopuszczalnej masy całkowitej, 7 t masy zestawu i możliwość ciągnięcia przyczepy o masie blisko 2 t tworzą zestaw parametrów, który wykracza poza typowy scenariusz turystycznego wyjazdu.
KABE kieruje więc TRAQ-a do tych, którzy chcą mieć komfortowy dom na kołach, ale jednocześnie oczekują od niego możliwości towarzyszenia im w znacznie aktywniejszych podróżach.

REKLAMA



GROUP ACK
CARAVANING TO NASZA PASJA

ODKRYJ CAŁĄ GAMĘ MODELI NA
WWW.KAMPERY.ACK.COM.PL
ACK Group • 47-225 Kędzierzyn-Koźle • Zwycięstwa 11
Sprzedaż • kampery@ack.com.pl • +48 601 409 938 • +48 601 075 228
Serwis • serwis@ack.com.pl • +48 663 624 634 • +48 663 999 677

AL-KO | benimar POLSKA | EURA MOBIL | KABE | KARMANN Mobil | Sterckeman

CARADO EDITION27

CZTERY NOWE KAMPERY NA BAZIE FORDA TRANSITA



Carado wprowadza na sezon 2027 cztery nowe modele z jubileuszowej serii EDITION27. Wszystkie są półintegrami zbudowanymi na Fordzie Transicie i łączą funkcjonalne układy wnętrza z bogatym wyposażeniem seryjnym. Jednym z najciekawszych przedstawicieli nowej gamy jest T457, wyróżniony nagrodą Red Dot Award 2026.

W ofercie znalazły się dwa kompaktowe modele o długości 6,99 m – T335 i T338 – oraz większe, mierzące 7,39 m T457 i T459. Wszystkie korzystają z dwulitrowego diesla Forda o mocy 130 KM. Za dopłatą są dostępne wersja 165 KM oraz ośmiostopniowa skrzynia automatyczna. Na pokładzie standardowo znajdziemy m.in. systemy wspomagające kierowcę, kamerę cofania, 12-calowy ekran oraz integrację ze smartfonem poprzez Apple CarPlay i Android Auto.

T335 – kompaktowy, ale przestronny

Najmniejszy z nowych modeli wyróżnia się dużą łazienką z oddzielną kabiną prysznicową i toaletą. To model bez stałej sypialni, a w jego tylnej części przewidziano praktyczną przestrzeń na bagaż i garderobę. Salon z wygodną kanapą i składanym stołem można szybko przekształcić, a opuszczane elektrycznie łóżko pod sufitem pozwala zachować przestronność części dziennej.

T338 – sprawdzony układ

T338 otrzymał klasyczny układ z dwoma pojedynczymi łóżkami w tylnej części. Można je połączyć w większą powierzchnię do spania. Funkcjonalna łazienka typu Vario to sprawdzone rozwiązanie, które pozwala efektywnie wykorzystać mniejszą przestrzeń, a uchwyty Isofix zwiększają funkcjonalność samochodu podczas rodzinnych podróży.

T457 – nagrodzony za wzornictwo

Dłuższy T457 oferuje więcej miejsca zarówno w części dziennej, jak i w kuchni. Zastosowano tu dwa łóżka pojedyncze, które mogą zostać uzupełnione dodatkowymi poduszkami, zwiększając przestrzeń do spania. Przemyślana aranżacja wnętrza, przestronność i funkcjonalność również zostały docenione nagrodą Red Dot Award 2026.

T459 – komfort z łóżkiem typu queen

Flagową cechą T459 jest królewskie łóżko, zapewniające wygodny dostęp z obu stron. Uzupełniają je komfortowa strefa wypoczynkowa, narożna kuchnia oraz łazienka z wydzielonym prysznicem. To propozycja dla osób, które podczas podróży chcą połączyć domową atmosferę z dużą swobodą użytkowania.

Seria EDITION27 powstała z okazji 20-lecia marki Carado. W zależności od modelu obejmuje bogate wyposażenie seryjne, m.in. markizę, akumulator litowy, izolowany zbiornik na szarą wodę, ramowe okna, rolety w kabinie, 16-calowe czarne felgi aluminiowe oraz charakterystyczny grill Trail. Nowe półintegry mają być dostępne z kompletnym wyposażeniem już na etapie opuszczania fabryki.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

ELNAGH 2027

RUSZAJ W DROGĘ Z PLATINETEM



Dla wielu caravaning oznacza przede wszystkim wolność wyboru kierunku i niezależność od hotelowych rezerwacji. Jeśli planujesz wejść w nowy sezon z fabrycznie nowym kamperem, warto się przyjrzeć ofercie Platinetu. Firma, znana z działalności w branży nowoczesnych technologii i szerokiego portfolio produktów, rozwija również ofertę caravaningową, proponując nowe pojazdy renomowanych producentów.

Trzy modele Elnagh na rok modelowy 2027 dostępne od ręki

Wśród dostępnych modeli szczególnie interesująco prezentuje się rodzina Elnagh Baron, zbudowana na podwoziu Forda Transita wyposażonego w silniki 2.0 Diesel o mocy 165 KM.

Elnagh Baron 573 to propozycja dla tych, którzy potrzebują większej przestrzeni. Przy długości 745 cm oferuje pięć homologowanych miejsc zarówno do jazdy, jak i do spania. Pojazd ma najpopularniejszy wśród caravaningowców układ wnętrza. Na pokładzie znalazły się m.in. elektrycznie opuszczane łóżko, sypialnia z dwoma wzdłużnymi, niezależnymi łóżkami z możliwością połączenia, ogrzewanie Truma Combi 4 Diesel, panel fotowoltaiczny 200 W, a ściany wraz z dachem wykonano na bazie włókna szklanego.

Baron Compact 539 to kamper o nieco bardziej kompaktowych wymiarach. Ma 669 cm długości i zaledwie 215 cm szerokości, co dla wielu użytkowników będzie pozytywną cechą. Pojazd krótszy i węższy oznacza również zysk na wadze, zatem i większą ładowność. Na pokładzie znajdują się cztery miejsca do jazdy i do spania. Niewielkie wymiary, duży garaż, dwa łóżka z tyłu i dodatek w postaci elektrycznego łóżka opuszczanego czynią tego kampera pojazdem bardzo uniwersalnym i mobilnym.

Baron Compact 531 to najbardziej kompaktowy kamper w ofercie, który mierzy 599 cm długości. Automatyczna skrzynia, cztery miejsca do jazdy oraz spania i ok. 713 kg ładowności pokazują, że mniejszy format nie musi oznaczać rezygnacji z wyposażenia. Model otrzymał m.in. panel fotowoltaiczny 200 W, ogrzewanie Truma Combi 4 Diesel i lodówkę kompresorową 152 l.

Platinet – wybór na sezon 2027

Wszystkie trzy modele są fabrycznie nowe i należą do rocznika modelowego 2027. Oferta Platinetu to propozycja dla osób, które chcą rozpocząć caravaningowy sezon nowoczesnym, kompletnie wyposażonym kamperem – bez konieczności czekania na kolejną produkcję.

Platinet
ul. Tadeusza Śliwiaka 48
30-789 Kraków
www.sklep.platinet.pl

REKLAMA



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

eprasa.pl 2d9f58ac76

ELNAGH 2027 NA FORDZIE

WŁOSKI STYL, WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI



Elnagh to marka z ponad 60-letnim doświadczeniem w produkcji kamperów. Włoskie podejście do projektowania łączy charakterystyczny styl z praktycznymi rozwiązaniami, funkcjonalnymi wnętrzami i dbałością o komfort podróżowania.



W sezonie 2027 marka rozwija gamę Baron, wprowadzając do niej podwozie Ford Transit. Dla polskich klientów to interesująca nowość – zarówno ze względu na popularność Forda, jak i korzystniejsze uwarunkowania akcyzowe. Elnagh pozostaje przy sprawdzonych rozwiązaniach, w tym 10-letniej gwarancji na szczelność zabudowy.

Alkowa – kiedy liczy się przestrzeń

Baron z alkową został stworzony z myślą o rodzinach i większych załogach. Przestrzeń nad kabiną pozwala zwiększyć liczbę miejsc noclegowych, dzięki czemu kamper może pomieścić dużą liczbę osób. W zależności od wersji Baron zapewnia nawet osiem miejsc do spania oraz do siedmiu homologowanych miejsc podróżnych.

Półintegry – różne układy, ten sam komfort

Półintegry to najbardziej zróżnicowana część gamy Baron. Dostępne są układy z łóżkiem centralnym, łóżkami pojedynczymi w układzie niemieckim oraz łóżkiem poprzecznym. Wszystkie modele oferują również pojemny garaż, w którym można przewozić rowery, sprzęt sportowy czy wyposażenie potrzebne podczas dłuższych wyjazdów.

Baron Compact – kompaktowa alternatywa dla kampervana

Baron Compact 531 i 539 to propozycja dla osób, które chcą zachować komfort półintegry, ale nie potrzebują dużego pojazdu. Compact ma 2,15 m szerokości, a model 531 zaledwie 5,99 m długości. Takie wymiary ułatwiają manewrowanie i parkowanie, a jednocześnie nie oznaczają rezygnacji z funkcjonalności. W zależności od modelu znajdziemy m.in. wygodną strefę dzienną, łazienkę oraz dodatkowe, elektrycznie opuszczane łóżko.

Elnagh bliżej polskiego klienta

Za rozwój marki Elnagh na polskim rynku odpowiada The Campers. Klienci mogą zobaczyć modele na żywo, porównać układy wnętrz oraz dobrać konfigurację i wyposażenie do swoich potrzeb. Najnowsze modele Elnagh na sezon 2027 będzie można zobaczyć również podczas targów w Poznaniu. The Campers zaprezentuje tam Barony na podwoziu Forda, rodzinne alkowy, półintegry oraz kompakty, nie zabraknie też flagowej integry Magnum.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

LMC
LEKKOŚĆ PODRÓŻY Z E-DERO 350 D



Każda podróż zaczyna się od pomysłu. Od tęsknoty za wolnością i nowymi doświadczeniami. W caravaningu realizujemy je, przemieszczając się pojazdem kempingowym. Od ponad 70 lat LMC towarzyszy podróżnikom, oferując auta rekreacyjne, które łączą inteligentną, lekką technologię i przemyślany design.



Prawdziwa wolność podróżowania często pojawia się tam, gdzie nie jest na pierwszy rzut oka widoczna. Każdy zaoszczędzony kilogram tworzy więcej miejsca na to, co naprawdę ważne: rower na spontaniczną wycieczkę, deskę SUP na dzień nad jeziorem lub po prostu elastyczność podróżowania. Nowoczesne materiały, inteligentna konstrukcja i dekady doświadczenia owocują pojazdami, które łączą w sobie komfort, stabilność i dużą ładowność.

Lekka przyczepa kempingowa LMC e:dero to dowód na inteligentne wejście w świat caravaningu. Kompaktowa i stylowa, łączy nowoczesny śródziemnomorski design z konsekwentnym skupieniem na tym, co najważniejsze. Model e:dero 350 D jest wyjątkowo lekki – waży mniej niż 750 kg. Dzięki niskiej masie może stanowić atrakcyjny kąsek dla posiadaczy elektrycznych holowników, lecz nie tylko. Niska masa to przepustka do holowania przyczepy bez konieczności posiadania kategorii E prawa jazdy.

Zamiast stałej łazienki lub dużej kuchni LMC w projekcie e:dero 350 D stawia na minimalizm i elastyczność. Spanie, przechowywanie i mieszkanie zajmują centralne miejsce, bo prawdziwy dom jest na zewnątrz. Odłączane lampki USB, opcjonalne meble ogrodowe i odporne na warunki atmosferyczne poduszki sprawiają, że życie pod gołym niebem będzie wyjątkowo komfortowe.

Do mądrze zaprojektowanego wnętrza dołączają harmonijna kolorystyka, wysokiej jakości materiały i wyrafinowane koncepcje oświetlenia. Na zewnątrz natomiast mamy projekt czystych linii i równie praktyczne oświetlenie.

REKLAMA







LMC to rodzinna i niezawodna marka, na którą możesz liczyć. Dzięki ponad 70-letniemu doświadczeniu w branży caravaningowej nasi pracownicy budują nowoczesne przyczepy kempingowe, kampery i campervany. Indywidualnie dopasowane do Twoich potrzeb – dla podróżujących samotnie, par i rodzin. Wybierz LMC jako swój mobilny dom na najpiękniejsze chwile roku i jako partnera na całe życie.

eprasa.pl 2d9f58ac76

CAMPERNIKI
SERWIS I NAPRAWA KAMPERÓW

Serwis i naprawa
przyczep i kamperów

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



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

Odwiedź nas
POZNAŃ, 15–18.10.2026
Hala 4 stoisko 14
CARAVANS SALON

AutoVip
Dywaniki szyte na miarę

KOMFORT MA SWOJĄ GRUBOŚĆ!

Miękkie. Trwałe
Idealnie dopasowane

WYJĄTKOWY KOMFORT
TRWAŁE MATERIAŁY
IDEALNE DOPASOWANIE
PRODUKCJA W POLSCE



CARAVANS SALON
Odwiedź nas
POZNAŃ, 15-18.10.2026
Pawilon 4, stoisko 12

www.autovip.pl
666 555 902

TWÓJ KAMPER — NASZA PASJA

CAMP-ACTIV

CAMP-ACTIV
MODUŁY BAGAŻNIKA DEDYKOWANE DO KAMPER-VANÓW



CAMP-ACTIV
Spółdzielcza 9
43-436 Górki Wielkie
+48 33 479 99 55
+48 501 060 862
info@tps-activ.com
camp-activ.com
camp_activ
camp_activ
Camp-Activ

LEW

SAMOCHODY KEMPINGOWE
PRZYCZEPY KEMPINGOWE
I TOWAROWE, CZĘŚCI
AKCESORIA I SERWIS



UWAGA NOWY ADRES

Biuro Handlowe Lew Sp. J.
80-530 Gdańsk
ul. Uczniowska 50
tel. +48 58 552 19 18
e-mail: infolew@wp.pl
www.bhlew.info

eprasa.pl 2d9f58ac76

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



ZADZWOŃ!

UBEZPIECZENIA CARAVANINGOWE.PL
by Polski Caravaning

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

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

UBEZPIECZAMY TO CO KOCHAMY!

eprasa.pl 2d9f58ac76



SEZON SIĘ ZMIENIA. **KOMFORT ZOSTAJE**

eprasa.pl 2d9f58ac76

Koniec lata nie musi oznaczać końca podróży. Co więcej, jesień ma nawet kilka przewag: na trasach i kempingach jest spokojniej, temperatury sprzyjają aktywnemu zwiedzaniu, a popularne miejsca przestają być tak zatłoczone.

Kiedy pogoda sprzyja, gotowanie często wychodzi poza kamper. Stolik, markiza, grill i długie wieczory na zewnątrz są naturalną częścią wyjazdu. Jesienią pogoda częściej zatrzymuje nas w środku, dlatego dobrze urządzona kuchnia zaczyna mieć większe znaczenie. Gorąca kawa rano, szybki posiłek po powrocie czy kolacja przygotowana po zmroku – podczas chłodniejszych wyjazdów po prostu częściej korzystamy z kuchni w kamperze. Liczy się wygoda, łatwe utrzymanie porządku i możliwość swobodnego przygotowywania posiłków nawet na niewielkiej przestrzeni. Właśnie w takich warunkach sprawdzają się płyty polskiej, rodzinnej marki Dynacook, wykorzystujące technologię gazu pod szkłem.

DynaCook X2 mini – mały format, pełnoprawna kuchnia

DynaCook X2 mini to kompaktowy model z dwoma polami grzewczymi, przeznaczony do mniejszych kuchni mobilnych. Jego wymiary pozwalają zachować więcej miejsca na blacie, a dwa pola wystarczają do przygotowania codziennych posiłków – bez ograniczania kuchni w kamperze do absolutnego minimum.
Znaczenie ma również sama konstrukcja płyty. Gładka ceramiczna powierzchnia bez tradycyjnych rusztów jest łatwa do utrzymania w czystości, a gotowanie odbywa się bez otwartego płomienia. Płyta może pracować na różnych rodzajach gazu, a zastosowane w niej palniki SteelCore są objęte 10-letnią gwarancją.

Sprzęt na więcej niż jeden sezon

Wyposażenie kuchni w kamperze jest regularnie używane przez wiele miesięcy w roku. W takim przypadku trwałość przestaje być dodatkiem do listy parametrów. Sprzęt powinien dobrze znosić częste gotowanie, kolejne kilometry i następne sezony wyjazdowe. Dlatego długa gwarancja na palniki ma tutaj bardzo praktyczne znaczenie.

Kamper gotowy na każdą porę roku

Nowoczesny caravaning coraz częściej oznacza wnętrza przygotowane nie tylko na wakacyjny urlop. Funkcjonalne schowki, dobre materiały i przemyślane wyposażenie pozwalają wygodnie korzystać z kampera również wtedy, gdy temperatura spada, a dzień staje się krótszy. DynaCook pozwala urządzić kuchnię, która zajmuje niewiele miejsca, ale pod względem wygody nie musi przypominać uproszczonego, turystycznego rozwiązania.



eprasa.pl 2d9f58ac76

KOMFORTOWY KAMPER **IDEALNY DLA PARY**

Jesień to najlepszy czas na podróże w parach. Południowe kierunki wciąż zachęcają dobrą, ciepłą pogodą i słoneczkiem. Mniejszy ruch w miejscowościach turystycznych, łatwiej zaparkować przy plaży i znaleźć miejsce na kempingu.

Jeżeli wiemy już z kim, gdzie i kiedy, warto wybrać kampera idealnego do takich podróży. W ramy opisanych podróży bardzo dobrze wpisują się kampery z układem salonu typu face-to-face.

Face-to-face

To rozwiązanie zapewnia chyba najlepsze wśród znanych koncepcji rozlokowania mebli poczucie przestrzeni. Dwie podłużne kanapy wzdłuż ścian kampera pozwalają zachować środek kampera całkowicie otwarty dla swobodnego przejścia wzdłuż samochodu do szoferki. Stół nie musi blokować drogi, ponieważ możemy go złożyć... jak książkę – na pół. W czasie postoju dwie wzdłużne kanapy i duży stół zapewniają mnóstwo miejsca do biesiadowania ze znajomymi.

W sypialniach kamperów tego typu producenci najczęściej przewidują układy typu „queen bed" lub dwa łóżka usytuowane









eprasa.pl 2d9f58ac76





wzdłużnie, które można także połączyć, tworząc ogromny materac. W obu przypadkach łóżka są łatwo dostępne z poziomu podłogi. Sypialnię można zamknąć, osobny prysznic i łazienka, wszystko przemyślane.

Jeżeli bardzo będziemy chcieli kogoś ze sobą zabrać, do dyspozycji pozostaje dwuosobowe łóżko, elektrycznie opuszczane nad jadalnią, oraz dwa siedzenia, które tworzymy z dwóch poprzecznych ławek podczas jazdy.



To jest trendy!

Kampery z jadalnią face-to-face mają wszystkie atuty komfortowych aut idealnych dla par. Wygenerowana przestrzeń w samochodzie sprzyja poczuciu przebywania w mobilnym, ekskluzywnym apartamencie, a nie w ciasnym samochodzie. To pojazd idealny zarówno do pracy online, jak i dla par, które mają już więcej czasu na podróże i mogą kilka tygodni lub nawet zimowe miesiące spędzić poza swoim stacjonarnym domem. Spider Camper jako autoryzowany przedstawiciel firm McLouis i Carado posiada w ofercie kilka modeli samochodów z takim układem. Obecnie to jeden z najpopularniejszych i najbardziej pożądanych trendów w projektowaniu samochodów kempingowych. Chcemy Państwu przybliżyć cztery modele tego typu, które cieszą się dużym powodzeniem.

McLouis 881 i Carado T459 z łóżkami queen bed oraz McLouis 870 i Carado T457 z łóżkami wzdłużnymi to reprezentanci układów face-to-face godni polecenia, których można znaleźć w ofercie Spider Camper. To jakość, precyzja wykonania i gwarancja funkcjonalności.







REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76



BIURO OFF-GRID
BEZ NIESPODZIANEK

JAK MOBILNA STACJA ZASILANIA ECOFLOW RATUJE JESIENNY WORKATION?

Jesienny caravaning ma niepowtarzalny klimat – spokojniejsze kempingi, barwne krajobrazy i swoboda w wyborze miejsca na postój. Gdy jednak kamper staje się mobilnym biurem, krótsze dni i ograniczony dostęp do sieci energetycznej mogą utrudnić pracę.

Laptop, router, dodatkowy monitor, oświetlenie czy czajnik potrzebują przecież stałego źródła energii niezależnie od wybranej trasy. Jak się więc przygotować na jesienny workation? Odpowiedzią może być stacja zasilania EcoFlow DELTA 3 Plus – sprawdź, dlaczego warto znaleźć dla niej miejsce w kamperze.

Własne źródło energii w kamperze

Jesienią szybciej zapada zmrok, dlatego obok laptopa i routera częściej pracuje również oświetlenie. Do tego dochodzą urządzenia potrzebne podczas codziennego życia – lodówka, telefon czy czajnik. EcoFlow DELTA 3 Plus oferuje 1024 Wh pojemności i moc wyjściową 1800 W, dzięki czemu może zasilać zarówno mobilne biuro, jak i wybrane urządzenia domowe. Ma 11 wyjść, w tym cztery gniazda AC, dwa porty USB-A oraz dwa porty USB-C o mocy do 140 W każdy, więc kilka sprzętów może działać jednocześnie. Tryb X-Boost umożliwia ponadto obsługę urządzeń o mocy do 2400 W. Stacja zapewnia tym samym

eprasa.pl 2d9f58ac76

własny zapas energii podczas postoju z dala od sieci elektrycznej.

Gdy nagle zabraknie prądu

Nagła awaria może przerwać wideokonferencję, wyłączyć komputer lub doprowadzić do utraty danych. Przenośna stacja zasilania EcoFlow DELTA 3 Plus działa jako UPS i w razie przerwy w dostawie energii przełącza podłączony sprzęt na zasilanie akumulatorowe w czasie krótszym niż 10 ms. Współpracuje ona również z systemami NAS i obsługuje funkcję HID. Gdy poziom naładowania akumulatora będzie bliski wyczerpania, może wysłać do serwera sygnał umożliwiający zapisanie danych i bezpieczne wyłączenie urządzenia. Dzięki temu pomaga chronić efekty pracy w razie niespodziewanych problemów z zasilaniem.

Jak ładować stację zasilania podczas podróży?

Krótki postój w miejscu z dostępem do gniazdka wystarczy, aby przygotować EcoFlow DELTA 3 Plus do dalszej drogi – pełne ładowanie z sieci trwa ok. 56 minut. Nie trzeba jednak specjalnie planować przerwy. Stację można podłączyć również do alternatora i ładować podczas jazdy; cały proces zajmuje 1,3 godziny. Jeśli pogoda dopisuje, na postoju przydadzą się panele fotowoltaiczne. DELTA 3 Plus obsługuje dwa wejścia solarne o mocy do 500 W każde, a przy odpowiednim nasłonecznieniu odzyskuje pełną pojemność w ok. 70 minut.



Jesienny workation nie musi się więc opierać na jednej metodzie ładowania – energię można uzupełnić tam, gdzie akurat prowadzi trasa.

Mobilne zasilanie tam, gdzie go potrzebujesz

DELTA 3 Plus waży ok. 12,5 kg, dlatego w razie potrzeby można zabrać ją z kampera do przedsionka lub ustawić obok stolika na zewnątrz. Nie będzie też przeszkadzać podczas rozmów online – przy obciążeniu 600 W generuje mniej niż 30 dB. Poziom naładowania i najważniejsze parametry można kontrolować w aplikacji EcoFlow, która oferuje także ostrzeżenia przed burzą. Zastosowany akumulator LFP zachowuje 80% pojemności po ok. 4 tys. cyklach ładowania, a pojemność stacji można w razie potrzeby rozszerzyć do 5 kWh.

Jesienny workation bez niespodzianek

EcoFlow DELTA 3 Plus pozwala połączyć pracę z jesienną podróżą bez ciągłego szukania dostępu do prądu. Zasila potrzebne urządzenia, zabezpiecza je na wypadek awarii, a energię można uzupełnić na kilka sposobów – również podczas jazdy. Dzięki temu kamper pozostaje funkcjonalnym biurem niezależnie od miejsca postoju, a trasa nie musi kończyć się tam, gdzie kończy się zasięg przewodu.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

CZESŁAW LANG NA POKŁADZIE KAMPERA NOTIN



Francuska nazwa największego polskiego wyścigu kolarskiego dobrze koresponduje z francuskim rodowodem marki Notin

Francuska marka Notin po raz pierwszy szeroko zaprezentowała się polskiej publiczności w wyjątkowych okolicznościach. Luksusowy kamper służył jako startowe biuro zawodów i towarzyszył ekipie Czesława Langa przez wszystkie etapy wyścigu Tour de Pologne w 2026 r.

Tour de Pologne to nie tylko jeden z najważniejszych wyścigów kolarskich, ale także ogromne przedsięwzięcie logistyczne. Każdego dnia zawodnicy, organizatorzy i cała infrastruktura wyścigu przenoszą się do kolejnego miasta. W tym samym rytmie przez Polskę podróżował Notin Ostrava na podwoziu Mercedes-Benz. Z klimatyzowanej przestrzeni kampera korzystał również Czesław Lang – zarówno podczas krótkich chwil odpoczynku, jak i spotkań oraz podpisywania autografów. Obecność producenta kamperów, który debiutował jako Sponsor Wspomagający Tour de Pologne 2026, była okazją do spotkań z osobami doskonale znanymi kibicom. Przy kamperze Notin pojawili się między innymi Czesław Lang, Rafał Majka, Tomasz Marczyński oraz Robert Korzeniowski.

W ramach Tour de Pologne (3–9 sierpnia 2026 r.) kamper przejechał niemal 3 tys. km – od wybrzeża Bałtyku aż po Tatry i Wieliczkę. Model Ostrava towarzyszył wydarzeniu każdego dnia, docierając na miejsce odpowiednio wcześnie, aby biuro startowe było gotowe przed pojawieniem się zawodników, przedstawicieli ekip, mediów i zaproszonych gości. Po zakończeniu wyścigu kamper pojechał jeszcze do Warszawy, następnie do Centrum Campingowego Kutno i do Słupska. Wielogodzinne przejazdy, codzienne zmiany lokalizacji, praca w wysokich temperaturach i przewożenie wyposażenia stanowiły naturalny test funkcjonalności pojazdu.

– Właśnie w takich warunkach najlepiej widać zalety dużego kampera: wygodną przestrzeń do pracy i odpoczynku, niezależność, możliwość korzystania z zaplecza sanitarnego oraz szybkie dostosowanie wnętrza do aktualnych potrzeb – opowiada Michał Ciechanowicz, koordynator wdrożenia i promocji marki Notin na polskim rynku.

– Wspólnie z francuskim producentem przygotowaliśmy projekt obecności Notina podczas Tour de Pologne 2026. Marka została Sponsorem Wspomagającym wydarzenia, a jej kamper pełnił funkcję biura zawodów podczas wszystkich siedmiu etapów. Z punktu widzenia promocji była to pierwsza tak szeroka prezentacja Notina polskiej publiczności.

Koordynator obecności marki Notin podczas Tour de Pologne 2026 jest pewien, że walory luksusowego modelu Ostrava zwrócą uwagę fanów kamperów także na pozostałe modele z bogatej kolekcji francuskiego producenta. Największe nadzieje wiąże z gamą EXCLUSIV, bazującą na podwoziu Mercedes-Benz Sprinter, oraz z najnowszą gamą ENVOL, opartą na Fiacie Ducato. Połączenie kampera z największym polskim wyścigiem kolarskim nie było przypadkowe. Kolarstwo i caravaning łączą zamiłowanie do podróży, aktywności na świeżym powietrzu oraz odkrywania nowych miejsc.

– Najważniejsze jest to, że kamper nie był podczas Tour de Pologne wyłącznie elementem ekspozycji. Na każdym z siedmiu etapów był intensywnie wykorzystywany. Dzięki temu mogliśmy zaprezentować Notina dokładnie w taki sposób, do jakiego został stworzony – w podróży i w rzeczywistych warunkach użytkowania – podkreśla Kamil Cygarowski, reprezentant firmy Centrum Campingowe Kutno.



Marka Notin może od tegorocznego Tour de Pologne liczyć na sporą rozpoznawalność – kamper przewijał się w kadrach relacjonowanych wydarzeń w telewizji, a szacuje się, że zmagania kolarzy na trasie wyścigu śledziło ponad pół miliona kibiców!

Fot. Centrum Campingowe Kutno

eprasa.pl 2d9f58ac76

FRANCUSKI PRODUCENT OD 1921 ROKU

notin

ODKRYJ

Naszą kolekcję 2027

I NASZĄ ZUPEŁNIE NOWĄ GAMĘ

Envol

CENA TARGOWA
449.000,- ZŁ BRUTTO



CARAVANS SALON

15-18 PAŹDZIERNIKA
-2026- POZNAŃ

DOSKONAŁOŚĆ W ZASIĘGU RĘKI

HALA 5
STOISKO 8

Centrum Campingowe
Premium Camp
★★★★★

NOTIN, SZTUKA PODRÓŻOWANIA
WWW.NOTIN.FR
WWW.CENTRUMCAMPINGOWE.PL

eprasa.pl 2d9f58ac76

Wybór odpowiedniej lodówki do zabudowy to jedna z najważniejszych decyzji podczas budowy lub modernizacji kampera. Przed każdym sezonem w środowisku caravaningowym powraca ten sam dylemat: lodówka kompresorowa czy absorpcyjna? Zrozumienie różnic między tymi technologiami pozwoli uniknąć przykrych niespodzianek w postaci zepsutej żywności lub problemów z zasilaniem.



JAKA LODÓWKA DO KAMPERA?

Wybór między wspomnianymi technologiami determinuje sposób, w jaki będziesz zarządzać chłodzeniem podczas wyjazdów. Kluczowe różnice sprowadzają się do sposobu generowania zimna oraz wymagań eksploatacyjnych. Poniżej przedstawiamy zestawienie, które pomoże Ci w podjęciu właściwej decyzji:

► **Zasada działania:** lodówki kompresorowe wykorzystują mechaniczną sprężarkę, która tłoczy czynnik chłodniczy w obiegu zamkniętym, wymuszając odbiór ciepła z wnętrza. Lodówki absorpcyjne opierają się na procesie termochemicznym, w którym mieszanka wody i amoniaku, pod wpływem zewnętrznego źródła ciepła, wywołuje cykl chłodniczy.

► **Efektywność chłodzenia:** modele kompresorowe oferują pełną wydajność niezależnie od temperatury otoczenia, pozwalając także na mrożenie produktów nawet w bardzo upalne dni. Urządzenia absorpcyjne wykazują dużą zależność od warunków zewnętrznych: jeśli temperatura powietrza przekroczy określony próg, lodówka może przestać obniżać temperaturę wewnątrz.



► **Elastyczność zasilania:** współczesne lodówki kompresorowe są niezwykle energooszczędne. Dzięki bardzo niskiemu poborowi energii z powodzeniem współpracują z niewielkimi panelami fotowoltaicznymi, oferując stabilną i wydajną pracę, która w nowoczesnym caravaningu okazuje się zdecydowanie bardziej przewidywalna. Można je również wyposażyć w dodatkowe baterie.

► **Kultura pracy:** lodówki absorpcyjne pracują całkowicie bezgłośnie, gdyż nie mają żadnych ruchomych elementów. Lodówki kompresorowe podczas pracy wydają delikatny szum generowany przez sprężarkę, co w bardzo cichych warunkach może być słyszalne, jednak nowoczesne konstrukcje są coraz lepiej wyciszone.

eprasa.pl 2d9f58ac76

► **Odporność na przechyły:** modele kompresorowe mogą pracować w niemal każdej pozycji i są odporne na drgania oraz wstrząsy występujące podczas jazdy w trudnym terenie. Lodówki absorpcyjne wymagają idealnego wypoziomowania urządzenia, ponieważ w procesie cyrkulacji grawitacyjnej cieczy jakiekolwiek nachylenie może doprowadzić do trwałego uszkodzenia układu.

► **Szybkość osiągania temperatury:** dzięki wymuszonemu obiegowi czynnika urządzenia kompresorowe potrafią schłodzić wkład lub produkty do zadanej temperatury w zaledwie kilkanaście minut od włączenia. Modele absorpcyjne potrzebują znacznie więcej czasu, często nawet kilku godzin.

Różnice w zużyciu energii

Charakterystyka poboru prądu to jeden z najważniejszych punktów spornych przy wyborze lodówki. Urządzenia kompresorowe pracują w trybie cyklicznym. Oznacza to, że po osiągnięciu żądanej temperatury sprężarka się wyłącza, co pozwala znacząco oszczędzać prąd.

Z kolei lodówki absorpcyjne zasilane prądem pobierają energię w sposób ciągły. Niezależnie od temperatury wewnątrz grzałka w układzie pracuje bez przerwy, co przy zasilaniu z akumulatora bardzo szybko prowadzi do jego głębokiego rozładowania. Dlatego też lodówki absorpcyjne na prąd są uznawane za mało efektywne w kamperach.

Która chłodzi skuteczniej?

Efektywność chłodzenia w ekstremalnych temperaturach to obszar, w którym lodówka kompresorowa wypada jednoznacznie lepiej. Układ absorpcyjny opiera się na naturalnej różnicy temperatur między wnętrzem a otoczeniem.

Gdy temperatura na zewnątrz zbliża się do 30°C, wydajność absorpcji drastycznie spada. W takich warunkach urządzenie często nie jest w stanie utrzymać temperatury bezpiecznej dla żywności, co staje się realnym problemem podczas wakacyjnych wyjazdów.

Lodówka kompresorowa nie ma tego ograniczenia, ponieważ ma wymuszony obieg czynnika chłodniczego.

Duży wybór i elastyczność

Gama produktowa Yolco obejmuje urządzenia o pojemności od 20 do aż 130 l – w tym modele szufladowe oraz warianty jedno- i dwudrzwiowe. Wybrane urządzenia wyposażono w technologię Dual-Zone (umożliwiającą niezależne chłodzenie i mrożenie w dwóch osobnych strefach) oraz szeroki zakres regulacji temperatury – od +20°C do -20°C.

Istotnym atutem konstrukcyjnym niektórych modeli Yolco jest przestawny kompresor. Zaprojektowano go z myślą o nietypowych i ciasnych przestrzeniach, takich jak skosy czy trudno dostępne szafki. Przeniesienie kompresora pozwala uzyskać regularną, prostokątną bryłę lodówki bez ograniczających miejsce wybrzuszeń.

Pełną ofertę lodówek do zabudowy znajdziesz na www.yolco.pl.

Budujesz kampera albo planujesz jego modernizację?
Zobacz porównanie lodówek pod zabudowę

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

CZTERY RZECZY, O KTÓRYCH WARTO POMYŚLEĆ PO WAKACYJNYM SEZONIE

KAMPER GOTOWY **NA JESIEŃ**



Koniec wakacji nie musi oznaczać końca caravaningu. Dla jednych zaczynają się jesienne i zimowe podróże, dla innych – kilkumiesięczny postój kampera lub przyczepy. W obu przypadkach warto pomyśleć o odpowiedniej ochronie pojazdu i wyposażenia. Podpowiadamy cztery obszary, na które warto zwrócić uwagę.



Ochrona nadwozia podczas postoju

Dłuższy postój nie oznacza, że pojazd przestaje być narażony na działanie warunków atmosferycznych. Deszcz, śnieg, promieniowanie UV, kurz, liście i inne zabrudzenia mogą wpływać na stan nadwozia. Odpowiednio dobrany pokrowiec pomaga ograniczyć ich działanie i ułatwia przygotowanie kampera lub przyczepy do kolejnego sezonu.



Kabina – komfort użytkowania przez cały rok

Przeszklenia kabiny mają duży wpływ na temperaturę wewnątrz pojazdu. Mata termoizolacyjna pomaga ograniczyć wychładzanie wnętrza w chłodniejszych miesiącach, a latem zmniejsza jego nagrzewanie. To rozwiązanie, które poprawia komfort podróżowania i postoju niezależnie od pory roku.



Rowery – solidne zabezpieczenie w trasie

Rowery i e-biki przewożone z tyłu kampera są szczególnie narażone na deszcz, błoto, kurz i zabrudzenia drogowe. Solidny pokrowiec pomaga je zabezpieczyć podczas podróży, dzięki czemu po dotarciu na miejsce sprzęt jest lepiej chroniony i szybciej gotowy do dalszego użytkowania.



Dyszel – mały, ale istotny element ochrony

Zaczep, dyszel i koło podporowe przez cały rok pozostają wystawione na wilgoć, zabrudzenia i zmienne warunki pogodowe. Niewielka osłona pozwala zabezpieczyć te elementy zarówno podczas postoju, jak i poza sezonem. To prosty detal, który pomaga zadbać o często pomijany fragment przyczepy.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

ZIMOWY POSTÓJ KAMPERA:

JAK ZADBAĆ O KLIMATYZATOR DACHOWY?



W każdym klimatyzatorze czynnik chłodniczy krąży wraz z olejem smarującym kompresor i choćby z tego powodu warto takie urządzenie uruchamiać od czasu do czasu, także właśnie zimą

fot. Webasto

Po wakacjach klimatyzator dachowy często przestaje być w centrum uwagi. Niesłusznie – przed zimowym postojem warto poświęcić mu kilka minut. O najważniejszych zasadach mówi Jörg Faltin, ekspert Webasto.

Czy przed zimą klimatyzator wymaga specjalnych przygotowań?

Nie są potrzebne skomplikowane czynności serwisowe. Jeśli to możliwe, pojazd najlepiej zaparkować w suchym miejscu, z dala od drzew, z których na dach spadają liście i drobne gałęzie. Przed dłuższym postojem sprawdźmy odpływy skroplin i rynienkę – zalegająca woda nie powinna zamarzać wewnątrz urządzenia.

Pokrowiec ochronny – dobry pomysł?

Tak, ale pod warunkiem że nie odetnie dopływu powietrza. Szczelna, nieprzepuszczalna plandeka sprzyja gromadzeniu się wilgoci, a skutkiem mogą być nieprzyjemny zapach i pleśń. Jeśli zależy nam na ochronie przed liśćmi i brudem, wybierzmy materiał oddychający albo zamocujmy osłonę tak, aby wokół urządzenia pozostała swobodna cyrkulacja powietrza.

Czy klimatyzator może ogrzewać kampera lub przyczepę?

W modelach Webasto Cool Top Trail pompa ciepła umożliwia ogrzewanie wnętrza przy temperaturze zewnętrznej sięgającej -5°C. Takie rozwiązanie może wspomóc główne ogrzewanie, a wiosną lub jesienią czasem nawet je zastąpić.

Pierwsze uruchomienie po zimie – co sprawdzić?

Warto zacząć od prostego przeglądu: umyć filtr jednostki wewnętrznej, usunąć liście i brud z obudowy zewnętrznej oraz upewnić się, że nic nie blokuje przepływu powietrza.

REKLAMA



MILLER WKRACZA DO POLSKI

TRZY OBLICZA CARAVANINGU NA STOISKU XCAMP W POZNANIU

Europejska marka kamperów z grupy Trigano rozpoczyna sprzedaż w Polsce. Na targach Caravans Salon w Poznaniu Xcamp pokaże trzy modele na bazie Forda Transita, prezentując różne sposoby podróżowania oraz podejście do wyposażenia i ceny.









Miller należy do grupy Trigano, jednego z największych europejskich producentów pojazdów rekreacyjnych. Marka wchodzi na polski rynek z ofertą obejmującą różne segmenty caravaningu: od kompaktowych kamperów typu slim i kampervanów, przez półintegry i alkowy, po pełne integry. Zależnie od modelu wykorzystywane są podwozia Forda Transita lub Fiata Ducato, a kampervany powstają również na bazie Citroëna Jumpera.

Rozpoznawalnym elementem gamy jest nazewnictwo nawiązujące do Ameryki Północnej. Ohio, New York, Montana, Kansas, Mississippi, Louisiana, Colorado i Alaska przywołują nazwy amerykańskich stanów, natomiast Toronto odwołuje się do Kanady.

Value for money, czyli rozsądny wybór

Filozofię Millera określa hasło „value for money" – korzystna relacja ceny do wyposażenia i możliwości pojazdu. Założenie producenta polega na tym, by klient otrzymał funkcjonalnego kampera, przygotowanego do podróży, bez konieczności ponoszenia wielu dodatkowych wydatków zaraz po zakupie. Marka stawia na pragmatyczne rozwiązania. Liczą się użyteczny układ wnętrza, wyposażenie przydatne w trasie oraz rozsądna cena zakupu.

Takie podejście może zainteresować zarówno osoby rozpoczynające przygodę z caravaningiem, jak i te, które planują wymianę dotychczasowego pojazdu. Miller jest propozycją dla klientów, którzy nie chcą wybierać między bardzo podstawowym kamperem a znacznie droższym modelem z wyższego segmentu.

eprasa.pl 2d9f58ac76



Wyposażenie z myślą o drodze

W zależności od modelu i konfiguracji kampery Millera mogą otrzymać bogato wyposażoną bazę w postaci Forda Transita, a w części mieszkalnej dużą lodówkę oraz system ISOFIX do mocowania fotelików dziecięcych. Wśród rozwiązań użytkowych znajdują się również ogrzewanie Truma 6 oraz izolowany i ogrzewany zbiornik wody szarej, jakże przydatne podczas podróży w zimowych warunkach. Listę wyposażenia, zależnie od wersji, uzupełniają markiza, panel fotowoltaiczny o mocy 200 W i rolety kabiny. Dostępne są także aluminiowe felgi, rozbudowane systemy bezpieczeństwa i wsparcia kierowcy. Istotą założeń marki jest ograniczenie konieczności późniejszego montowania podstawowych akcesoriów. Kamper ma być możliwie kompletny już w chwili odbioru i gotowy do rozpoczęcia podróży.

Ohio, Toronto i New York na targach

Za wprowadzenie marki do Polski odpowiada Xcamp. Podczas tegorocznego Caravans Salon w Poznaniu firma po raz pierwszy szerzej zaprezentuje Millera krajowym klientom. Na stoisku znajdą się trzy pojazdy, wszystkie zbudowane na podwoziu Forda Transita.
Miller Ohio to kompaktowy kamper typu kompakt. Smuklejsza konstrukcja będzie interesująca dla osób szukających wygodnego pojazdu, który zachowuje funkcjonalność kampera, a jednocześnie może ułatwiać poruszanie się po miastach, wąskich drogach czy mniejszych kempingach.
Miller Toronto reprezentuje klasyczne półintegry. To rozwiązanie łączące przestrzeń mieszkalną z charakterystyczną sylwetką samochodu kempingowego. Półintegra może odpowiadać podróżnikom, którzy oczekują komfortu podczas dłuższych wyjazdów, ale zależy im również na uniwersalności pojazdu.
Trzecim eksponatem będzie Miller New York, czyli rodzinna alkowa. Dodatkowa przestrzeń sypialna nad kabiną kierowcy pozwala efektywnie wykorzystać wnętrze i czyni ten typ zabudowy popularnym rozwiązaniem wśród rodzin oraz osób podróżujących w większym gronie.

Początek polskiej obecności

Dla Xcamp targi w Poznaniu będą oficjalnym rozpoczęciem prezentacji Millera na polskim rynku. Bezpośrednie spotkanie z pojazdami umożliwi nie tylko obejrzenie ich z zewnątrz, lecz także porównanie rozwiązań, wyposażenia i sposobu zagospodarowania przestrzeni. Debiut marki kierowany jest do osób poszukujących równowagi między ceną a funkcjonalnością. Miller przedstawia ofertę obejmującą różne typy zabudowy, a jej wspólnym mianownikiem pozostają praktyczne rozwiązania, wyposażenie i konkurencyjny poziom cenowy. Caravans Salon stanie się więc okazją do poznania nowego producenta oraz sprawdzenia, jak różne potrzeby podróżujących można zaspokoić w ramach jednej gamy. Ohio, Toronto i New York otworzą polską prezentację Millera, pozostawiając wybór konkretnego rozwiązania samym użytkownikom – zgodnie z ich stylem podróżowania, planami i budżetem.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

ZAOPATRZONY W CIEPŁĄ WODĘ?

Kamper całoroczny to odpowiednia temperatura na pokładzie i ciepły prysznic dla każdego z załogi. O ile nie tylko latem docenimy klimatyzator z funkcją ogrzewania, o tyle zimą bez bojlera trudno sobie wyobrazić podróż z dala od kempingów.



Kocioł elektryczny E-Boiler zapewnia niezawodne zaopatrzenie w wodę

Odpowiednia temperatura w kamperze i ciepły prysznic o poranku to ważne aspekty podróży – i doskonale wiedzą o tym inżynierowie z firmy Eberspaecher. Ten dostawca technologii opracował najnowsze rozwiązania anonsowane podczas Caravan Salon 2026.

Eberspaecher od lat oferuje bogate portfolio rozwiązań z zakresu zarządzania temperaturą w kamperach. Seria Breezonic Slim idealnie nadaje się do podróży w strefach klimatu umiarkowanego. Systemy montowane na dachach obejmują trzy klasy wydajności, a oprócz funkcji chłodzenia, dzięki zintegrowanej pompie ciepła, mają również tryb grzania na chłodniejsze dni. Wszystkie modele bazują na module dachowym o tych samych wymiarach: 750 × 650 × 225 mm. Kompaktowa, płaska konstrukcja pozwala na elastyczny montaż takich klimatyzatorów np. obok paneli słonecznych, anten lub świetlików. Dostępne są różne modele w zależności od zapotrzebowania na moc: Breezonic Slim i Slim Plus oferują odpowiednio 1,7 kW i 2,2 kW mocy chłodzenia. Najmocniejszym modelem w serii jest Breezonic Slim Power, który oferuje do 2,8 kW mocy chłodzenia. Moduł montowany w podsufitce zapewnia cichą i równomierną cyrkulację powietrza w pomieszczeniu. Dla uzyskania harmonijnego wyglądu wzbogacono obudowy o modele w kolorze czarnym z przyciemnianym oświetleniem LED.

Eberspaecher wykorzystuje technologię inwerterową z kompresorem o regulowanej prędkości, zapewniającą wydajną i cichą pracę. Technologia ta płynnie dostosowuje moc do aktualnych potrzeb i zapobiega cyklom start-stop, które zużywają dużo energii. W połączeniu ze zintegrowaną funkcją łagodnego rozruchu moc rozruchowa jest niższa, co jest szczególnie przydatne na kempingach z ograniczonym dostępem do prądu. Tryby Turbo, Eco i Night umożliwiają dostosowanie do wymagań eksploatacyjnych w różnych sytuacjach.

W portfolio rozwiązań niemieckiego producenta znajdziemy też oczywiście system do zasilania instalacji pokładowej w ciepłą wodę z elektrycznego bojlera. E-Boiler skrywa zbiornik o pojemności 8,5 l i oferuje kompaktowe rozwiązanie do podgrzewania wody w kamperze. Dzięki przyłączeniom 12 i 230 V system ten zapewnia niezawodną dostawę wody o temperaturze do 70°C. I co istotne, podgrzewanie i utrzymanie temperatury z powodzeniem może być realizowane w trakcie jazdy. Opcjonalnie można zamontować wymiennik ciepła, aby wykorzystać energię z układu chłodzenia silnika. Po dotarciu na miejsce wystarczy podłączyć się do sieci elektrycznej na kempingach. Kocioł elektryczny E-Boiler można łączyć z innymi produktami Eberspaechera, co zapewnia elastyczną i niezależną pracę. Ponadto, w połączeniu z systemem magazynowania energii Zeliox NEO 4000, zyskujemy maksymalną niezależność energetyczną. Dzięki interfejsom CAN i CI-Bus kocioł elektryczny E-Boiler można zintegrować z instalacją elektryczną pojazdu, by zarządzać ciepłą wodą z centralnego systemu sterowania.



Klimatyzator dachowy z serii Breezonic Slim Power to trzy modele o różnej mocy, a każdy z funkcją podgrzewania wnętrza kampera

Fot. Eberspaecher

eprasa.pl 2d9f58ac76

Eberspächer









KOMPAKTOWY SYSTEM KLIMATYZACJI POSTOJOWEJ

BREEZONIC SLIM POWER

Nowy Breezonic Slim Power to kompaktowy, ale bardzo wydajny system klimatyzacyjny z wbudowaną f unkcją pompy ciepła. Innowacyjna technologia inwerterowa zapewnia cichą i równomierną pracę oraz minimalizuje zużycie energii dzięki sprężarce z regulacją prędkości obrotowej. System został z aprojektowany z myślą o maksymalnej wydajności i oferuje osiem trybów pracy, dzięki czemu idealnie dostosowuje się do indywidualnych potrzeb w zakresie komfortu.

Najmocniejszy model z serii Breezonic Slim zapewnia wydajność chłodniczą na poziomie 2,8 kW oraz wydajność grzewczą na poziomie 2,5 kW. Model Breezonic Slim Power jest dostępny z osłoną dachową w kolorze czarnym lub białym oraz dopasowanymi wewnętrznymi dyfuzorami. Sterowanie poprzez dedykowaną aplikację lub za pomocą panelu dotykowego EasyStart Touch.

EBERSPAECHER-MOTORHOMES.COM

eprasa.pl 2d9f58ac76

LEPSZE NIŻ DOMOWE LODÓWKI?

Technologia absorpcyjna w lodówkach na pokładach kamperów i przyczep kempingowych była przez dekady bardzo popularnym standardem. Rosnąca pojemność akumulatorów, rozwój systemów solarnych i zmieniające się potrzeby podróżnych sprawiają, że chłodzenie kompresorowe staje się coraz częstszym wyborem dla fanów caravaningu.

Lodówki absorpcyjne to elastyczne systemy, ponieważ mogą być zasilane prądem o napięciu 12 V, 230 V lub gazem. W przeciwieństwie do lodówek domowych nie wykorzystują sprężarki. Zamiast tego źródło ciepła, zasilane gazem lub prądem, napędza proces chłodzenia, który obniża temperaturę wewnątrz lodówki. Proces ten również uwalnia ciepło, dlatego zewnętrzne kratki wentylacyjne są niezbędnym elementem systemu. No i działa najlepiej w umiarkowanym klimacie (10–32°C). Lodówki absorpcyjne po prostu schładzają żywność – ich wydajność zależy od pogody na zewnątrz. Zazwyczaj są w stanie obniżyć temperaturę o 20–25°C w stosunku do otoczenia.

Rola firmy Thetford w tej zmianie? Sprzęt kuchenny, AGD i właśnie lodówki kempingowe stanowią od lat ważną część jej oferty. Dział rozwoju produktów zauważył, że zmieniające się konstrukcje pojazdów, a przede wszystkim rosnąca pojemność akumulatorów i systemów solarnych sprawiły, że chłodziarki kompresorowe są coraz częstszym wyborem producentów. Kto dokonał modernizacji swojego pojazdu kempingowego, ten też często wymienia lodówkę absorpcyjną na kompresorową. W czym tkwi przewaga takich modeli? Sprężarka tłoczy czynnik chłodniczy przez układ chłodzenia, a parownik pochłania ciepło z wnętrza lodówki. Pozwala to na szybkie i efektywne schłodzenie wnętrza. Są niewrażliwe na niewypoziomowanie podłogi, co w przypadku technologii absorpcyjnej jest warunkiem koniecznym – tu pojazd musi stać na równej powierzchni (nachylenie poniżej 2,5°). Kompresor gwarantuje wydajność nie do pobicia w wysokich, a tym bardziej tropikalnych temperaturach i taka technologia sprawdza się zarówno w gorącym, jak i zimnym klimacie. Ponieważ lodówki kompresorowe działają wyłącznie na prąd, nie są potrzebne żadne instalacje gazowe ani przewody, co oznacza redukcję masy pojazdu. Nie wymagają również zewnętrznej kratki wentylacyjnej, co daje producentom większą elastyczność w projektowaniu zabudów i aranżacji wnętrza. Technologia kompresorowa wymaga również mniej przestrzeni technicznej wewnątrz lodówki w porównaniu z technologią absorpcyjną, co zapewnia więcej miejsca na półkach na codzienne zakupy. Ich wada? Pracujący tak kompresor w domowym urządzeniu generuje delikatny dźwięk i właściwie tylko pod tym względem przegrywają z całkowicie bezgłośną pracą lodówek absorpcyjnych.



Nowoczesne lodówki kompresorowe są coraz wydajniejsze, a inżynierom udaje się coraz bardziej zmniejszyć ich hałas i jeszcze bardziej zredukować zużycie energii. Jednocześnie rosnąca popularność akumulatorów litowych i systemów solarnych sprawia, że dłuższe pobyty poza siecią są bardziej realne niż kiedykolwiek bez rezygnowania z możliwości głębokiego mrożenia produktów żywnościowych

Fot. Thetford

eprasa.pl 2d9f58ac76

SILNIK ZABURTOWY NA SEZON 2027



Fot. Aries Power Equipment Sp. z o.o.

Masz silnik zaburtowy? Lepiej jest wykonać przegląd techniczny po sezonie, a nie tuż przed nim

Zamknięcie sezonu motorowodnego to sygnał, by silnik zaburtowy odstawić do kolejnego sezonu. Najczęściej wystarczy stojak i spuszczenie benzyny ze zbiornika. Coś budzi naszą obawę? Wczesna diagnoza na własną rękę na pewno pozwoli oddalić koszty usługi u profesjonalistów.

Nawet najnowocześniejsze silniki zaburtowe dają użytkownikom sporo okazji, by samodzielnie zrealizować serwis posezonowy. Dotyczy to także modeli Honda Marine – począwszy od najmniejszego BF2,3 o mocy 2,3 KM, po największy i najnowocześniejszy w ofercie BF350 z pięciolitrowym silnikiem V8 o mocy 350 KM. Uwaga! Posezonowy przegląd techniczny jest obowiązkowy w przypadku silników będących w okresie gwarancyjnym.

Od czego zacząć? W instrukcji obsługi znajduje się tabela zawierająca elementy i częstotliwość konserwacji oraz szczegółowo wyjaśnione czynności serwisowe. Paliwo w baku przechowywane dłużej niż miesiąc to ryzyko, więc warto opróżnić zbiornik. Przy okazji sprawdźmy przewody paliwowe. Filtr oleju zaleca się wymienić przynajmniej raz na rok. Olej wymienia się zazwyczaj co pół roku, ale i tu na jedną rzecz warto zwrócić uwagę. Mleczny odcień oleju wskazuje na obecność wody i konieczność ustalenia przyczyny np. zużycia uszczelniacza. Sprawdzenie śruby napędowej np. pod kątem uszczerbienia łopatek warto więc rozszerzyć o skontrolowanie stanu uszczelnienia na wałku poziomym.

Na szczęście sprawdzenie anod to najmniej absorbująca czynność. Otóż wszystkie silniki zaburtowe Hondy są zabezpieczone specjalną wielowarstwową powłoką antykorozyjną. Zapchany filtr paliwa? W trakcie posezonowej kontroli warto go po prostu oczyścić. Dobrze też wymienić świece zapłonowe, bo taka część eksploatacyjna droga nie jest, ale podlega zwyczajowemu zużyciu.

W przypadku silników wyposażonych w rozrusznik elektryczny należy jeszcze tylko naładować akumulator i kontrolować jego stan w trakcie zimowania.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

TELECO DLA KAMPERÓW Z GWIAZDĄ



Fot. Teleco

Nowością Teleco jest kolejne rozszerzenie klimatyzacji postojowej dla kamperów (12 V/230 V). Tym razem opracowano innowacyjny moduł komfortu montowany pod maską Sprintera. Tu także moduł wewnętrzny (montowany pośrodku) idealnie komponuje się z fabryczną deską rozdzielczą

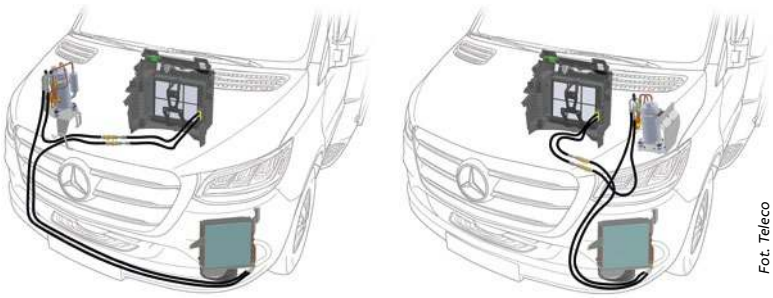
Teleco rozszerza serię innowacyjnych klimatyzatorów postojowych montowanych w komorze silnikowej pojazdu o nowy model Ultra Comfort 9000M. Ten powstał dla właścicieli kamperów bazujących na podwoziu Mercedes-Benz Sprinter.

Najnowsze urządzenie zadebiutowało na targach Caravan Salon 2026 i uzupełnia portfolio rozwiązań z dziedziny komfortu, dzięki którym dach kampera pozostaje całkowicie wolny, co pozwala na montaż dodatkowych okien dachowych lub paneli fotowoltaicznych. W przeciwieństwie do klimatyzatorów dachowych włoscy inżynierowie opracowali rozwiązanie modułowe. I tu sprężarka i skraplacz są montowane pod maską silnika, a taki wydajny system chłodzenia ma panel sterujący z dodatkowymi nawiewami idealnie integrujący się z fabryczną deską rozdzielczą – w tym przypadku Sprintera. Taki klimatyzator w porównaniu z jednostką dachową jest nie tylko o ok. 5 kg lżejszy, ale też wyraźnie obniża środek ciężkości kampera. Montaż sprężarki w komorze silnika pomaga również zredukować odczuwalny hałas i wibracje wewnątrz pojazdu.

Do tej pory z innowacyjnej propozycji włoskiego producenta mogli skorzystać posiadacze kamperów bazujących na autach z grupy Stellantis, np. Fiata Ducato i Citroëna Jumpera. Ostatecznego wyboru dokonywali między mniejszym modelem Ultra Comfort 6000 i wydajniejszym Ultra Comfort 8000. Ultra Comfort 9000M to nie tylko adaptacja istniejącego systemu dla marki Mercedes. Inżynierowie musieli od nowa skonfigurować poszczególne elementy, mając na uwadze dwie podstawowe wersje Sprintera. I tak, Teleco Ultra Comfort 9000 w specyfikacji MS jest przeznaczony dla pojazdów z napędem na przednie koła, natomiast w specyfikacji MV idealnie pasuje do modeli z napędem na tylne koła. Oba układy komfortu nadają się do kampervanów, kamperów z połowie zintegrowanych i tych z alkową nad szoferką. Taki wydajny klimatyzator poradzi sobie z chłodzeniem wnętrza pojazdu o długości od ok. 6 do nawet 7,5 m.

Ultra Comfort 9000M ma moc chłodzenia 7900 BTU/h (2310 W) i dzięki zintegrowanej pompie ciepła wydajność grzewczą do 7560 BTU/h, co pozwala na satysfakcjonującą temperaturę na pokładzie kampera przez większą część roku. Aby zapewnić jego efektywną pracę na postoju z dala od sieci elektrycznej, zaleca się prawidłowo skonfigurowaną instalację elektryczną, w tym akumulator LiFePO4 o pojemności co najmniej 100 Ah.

Urządzenie powstało w dwóch specyfikacjach dla Mercedesa z napędem na przednią i tylną oś



Fot. Teleco

REKLAMA



PORADNIK IDEALAKKU

CZY AKUMULATOR LIFEPO4 MOŻNA ŁADOWAĆ **ŁADOWARKĄ AGM/GEL?**



Wymiana akumulatora ołowiowego AGM/GEL na LiFePO4 to coraz popularniejsza modernizacja instalacji elektrycznych w kamperach. Pojawia się jednak pytanie: czy do ładowania akumulatora LiFePO4 można wykorzystać dotychczasową ładowarkę z trybem AGM/GEL?

Tak, można – z pewnymi zastrzeżeniami. Ładowarka pracująca w trybie AGM/GEL, z wyłączeniem funkcji repair/odsiarczania, nie uszkodzi akumulatora LiFePO4. Trzeba jednak pamiętać o jej ograniczeniach. Największą zaletą LiFePO4 jest możliwość znacznie szybszego ładowania niż w przypadku akumulatorów ołowiowych. Aby w pełni wykorzystać tę możliwość, warto zastosować ładowarkę z trybem Lithium. W takim trybie ładowarka przez większość czasu ładuje swoją maksymalną mocą. Akumulatory LiFePO4 mogą również przyjmować znacznie większy prąd ładowania niż akumulatory ołowiowe.

W trybie AGM/GEL prąd ładowania stopniowo maleje wraz ze wzrostem napięcia akumulatora. W efekcie ładowanie trwa dłużej niż przy zastosowaniu odpowiedniego trybu Lithium. Nie należy natomiast stosować trybu Lithium do ładowania akumulatorów ołowiowych.

Jest jeszcze jeden istotny aspekt. Gdy akumulator LiFePO4 zostanie całkowicie rozładowany, BMS odetnie napięcie od jego zacisków, aby zabezpieczyć ogniwa przed dalszym rozładowaniem. W takiej sytuacji ładowarka AGM/GEL może nie wznowić procesu ładowania. Ładowarka z trybem Lithium jest przystosowana do obsługi takiej sytuacji.

Ładowarka AGM/GEL może być więc wykorzystana do ładowania akumulatorów LiFePO4, z wyłączeniem funkcji Repair/odsiarczania oraz pod warunkiem niedopuszczenia do pełnego rozładowania akumulatora. Jeśli jednak zależy nam na szybkim, optymalnym i bezobsługowym ładowaniu, najlepszym rozwiązaniem jest ładowarka z trybem Lithium.

Model	Napięcie	Pojemność	Wymiary (dł. × szer. × wys.)	Waga	Cena detaliczna	Rabat na tel.	Cena na targach
IA-12-100H	12,8 V	100 Ah	355 × 175 × 190 mm	10 kg	1749 zł	**1649 zł**	**1575 zł**
IA-12-150H	12,8 V	150 Ah	355 × 175 × 190 mm	15 kg	2599 zł	**2499 zł**	**2349 zł**
IA-12-180H	12,8 V	180 Ah	355 × 175 × 190 mm	18 kg	3149 zł	**2999 zł**	**2849 zł**
IA-12-200H	12,8 V	200 Ah	355 × 315 × 150 mm	23 kg	3449 zł	**3249 zł**	**3099 zł**
IA-12-250H	12,8 V	250 Ah	355 × 175 × 190 mm	24 kg	4499 zł	**4299 zł**	**4049 zł**
IA-12-310H	12,8 V	310 Ah	355 × 330 × 190 mm	30 kg	5199 zł	**4999 zł**	**4699 zł**
IA-12-500H	12,8 V	500 Ah	355 × 355 × 190 mm	46 kg	8999 zł	**8599 zł**	**8099 zł**

Niemieckie akumulatory IDEALAKKU z BMS, komunikacją Bluetooth, matami grzewczymi oraz wymiarami umożliwiającymi montaż akumulatora pod siedziskiem

Zapraszamy na targi caravaningowe w Poznaniu.

Powołaj się na „Polski Caravaning", a otrzymasz specjalną cenę

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

DOMETIC KONTRA FIZYKA

CZY KLIMATYZACJA MOŻE DZIAŁAĆ BEZ 230 V?



Wydajna klimatyzacja podczas kamperowania „na dziko" lub po prostu bez konieczności korzystania z zewnętrznego źródła prądu od lat pozostaje dla braci caravaningowej wyzwaniem niemal porównywalnym z rozwiązaniem hipotezy Riemanna czy odnalezieniem mitycznego Świętego Graala. Dlaczego jest to tak trudne i nieoczywiste? Na straży tego wyzwania stoją nieubłagane prawa fizyki, niewrażliwe na marketingowe zaklęcia czy życzeniowe myślenie sprzedawców.

Ustalmy zatem jeden fakt: aby w upalne dni skutecznie schłodzić wnętrze przeciętnej wielkości półintegry lub ponad sześciometrowego kampervana, potrzebujemy co najmniej 2 tys. W mocy chłodniczej. I mówimy tu o mocy rzeczywistej, potwierdzonej w teście zgodnym z normą ISO 5151, a nie jedynie „bojowo" deklarowanej przez producenta.

Wygenerowanie takiego efektu chłodzenia wymaga zapewnienia sprężarce klimatyzatora dostępu do źródła prądu oferującego przynajmniej 800–900 W mocy elektrycznej. I tutaj wkracza nieubłagany przelicznik znany nam ze szkolnych lekcji fizyki:

P (moc) = U (napięcie) × I (natężenie)

Im wyższe napięcie źródła prądu, tym mniejsze natężenie jest potrzebne do uzyskania tej samej mocy – i odwrotnie. Wysokie natężenie oznacza z kolei większe straty podczas przesyłu, konieczność stosowania przewodów o dużym przekroju oraz potrzebę montażu klimatyzatora możliwie blisko akumulatora. W przypadku urządzeń dachowych stanowi to nie lada wyzwanie. Z tych względów klimatyzatory zasilane bezpośrednio prądem stałym z pokładowej instalacji 12 V rzadko oferują więcej niż 1500 W mocy chłodniczej (wyjątkiem jest Dometic RTX 2000 12 V o mocy chłodniczej 1700 W). Producenci tego typu urządzeń często podkreślają przy tym, że mają one pełnić funkcję pomocniczą względem klimatyzacji silnikowej pojazdu lub służyć przede wszystkim do chłodzenia zamkniętej części sypialnej.



Fizyka w oczywisty sposób premiuje więc klimatyzatory pracujące przy napięciu sieciowym 230 V. Tylko skąd wziąć takie zasilanie podczas jazdy lub poza kempingiem? Na myśl przychodzi oczywista odpowiedź: przetwornica, która wykorzysta energię zgromadzoną w akumulatorze zabudowy i zamieni ją na napięcie 230 V zasilające klimatyzator.

Niby proste i oczywiste, ale ponownie na drodze staje nam nieubłagana fizyka. Aby zasilić kompresor klimatyzatora pobierający około 900 W, przetwornica będzie czerpać z instalacji pokładowej 80 A – nawet przy

eprasa.pl 2d9f58ac76

uwzględnieniu mniejszych strat wynikających z umieszczenia jej bezpośrednio przy akumulatorze. Takie obciążenie stanowi już poważne wyzwanie dla naszego banku energii. W przypadku typowego akumulatora AGM o pojemności 120 Ah po niecałej godzinie pracy klimatyzatora zapas energii będzie kompletnie wyczerpany. Napięcie akumulatora spadnie poniżej progu działania przetwornicy, która się wyłączy – i tyle będzie z naszego chłodzenia. O ile wcześniej nadmiernie obciążony akumulator nie odmówi posłuszeństwa.

Co zatem zrobić?

Po pierwsze, możemy zwiększyć zapas energii na pokładzie, stosując pojemniejsze akumulatory litowo-żelazowo-fosforanowe LiFePO4, takie jak np. Dometic NDS Tempra. Są one lżejsze od tradycyjnych akumulatorów, pozwalają wykorzystać niemal całą swoją nominalną pojemność, a dodatkowo mogą być ładowane i rozładowywane wysokimi prądami.

Warto również zadbać o stałe uzupełnianie energii, na przykład za pomocą paneli solarnych czy ładowarki DC-DC zasilanej z alternatora podczas jazdy. Nawet niewielki, ale konsekwentny dopływ energii do akumulatorów może przechylić szalę bilansu energetycznego na naszą korzyść. Nawet przy dużym banku energii trudno będzie jednak zapewnić nieprzerwaną pracę klimatyzatora z pełną wydajnością. Wcześniej czy później zapas energii się wyczerpie, przetwornica i klimatyzator się wyłączą, a temperatura we wnętrzu zacznie nieuchronnie rosnąć.







Przydałby się zatem automatyczny układ, który optymalizowałby pracę klimatyzatora, na bieżąco dostosowując prędkość obrotową kompresora oraz siłę nawiewu do możliwości naszego banku energii. Z drugiej strony taki system powinien stale monitorować stan akumulatorów i nie dopuszczać do ich nadmiernego rozładowania. Dzięki temu chłodzenie i wentylacja mogłyby działać w sposób ciągły, bez konieczności ingerencji użytkownika.

Najlepsze rozwiązanie

I właśnie tutaj swoją receptę zaprezentowała firma Dometic, wprowadzając system SmartECO dla inwerterowych klimatyzatorów Dometic FreshJet FJZ7.

To właśnie SmartECO jest „mózgiem" całego rozwiązania, który stale komunikuje klimatyzator FJZ7 z zasilającymi go za pośrednictwem przetwornicy akumulatorami litowymi Tempra. Zamiast całkowicie wyłączać klimatyzator, SmartECO koncentruje się na jego najbardziej „prądożernym" elemencie – kompresorze – i płynnie reguluje jego obroty dzięki technologii inwerterowej.

Gdy akumulator Tempra sygnalizuje wystarczający zapas energii, klimatyzator FJZ7 może pracować z pełną mocą, szybko schładzając wnętrze do zadanej temperatury. Gdy zapas energii zaczyna się kurczyć, SmartECO z wyprzedzeniem ogranicza wydajność kompresora, pozostawiając pracujący nawiew. Pozwala to akumulatorom na częściowe uzupełnienie energii z paneli fotowoltaicznych lub ładowarki DC-DC podczas jazdy.

Cały cykl odbywa się automatycznie i pozwala – według deklaracji producenta – wydłużyć czas pracy klimatyzacji nawet o 30%.

SmartECO pokazuje więc, że dzięki połączeniu klimatyzacji inwerterowej, odpowiednio dobranego banku energii i inteligentnego zarządzania poborem prądu komfortowe chłodzenie kampera poza kempingiem staje się realnym rozwiązaniem.

REKLAMA

CHŁÓD BEZ ZASILANIA Z SIECI

SMARTECO

Czy można korzystać z klimatyzatora dachowego bez zasilania z sieci? Z nowym FreshJet FJZ7 – jak najbardziej. Zintegrowana funkcja SmartECO inteligentnie zarządza energią zgromadzoną w akumulatorach Dometic TEMPRA, dbając o to, aby zawsze pozostawał odpowiedni zapas energii.

Dla przyjemnej temperatury – i nieprzerwanej pracy pozostałych urządzeń zapewniających komfort na pokładzie.

dometic.com/smarteco

DOMETIC



eprasa.pl 2d9f58ac76

KAMPA ROAM

WIELOZADANIOWY PRZEDSIONEK DO KAMPERVANÓW



Kampervany to segment pojazdów cieszących się niesłabnącą popularnością na rynku. Wszyscy znają ich zalety, takie jak mobilność, niewielkie spalanie, komfort jazdy czy bezpieczeństwo, ale też wady, wśród których dominuje niewielka ilość miejsca.



O ile sama podróż jest bezproblemowa, o tyle schody pojawiają się przy organizacji życia codziennego w miejscu pobytu. Nieocenionym akcesorium magicznie powiększającym przestrzeń życiową jest przedsionek. Do niedawna kojarzył się on bardziej z przyczepą kempingową lub pełnowymiarowym kamperem, jednak coraz większy wybór na rynku mają właściciele kampervanów.

Małe jest piękne

W ostatnich latach marka Kampa, będąca częścią potentata rynku przedsionków, firmy Dometic, skupiła się na tych mniejszych pojazdach kempingowych i zaprezentowała szeroki wybór produktów, które nie tylko odpowiadają na różne potrzeby użytkowników ale też są zróżnicowane pod względem cenowym. W efekcie Kampa oferuje przedsionki wysokiej jakości, których ceny są konkurencyjne w stosunku do produktów z popularnych sieciówek, jednak stanowczo przewyższając je jakością. Przyjrzyjmy się przedsionkowi Roam, będącemu następcą popularnego Cross/Cross AIR.

To przedsionek typu drive away, który możemy pozostawić w miejscu pobytu, gdy potrzebujemy z jakiegoś powodu odjechać od niego samochodem. Główna



eprasa.pl 2d9f58ac76

powierzchnia użytkowa w Roam to namiot o powierzchni 300 × 300 cm, z możliwością powiększenia jej dodatkowymi aneksami bocznymi. Można je wykorzystać jako dodatkowe sypialnie lub miejsce do przechowywania.
Poza powierzchnią główną po podpięciu przedsionka do pojazdu mamy jeszcze łącznik o wymiarach 300 × 90 cm. Łącznie daje to do kilkunastu m² łącznie, co zwielokrotnia przestrzeń użytkową samego kampera.

Jeden Roam, wersje trzy

Obecnie przedsionek Roam jest dostępny w trzech wariantach: Roam – na stelażu rurkowym, Roam AIR, który jest konstrukcją pompowaną, oraz Roam AIR TC, który również jest pompowany, przy czym jego poszycie jest wykonane z polibawełny, będącej bardziej oddychającą alternatywą dla poliestru.
Rozbudowana gama wariantów jest podyktowana zróżnicowanymi potrzebami i budżetem klientów. Podczas gdy jedni bardziej cenią wagę i objętość, inni zwracają uwagę na łatwość i tempo rozstawienia przedsionka. Część ma wyższe oczekiwania dotyczące właściwości poszycia, a dla kolejnych kluczowym kryterium jest budżet. Zróżnicowanie typów Roam pozwala wybrać właściwy wariant zgodnie z naszymi priorytetami.
Przedsionek Roam zapewnia nie tylko mnóstwo miejsca do przechowywania, ale też tworzy idealną przestrzeń do spędzaniu czasu na świeżym powietrzu bez względu na zmienne warunki atmosferyczne. Wyposażony jest w moskitiery, trzymające z dala nieproszonych gości i zapewniające maksimum wentylacji, a jego poszycie charakteryzuje się dużą wodoodpornością, chroniącą przed każdym deszczem.
Wszystkie przedsionki Kampa mają zintegrowaną podłogę, co ułatwia symetryczne rozłożenie namiotu i zwiększa szczelność całej konstrukcji.
Obecnie Roam jest dostępny w wysokości Low, czyli do mniejszych vanów, typu Volkswagen Transporter, zaś od sezonu 2027 będzie także sprzedawany w wersji Mid, czyli dopasowanej do wyższych kampervanów powstałych na bazie samochodów dostawczych, takich jak Peugeot Boxer i mu pokrewne.



KAMPA

KAMPA ROAM – CENNIK

Model	Wysokość Low (1,8-2,1 m)	Wysokość Mid (2,3-2,65 m)
Poled	2 499 zł	2 799 zł
Air	3 199 zł	3 575 zł
Air TC (polibawełna)	4 999 zł	5 699 zł

Wszystkie przedsionki Kampa będą dostępne w promocyjnej cenie na targach Caravans Salon Poznań 2026, na stoisku Californiashop.pl w Hali 5A

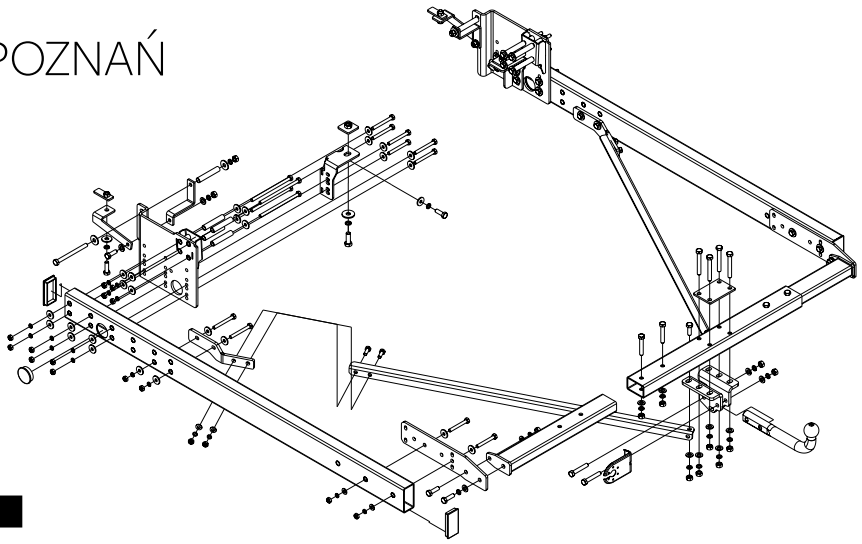
REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

IMIOŁA HAK-POL
NA CARAVANS SALON POZNAŃ

ZABIERZ ZE SOBĄ WIĘCEJ



Polski producent Imioła Hak-Pol zaprasza na najważniejsze targi caravaningowe w Polsce – Caravans Salon w Poznaniu. Podróż kamperem to swoboda odkrywania nowych miejsc i możliwość zabrania ze sobą sprzętu do aktywnego wypoczynku. O tym, jak rozszerzyć możliwości transportowe pojazdu, będzie można porozmawiać z przedstawicielami firmy Imioła Hak-Pol podczas tegorocznej edycji poznańskich targów.

Polski producent na swoim stoisku zaprezentuje haki do najpopularniejszych kamperów oraz kampervanów – zarówno rozwiązania dedykowane, jak i uniwersalne. W swobodnej atmosferze będzie można się przyjrzeć oferowanym rozwiązaniom i omówić ich zastosowanie we własnym pojeździe.

Planujesz przewozić rowery lub ciągnąć przyczepkę i szukasz haka holowniczego dopasowanego do Twojego pojazdu? Zespół Imioła Hak-Pol chętnie doradzi w wyborze odpowiedniego rozwiązania. Zapraszamy do spotkania, wymiany podróżniczych doświadczeń i rozmów o tym, jak przygotować pojazd na kolejne wyprawy.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

ISABELLA NA SEZON 2027

PRAKTYCZNE PREMIERY W JUBILEUSZOWYM ROKU



Duńska Isabella, jeden z najbardziej rozpoznawalnych producentów wyposażenia caravaningowego, wchodzi w sezon 2027 w jubileuszowym nastroju. Marka świętuje 70-lecie działalności, przypominając drogę od pierwszego namiotu Sørena Odgaarda z 1957 r. po rozwiązania dla przyczep, kamperów i vanów. Nowości koncentrują się na jakości, komforcie, modułowości oraz lepszym wykorzystaniu przestrzeni na kempingu.



Partner – nowe systemy ścian do markiz

Najważniejszą premierą jest system ścian Partner do markiz kasetowych. Pozwala szybko stworzyć osłoniętą strefę wypoczynku bez rozstawiania pełnego przedsionka. Użytkownik może dobrać panele boczne i frontowe, a dzięki oknom oraz drzwiom zmienić otwarte zadaszenie w bardziej prywatny aneks. Pięć modułów łączonych rzepami i lekkie elementy CarbonX ułatwiają montaż oraz dopasowanie układu do parceli.

Fellow – boczna ściana wielofunkcyjna

Drugą propozycją jest Fellow – boczna ściana z dwuczęściowym parawanem, przeznaczona do markiz przy kamperach. Panel można zamontować po obu stronach, a dwa zakresy wysokości ułatwiają dopasowanie do pojazdu. Okno doświetla przestrzeń i może działać jak weranda, zapewniając osłonę przed wiatrem oraz większą prywatność.

Nowa kolekcja mebli kempingowych – komfort w lżejszym wydaniu

Wśród mebli pojawia się Thor XL, większa wersja znanego krzesła Isabella Thor. Szersze siedzisko, tapicerowane wykończenie i ośmiostopniowa regulacja oparcia sprawdzą się przy stole i podczas odpoczynku. Krzesłu dodano 7 cm i ma teraz 56 cm szerokości siedziska, waży 5,66 kg i wytrzymuje obciążenie do 150 kg. Thor Mesh stawia na przewiewność. Siatkowe siedzisko szybciej schnie i poprawia komfort w cieplejszym klimacie. Ofertę uzupełnia stół Campervan 60 × 80 cm z lekkim blatem odpornym na wodę i temperaturę do 120°C. Regulowane nogi, stopki 360° oraz wysokość po złożeniu 6 cm czynią go praktycznym wyborem do vanów i kamperów.

Przechowywanie na małej powierzchni

Isabella rozwija także systemy przechowywania. Nowa linia szafek i kontenerów w trzech wariantach pomaga uporządkować wyposażenie. W ofercie znajdą się m.in. rozwiązania z przegródkami na wino i obuwie, przydatne podczas dłuższych wyjazdów. Jubileuszowe premiery pokazują, że Isabella stawia na praktykę, czyli łatwiejszy montaż, elastyczne wykorzystanie markizy i wygodniejsze życie na kempingu. Firma Pro Camp z Wrocławia zaprasza na swoje stoisko podczas targów Caravans Salon w Poznaniu, gdzie będzie można obejrzeć ofertę i nowości marki Isabella.

REKLAMA



www.isabella.net

Isabella

eprasa.pl 2d9f58ac76

CZY ISTNIEJE KLEJ DO WSZYSTKIEGO?

POZNAJ MULTIBOND ULTRA INTEGRA



Branża chemiczna jest jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi przemysłu na świecie. Produkty są nieustannie udoskonalane, a nowe technologie wypierają rozwiązania starej daty. Nie inaczej jest w branży klejowej, która podsuwa nam tak innowacyjne produkty jak Multibond Ultra Integra.



To nowoczesny środek klejąco-uszczelniający o bardzo uniwersalnym zastosowaniu. Cechuje go duża przyczepność do niemal każdego rodzaju podłoża, jakie może występować w pojazdach rekreacyjnych: laminatu, metali, drewna, szkła, ceramiki czy tworzyw sztucznych takich jak pleksi i poliwęglan. Tworzy elastyczne, ale jednocześnie trwałe spoiny odporne na każde warunki, niezależnie od tego, czy na wypoczynek wybierzecie plaże Hiszpanii, czy fiordy Norwegii. Spoiny wykonane klejem Ultra Integra są odporne na działanie światła UV, tolerują szeroki zakres temperatur, wibracje oraz stały kontakt z wodą (nawet morską). Dzięki opatentowanej technologii alfa-polimerów Ultra Integra zostawia konkurencję daleko w tyle, oferując lepsze parametry mechaniczne, stabilność podczas magazynowania, szybkość działania oraz brak konieczności stosowania środków gruntujących, co znacznie przyspiesza i upraszcza proces klejenia.

Klej Ultra Integra jest niezastąpiony przy mocowaniu listew zewnętrznych, uszczelnianiu okien, szyberdachów, modułów klimatyzacji czy kratek wentylacyjnych. Jest wystarczająco mocny, aby zamocować za jego pomocą panele fotowoltaiczne do dachu czy elementy ospojlerowania zewnętrznego. Ze względu na brak rozpuszczalników bezpiecznie zastosujemy go także we wnętrzu pojazdu: uszczelnimy połączenie zlewu z blatem lub brodzika z podłogą, przykleimy lustro albo przymocujemy półkę do ściany. Sprawdza się jako fuga lub masa dylatacyjna tam, gdzie oczekujemy trwałości przez długie lata.

Tradycyjnymi odbiorcami polimerowych mas klejących są zakłady produkujące pojazdy rekreacyjne od podstaw oraz serwisy zajmujące się bieżącą obsługą i naprawami kamperów. Multibond Ultra Integra został jednak tak zaprojektowany, aby jego użycie nie stanowiło problemu nawet dla właścicieli kamperów chcących samodzielnie popracować przy swoich pojazdach. Formuła kleju nie zawiera izocyjanianów ani katalizatorów cynowych, co czyni go bezpiecznym zarówno dla użytkownika, jak i środowiska. Dzięki formule all-in-one zapewnia dużą przyczepność początkową oraz trwałe związanie z podłożem bez konieczności jego uprzedniego gruntowania.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

GEARAID, CZYLI **APTECZKA HIGIENICZNA**



Częste mycie skraca życie? Przeciwnie! Zwłaszcza w warunkach kempingowych do zagadnień utrzymania higieny należy podchodzić ze szczególną atencją. Kiedy podróżujemy kamperem w kilka osób – nawet jeszcze dokładniej!



Indywidualny pakiet higieniczny składający się z własnych ręcznika i myjki do ciała to duże ułatwienie w codziennych czynnościach. Wybierając się na wieczorną i poranną toaletę do niekoniecznie przestronnej łazienki kempingowego pojazdu, zabieramy ze sobą specjalną torebkę, mając pewność, że do utrzymania higieny służy tylko nam. GearAid Micro-Terry Washcloth Kit to zestaw dwóch myjek. Środek przeciwbakteryjny oparty na jonach srebra zapobiega powstawaniu nieprzyjemnych zapachów i utrzymuje myjki świeże przez dłuższy czas. Natomiast GearAid Micro-Terry Towel to praktyczny i lekki ręcznik z mikrofibry. Bardzo dobrze wchłania wodę, do pięciokrotności swojej wagi. Jest delikatny i przyjemny w dotyku, miękki materiał szybko schnie, a 90% zawartości wody można usunąć przez wyżymanie ręcznika w dłoniach.

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

KAMPEREM W JESIEŃ ZE STENA LINE

Koniec wakacji wcale nie oznacza końca sezonu caravaningowego. To dobry moment, by zapakować do kampera kalosze, koszyk na grzyby i sprzęt wędkarski, a potem ruszyć promem Stena Line z Gdyni do Karlskrony, ponieważ jesienią Szwecja pokazuje prawdziwe oblicze: spokojniejsze, a jednocześnie dzikse i pełne kolorów.

Grzyby, ryby i święty spokój

Jesień w Szwecji ma wszystko, czego potrzeba do udanego wypadu kamperem.



Wakacyjnych turystów już nie ma, robi się spokojniej, a lasy i jeziora stają się głównymi punktami programu. Zamiast odhaczania kolejnych atrakcji można po prostu zatrzymać się tam, gdzie jest pięknie, zrobić kawę i zdecydować, co dalej. Szwedzkie lasy jesienią zachęcają do grzybobrania. Powrót do kampera z koszem leśnych zdobyczy oznacza zaś początek drugiej części przyjemności – można od razu przygotować z nich kolację we własnej kuchni. Drugim pomysłem są ryby. Szwecja od lat przyciąga wędkarzy czystymi wodami, licznymi jeziorami i ogromną przestrzenią. Kamper sprawdza się tutaj znakomicie jako mobilna baza wypadowa.

Nocą przez Bałtyk

Do Szwecji dojedziemy naprawdę łatwo. Kamper wjeżdża na prom Stena Line w Gdyni razem z pasażerami, a po ok. 10 godzinach jest już w Karlskronie. To właśnie jesienią szczególnie docenia się zalety kampera. Pogoda nie musi być idealna, bo własna kuchnia, łóżko i ogrzewane wnętrze są zawsze pod ręką.

Jesienna Szwecja w specjalnej cenie

Dodatkową zachętą do jesiennego wyjazdu jest specjalna oferta Stena Line dla podróżujących kamperami. Przy rezerwacji podróży z Gdyni do Karlskrony warto sprawdzić aktualne warunki promocji i dostępne terminy na stenaline.pl. Oferta dla czytelników „Polskiego Caravaningu" obejmuje zarówno przewóz kampera i pasażerów, jak i kabinę, dzięki czemu sama przeprawa stawała się wygodnym początkiem i zakończeniem całej wyprawy. Warunki oferty:

► Transport kampera, vana osobowego lub samochodu i przyczepy kempingowej z pasażerami na promach Stena Line na trasie Gdynia–Karlskrona.

► Wypłynięcie z Gdyni od czwartku do soboty. Samodzielna organizacja pobytu, a następnie powrót dowolnym rejsem w ciągu 16 dni w danym roku kalendarzowym.

► Do -50% na rejs powrotny, ważne do końca 2027 r., na kod KAMPER (rezerwacja online lub telefonicznie).

REKLAMA



eprasa.pl 2d9f58ac76

ZBIERAJ GRZYBY **A NIE KLESZCZE!**



Choć lato powoli ustępuje miejsca jesieni, nie ustępują za to komary i kleszcze. Z ich obecnością musimy się liczyć zarówno podczas grzybobrania, jak i spaceru po lesie czy nad jeziorem. W takich sytuacjach warto zadbać o skuteczną ochronę, a sprawdzonym rozwiązaniem od lat są preparaty Mugga.

Przebywając w kamperze lub przyczepie – wepnij do prądu. Wypsikaj się lub użyj wersji „w kulce", gdy wybierasz się na pieszą wędrówkę lub na grzyby, a gdy zostaniesz ugryziony – zastosuj balsam kojący. Oferta preparatów Mugga pokrywa pełne spektrum zapotrzebowania na ochronę przed komarami, kleszczami i innymi insektami, z którymi kontaktu – czy to na kempingu, czy po prostu na łonie natury – latem i wczesną jesienią nie unikniemy.

Najmocniejszym produktem jest Mugga Extra Strong z 50-proc. zawartością DEET – repelent o czerwonej etykiecie, którego skuteczność doceniają nie tylko osoby podróżujące w rejony tropikalne, ale również wędkarze, myśliwi, grzybiarze czy biwakowicze. Chroni nawet do dziewięciu godzin i ma przyjemny eukaliptusowy zapach, ale należy pamiętać, że nie powinien być stosowany u osób poniżej 18. roku życia. Dla młodszych użytkowników oraz kobiet w ciąży przeznaczona jest Mugga zielona o łagodniejszym stężeniu 9,5% DEET, którą można stosować już od drugiego roku życia.

Alternatywą są preparaty oparte na ikarydynie, takie jak Mugga 25%. Produkt zapewnia do ośmiu godzin ochrony, jest delikatniejszy dla skóry i pozbawiony charakterystycznego zapachu chemicznych repelentów.

Bez względu na wariant wszystkie ww. produkty są łatwe w aplikacji, szybko się wchłaniają i nie pozostawiają tłustego filmu, a wersja w kulce roll-on sprawdzi się tam, gdzie liczy się precyzja i poręczność.

W kamperze lub przyczepie doskonałym rozwiązaniem jest Mugga Elektro – urządzenie do kontaktu, które skutecznie odstrasza owady obecne w pomieszczeniu i zapobiega pojawianiu się nowych, gwarantując spokojny sen nawet przy otwartym oknie. A jeśli mimo ochrony dojdzie do ukąszenia, ulgę przyniesie balsam kojący Mugga, przeznaczony dla dorosłych i dzieci od drugiego roku życia, łagodzący swędzenie i podrażnienia skóry.

Produkty Mugga dostępne są na: muggasklep.pl



REKLAMA



JESIENNY CARAVANING



SIEDEM RZECZY, KTÓRE WARTO ZABRAĆ

Jesień to dla wielu caravaningowców nie koniec sezonu, ale jego druga odsłona. Mniej zatłoczone kempingi, kolorowe lasy, spokojniejsze drogi i szlaki mają swój wyjątkowy urok. Trzeba jednak pamiętać, że wraz ze spadkiem temperatur zmieniają się również potrzeby podczas wyjazdu. Co warto mieć ze sobą, aby chłód, wilgoć i wcześniejszy zmrok nie popsuły przyjemności z podróży?



Ogrzewanie na chłodne wieczory

Jesienią temperatura po zachodzie słońca może spaść bardzo szybko. Dlatego dodatkowe źródło ciepła przyda się zarówno w kamperze, przyczepie, jak i podczas biwakowania pod namiotem – oczywiście jeśli urządzenie jest przeznaczone do użytkowania w danym miejscu. W zależności od warunków można wykorzystać ogrzewanie elektryczne lub odpowiednio dobrane urządzenie gazowe. W przypadku każdego sprzętu grzewczego należy bezwzględnie przestrzegać instrukcji producenta. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na wentylację przy korzystaniu z urządzeń gazowych.

Śpiwór odpowiedni do temperatury

Letni śpiwór może nie wystarczyć podczas jesiennych nocy. Przed wyjazdem warto sprawdzić przede wszystkim deklarowaną temperaturę komfortu i dopasować ją do warunków, których spodziewamy się na wyjeździe o tej porze roku. Znaczenie ma także rodzaj wypełnienia oraz konstrukcja śpiwora. Nie zawsze potrzebujemy najgrubszego modelu – najważniejsze jest dopasowanie go do temperatury, miejsca noclegu i własnych potrzeb.

Mata z dobrą izolacją

Nawet najlepszy śpiwór nie zapewni komfortu, jeśli od spodu będziemy tracić ciepło. Jesienią szczególnego znaczenia nabiera więc mata do spania. Przy jej wyborze warto sprawdzić parametr R-value, określający właściwości izolacyjne. Im wyższa wartość R, tym skuteczniejsza ochrona przed chłodem podłoża. Przy niższych temperaturach można dodatkowo zastosować warstwę izolacyjną pod matą. To niewielki element wyposażenia, który potrafi wyraźnie poprawić jakość nocnego wypoczynku.



eprasa.pl 2d9f58ac76





Odzież na każdą pogodę

Jesienna aura potrafi się zmienić w ciągu kilku godzin. Poranek może być chłodny, w południe pojawi się słońce, a wieczorem znów zrobi się zimno. Najpraktyczniejszym rozwiązaniem jest więc ubieranie się na cebulkę, czyli warstwowo. Ciepła bluza, kurtka chroniąca przed wiatrem i deszczem, wygodne spodnie oraz zapasowe skarpety to podstawa w każdym bagażu. Na spokojny wieczór przed kamperem czy przyczepą świetnie sprawdzi się również miękka bluza oversize. Na aktywny dzień lepiej postawić na funkcjonalną odzież outdoorową.



Przedsionek – dodatkowy pokój na kempingu

Jesienny deszcz lub zimny wiatr nie muszą oznaczać końca czasu spędzanego poza pojazdem. Przedsionek przy kamperze lub przyczepie tworzy dodatkową, osłoniętą przestrzeń, w której można zjeść posiłek, odpocząć czy spędzić wieczór. To szczególnie praktyczne rozwiązanie poza sezonem letnim, gdy pogoda bywa bardziej kapryśna. W ofercie firmy Obelink można znaleźć różne akcesoria i wyposażenie przeznaczone dla caravaningowców, w tym rozwiązania pozwalające lepiej wykorzystać przestrzeń wokół pojazdu.

Koce i pledy

Czasami o komforcie decydują drobiazgi. Ciepły pled przyda się podczas wieczornego odpoczynku przed kamperem, w przedsionku, a także wewnątrz pojazdu. Na początku jesieni wystarczy lekki koc polarowy, natomiast wraz ze spadkiem temperatur warto sięgnąć po grubszy model. Koce zajmują niewiele miejsca, a mogą się przydać w wielu sytuacjach, dlatego zdecydowanie warto mieć je pod ręką.

Dobre oświetlenie

Jesienią dzień kończy się znacznie wcześniej, dlatego odpowiednie oświetlenie szybko staje się niezbędnym elementem wyposażenia. Latarenka, lampka kempingowa czy światło przy wejściu ułatwią poruszanie się po zmroku. Oświetlenie może mieć również drugą funkcję – budować klimat. Niewielka girlanda świetlna lub lampka emitująca ciepłe światło sprawią, że wieczór spędzony przed kamperem, w przyczepie czy przedsionku stanie się jeszcze przyjemniejszy.



Jesień? Jedziemy!

Dobrze przygotowany caravaningowiec nie musi kończyć sezonu wraz z pierwszym dzwonkiem w szkołach i ostatnimi ciepłymi dniami. Wystarczy zadbać o odpowiednie ogrzewanie, ciepłą odzież i ochronę przed kapryśną pogodą. Kilka praktycznych dodatków – od koca po nastrojowe oświetlenie – pozwoli natomiast stworzyć przytulną przestrzeń nawet podczas chłodnego wieczoru. Jesienny caravaning ma swój wyjątkowy charakter. Warto go odkryć, będąc odpowiednio przygotowanym.

eprasa.pl 2d9f58ac76

Nie jeździsz?
– wynajmij!

dodaj kampera na

bookingcamper.pl

i zarabiaj

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



NOWOŚCI OD SEZONU 2027!

- Wynajem przyczep campingowych
- Nowe mapy wynajmu kampera (Hiszpania, Francja, Włochy i inne...)
- Automatyczny kalendarz na kolejny rok
- Wyszukiwarka campingów europejskich po wynajmie kampera lub przyczepy

PLATFORMA REZERWACYJNA
DLA KAMPERÓW I PRZYCZEP KEMPINGOWYCH

bookingcamper.pl

INFOLINIA: **TEL. 793 155 155**

Nie czekaj!

DODAJ POJAZD

eprasa.pl 2d9f58ac76

STÓŁ Z KRZESŁAMI OBELINK CYPRUS 150 GREY I AMBASSADOR BLACK



CENA

1760 zł

Na zestaw składają się stół Obelink Cyprus 150 Grey oraz cztery regulowane krzesła Obelink Ambassador Black. Stół Cyprus 150 to przestronny model o owalnym kształcie z aluminiowym blatem odpornym na działanie wody i wysokiej temperatury. Tapicerkę krzesła Ambassador wykonano z oddychającego i szybkoschnącego materiału mesh, a jego oparcie można regulować w siedmiu pozycjach. Maksymalne obciążenie krzesła wynosi 120 kg.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

PRZEDSIONEK DO PRZYCZEPY KEMPINGOWEJ OBELINK VARIO FRONT 240



CENA

od 5205 zł

Oferowany w różnych rozmiarach. Ma 240 cm głębokości, a w zestawie znajduje się metalowy stelaż z rurkami o średnicy 28 mm wyposażonymi w zaciski PowerGrip. Przedsionek wykonano z trwałego materiału PVC. Wszystkie okna mają zewnętrzne rolety ochronne, co umożliwia rozstawienie go nawet na dłuższy czas. Wszystkie ściany przedsionka można całkowicie rozpiąć.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

DYWANIK OBELINK PATIO MAT AZTEC



CENA

od 280 zł

Dwustronny, kolorowy dywanik do namiotu lub przedsionka z odmienną kolorystyką po obu stronach. Wyróżnia się nowoczesnym wzorem, wysoką odpornością na zabrudzenia, gnicie oraz promieniowanie UV, a także łatwością w czyszczeniu. Wykonano go z tkanego polipropylenu obszytego poliestrową krawędzią. Dywanik jest dostępny w różnych rozmiarach i dostarczany w poręcznej torbie do przechowywania.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

NAMIOT TUNELOWY OBELINK LUGANO 6 XL EXCELLENT COOLDARK



CENA

2168 zł

Obelink Lugano 6 XL Excellent CoolDark to przestronny, sześcioosobowy namiot tunelowy z zaciemnionymi kabinami sypialnymi. Przestrzenie sypialne są rozdzielone ścianką zapinaną na zamek błyskawiczny i wyposażone w moskitiery zapewniające optymalną wentylację. W bocznym wejściu zastosowano dodatkowe drzwi z moskitiery, a przednią ścianę namiotu można wygodnie przepiąć.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

OKNO DACHOWE OBELINK PANORAMA 40X40 – ZESTAW



CENA

720 zł

Zestaw zawiera komplet elementów niezbędnych do wymiany okna dachowego: samo okno, osłonę, masę uszczelniającą oraz środek czyszczący. Produkt pasuje do otworu montażowego o wymiarach 40 × 40 cm i jest przeznaczony do dachów o grubości od 30 do 50 mm. Okno wyposażono w plisowaną moskitierę oraz roletę zaciemniającą.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

NAMIOT DO MARKIZY OBELINK EMPEROR



CENA

od 2065 zł

Namiot do markizy Obelink Emperor to komplet ścian pasujący do większości popularnych markiz o różnych długościach, takich jak Thule Omnistor 6300 czy Fiamma F80S. Zestaw składa się z lewej i prawej ściany bocznej wraz z krokwią (rafterem) Obelink Apex oraz ściany przedniej wraz z kompletem listew łączących.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

ŚLEDZIE GWINTOWANE OBELINK HEAVY DUTY



CENA

87 zł

Zestaw 20 solidnych, wkręcanych śledzi stalowych, przeznaczonych do szybkiego i stabilnego mocowania namiotu lub przedsionka. Śledzie sprawdzają się zarówno na miękkim, jak i twardym podłożu. Obrotowe haczyki z tworzywa sztucznego ułatwiają prawidłowe zamocowanie odciągów. Praktyczna walizka zapewnia wygodne przechowywanie i transport. W zestawie znajduje się również adapter magnetyczny.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

PRZEDSIONEK DO BUSA OBELINK IBIZA EASY AIR



CENA

1745 zł

Przedsionek do kamperów i busów ze stelażem w postaci tub powietrznych umożliwia błyskawiczne rozstawienie. Podłoga przymocowana na stałe oraz konstrukcja pompowana gwarantują dużą wygodę użytkowania. W przedniej części znajdują się dwa duże okna z przejrzystą folią, a głęboka klapa łącząca z tyłu umożliwia dopasowanie przedsionka do niemal każdego busa lub kampera.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

KUCHNIA OBELINK RODEO LUXE



CENA

435 zł

Kuchnia kempingowa Obelink Rodeo Luxe pozwala stworzyć funkcjonalne stanowisko do gotowania na świeżym powietrzu. Model wyposażono w dwa obszerne schowki, specjalną komorę na butlę gazową, zlew oraz osłonę przeciwwiatrową przystosowaną do kuchenek o wymiarach do 61 × 40 cm. Zlew można wygodnie zakryć rolowanym blatem, co zwiększa dostępną przestrzeń roboczą.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

eprasa.pl 2d9f58ac76

GOSPODARCZY NAMIOT DMUCHANY YOLCO NG250



CENA
1499 zł

Dmuchany namiot gospodarczy o wymiarach 250 × 250 × 200 cm, który może posłużyć jako dodatkowa przestrzeń przy kamperze czy przyczepie. Konstrukcja z poliestru i PVC jest pompowana do maksymalnego ciśnienia 7 PSI, a po złożeniu namiot zajmuje zaledwie 66 × 34 × 34 cm. Waży 9,4 kg, więc jego transport nie powinien być dużym problemem. W zestawie znajdują się torba transportowa, 14 kotew oraz łatka naprawcza.

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

KOSTKARKA DO LODU YOLCO ICM1



CENA
999 zł

Kompaktowa kostkarka, która w ciągu doby może przygotować do 10 kg lodu. Zbiornik na wodę ma pojemność 1,3 l, a tacka mieści do 0,8 kg lodu. ICM1 może być zasilana zarówno z instalacji 12/24 V, jak i z sieci 120–240 V, dzięki czemu sprawdzi się zarówno w kamperze, jak i na kempingu. Urządzenie ma wymiary 293 × 229 × 279 mm i waży 5,1 kg. W zestawie znajdują się koszyk i łopatka do lodu, torba transportowa oraz przewody zasilające.

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

PRZENOŚNA LODÓWKA KOMPRESOROWA YOLCO TX90



CENA
3499 zł

TX90 oferuje 93 l pojemności podzielone na dwie niezależnie sterowane komory – 56 i 37 l. Zakres regulacji temperatury wynosi od -20 do +20°C. Lodówkę można zasilać z instalacji 12/24 V, sieci 100–240 V, a także z opcjonalnej baterii modułowej Yolco SC4B. Sterowanie ułatwia panel LED oraz Bluetooth 5.0 i aplikacja na Androida/iOS-a. Urządzenie ma również zabezpieczenie akumulatora pojazdu przed rozładowaniem. Wymiary to 937 × 463 × 528 mm, a masa – 23,8 kg.

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

POKROWIEC NA DYSZEL 3D NAVA GROUP



CENA
119 zł

Wodoodporny pokrowiec z poliestru 270 g/m² chroni dyszel przyczepy przed wilgocią, zabrudzeniami i promieniowaniem UV. Poszerzona konstrukcja 3D ułatwia dopasowanie do różnych typów zaczepów. Za stabilne mocowanie odpowiada pasek zapinany pod dyszlem. Elementy odblaskowe – lamówka i boczne paski – poprawiają widoczność po zmroku. Czarny kolor pasuje do większości przyczep. Pokrowiec sprawdzi się zarówno podczas postoju, jak i zimowania.

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

MATA TERMOIZOLACYJNA NAVA GROUP (RÓŻNE MODELE)



CENA
1299 zł

Pięciowarstwowa mata termoizolacyjna pomaga ograniczyć nagrzewanie kabiny latem i utratę ciepła zimą. Chroni również przed promieniowaniem UV, wilgocią i zabrudzeniami. Modułowa konstrukcja pozwala, zależnie od modelu, osłonić samą przednią szybę lub całą kabinę. Delikatna warstwa wewnętrzna jest bezpieczna dla lakieru, a system mocowania zapewnia stabilne przyleganie do pojazdu. Mata jest przeznaczona do różnych modeli kamperów – busów, półintegr i alków. W komplecie znajduje się torba do przechowywania.

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

PEŁNY POKROWIEC NA PRZYCZEPĘ NAVA GROUP



CENA
od 799 zł

Czterowarstwowy pokrowiec z polipropylenu zabezpiecza przyczepę przed deszczem, śniegiem, zabrudzeniami i promieniowaniem UV. Paroprzepuszczalne boki pomagają odprowadzać wilgoć, a miękka warstwa wewnętrzna chroni lakier przed zarysowaniami. Regulowane pasy, gumy ściągające i elastyczne krawędzie stabilizują pokrowiec podczas wiatru. Dwustronnie kryte zamki pozwalają otworzyć bok przyczepy bez zdejmowania całej osłony. Model przeznaczony do przyczep o długości 350–380 cm w wersji europejskiej.

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

AKUMULATOR LiFePO4 180 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA
2999 zł

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

www.idealakku.pl
tel. 668 125 124
e-mail: kontakt@idealakku.pl

AKUMULATOR LiFePO4 500 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA
8499 zł

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

www.idealakku.pl
tel. 668 125 124
e-mail: kontakt@idealakku.pl

GARMIN DRIVE Z TRUCK & CAMPER PACK



CENA
od 1289 zł

Nawigacja samochodowa z dużym ekranem 7,1 lub 8,8 cala, którą można rozszerzyć o funkcje przydatne podczas podróży kamperem. Pakiet Truck & Camper Pack umożliwia wyznaczanie tras z uwzględnieniem wymiarów, masy i długości pojazdu. Nawigacja oferuje również mapy kempingów, zdjęcia satelitarne wjazdów i pól kempingowych oraz informacje o usługach dostępnych na kempingach i parkingach. Uwzględnia także lokalizacje stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

Truck & Camper Pack: 149,99 euro (zakup jednorazowy)

www.garmin.com
+48 22 276 26 27

eprasa.pl 2d9f58ac76



NAJWIĘKSZE TARGI CARAVANINGOWE W POLSCE

KAMPERY | PRZYCZEPY KEMPINGOWE | VANLIFE | AKCESORIA

LOKALIZACJA

Międzynarodowe Targi Poznańskie

ORGANIZATOR

mtp GRUPA

WIĘCEJ O TARGACH I BILETY ONLINE

mtp app GRUPA

TO BILET.PL



eprasa.pl 2d9f58ac76